

Wolfgang Scherz

Auf neuen Gleisen

Die Abwicklung der Deutschen Reichsbahn

Das Neue Berlin

Inhalt

Ein Gespräch zuvor	7
1. Am Start ein Rückblick	57
2. Vom Lernen neuer Vokabeln und dem Respektieren unterschiedlicher Kulturen	60
3. Anglizismen, ein Ideenkoffer und eine Strategie	77
4. Die westdeutsche Ministerialbürokratie	85
5. Rücktritte, Ankündigungen, Maßregelungen, Verhaftung und die tägliche Arbeit	96
6. Die Suche nach Büro- und Übernachtungsräumen und eine Begegnung mit meinem verstorbenen Großvater	128
7. Neuer Vorstandsvorsitzender	144
8. Ein Monatsgespräch als Start und ein Telefonverzeichnis für die Zentrale	154
9. Erfahrungen der besonderen Art und wie schnell ein Grat schmal werden kann . . .	166
10. Vom Endspurt im Projekt und »Null Verspätungen im Fahrplan«	196
11. Letzte Aufgaben und ein Abschluss	211

2.

Vom Lernen neuer Vokabeln und dem Respektieren unterschiedlicher Kulturen

Es ist der 13. April 1990. Ich sitze in meinen kleinen zwei mal fünf Meter großen Büro in einem Nebengebäude der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn in Frankfurt am Main: ein sogenannter *Zweiachser* in der fünften Etage eines der hässlichsten Bürogebäude, welches ich jemals gesehen hatte. »Zweiachser« werden hier den Beamten im Gehobenen Dienst zugewiesen. Die Möblierung: ein ausgesessener Bürodrehstuhl, ein Schreibtisch, ein Akten- und Garderobenschrank, ebenfalls aus den Adenauer-Jahren. Ein kleiner Besprechungstisch mit zwei ausrangierten Wohnzimmerstühlen, ebenfalls aus den fünfziger Jahren, komplettiert die Einrichtung. Dies ist Standard für einen Sachbearbeiter im Bereich Organisation der Bundesbahn. Reichlich trostlos das Ganze.

Die Gardinen hatte ich irgendwann abgenommen. Besser keine Wohnzimmgardinen vor dem Fenster als solche, die von Generation zu Generation vererbt worden waren. Dabei hatten die Gardinen jedoch nie eine Waschmaschine gesehen, sie wurden stetig grauer. Genauso wie jene, die hier arbeiteten.

Einen PC gibt es 1990 noch nicht für uns. Wir schreiben die Entwürfe unserer Weisungen und Vermerke mit Bleistift so lange auf Papier, bis der Text perfekt in die Behörde passt. Dafür tragen wir täglich ein Jackett, ein frisch gebügeltes weißes Hemd und Krauwatte. Die Manschetten sind abends so grau wie die Vorhänge.

Die Damen des zentralen Schreibbüros nehmen danach die Texte in das bahneigene Computersystem BKU (»Bürokommunikation unternehmensweit«) auf. Ich bewundere und bedauere diese armen Damen. Bewunderung deshalb, weil die drei Kolleginnen des Schreibdienstes täglich hochkonzentriert und fast fehlerfrei unser Gekrakel in das System der Bahn übertragen. Bedauern, weil unsere Texte sicherlich die langweiligsten einer bekanntermaßen langweiligen Behördenwelt sind, und ich fürchte, dass die Kolleginnen nachts von unserem Behördenlatein träumen könnten. Einmal verschrieb sich die jüngste der drei und ergänzte eine Weisung um ein romantisches Erlebnis vom Wochenende, dass sie wohl mit ihrem Freund genossen hatte. Es waren nur wenige Worte, die sie aus Versehen in die trockene Organisationsanweisung einfügte. Diese Einfügung erheiterte uns und löste selbstkritisches Nachdenken über unser Privatleben aus.

