

**Claus Fritzsche**

# **Die Troll-Dynastie und ich**

**Ungewöhnliche Auto-Mensch-Beziehungen  
in der DDR 1953-1970**



**Mönchengladbach 2003**

## 1. An Stelle eines Vorworts: wer ist „ich“

Es dürfte nicht schwer zu verstehen sein, dass ein in der Ichform schreibender Berichterstatter mit dem persönlichen Fürwort „ich“ sich selbst meint. Die in vergangenen Zeiten einmal anerkannt gewesenen Regeln der Höflichkeit sollten mich eigentlich veranlasst haben, zuerst den Troll und dann mich selbst vorzustellen, das bereitet aber chronologische Schwierigkeiten. Die Vorstellung meiner Person betrifft nämlich einen Zeitraum, zu dem der **Troll** für mich noch gar nicht und physisch nur in einen Dauerschlaf versunkenes Subjekt existierte. Ich habe ihn aus seinem Koma erweckt oder erwecken lassen und nehme mir deshalb das Recht heraus am Anfang mich selbst vorzustellen.

Also, wer bin „ich“?

Ein männliches Wesen – Jahrgang 1923 – dem das Glück beschieden war, den fürchterlichen zweiten Weltkrieg zu überleben. Mit 17 Jahren Soldat, mit 20 an die Front und wenig später hinter Stacheldraht in den Weiten Russlands, und das für 6 Jahre. Über diese Zeit schrieb er ein Buch unter dem Titel „Das Ziel überleben“ das im gleichen Verlag erschienen und bei Bedarf auch noch käuflich zu erwerben ist. Es wäre also geschäftsschädigend, wenn dessen Inhalt hier noch einmal abgehandelt würde.

Zur Bezeichnung des professionellen Status, mit dem ich aus der Gefangenschaft 1949 heim kehrte, hatte ein Stabsfeldwebel der Deutschen Wehrmacht während der Ableistung meines Wehrdienstes den Ausdruck geprägt: „**Dummes Aburentenschwein mit Fronterfahrung.**“ Für diejenigen, denen die besonderen geistigen Eigenschaften eines Stabsfeldwebels der NS-Wehrmacht kein Begriff sind, sei die nach Meinung der Soldaten wichtigste Übung der Stabsfeldwebelprüfung erwähnt: 24 Stunden aus dem Fenster gucken, ohne sich dabei etwas zu denken.

So war ich zum Zeitpunkt der Entlassung aus sowjetischem Gewahrsam 26 Jahre alt und hatte de jure den Status eines ungelernten Arbeiters. Zu meinem Glück traf das aber nur formal zu, denn neben einer Menge Lebenserfahrung hatte ich in den Jahren hinter Stacheldraht fundierte Kenntnisse der russischen Sprache in Wort und Schrift angesammelt. Dieses unter Gefangenschaftsbedingungen in der Sowjetunion nicht ganz einfache Selbststudium praktizierte ich systematisch und gezielt mit der Perspektive, in meiner Heimat, d.h. in der von den Sowjets gehaltenen Besatzungszone damit zumindest für eine begrenzte Zeit meinen Lebensunterhalt verdienen und eventuell ein Studium finanzieren zu können. Das klappte dann auch ganz gut. Dolmetscher für Russisch mit mehrjähriger Praxis und noch dazu im Spezialgebiet Technik, hatten 1949 in der Sowjetischen Besatzungszone (die DDR war zum Zeitpunkt meiner Heinkehr noch nicht ausgerufen worden) noch Seltenheitswert. Der Kaderleiter einer Vereinigung Volkseigener Betriebe (VVB) schenkte meinen Beteuerungen Glauben, mit denen ich ihm meine Russischkenntnisse zum Kauf anbot. Der herbeigerufene, fest angestellte Dolmetscher eines Nachbarbetriebes wechselte einige Sätze in Russisch mit mir, und meine Einstellung war perfekt. Die Bezahlung war relativ gut, aber eben nur relativ. Mein Anfangsgehalt belief sich rund auf das Dreifache dessen, was meine spätere Ehefrau als Bankkauffrau mit abgeschlossener Lehre erhielt. Absolut betrachtet sah es dennoch recht trübe aus. Es reichte für Ernährung und billige Kleidung, und von den bei sparsamster Lebensweise gebildeten Rücklagen eines Jahres konnte ich mir ein Radio kaufen. An die Möglichkeit des Erwerbs eines motorisierten Untersatzes – ob zwei- oder vierrädrig – lohnte es sich nicht, auch nur einen Gedanken zu verschwenden.

Die Tatsache, dass nur 3 Jahre später solche Gedanken eine reale Basis bekamen, beruhte auf einer Zwecklüge und dem Sternbild, unter dem ich geboten wurde – dem Stier. Alle Astrologen bescheinigen den Stiergeborenen eine brachiale Zielstrebigkeit und Arbeitswut. Beide Eigenschaften musste ich voll zum Einsatz bringen, um mit der erwähnten Zwecklüge

eine Geldquelle zu öffnen. Das obendrein, ohne irgend jemandem damit einen Schaden zuzufügen. Die Story dieser Zwecklüge als solche erscheint mir wert, mit einer eigenen Titelzeile bedacht zu werden.

## 2. Wie einer zu relativem Wohlstand kam

Auf einigen zuweilen sehr steinigem Umwegen hatte ich mich im Herbst des Jahres 1952 bis zur Position eines technischen Dolmetschers in der Sowjetischen Aktiengesellschaft (SAG) „AMO“ (ehem. Krupp Gruson) zu Magdeburg durchgewurschtelt und fand Gefallen daran, auch Beschreibungen komplizierter Maschinensysteme aus dem Deutschen in astreines technisches Russisch zu transferieren. Das ging nicht ohne Zuhilfenahme der einschlägigen Fachliteratur, die in der Werksbibliothek in beiden Sprachen reichlich zur Verfügung stand. So war ich denn häufiger Gast in der Bücherei, deren Leiter an meiner Lesewut durchaus Gefallen fand. Wer freut sich wohl nicht, wenn zufriedene Kunden immer wieder ins Haus kommen.

Wir sprachen aber nicht nur über Bücher, sondern auch über Grundprinzipien der technischen Übersetzung und auch darüber, dass ich Nebenarbeit auf Honorarbasis suchte. Eben an dieser Stelle hakte der Bibliothekar eines Tages ein:

### **„Herr Fritzsche, am nächsten Samstag findet hier eine wissenschaftliche Konferenz statt, die**

*vom VEB Verlag Technik organisiert wird und von unseren Konstrukteuren und Leitungspersonen besucht werden soll. Ein Gegenstand der Tagesordnung ist die Suche nach Fachübersetzern für sowjetische wissenschaftlich-technische Literatur.*

*Wenn Sie wollen, dann beschaffe ich eine Einladung für Sie.“*

#### **Und ob ich wollte!**

Total verkrampft durch Erwartungs- und Ungeduldsverspannungen verfolgte ich das viele Gelabere der Organisatoren und Teilnehmer so gut wie teilnahmslos. Alle Fasern meiner Sinne waren als Richtantennen ausgefahren, um aus dem mir als zäher Brei gesehene Inhalt der Vorträge nur einen einzigen Satz herauszufiltern, nämlich: „Wir brauchen Übersetzer.“

Es dauerte Stunden, und meine Sensoren waren schon fast verschlissen als der Cheflektor des Verlages verkündete:

*„Wir haben vom Moskauer Verlag Maschgiz ein sehr wertvolles Fachbuch über Walzwerke erhalten. Der Verfasser ist ein Professor Kulbatschnyj, die führende Größe auf diesem Fachgebiet in der Sowjet-Union. Wir wollen es schnellstens in deutsch herausbringen, aber wir haben noch keinen Übersetzer. Sollte uns von den Teilnehmern jemand einen Tipp geben können, dann sollte er das gleich nach Abschluss des offiziellen Teiles der Veranstaltung tun.“*

Diese Information löste in meinen Gehirnwindungen einen Wirbelsturm aus. „Den Kulbatschnyj“ kannte ich schon sehr gut. Das war in russischer Sprache mein bestes Nachschlagewerk, in dem ich schon x-mal etwas gesucht und prompt auch gefunden hatte. Die Walzwerkerei war zu meinem Spezialgebiet geworden, d.h. ich übersetzte hauptsächlich Texte aus dem Konstruktionsbüro für Walzwerke. Da konnte ich mitreden!

Das war aber nicht ein Buch an sich wie viele andere, sondern eine riesige Schwarte mit über 1500 Druckseiten. Der Krampf hatte sich gelöst, ich konnte schon wieder rechnen:

1500 Druckseiten sind rund 3000 Schreibmaschinenseiten, und pro Seite kommen netto ungefähr 8 Mark heraus.

Ich wagte es kaum, die Multiplikation vorzunehmen. Es flimmerte vor meinem geistigen Auge eine fünfstellige Zahl mit der 2 und einer 4 am Anfang. Unvorstellbar. Aber noch sitzt die Taube auf dem Dach. Wie kann ich den Cheflektor davon überzeugen, dass ausgerechnet **ich** der richtige Mann für ihn bin. So ein kleines Dolmetscherlein hat doch in diesen Regionen überhaupt keine Lobby und folglich keine Aussicht auf Erfolg. Wenn jemandem ein solcher Auftrag „dienstrangmäßig“ zustand, dann war der Chef des Dolmetscherbüros erster Anwärter auf diesen dicken Fisch. Der war aber glücklicherweise zu der Tagung nicht eingeladen und

bekanntermaßen auch nicht scharf auf Nebenbeschäftigung.. Trotzdem war mir völlig klar: „Wenn ich den dicken Fisch nicht hier und sofort an Land ziehe, dann schwimmt er auf Nimmerwiedersehen davon.“

Und da kam mir eine Idee, eine ziemlich freche, die gegen ein wichtiges Tugendgebot verstieß, nämlich: *du sollst nicht falsch Zeugnis reden wider deinen Nächsten*. Die Kenntnis dieses Gebots verdrängte ich, nachdem ich mich selbst davon überzeugt hatte, dass das beabsichtigte „falsch Zeugnis“ niemandem schaden und dem Verlag einen sicheren Nutzen bringen würde.

Die Konferenz war zu Ende, und relativ schnell brachte ich es fertig, bis zu dem von allerlei Volk umlagerten Cheflektor vorzudringen. Die Benutzung der Ellenbogen zum schnelleren Fortkommen hatte ich hinter Stacheldraht erlernen müssen. Es gelang mir, die Aufmerksamkeit dieses wichtigen Mannes auf mich zu ziehen und ihm die schicksalsschwere, aller Wahrheit entbehrende aber wirksame Rede zu halten:

*„Es geht um den Kulbatschnyj. Ich bin Übersetzer im Walzwerksbüro des Schwermaschinenbau AMO, ehemals Krupp Gruson. Meine tägliche Arbeit besteht aus Übersetzungen zum Thema Walzwerke, und der Kulbatschnyj ist meine Dauerlektüre. Da seitens der Techniker großes Interesse an bestimmten Teilgebieten bestand, habe ich im Betrieb schon 300 Seiten übersetzt. Außerdem habe ich einen alterfahreneren Walzwerkskonstrukteur der das technische Lektorat übernehmen würde.“*

Wie ich auf das wahnsinnige Volumen von 300 Seiten gekommen bin, ist mir nach wie vor schleierhaft. Eine gewisse Logik sehe ich heute in der seinerzeit getätigten Annahme, dass der Cheflektor in einer so umfangreichen Vorarbeit einen Wirkfaktor in Richtung auf beschleunigtes Erscheinen der deutschen Version des Buches sehen sollte. Noch konnte ich mir nicht ausmalen, welche Konsequenzen diese Aufschneiderei haben würde. Nicht eine Seite hatte ich schriftlich übersetzt.

Die Sache mit dem Fachlektor war auch völlig aus der Luft gegriffen. Deren Überführung in die Realität erwies sich aber weit weniger belastend als die aus der Luft gegriffene Zahl 300.

Sei es wie es sei, die Augen des Cheflektors leuchteten auf. Man sah ihm das Erfolgserlebnis ins Gesicht geschrieben, und er antwortete:

*„Wunderbar! Da schicken Sie doch mal die 300 Seiten an den Verlag. Wir werden das prüfen, und wenn Ihre Arbeit unseren Vorstellungen entspricht, bekommen Sie den Auftrag.“*

Der Schlag saß wie mit der bloßen Faust auf den K.O.-Punkt. Dreihundert Seiten so mal mit links aus dem Russischen aufs deutsche Papier bringen – wer das wohl könnte? Mein Dreieinhalbfinger-System auf der deutschen Schreibmaschine lief schon ziemlich flott, und 15 Seiten Übersetzung am Tag habe ich schon geschafft. In 20 Tagen wäre es möglich. Aber ich muss 5 ½ Tage in der Woche bei der SAG AMO im Dolmetscherbüro „schruppen“. Wann sollen da 300 Seiten – wenn auch nur als Rohmanuskript – fertig werden.

In der ganzen Rechnung gibt es aber noch eine Unbekannte: ich besitze gar keine eigene Schreibmaschine, und im Werk so viel zu schreiben ist undenkbar. Und Geld zum Kauf einer Schreibmaschine ist auch nicht in der Haushaltskasse. Das Sparkonto hat die Schwindsucht.

Dennoch lasse ich als Antwort auf das Angebot des Cheflektors verlauten: „einverstanden.“ Es war nicht das einzige mal in meinem Leben, dass ich mich durch eine impulsive Entscheidung solcher Art in Zugzwang und Stress versetzt habe. Mit der Devise „Augen zu und durch“ gingen solche Aktionen immer auf ein erfolgreiches Ende zu. In den Jahren der Gefangenschaft habe ich das geübt und bis zum Ende meines Berufslebens immer wieder praktiziert. Astrologen wissen, dass das bei den „Stieren“ so ist und sein muss.

Das einzige veräußerbare und auch verzichtbare Wertstück im unserem Haushalt war ein Rundfunkempfänger. Ein ganz besonderer aus der ersten Nachkriegsproduktion von Blaupunkt. Es waren „Super“ mit den sogenannten Wehrmachtströhren RV12P2000 bestückt. Als Bordfunker bei der Fliegerei habe ich deren hohe Lebensdauer schätzen gelernt und besaß alle Voraussetzungen für ein überzeugendes Verkaufsgespräch. Woher aber den Partner dafür nehmen, so schnell wie es hier unumgänglich ist? Auch der „Stier“ braucht etwas Glück. Es fand sich ein Käufer der die hohe Qualität des Gerätes zu schätzen wusste und 250 Mark dafür auf den Tisch legte. Wir – meine Frau und ich – haben dem Guten Stück Tränen nachgeweiht, und wir hatten einige Monate keinen Rundfunkempfang.