Wir alle werden für diese trockene Arbeit mit einer sogenannten Ministerialzulage zu unserem Entgelt belohnt. Wir nennen sie »Schmerzzulage«. Eine Beförderung und diese Schmerzzulage versüßten mir anfangs diese Bürotätigkeit, die ich als Bau- und Betriebsinge-

nieur nicht gewohnt war. Ich war bis zum April 1986 bei Wind und Wetter auf Baustellen oder Inspektionen draußen im Gleis gewesen. Ich tröstete mich jedoch damit, dass meine Tätigkeit hier nicht nur die Finanzierung des Studiums einer meiner Töchter sicherte, sondern in seiner Auswirkung auf den vollständigen Außendienst der Bundesbahn sehr sinnvoll war. Ich war schließlich für die Organisation der kompletten Dienststellenlandschaft im Außendienst der Bundesbahn zuständig.

Ein großes Plakat aus der Frankfurter Kunsthalle Schirn »Das Frühstück der Ruderer« hängt vor meinem Schreibtisch an der Wand. Der Renoir lenkt von den tristen Aktendeckeln und der Geschmacklosigkeit des Raumes ab. Ich versenke mich mitunter minutenlang in diesem wundervollen Bild.

Jetzt, Wochen nach dem 9. November 1989, stört mich das schlichte Interieur des Büros nicht mehr. Mehr noch als die Ruderer erheischte etwas ganz anderes meine ganze Aufmerksamkeit: die Grenze zwischen den beiden Deutschlands war fort, einfach weg. De facto existierte sie zwar noch, doch die Grenzanlagen und die Mauer in Berlin wurden immer löchriger.

Ich war im November mit meiner Familie für mehrere Wochen nach Tansania gereist, um Weihnachten und Silvester mit unseren Freunden in der Kirchengemeinde in Mto Wa Mbu, im Grabenbruch nahe der Nationalparks Ngorongoro und Serengeti, zu feiern. Über die *Deutsche Welle* informierten wir uns über die Entwicklung in Europa. Am Weihnachtstag, als Rumäniens Staats- und Parteichef Nicolae Ceausescu erschos-

sen wurde, begriff ich endlich: In Europa würde nichts mehr so bleiben wie es war. Eigentlich kurios, dass es dieses mörderischen Vorgangs bedurfte. Deutschland würde sich verändern, die Bahn würde sich verändern, verändern müssen, wenn sie den Anschluss an die Zukunft nicht verlieren wollte.

Den Rückflug konnte ich kaum erwarten. Ich wollte als Erster bei meinem Bereichsleiter, dem Chef meines direkten Chefs, vorsprechen. Er war für die gesamte Organisation der Bundesbahn und die Datenverarbeitung verantwortlich. Wenn jemand bei der Bahn brisante Aufgaben zu bewältigen hatte, dann wurde er damit beauftragt. Er war der Kronprinz des Vorstandes und verdiente diese Rolle absolut. Intelligent, fleißig, integer, ideenreich und ehrlich, aber auch geschickt und ehrgeizig genug, um jede Topposition bei der Bundesbahn ausfüllen zu können.

Am 15. Januar 1990 suchte ich ihn in seinem Büro auf und erklärte selbstbewusst, ich würde gern die Geschäftsführung für ein Projekt zur Zusammenführung von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn übernehmen. Neben meinem Job natürlich.

Ob anderenorts über ein solches Projekt nachgedacht oder bereits daran gearbeitet wurde, wusste ich nicht. Mitte Januar war politisch gesehen noch alles offen. Moskau bestand auf der deutschen Zweistaatlichkeit, und auch in London und Paris hatte man keine Eile. »Ich liebe Deutschland. Ich liebe es so sehr, dass ich zufrieden bin, weil es gleich zwei Deutschlands gibt«, hatte der französische Literaturnobelpreisträger François

Mauriac einst erklärt, und Frankreichs Präsident Mitterrand machte diese Sentenz zum politischen Programm. Drei Wochen zuvor war er in Ostberlin gewesen und hatte mit der DDR ein mehrjähriges Abkommen geschlossen. Und auch Margret Thatcher hielt nichts von einer Wiedervereinigung. Ich preschte also vor, warf gleichsam meinen Stein ins Wasser und wollte sehen, welche Wellen das erzeugte.

Der große Chef pokerte ebenfalls und reagierte zunächst nicht. Er sah mich nur still und nachdenklich an. Und hinter seiner Stirn, ich ahnte es mehr, als ich es sehen konnte, arbeitete es. Nach einer längeren Pause sagte er ohne jegliche Veränderung seiner Mimik, er würde mir Bescheid geben.

Nach einer Woche rief er mich zu sich.

Es habe in dieser Sache niemand mehr bei ihm vorgesprochen, ich sei der einzige mit diesem Vorschlag. Hiermit sei ich also für diese Aufgabe berufen, allerdings hätte ich zu schweigen. Mein Ansprechpartner in Ostberlin, so fuhr er fort und signalisierte damit, dass er bereits aktiv geworden war, sei ein gewisser Jens Brückner aus der Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn. Ich solle zu ihm Kontakt aufnehmen. Brückners Chef sei der Stellvertretende Generaldirektor der DR, ein Herr Mauthner.

Die Konspiration schien mir verständlich. Zu jener Zeit waren weder in Moskau noch in Berlin oder Bonn, allenfalls in Washington die Würfel gefallen. Aber das verrieten sie uns nicht. Auch in den Hauptstädten der beiden deutschen Staaten schien man vom Fortbestand



Dienstpapier für den Einsatz im Osten von 1990 bis 1992

auszugehen – am 23. Januar, gerade als ich bei meinem Chef saß, konstituierte sich in Berlin eine deutsch-deutsche Wirtschaftskommission. Die Bundesregierung bot dort kleineren und mittleren Unternehmen in der DDR zinsgünstige Kredite an.

Ich freute mich über die Berufung, der Auftrag beflügelte mich. Endlich mal eine andere Herausforderung.

Kontakt aufnehmen, klar. Aber wie? Die wenigen Telefonverbindungen zwischen West und Ost waren Tag und Nacht seit dem Mauerfall überlastet. Jeder schien mit jedem auf der jeweils anderen Seite sprechen zu wollen. In der Bahnzentrale existierten zudem keine Telefonbücher aus der DDR, erst recht kein internes Telefonverzeichnis der Deutschen Reichsbahn. Mit fiel ein, dass es in Westberlin die *Verwaltung des ehemaligen*

Reichsbahnvermögens (VdeR), kurz Verwaltungsstelle Berlin, gab, praktisch eine Außenstelle der Bundesbahn. Ihr unterstanden seit 1953 alle Anlagen und Liegenschaften der Deutschen Reichsbahn in den Berliner Westsektoren, die nicht dem unmittelbaren Betrieb der Eisenbahn und der Berliner S-Bahn dienten. Dazu gehörten Lagerflächen, Kleingartenkolonien, Gebäude und Wohnhäuser. Deren Verwaltung saß am Halle-schen Ufer in Westberlin, vis-à-vis der Reichsbahndirektion am Schöneberger Ufer 1-3. In der VdeR würde man wohl die wichtigsten Telefonnummern der Reichsbahn in Ostberlin kennen, nahm ich an.

Ich rief also dort an und bat um die Herstellung eines Kontaktes mit Jens Brückner.

Einen Tag später meldete sich dieser. Er sei von seinem Chef, dem Ersten Stellvertretenden Generaldirektor der Reichsbahn, berufen worden. Er sollte wie ich eine Kooperation oder Zusammenführung der beiden Bahnen auf den Weg bringen und als Assistenten bzw. Geschäftsführer begleiten.

Die Herstellung unserer Verbindung war ein wenig kompliziert gewesen, wie Brückner mir später berichtete. Er war mit einem grünen Dienst-Lada von der Krausenstraße in Ostberlin nach Kreuzberg in Westberlin gefahren, hatte sich am Grenzübergang Checkpoint Charlie den Ausweis stempeln lassen und rief mich dann aus der Verwaltungsstelle im Westen über das bahneigene Telefonsystem der Deutschen Bundesbahn an. Das hieß BASA und war aus dem Wortungetüm *Bahnselbstanschlussanlage* gebildet worden.