Eine fabrikneue Schreibmaschine war aber für einen Privatmann weder für diese Summe noch überhaupt zu bekommen. Die Büromaschinenwerke der DDR produzierten für Reparationen und Export. Bedarfsträger des Inlandes wurden nur bei ausreichend bescheinigter Dringlichkeit bedacht.

Bürowarenhändler waren in der DDR zu dieser Zeit noch etwa zu 50 % Gebrauchtwartenhändler. Im Angebot dieser Branche fand sich dann auch eine gut erhaltene „Conti“-Büroschreibmaschine die für 250 Mark zu haben war. Die erste Hürde war genommen – innerhalb von 3 Tagen.



***Das ist die Continental-Schreibmaschine, an der Troll I. erarbeitet wurde***

Was nun noch vor allem fehlte, war Zeit. Irgendwie musste eine Arbeitszeitverkürzung im Werk herausgeholt werden. Der Zeitpunkt dafür war nicht ungünstig. Die SAG

AMO bereitete sich darauf vor, in Volkseigentum der DDR unter dem Namen Schwermaschinenbaukombinat „Ernst Thälmann“ (SKET) einzugehen. Reparationslieferungen in die SU fanden kaum noch statt, und der freie Export dorthin hatte sich noch nicht so richtig entwickelt. Dadurch war das Dolmetscherbüro nicht voll ausgelastet, und eine Reduzierung der Arbeitskräftezahl stand sowieso ins Haus. Meinem Antrag auf Verkürzung meiner täglichen Arbeitszeit auf 4 Stunden wurde stattgegeben.

Wie ich es dann geschafft habe, in drei Wochen 300 Schreibmaschinenseiten (in Wirklichkeit waren es nur 293) eigenhändig mit deutschem Text zu beschreiben, der aus dem Russischen

übersetzt wurde, ist mir gänzlich entfallen. Ich muss mich in einer Art Trance befunden haben die es mir erlaubte, nach den 4 Stunden im Werk täglich nach 10-12 Stunden zu Hause konzentriert zu arbeiten. Am Sonntag waren es dann auch 15 oder mehr Stunden. Das war nur möglich, weil meine Frau sich von der einmaligen Chance dieses Unternehmens hatte überzeugen lassen und bedingungslos mit zog.

Wieso ich vom Erfolg des Unternehmens so überzeugt war, dass kein Gedanke an ein Risiko aufkam, das ist mir bis heute (aus der Sicht des Achtzigjährigen) ebenso unerklärlich. Das geliebte Radio weg, eine nur für dieses Unternehmen erworbene Schreibmaschine im Haus, unter extrem stressigen Bedingungen etwa 200 Stunden Arbeitszeit investiert und dabei nicht die geringste Sicherheit dafür, dass es ein positives finanzielles Resultat geben wird. Nicht die

Spur eines Papierchens in der Hand, mit dem man einen Rechtstitel auf Bezahlung der geleisteten Arbeit anmelden könnte. Schlimmer noch, meiner Zwecklüge entsprechend hatte ich die 300 Seiten Kulbatschnyj im Betrieb übersetzt, und ich hatte demzufolge gar keinen Anspruch auf Bezahlung. Oh, was hatte ich mir da eingebrockt!

Nicht genug die eigene Arbeit. Es war gelungen, einen Fachlektor im Walzwerksbüro zu finden. Der hat die Probeseiten fachlich überarbeitet, und die von meiner Frau ins Reine geschriebenen Texte mussten eigentlich druckreif sein. Mangels eigener Finanzreserven musste ich den Partner auf später vertrösten. Er ließ es sich gefallen, obwohl er sich sicher denken konnte, dass meine Zahlungsfähigkeit auch zu späteren Zeitpunkten nicht besser werden würde, wenn wir den Gesamtauftrag nicht erhielten. Er trug das Risiko mit, ohne zu murren.

Zur Ablieferung der Arbeit beim Verlag war mir die Post zu unsicher. Ein Tag Urlaub genommen, das Geld für die Bahnfahrkarte investiert und beim Cheflektor vorgesprochen. Die Unterredung löste erstmalig seit dem Kopfsprung ins kalte Wasser dieses Unternehmens körperlich fühlbare Angst aus. Der Mann schien sich weder an mich als Person, noch an seine Anforderung einer Probearbeit zu erinnern. Der Gedanke „alles umsonst“ löste körperlichen Schmerz aus. Das muss dem Gesprächspartner an Veränderungen meines Äußeren aufgefallen sein, denn er entschuldigte sich und erklärte, dass die Bearbeitung des Falles an einen seiner Lektoren delegiert worden war. Der nahm schließlich das Paket mit einem Gesichtsausdruck der Befriedigung entgegen und versprach, schnellste Bearbeitung.

Die Audienz dauerte summa summarum etwa 10 Minuten, dann stand ich auf der Straße und war nicht einen Deut schlauer als zuvor. Was wussten die Herren des Verlages schon von meinem seelischen Spannungszustand? Gar nichts! Der zuständige Lektor würde den Paken Papier beiseite legen und vorerst die Aufgaben bearbeiten, die ihm dringlicher erschienen.

Die fast fünfstündige Heimfahrt mit dem Zug von Berlin nach Magdeburg (die dauerte damals wirklich so lange) bot ausreichend Muße mir zurecht zu legen, wie ich meiner Frau den Stand der Dinge erläutern könnte. Sie würde mich mit einem Ausdruck freudiger Erwartung in den Augen in die Arme nehmen, und ich konnte nur sagen: „Abwarten, Tee trinken.“

Und in dem dadurch ausgelösten Gemütszustand lebten wir fast drei Wochen. Von einem Tag zum anderen schwand die Hoffnung mehr und mehr und dann ein Brief vom Verlag. Die Finger müssen mir beim Öffnen des Umschlages gezittert haben. Shakespeare kam mir in den Sinn: „Sein oder Nichtsein, das ist hier die Frage.“ Und dann ein Freudenschrei:

**„Wir haben den Auftrag und die Probearbeit wird auch honoriert!“**

Der Verlag hat nie erfahren, dass ich auf Grundlage eines Betruges in die privilegierte Sparte der Übersetzer wissenschaftlich-technischer Literatur Eingang fand. Nachdem aber die Zusammenarbeit über Jahre zur beiderseitigen Zufriedenheit gelaufen war, hätte man die Wahrheit schon zum Besten geben können. Es hat aber niemand danach gefragt.

Sicher habe ich in den ersten Stunden und Tagen nach dieser glückbringenden Nachricht noch nicht an den Erwerb eines Personenkraftwagens gedacht, aber von diesem Augenblick an hätten solche Gedanken schon einen realen Hintergrund gehabt. Es hing nun in erster Linie von meinem körperlich-geistigen Stehvermögen ab, wie schnell uns das fünfstellige Honorar ins Haus klickern würde.

Leider gab es damit noch so einige nicht unerhebliche Komplikationen. Der Auftrag war da, übersetzte, lektorierte und ins Reine geschriebene Texte wurden geliefert, aber das Geld ließ auf sich warten. Durch den Übergang auf den 4 Stundentag im Betrieb, waren natürlich auch die regelmäßigen Gehalts-Bezüge auf die Hälfte zusammen geschrumpft. Von dem Restgehalt mit Frau und Kind zu leben, das wäre nur auf Hungerrationen möglich gewesen.