Wir besprachen in der Folgezeit Wesentliches per Telefon, aber weder Brückner noch ich konnten alles entscheiden, wenn etwas Grundsätzliches anstand. Allerdings war es für Brückner deutlich aufwendiger als für mich, Zustimmung oder Ablehnung beim Vorgesetzten einzuholen. Um seinen Chef zu konsultieren, musste er zurück über die Grenze – inklusive Stempel. Anschließend kehrte er wieder nach Westberlin zurück und teilte mir die Entscheidung mit. Mein Chef saß nur zehn Meter von mir entfernt in seinem Büro. Für diese Arbeit konnte ich ihn immer stören.

So kommunizierten wir oft und lange miteinander, das Vertrauen zwischen Brückner und mir wuchs trotz der vielen »Atempausen« zwischen den Jas und Neins.

Die Verwaltungsstelle in Westberlin und das Telefonnetz der Bundesbahn waren durch keine bundesbahneigene Telefonleitung verbunden. Die einst existierenden Leitungen waren nach dem Krieg gekappt worden. Die Telefonkabel zwischen Westberlin und dem Bundesgebiet gehörten der DDR-Post, weshalb mich ein Kollege in der Hauptverwaltung der Bundesbahn bei meinem Dienstantritt dort meinte warnen zu müssen, dass man »vertrauliche Dinge« mit der dem Finanzsenator von Westberlin unterstellten Verwaltungsstelle und den dorthin delegierten Bundesbahnern besser nicht telefonisch besprechen solle.

Das war mir jetzt egal und Jens Brückner ein richtiger Eisenbahner wie ich.

Am Karfreitag 1990 – Freitag, der 13. April – saß ich an meinem Schreibtisch im Frankfurter Büro und war

allein in unserer Etage. In Ruhe konnte ich die Eröffnungsbilanz der Deutschen Reichsbahn studieren und insoweit ergänzen, dass ein westdeutscher Wirtschaftsprüfer die Bilanz nach Ostern auch verstehen würde. Sie sollte bereits am Dienstag abgeholt werden. Die Reichsbahn – so hatte es mir mein Chef signalisiert – wollte als einer der ersten Betriebe der DDR eine nach westdeutschem Handelsrecht zertifizierte Eröffnungsbilanz präsentieren. Am 18. März hatte die konservative »Allianz für Deutschland« – auch dank westdeutscher Unterstützung – die Volkskammerwahl gewonnen. Sie hatte die schnelle Vereinigung mit der Bundesrepublik im Wahlkampf versprochen. Die Weichen waren gestellt, nun hatte es auch die Reichsbahn eilig.

Die Eröffnungsbilanz, die auf meinem Schreibtisch lag, war auf einem Papier geschrieben, das mich an meine Kindheit und an meine Arbeit in den Semesterferien erinnerte. Ich hatte es damals in einer entlegenen Bahnmeisterei der Bundesbahn benutzt. Das war 1970. Geschrieben war die Bilanz mit einer elektrischen Schreibmaschine. Deren Typen hatten beim Einschlag in das weiche, an Holzsplittern reiche Papier tiefe Spuren hinterlassen. Es gab nur ein Exemplar. Warum eigentlich? Die Antwort sollte ich später erfahren.

Bei der Bundesbahn sprachen wir intern von unserem BUBA-AKÜFI, was *Bundesbahnabkürzungsfimmel* hieß. Dies war eine unserer überflüssigen und letztlich schädlichen Autoimmunerkrankungen. Warum sollten wir – die große Bundesbahn! – die gebräuchlichen Abkürzungen der Industrie oder die des Dudens nutzen?

Wir waren in der Bundesrepublik Deutschland *die* Bahn! Wir hatten ein eigenes Behördenlatein, sogar ein eigenes Abkürzungsverzeichnis, eine eigene Sprache in den Vorschriften und anderen Regelwerken. Wir hatten Schaltpläne für unsere Signalanlagen, die autark durch Generationen von Bauingenieuren seit 1835 entwickelt worden waren, jedoch von Elektroingenieuren der Neuzeit nur nach Nachhilfeunterricht gelesen werden konnten. Die Normen der Deutschen Elektro-Industrie für diese Anlagen wurden bei uns als »nicht spezifisch genug« beurteilt und darum ignoriert.