Der Verlag zahlte sehr zögerlich. Es kam anfangs vor, dass Arbeit im Wert vierstelliger Summen abgeliefert war und wir uns mit unseren Lebensansprüchen erheblich einschränken mussten, um nicht pumpen zu müssen. Allmählich im Verlauf des Jahres 1953 normalisierte sich der Geldfluss, es konnten Reserven gebildet werden, und dann gab es plötzlich greifbare Überschüsse, mit denen sich größere Anschaffungen finanzieren ließen.

Als nicht sehr fleißiger Schüler einer Oberrealschule hatte ich mir immer wieder den von unserem Französischlehrer mit erhobenem Zeigefinger vorgebrachten Grundsatz anhören müssen:

*„Fremdsprachenkenntnisse sind ein Kapital das immer Zinsen bringt und das euch niemand stehlen kann.“*

Daran habe ich in der fraglichen Zeit sehr oft gedacht. Die einzige materielle Ausgabe für mein Studium der russischen Sprache in der Gefangenschaft waren sieben Tagesportionen Brot gewesen, die ich für ein Russisch-Lehrbuch von Thoussaint-Langenscheid an einen Kameraden bezahlen musste. Diese Ausgabe hat sich während aller meiner Berufsjahre millionenfach verzinst. Die in dieses Studium investierte geistige und auch körperliche Arbeit kostete keine müde Mark.

### 3. Die Motorisierungsquellen der Werktätigen in der DDR 1953

In der zweiten Hälfte des Jahres 1953 hatte ich nun guten Grund darüber nachzudenken, wie die Mobilität der Familie erhöht werden könnte. Fahrten „ins Grüne“ fanden bis dahin nur mit der Straßenbahn statt. An Sonntagen mit schönem Wetter zog sich ein dichter Menschenstrom in Richtung der einzigen Magdeburger Straßenbahn-Endhaltestelle, die wirklich im Grünen lag – zum Herrenkrug. Da lagerten dann Menschenmassen am Elbedeich und versuchten, die Natur zu genießen. Wenn man sich dann am späten Nachmittag zwecks Rückfahrt mit Frau und Kinderwagen in der Straßenbahn einen Stehplatz in einer komprimierten Masse Mensch erkämpft und die Rückfahrt selbst überstanden hatte, dann war man reif für die nächste Erholungsphase. Das sollte aufhören. Immer auf sorgfältige Vorbereitung jeder Aktion eingestellt, ließ ich meine Blicke in die Runde wandern, um aufzulisten, welche Möglichkeiten es denn gab, die Beweglichkeit der Familie zu verbessern. In Eisenach baute der VEB EMW (hervorgegangen aus einem BMW-Werk) eine schwere 5 sitzige Limousine mit 2-Liter-Motor. Das war ein repräsentatives Gefährt und demzufolge auch nur für die Repräsentanten der jungen DDR bestimmt. In Zwickau bastelten die Horch-Leute an einem noch schwereren und noch repräsentativeren Untersatz, der ebenfalls weder

hinsichtlich der Verfügbarkeit noch wegen seines Preises für einen dem Größenwahn noch nicht verfallenen Dolmetscher und Buchübersetzer in Frage kam.

Gleichzeitig hatte man in Zwickau auf die Konstruktionsunterlagen von DKW zurück gegriffen und den zuletzt vor dem Kriege in Serie gebauten Typ F8 wieder aufgelegt. Das war vom Ansatz her zweifellos ein Auto für den kleinen Mann, aber abgesehen von dem für mich kaum erschwinglichen Preis (ca. 8500 Mark) fehlten mir auch die Voraussetzungen für den Erhalt einer Bezugsgenehmigung. Man musste schon bestimmte Verdienste für den Aufbau der DDR nachweisen oder gute Freunde in bestimmten Ebenen des Partei- und Verwaltungsapparates haben, um dieses Wunschauto frisch aus der Zwickauer Produktion zugeteilt zu bekommen.

Das absolute Traumauto für den in der DDR als Resterscheinung noch existierenden Mittelstand der DDR war aber der nachgebaute DKW F9. Mit dem fröhlich schnurrenden Dreizylinder-Zweitakt-Motor und der formschönen windschlüpfrigen Stahlkarosserie war das zu dieser Zeit der Edelstein unter den Nachkriegsproduktionen der sozialistischen Automobilindustrie. Leider wurde zur fraglichen Zeit an dem Edelstein noch geschliffen. Die Serienproduktion lief in Eisenach erst später an, und der Preis von rund 12000 Mark lag auch außerhalb der Grenzen meiner aktuellen und kurzfristig zu erwartenden finanziellen Möglichkeiten.

Was blieb da noch? Ein Motorrad! Die 250er „AWO“ aus der Eisenacher EMW-Produktion bot sich an. Sie kostete rund 2500 Mark und wurde im freien Handel angeboten. Für eine Familienfuhr war es leider unerlässlich, das Zweirad mit einem Beiwagen auszustatten. Der war auch zu haben und kostete etwa einen Tausender. Gute Ratschläge meines Freundes Heinz bewahrten mich vor einem schlecht durchdachten Kauf:

*„Für rund 4000 Mark steht das Gespann vor deiner Wohnung auf der Straße. Damit ist die Sache aber nicht gelaufen. Für ordentliche Lederbekleidung – und die brauchst du unbedingt sowohl für dich als auch für deine Frau - gibst du noch mal 1500 Mark aus, und dann bist du immer noch auf Schönwetterfahrten beschränkt. Für fünfeinhalbtausend Emmchen findest du aber einen fahrbereiten Kleinwagen aus der Vorkriegsproduktion.“*

Also schnüffelte ich in allen greifbaren Zeitungen herum auf der Suche nach interessanten Angeboten. Angebote gab es reichlich, aber mein Kfz-Spezialist Heinz winkte immer wieder ab.

*„Lass die Finger von dem Wanderer Trumpf Junior. Der sieht zwar sehr hübsch aus, aber für den bekommst Du hier keine Ersatzteile mehr. Den Opel Super 6 schlag dir aus dem Kopf, der säuft Benzin wie ein Elefant, usw. usw. Opel P4 oder DKW Meisterklasse, das sind die Typen, nach denen du spannen musst.“*

Das Spannen auf Angebote dieser Typen bot nicht mehr Erfolgchancen als das Ansitzen auf einen Bengaltiger im Magdeburger Rotehorn-Park. Die Tatsache, dass diese beiden Typen für einen rationellen Betrieb unter den aktuellen DDR-Bedingungen geeignet sind, hatten außer meinem Freund Heinz auch schon andere Leute heraus bekommen. Wer so einen Wagen verkaufen wollte, brauchte keine Annonce aufzugeben. Im Freundes- und Bekanntenkreis fand sich immer ein Interessent.