Ein schönes Beweisstück für den Abkürzungsfimmel: Dieses Blatt bekam ich von der »Haupt-Jugend- und Auszubildendenvertretung (HJAV)« in Ostberlin

Als Bauingenieur war ich absolut zufrieden mit diesem System. Es gab zwar neben der Bundesbahn noch sogenannte *Nichtbundeseigene Eisenbahnen*, die nahmen wir – wenn überhaupt – nur als Appendix oder als Gleisanschließer wahr. Wie falsch und überheblich diese Einstellung war, sollte sich unmittelbar nach der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrsmarktes 1994 zeigen. Frühere Gleisanschlussbahnen mutierten rasch zu ernstesten Konkurrenten vor allem im Güterverkehr, kurz darauf auch im Personennahverkehr. Aber soweit waren wir noch nicht.

Die Reichsbahn war von der gleichen Krankheit erfaßt, ihr Abkürzungsfimmel war nicht minder entwickelt. Die Eröffnungsbilanz war selbst für gestandene westdeutsche Eisenbahner fast unlesbar, sie war nur für Reichsbahner geschrieben.

Die mir vorliegende Arbeit war von einer unglaublich fleißigen und bestimmt zur Verschwiegenheit verpflichteten Sekretärin in der Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn auf einer verlässlichen Schreibmaschine des Typs Erika des Volkseigenen Betriebes (VEB) Kombinat Robotron getippt worden. Sie hatte dafür bestimmt einige Tage benötigt. Leider war ihre Arbeit hier im Westen nicht verwendbar. Die Sprache, in der die Bilanz geschrieben war, verstand hier kaum jemand. Das Werk war im Westen deshalb weitgehend unbrauchbar, da es kein Verzeichnis für die benutzten Abkürzungen gab. Ich hätte Archäologie statt Bauingenieurwesen studieren sollen, dachte ich, denn ich war unfähig, die Reichsbahn-Hieroglyphen zu entschlüsseln.

Unsere Großväter und Väter hatten zwar als Eisenbahner bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges die gleichen Wurzeln und nutzten das gleiche Fachlatein, danach entwickelten sich jedoch die Abkürzungen in Ost und West in unterschiedliche Richtungen.

Es regelte zwar zwischen den Bahnen Europas ein Kodex der UIC (*Union internationale des chemins des fer* im Westen) bzw. der OSShD (*Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen im Osten*) den durchgängigen Zuglauf, die technischen Parameter und die Abrechnung von Leistungen. Doch intern wucherten die eigenen Sprachen.

Was tun? Was tat ich mir hier an diesem Feiertag an? Viel lieber wäre ich jetzt draußen im Wald, wäre gelaufen oder Rad gefahren, statt vor dieser staubtrockenen Materie zu kapitulieren.

Unschlüssig, was ich machen sollte, schaute ich mich in meinem Büro um. Hinter mir hing eine brandneue Eisenbahnkarte, die das Streckennetz von Reichs- und Bundesbahn zeigte. Das war insofern nützlich, als die wichtigen Streckenverbindungen, Standorte und die Vorwahlnummern der BASA Ost und der BASA West (richtig: der beiden Bahnselbstanschlussanlagen) darauf abgebildet waren. Bis auf den östlichen Rand, die Region Niederschlesien, war alles auf dieser Karte zu sehen. Und wie mir gesagt wurde, war wenige Tage vor Ostern damit begonnen worden, die 1945 durchtrennten BASA-Leitungen wieder miteinander zu verknüpfen. Ader für Ader, Kabel für Kabel. Die erste Leitung, die wieder funktionierte, war die von Hamburg nach Schwerin.

Das Telefonsystem beider Bahnen stammte noch aus der Vorkriegszeit, die Technik also aus den dreißiger Jahren. Organisiert nach Zentralen am Standort der jeweiligen Direktionen, gesichert in Bunkern, die den Luftangriffen der Alliierten widerstanden hatten. Diesen Zentralen angeschlossen waren regionale Unterzentralen, und diese wiederum waren verknüpft mit den letzten Zipfeln des Eisenbahnstrecken- und Telefonnetzes.

Es war zum Beispiel möglich, dass ich von Bad Homburg in Hessen meine früheren Kollegen in der Bahnmeisterei Bobingen in der Nähe von Augsburg anrufen konnte – und das ging ungefähr so: Ich wählte zunächst mit der dreistelligen Vorwahl 812 die Zentrale in Frankfurt am Main, dort war der Sitz der zuständigen Direktion. »Frankfurt, Frankfurt, Frankfurt«, sagte dann eine sympathische Frauenstimme. Danach wählte ich die 962. »München, München, München«, meldete sich die nächste Dame. München war die für Bobingen zuständige Direktion. Schließlich wählte ich 832. »Augsburg, Augsburg, Augsburg«, bekam ich zu hören. Schließlich 76, die Vorwahl für Bobingen ...

Am liebsten rief ich in Rosenheim an, die Dame sagte so verführerisch »Rosenheim«. Sie betonte die erste Silbe und rollte dabei das bayerische Zungen-R. Heute gibt es leider nur noch digitalisierte Stimmen. Ohne emotionale Lautfärbung oder Dialekt.

Die Verbindung zwischen Hamburg und Schwerin war geschaltet und es war Feiertag, das heißt, es war keine Überlastung dieser Leitung zu erwarten. Ich versuchte es. Ich wählte 947. »Hamburg, Hamburg, Ham-

burg«, danach gab ich drei Ziffern für Schwerin ein. Ein Wunder! »Schwerin, Schwerin, Schwerin« ...

Ich musste mich wieder auf der Karte vergewissern, ja ich war erstmalig per Telefon in der DDR angekommen, in der gleichen telefonischen Steinzeit. Sie hatte jedoch einen Vorteil – sie funktionierte. Jetzt wählte ich die 99 für Berlin und tatsächlich: Aus dem Hörer kam »Berlin, Berlin, Berlin«.

Aber die Telefonnummer des Büros des Ersten Stellvertretenden Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn kannte ich nicht. Jens Brückner rief mich ja immer von der Verwaltungsstelle aus an. Bei uns, der Bundesbahn, waren den Präsidenten der Direktionen feste Anschlussnummern zugeordnet. Entweder 300 oder an größeren Standorten 3300. Berlin ist groß, dachte ich, also wählte ich die 3300. Irgendein Vorzimmer würde sich schon melden.

»Mauthner«, donnerte es aus der Telefonmuschel.

Ich war derart überrascht, dass ich kurzfristig verstummte.

»Guten Morgen, Herr Mauthner, hier ist Wolfgang Scherz von der Deutschen Bundesbahn. Entschuldigen Sie bitte die Störung, ich wollte eigentlich Frau Jakob (das war die Sekretärin) oder Herrn Brückner sprechen.«

»Die sind zu Hause, heute ist Feiertag. Warum sind Sie im Büro?« Auskunft und Frage waren kurz, geradezu wie auf dem Kasernenhof.

»Entschuldigen Sie bitte, aber ich wusste nicht, dass im sozialistischen Teil Deutschlands auch christliche Feiertage gefeiert werden, ich ...«

Weiter kam ich nicht. Mauthner unterbrach mich mit einem deutlichen Rüffel. Die Botschaft war klar: Einem kleinen Sachbearbeiter der Deutschen Bundesbahn steht es nicht zu, so despektierlich mit einem Stellvertretenden Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn zu sprechen. Die Ansage erinnerte mich an meinen Vater, der mich als Jugendlichen manchmal in gleicher Weise tadelte. Er war auch Eisenbahner und beherrschte diesen Kommandoton auch bei uns zu Hause. Er hatte 1936 seinen Dienst bei der Deutschen Reichsbahn begonnen, von 1941 bis 1945 war er Soldat an der Ostfront.