So verging denn eine Menge Zeit mit erfolgloser Suche nach einem fahrbaren Untersatz bis eines Tages Heinz wieder einmal aufkreuzte und ganz aufgeregt zu berichten wusste:

*„Ein Freund von mir arbeitet in der DHZ Innere Reserven (DHZ=/die volkseigene/ Deutsche Handelszentrale). Der hat einen hochinteressanten Zugang in seine Bestandsunterlagen bekommen. Ein DKW F7 „Reichklasse“ Baujahr 1934. Allerdings nicht fahrbereit, dafür aber zu einem märchenhaft niedrigen Preis – 350 Mark. Alle erforderlichen*



*Papier inklusive, und das ist der Hammer. So mancher KfZ-Meister würde die 350 Mark allein für die Papiere hinlegen, um sich damit die formale Berechtigung zum Aufbauen eines PKW aus Einzelteilen zu erwerben. So ein aufgebaute DKW kostet so um die 5000 Mark.“*

Es war damals strengstens verboten, Kraftfahrzeuge sozusagen aus dem Nichts entstehen zu lassen. Eine Neuzulassung für ein Kraftfahrzeug beliebiger Art erhielt man nur wenn der Eigentumsnachweis an Hand des Kraftfahrzeugbriefes und der Zulassung mit Motor- und Fahrgestellnummer geführt werden konnte.

*„Wir müssen uns den Schrotthaufen ganz schnell ansehen und du musst dich heute noch entscheiden, sonst schnappt dir ein anderer das Gerät weg.“*

Das passte mir gar nicht. Jede Unterbrechung meiner Übersetzerei am Kulbatschnyj bedeutete eine Verschiebung meines Aufstieges in die Klasse der Besserverdienenden. Unwillig löste ich mich vom Schreibtisch und stieg mit Heinz in dessen Opel-P4-Verschnitt ein. Das war die Basis seines als unsozialistischer Privat-Unternehmer betriebenen Fuhrgeschäftes. Er belieferte Tante-Emma-Läden (die es damals noch reichlich gab) mit Ware und pflegte dabei viele Kontakte über ein breites Spektrum von Tätigkeitsfeldern. Heinz hätte in dieser Beziehung den Barbier von Sevilla neidisch machen können.

#### 4. Erstes Treffen mit Troll

In der Prälatenstraße zu Magdeburg auf dem Hof einer dortigen Schule fand das erste Zusammentreffen mit **Troll** statt. Allerdings kam mir in diesem Augenblick alles andere in den Sinn als die Zuordnung eines so liebenswürdigen Namens zu einem – wie mir schien - so jämmerlichen Haufen unnützen vergammelten Materials. In einer Ecke des Hofes stand geduckt in einer für ein Auto gänzlich unnatürlichen Lage und völlig verdreckt und verstaubt das, was nach langjährigem Einwirken atmosphärischer und menschlicher Faktoren von einem Auto übrig geblieben war.



*Versonnen betrachtet mein Freund Heinz den Schrotthaufen, dessen Kauf er mir so dringend geraten hatte. Der Motor fand sich nach längerem Suchen im Kofferraum*

Die groben Konturen ließen zwar keinen Zweifel an der Geburtsstätte des Wracks – den DKW-Werken im sächsischen Zschopau. Wenn man sich die fehlenden Vorderräder hinzudachte und die platten Hinterräder sich mit vollgepumpten Reifen vorstellte, dann fehlte – aus der Ferne gesehen nicht allzu viel von einem fahrbaren Untersatz. Jeder weitere Schritt der Annäherung brachte aber mehr und mehr die Bestätigung dafür, dass die Papiere, die Fahrgestellnummer und die Motornummer die einzig brauchbaren Restwerte dieses Fahrzeuges waren.



*Aus dieser Perspektive sah er doch viel manierlicher aus. Die geschlossene Motorhaube verbirgt die „Raumleere“ darunter.*

Unter der Motorhaube gähnte völlige Leere. Von Motor und Getriebe war nichts zu sehen. Nur der Kühler träumte einsam vor sich hin. Die rechte Tür ließ sich nur mit Gewalt öffnen, und dort schaute uns der gleiche leere Raum entgegen. Die beiden vorderen Sitze fehlten. Auf der Suche nach dem Motor konnten wir auf den Gedanken kommen, dass es sich um einen DKW mit Heckmotor handelte, - zudem mit Luftkühlung. Im Kofferraum lag ein motorähnlicher Torso, und dieser wurde durch einige Löcher in der Außenhaut beleuchtet, die man gut und gern für Kühlluftöffnungen hätte halten können.

Innen im Fahrgastraum roch es nach faulem Holz, und bei unvorsichtiger Berührung von außen wäre das ganze Heckteil der Karosserie wohl abgebrochen. Alle Spanten und Streben des Karosserieskeletts waren von schimmlicher Fäule befallen. Die Kunstlederbespannung hing stellenweise in Fetzen. Nur die Sperrholzbeplankung hatte den Witterungsunbilden recht erfolgreich getrotzt.

Ein Bild zum Weinen, aber Heinz wandte alle seine Überredungskünste auf, um mich von der Zweckmäßigkeit des Kaufes zu überzeugen. Seine wichtigsten Argumente habe ich weiter oben schon wiedergegeben. Einen wesentlichen Anteil an meiner positiven Entscheidung für den Erwerb des Schrotthaufens war dann Heinzens Hinweis:

*„Und wenn du von dem Karren nur den Rahmen verwenden kannst – und das kannst du ganz bestimmt - dann wird dein Auto mindestens um 300 Mark billiger als einkomplett fertig gekauftes Exemplar.“*

Ich gab mir einen Ruck, wollte gegenüber dem befreundeten Fachmann nicht als Ignorant dastehen und gab ohne weitere Überlegungen von mir:

*„Also dann auf zur DHZ Schrott, kaufen wir das Ding.“*

Wahrhaftig, ich muss fürchterlich naiv gewesen sein und vor Ignoranz nur so gestunken haben. Der sympathische Verkäufer hatte wohl von mir erwartet, dass ich ihm um den Hals fallen und wenigsten einen Hunderter als Anerkennungsprämie über den Tisch schieben würde. Dass ich es bei einem Zwanziger bewenden ließ, gefiel weder Ihm noch meinem Fachberater Heinz.

*„Sie glauben gar nicht, wie viel Leute aus der Kfz-Branche hier nach dem Objekt Schlange stehen würden, wenn sie nur etwas davon erfahren hätten. Das ist doch diiiiie Gelegenheit!“*

Meine vorsichtige Frage:

*„Haben sie denn den Schrotthaufen überhaupt mal gesehen?“* wurde verneint, aber dann kam gleich der Konter:

*„Mann, wenn sie für das Geld so einwandfreie Papiere bekommen und dazu noch eine Kiste voll brauchbare Einzelteile, dann sind sie doch allerbestens bedient.“*

Er hatte sicher Recht, aber mir fehlte doch jede Vorstellung wie aus dem besichtigten Objekt wieder ein fahrtüchtiges Auto werden konnte. Mir fehlte schon jeder Begriff dafür, wie man

das Wrack aus dem Hof an eine diebstahlsichere Stelle transportieren konnte. Außerdem – ganz gleich wie das geht – es würde das Zeit kosten die mir bei der Übersetzung des Kulbatschnyj fehlen musste.

Nach Hause von dieser Unternehmung kam ich mit einer Art Kartentasche, darin das was man heute Kraftfahrzeugbrief nennt, dazu der Fahrzeugschein - die Zulassung. Ich war Autobesitzer! Die etwas ungewöhnlichen Besonderheiten dieses speziellen Besitzstandes musste ich meiner Frau erklären. Das tat ich mit den Worten des Fachberaters Heinz und des Verkäufers bei der DHZ. Das muss überzeugend geklungen haben, denn es gab keine Kritik, sondern volle Zustimmung. Schließlich hatte die Angetraute das Fahren mit der Straßenbahn und das Gefangensein in der Großstadt genau so satt wie ich. Hätte sie gewusst, was uns auf dem Weg zum fahrbaren Untersatz noch blühen würde, sie hätte unverzüglich die Scheidung eingereicht.

War es der riesengroße Wunsch, einmal selbst ein Auto zu besitzen, war es zudem die Kindheitserinnerung an den DKW-Meisterklasse, den der Vater fuhr – ich weiß es nicht und kann nur versichern, dass der erste Kontakt mit den traurigen Überresten eines einst stolzen Fahrzeuges ungekannte Emotionen auslöste. Trotz des traurigen Zustandes hatte der Anblick des DKW F7 Sympathien geweckt, die sich in einer virtuellen Bewusstseinebene in Zwiesgesprächen materialisierten. So musste ich vor dem Einschlafen am Abend nach dem Kauf und in nachfolgenden Träumen eine Vorstellung über mich ergehen lassen, die ich

**nachstehend wiederzugeben versuche. Der zu meinem Eigentum gewordene Schrotthaufen sprach zu mir. Er hielt mir einen langen Vortrag dessen technischen Inhalt ich mangels automobiltechnischer Vorkenntnisse nur in wenigen Ansätzen zu verstehen glaubte:**

*„Mein Geburtsdatum lässt sich auf den Tag genau nicht mehr feststellen. Sicher ist nur, dass ich im Jahre 1934 das DKW-Werk in Zschopau verließ. Zu diesem Zeitpunkt der Automobiltechnik war ich ein „Renner“, wie man heute sagen würde. Da war zuerst einmal der recht moderate Preis - nur geringfügig über 1000 Reichsmark – der mich zu einer Art Volksauto (nicht Volkswagen) machte. Möglich war eine so moderate Preisgestaltung durch geringe Größenmaße, die aber den heute in Mode stehenden Kleinstwagen durchaus nicht nachstanden. Dazu kamen genial einfache Konstruktionen aller Bestandteile und Aggregate.*

*Fangen wir mit dem äußeren Erscheinungsbild an. Durch die Verwendung von Holz als Skelett- und Beplankungsmaterial konnte eine Stromlinienform geschaffen werden, die den „Blechklempnern“ der Karosseriebranche erst Jahre später annähernd so gut gelang. Man sprach damals noch nicht von cw-Werten. Was aber diesen Kennwert der Windschlüpfbarkeit betrifft, war meine Karosse den Konkurrenten der kleinen Klasse dieser Zeit – z.B. Opel P4 oder BMW Dixi – weit überlegen.*

*Da es zur Zeit meiner Geburt noch viele Wagner gab (heute würde man sie Holzkarosseriebauer nennen), die Lohn- sowie Lohnnebenkosten niedrig waren, und für das Formen der Karosserieteile keine teuren Pressen und Gesenke gebraucht wurden, war das eine der Zeit entsprechend sehr ökonomische Lösung. Holz rostet auch nicht. Die Tatsache, dass meine Karosserie nach 19 jährigem Aufenthalt im Freien äußerlich noch ganz passabel aussieht, spricht für die Überlegenheit dieses Prinzips über die unverzinkten Blechaufbauten.*

*Der quer zur Fahrtrichtung eingebaute Motor – von Grund auf entwickelt für ein schweres Motorrad – und das Prinzip des Frontantriebes sind Lösungen, die ihrer Zeit weit voraus waren. Wie wurde doch mein Frontantrieb von den Anhängern des Heckantriebes lächerlich gemacht:*

*„Der kommt doch keine steile Steigung hoch. Wenn sich der Schwerpunkt nach hinten verlagert, dann rutschen die Antriebsräder anstatt sich vorwärts zu bewegen. Und die Antriebsgelenke! Die sind doch eine Schwachstelle ohne Gleichen.“*

*In den 30er Jahren gab es kaum Nachahmer dieses Prinzips in der Automobilbranche. Mir ist eigentlich nur der Adler „Trumpf Junior“ als Konkurrent bekannt. Und was haben wir heute? Der längs eingebaute Motor und der Heckantrieb haben inzwischen den Geruch von Fossilien angenommen. Niemand kommt mehr auf den Gedanken, der Frontantrieb sei eine unbrauchbare Lösung.*

*Für die Liebhaber guter Automobiltechnik sei ein weiteres Gestaltungsprinzip des Fahrzeugantriebes hervor gehoben: Zylinderblock, Kurbelgehäuse, Schalt- und Ausgleichgetriebe, Anlasser und Lichtmaschine bildeten einen geschlossenen Block mit nur einer im geschlossenen Gehäuse laufenden Kette zwischen Kurbelwelle und Getriebe-Eingangswelle.*

*Konstrukteure des 21. Jahrhunderts haben sich an diese geniale Lösung erinnert (oder nicht) - bei der Entwicklung des 1 Liter-Autos, mit dem Herr Piech vom VW-Werk in Wolfsburg im Jahre 2002 nach Hamburg fuhr. In einem Bericht darüber wurde die Vereinigung von Lichtmaschine und Anlasser in einem Aggregat als neueste Erfindung der VW-Konstrukteure gewürdigt. Sie hätten sich eigentlich an die frühen dreißiger Jahre erinnern sollen. Pardon, sie taten es bestimmt, nur der Journalist glänzte mal wieder durch Unwissenheit – oder?*

*Na, und das Zweitakt-Prinzip? Wurde das nicht in meinem Geburtswerk zu einer hohen Vollkommenheit entwickelt? Kein anderer Verbrennungsmotor arbeitet mit so wenigen beweglichen (und folglich dem Verschleiß unterliegenden) Teilen wie der Zweitakter mit Kurbelgehäusespülung. Auch das machte mich und meine Typenbrüder preiswert. Was bedeutete das in meinen frühen Jahren schon, dass meine Zweitakt-Auspuffgase geruchlich zu wünschen übrig ließen? Wenn ich vorbei war am Fußgänger, dann war die Luft wieder rein ehe der nächste heran tuckerte. Der höhere Ölverbrauch? Unwichtig, denn damals war Zweitaktöl spottbillig, und das ständige Prüfen des Ölstandes – bei den frühen Viertaktern eine lästige tägliche Übung – fiel bei mir flach.*

*Die Thermosyphon-Kühlung? Kühlwasserumwälzung nach dem Schwerkraftprinzip ersparte die Kühlwasser-Umwälzpumpe, auf die auch noch bei einer ganzen Reihe meiner Nachfolgemodelle – F8, F9, P70, Wartburg 311 – verzichtet wurde. Wieder ein verschleißendes Aggregat weniger, wenn auch unter extremen Bedingungen Temperaturprobleme auftraten. Solange aber Zylinder, Kolben, Pleuel und Kurbelwelle einwandfrei aufeinander eingespielt waren, gab es keine Ausfälle durch kochendes Kühlwasser*

*Und die Federung? Die von DKW geschaffene Schwingachse oder Schwebeachse verlieh dem leichten Fahrzeug eine Straßenlage, die sonst von keinem Kraftfahrzeug gleichen Jahrganges erreicht wurde. Das ungewöhnlich günstige Verhältnis zwischen gefederten und ungefederten Massen war mit Starrachsen nicht zu erreichen. Bei mir – dem F7 mit zwei Querblattfedern vorn – störten allerdings die Hüpfen, die der Vorderwagen bei hohen Geschwindigkeiten (über 60 km/h) infolge des variablen Sturzes der Vorderräder ausführte. Wer das nicht anders kannte, gewöhnte sich daran.*