Von Jens Brückner hörte ich später als Erklärung, dass die Eisenbahn der kleine Bruder der Armee sei. Das habe Lenin gesagt. Ob das zutraf, weiß ich nicht. Aber bei der Reichsbahn herrschten Uniformpflicht. Und Befehlstone – wie ich jetzt bemerkte. Von daheim also vorbelastet, stellte ich mich auf Mauthner ein. Fragen und Antworten waren kurz und präzise zu formulieren, ich nahm innerlich eine Habacht-Stellung ein.

»Also: Warum rufen Sie an?«, knurrte Mauthner.

»Vor mir liegt Ihre Eröffnungsbilanz, die arbeite ich durch. Am Dienstag kommt der Wirtschaftsprüfer.«

Mauthner schnitt mir das Wort ab, das dauerte ihm vernehmlich zu lang. »Was wollen Sie wissen?«

»Ich komme mit den Abkürzungen nicht zurecht. Die verstehe ich nicht.«

»Sie haben doch studiert.«

»Ja, aber in Wuppertal, nicht in Dresden.«

Ich biss mir auf die Zunge. Das war wohl auch eine Spur zu patzig gewesen. Legte Mauthner jetzt auf? Nein,

er sagte nur: »Legen Sie los!« Der konnte nicht nur aus-
teilen, sondern auch wegstecken.

Ich weiß nicht, wie lange wir miteinander sprachen, es war wohl das längste Telefonat in meinem Berufsleben. Jede Frage wurde sofort beantwortet. Ohne nachzulesen oder zu grübeln. Um im Kasernenhofbild zu bleiben: Die Antworten kamen wie aus der Pistole geschossen. Das imponierte mir mindestens so sehr wie die Tatsache, dass sich der Mann für mich Zeit nahm. Der hatte bestimmt anderes vorgehabt, nicht grundlos saß er am Feiertag allein in seinem Büro. Er hätte auch sagen können: Ihr Wirtschaftsprüfer kann warten, rufen Sie am Dienstag wieder an.

Ich bin mir nicht sicher, ob ein Vorstandsmitglied im Westen sich diese Zeit genommen hätte, vorausgesetzt, dass sich Top-Führungskräfte überhaupt mit Detailwissen herumplagt hätten. Mauthner besaß erkennbar Respekt vor der Arbeit Subalternen. Eisenbahner war Eisenbahner. Durch Zufall, aber dramaturgisch äußerst korrekt, erreichten wir mit der letzten Frage den Höhepunkt des Gesprächs: »Was ist *mtT*?«

»Was, das wissen Sie nicht? Sie hätten doch besser in Dresden studieren sollen.«

Tatsächlich, er hatte meinen Hinweis auf Wuppertal nicht überhört.

»Das heißt *materiell-technische Territorialstruktur!*«

»Und was heißt das auf Westdeutsch?«, hakte ich verständnislos nach.

»Die Eisenbahninfrastruktur im Sinne der Verordnung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vom

...«, er nannte das Datum sowie das Aktenzeichen der EWG-Verordnung.

»Und warum haben Sie das nicht so geschrieben?«, erkundigte ich mich.

»Dann hätte der Westen es gewusst!«

Ah, Konspiration, dachte ich und musste grinsen. Aber mich beeindruckte sehr, dass er die Bezeichnung der Verordnung der EWG auswendig kannte, unglaublich.

Mauthner hatte mir alle Fragen beantwortet, indirekt auch jene, warum es nur dieses eine Exemplar der Eröffnungsbilanz gab. Erstmals hatte die Reichsbahn alle Zahlen ihres Unternehmens veröffentlicht – bis gestern war alles streng geheim, geheim oder vertraulich. Das war ein mutiger Schritt, auch wenn er eben dosiert war – Telefonverzeichnisse und Organigramme blieben nämlich weiter unter Verschluss.

Wie mutig und entschlossen dennoch dieser Schritt gewesen war, wurde mir erst später bewusst.

Ich ergänzte die Eröffnungsbilanz mit einem Verzeichnis der Kürzel und deren ausgeschriebene Langfassung. Der Wirtschaftsprüfer war zufrieden.