*Soviel über meine technischen Vorzüge und die für den internationalen Automobilbau richtungsweisenden technischen Neuerungen an meinem Körper.*

*Zurzeit befinde ich mich in einem physischen Zustand den man auf den Menschen bezogen ein Koma nennt. Ich bin scheinot und kann nur hoffen, durch meinen neuen Besitzer wieder aufgeweckt zu werden. Folgendermaßen könnte mein erstes Leben etwa ausgesehen haben.“*

*„Wer mich 1934 kaufen konnte, der war weder Arbeiter noch ein kleiner Angestellter. Die Monatslöhne dieser Kategorien von Berufstätigen bewegten sich damals in der Größenordnung von etwa 80 bis 150 Reichsmark. Wer konnte da schon einen Tausender für ein Fortbewegungsmittel zurücklegen, das dann auch noch laufende Kosten verursachte. Auch dein Vater – ein Dorfschullehrer mit drei Söhnen – konnte sich privat einen derartigen Luxus nicht leisten. Er fuhr zeitweise einen F7 als Dienstwagen. Mein erster Besitzer muss der gehobenen Beamtenlaufbahn angehört haben oder ein kleiner Unternehmer gewesen sein, vielleicht auch ein mittelgroßer Politiker. Fünf Jahre hatte er seine Freude an mir und er pflegte mich mit Hingabe bis der Kriegsbeginn im Jahre 1939 der Liebesbeziehung Mensch-Auto ein Ende setzte“.*

*„Für den Fronteinsatz war ich glücklicherweise ungeeignet. Keine Geländegängigkeit, zu geringe Motorleistung usw. Für den persönlichen Gebrauch eines PKW gab es während der Kriegsjahre nur in ganz besonderen Fällen eine Genehmigung und die zum Tanken erforderlichen Benzinmarken. Alle Anzeichen deuten darauf hin, dass ich die Kriegsjahre in irgendeinem Schuppen – wer hatte damals schon eine Garage – zugebracht habe. Eine so lange Standzeit im Freien hätte meine aus einem Holzskelett mit Sperrholz-Belplankung*

*und Kunstleder als äußere Schutzschicht bestehende Karosserie nicht ohne vernichtende Schäden überstanden-*

*Wie ich allerdings in den Zustand versetzt wurde, der meinen Gedächtnisschwund verursachte, bleibt definitiv im Dunklen. Ebenso gibt es keine Antwort auf die Frage, wie ich an den Platz kam, an dem mich Du - mein potenzieller Wiedererwecker – mich-schließlich im Herbst des Jahres 1953 vorgefunden hast.“*

Nun war ich - der Wiedererwecker – an der Reihe:

*„Ich habe den Auslassungen meines Vorredners im Augenblick nichts Substanzielles hinzuzufügen. Deshalb beschränke ich mich auf den Hinweis, dass dieses redende Auto auch einen Namen haben muss. Als einigermaßen passender Name fällt mir im Augenblick nur **Troll** ein.“*

Troll wurde zum Begründer einer Auto-Dynastie, deren Mitglieder alle auf den gleichen Namen hörten und nur durch das Hinzufügen einer laufenden Nummer individuell gekennzeichnet wurden. Dieser Troll war demnach Troll der Erste (Troll I.).

## **6. Wie geht es nun weiter?**

Das war nun der Augenblick, wo ich anfang, mit dem Auto – dem Troll – Gespräche zu führen. Er hatte einen Namen und ich gefiel mir in der Rolle eines „Moritz“ nur deshalb, weil dieser Vorname irgendwie zu dem Fahrzeug passte – als Eigentümer natürlich. So habe ich mir recht oft etwas zusammen gesponnen:

*„Weißt Du Troll, dass Du mir bisher eigentlich nur Angst und Magenschmerzen bereitet hast? Du bist sozusagen ein scheinotter Invalide, und ich soll dich nun aus deinem Koma erwecken, ohne überhaupt auch nur die geringsten fachlichen Voraussetzungen zu haben.“*

*Kannst du mir nachfühlen wie unsicher ich bin angesichts der Tatsache, dass jeder Kfz-Mechaniker mich nach Belieben über den Löffel balbieren kann?“*

Und was antwortet dieser Banause?

*„Nicht meine Schuld, Moritz! Du hast dich belabern lassen, mich aus meinem Tiefschlaf zu wecken. Mir wäre es leichter gewesen, in meiner ruhigen Ecke allmählich zu verfaulen als nun wieder in ein stressiges Autoleben einzusteigen. Ein Autoleben noch dazu in dieser DDR mit all ihren Versorgungsengpässen. Ich fürchte, du machst hier bestenfalls einen gehfähigen Invaliden aus mir.“*

Das durfte der Kerl mir nicht sagen. Der hat noch nicht mitbekommen, dass bei mir gewisse Charaktereigenschaften der Stier-Geborenen besonders stark ausgeprägt sind. Vor allem die Sturheit, mit der ich ein einmal in Auge gefasstes Ziel verfolgen kann. Unter Umständen ohne Rücksicht auf Verluste. Oder durchschaut der mich wie eine polierte Fensterscheibe? Sollte das eine ganz bewusste Herausforderung sein, eine gezielte Provokation?

*„Also Troll, deshalb keine Ressentiments! Bei mir bleibst du kein Invalide. Man wird dich eines Tages als quasi neues Auto bewundern.“*

Das hätte ich nicht sagen sollen. Da hat einer keine Ahnung von dem, was ihm bevor steht, und dann macht er solche Versprechungen. Aber, man kann's ja versuchen. Im Übrigen war das in meinem Leben nicht die erste Zusage solcher Art (siehe Kapitel 2), und meine Kräfte hatten bisher immer ausgereicht, um es nicht bei leeren Worten zu belassen.

Was die Organisation irgendwelche Aktivitäten für den Wiederaufbau des Troll betraf, so befand ich mich in totaler Abhängigkeit von Heinz. Vorerst nur von ihm! Er kannte Hinz und Kunz in der Kfz-Branche und wusste wo man Leute findet, die in sogenannter Feierabend-Arbeit alte Autos restaurieren. Er suchte nicht lange und vermeldete eines Tages im Dezember:

*„Ich habe eine Werkstatt in Sudenburg und zwei sehr gute Kfz-Schlosser, dazu noch einen Holzkarosseriebauer die für eine kleine Miete dort unabhängig vom Besitzer arbeiten dürfen – und auch wollen.. Dein besonderer Vorteil – die holen das Wrack bei mir aus dem Hof ab. Du brauchst dich um nichts zu kümmern.“*

Besonders der letzte Satz dieser Mitteilung kam bei mir gut an. Die Übersetzung des Kulbatschnyj erreichte ihr Endstadium. Der vom Verlag gesetzte Termin war erfüllbar, aber nur unter der Voraussetzung, dass ich nicht durch andere Aufgaben abgelenkt wurde. Was blieb mir anderes übrig als dem Vorschlag zuzustimmen. Ohne jede Prüfung, denn zu einer Beurteilung des Pro und Kontra war ich sachlich nicht in der Lage. Nur den Transport wollte ich persönlich überwachen. Das tat ich auch. Mit gemeinsamen Kräften wuchteten wir den Troll auf einen Plattform-Anhänger auf dem er im Schlepp hinter Heinz' Opel P4 die besagte Werkstatt ohne weitere Beschädigungen erreichte. Das Beladen des Hängers war ein Kinderspiel, da er durch die neue (wesentlich von mir hergestellte) Torfahrt bis an den Standort des Troll im Hinterhof heran geschoben werden konnte.



***Der „hohle Vogel“ in der Bruchbude die sich Werkstatt nannte. Am nächsten Morgen stand nur noch der Rahmen aufgebockt an derselben Stelle***

Was hatte Heinz gesagt? **Werkstatt?**  
Das war wirklich geprahlt. Als

unvoreingenommener, technisch schwach vorgebildeter Zeitgenosse hätte ich bei Betrachtung dieses Anwesens nie Assoziationen mit dem Begriff Werkstatt entstehen lassen. In einem Trümmergrundstück inmitten von Gebirgen aus Mauerwerksschutt ein weniger zerstörter Gebäudeteil mit einem richtigen Dach darauf und mit Fenstern, in denen noch einige Glasscheiben heil waren. Das Dach erwies sich bei genauerem Hinsehen von innen eher als ein Sieb. Es gab aber einige Stellen, wo ein darunter aufgestelltes Auto von herunter tropfendem Regenwasser verschont bleiben würde

Der Fußboden starrte vor Dreck, auf den wenigen Werkbänken lag schmieriges Werkzeug wild durcheinander, und der etwa 200 Quadratmeter große Raum war angefüllt mit Schrottautos und wilden Haufen von dreckstarrenden Autoteilen. Mir lief es kalt den Rücken herunter beim Anblick dieses Chaos. Nie hätte ich zugestimmt, den Troll in dieses Loch zu verbringen, hätte ich es vorher in Augenschein nehmen können. Aber Heinz kannte sicher den allgemeinen Entwicklungsstand der Kfz-Werkstätten in Magdeburg und konnte abwägen, was mir zugemutet werden musste (nicht konnte).

Troll musste so komplizierte Rücksichten gar nicht kennen, er maulte:

*„In so einem finsternen und zugigen Loch soll ich zu einem quasi neuen Auto aufgerüstet werden? Wer unter solchen Bedingungen arbeitet, der ist ein Krauter, und ein schlimmeres Urteil über den Inhaber einer Kfz-Werkstatt kann einer schwerlich fällen.“*

*„Mensch Troll, du dummes Auto“, konnte ich da nur gegenhalten, „die Leute, die dich hier aufbauen werden, sind doch nur Gäste in dieser Bruchbude. Verlass dich auf meinen Freund Heinz und warte ab. Ich habe große Hoffnungen, und was soll ich anderes tun als auf ein gutes Ende hoffen.“*

In Wirklichkeit war ich gar nicht hoffnungsvoll gestimmt und beruhigte mich nur damit, dass es einem privaten Kfz-Meister in der Mangelwirtschaft der ersten Nachkriegsjahre sehr schwer sein musste, auch noch gegen die gesellschaftspolitischen und wirtschaftlichen Prinzipien der sozialistischen Ideologie einen gut funktionierenden Handwerksbetrieb aufzubauen.

Am Abend dieses Tages rief ich Heinz an und berichtete über meine im Verlauf des Tages gesammelten Eindrücke. Und schon bekam ich wieder technisch-moralische Prügel:

*„Verdammt noch mal, ich wollte doch dabei sein, wenn deine Schrottlaupe in die Werkstatt gebracht wird. Was meinst du wohl, was die mit dem verfaulten Haufen Feuerholz machen, wenn man die nicht mit Gewalt bremst. Die zerlegen den in die nicht mehr zerlegbaren Einzelteile, lassen die Hälfte davon verschwinden und verkaufen sie dir dein Eigentum irgendwann als von auswärts beschaffte Ersatzteile. Morgen früh um 6 Uhr bist du an der Werkstatt, ich komme da hin, und dann wird geklärt, was wie gemacht werden soll.“*

Mir war echt zum Heulen zu Mute, nicht etwa wegen des frühen Aufstehens, sondern wegen der Erkenntnis, dass ich in dieser Branche wahrhaft zu dumm zum sch..... war. Aber, wenn

mir ein Freund eine Mannschaft empfiehlt, dann müsste man sich auf die doch verlassen können.

Heinz belehrte mich eines Besseren:

*„Die Truppe besteht aus exzellenten Fachleuten, und die wissen, was sie wert sind. Die wollen Kies machen. Da müssen wir (oder du) genau so professionell gegenhalten, sonst setzt du Rock und Stock dabei zu. Das ist mal nicht anders. Da musst du mit leben.“*

Wir waren am nächsten Morgen vor Tau und Tag in der Werkstatt, und bei dem Anblick, der sich uns darbot, fuhr mir ein Schock durch die Glieder. Die Kerle hatten ihre Chance optimal genutzt. Sie müssen die ganze Nacht durch wie die Wilden gearbeitet haben. Von meinem



Auto war nichts Zusammenhängendes mehr zu sehen. Hinten in einer finsternen Ecke der Halle stand ein hölzernes Gerippe, dessen grobe Formen an die Karosserie des DKW erinnerten. An dem Platz, an dem wir am Vortag das Fragment eines Autos abgestellt hatten, lag auf niedrigen Holzböcken ein Rahmen aus Vierkantrohr mit einigen Prätzen, Laschen und Augen, das nach Heinz' Aussage den Fahrgestellrahmen darstellte. Neben diesem Rückgrat des Fahrzeuges standen einige Kisten, deren Inhalt ich in meiner grenzenlosen Naivität als Metallschrott definiert hätte. Eine Zuordnung dieses Wirrwarrs von Teilen zu einem Personenkraftwagen bekam ich nicht in die Reihe.

Heinz kochte vor Wut und sprach den Inhaber der Werkstatt in einem wenig freundlichen Ton an:

*„Wie kommen die Kerle bloß dazu, den Kasten so zu zerlegen? Eine Sauerei! Wie konnten Sie das zulassen?“*

Die Ansprache hätte er sich ersparen können. Der Meister grinste nur hintergründig und meinte:

*„Was habe ich damit zu tun? Wir haben vereinbart, dass der Wagen hier in ihrem Auftrag aufgebaut wird, und dass sie mir die Werkstattmiete bezahlen. Was die Leute hier in ihrem Auftrag machen, das geht mich gar nichts an. Wenn es mich was angehen sollte, dann hätten sie mich zumindest vorher in ihre Wünsche einweihen müssen.“*

In meinem Innenohr ließ sich Troll vernehmen. Ein Wunder, dass er bei diesem Grad der

Zerstörung noch als Persönlichkeit existierte und eine Meinung äußern konnte:



***So stand die Karosserie nach der Schnelldemontage in der Ecke. Leider wurde sie nicht vom Heck her fotografiert. Das Heck bestand nach Entfernung faulen Holzes nur noch aus einem großen Loch.***

*„Da habt ihr den Salat, ihr Anfänger. Nun seht mal zu, wie ihr mich wieder auf die Beine bekommt. Das wird teuer! Eure Aufbaubrigade hat euch jetzt in der Zwickmühle. Wenn ihr nicht macht, was die wollen, dann wird aus mir nie wieder ein fahrbereiter Untersatz.“*

Heinz hatte es die Sprache verschlage. Er dachte wohl in der gleichen Richtung die mir Troll eingeflüstert hatte, er wagte aber nicht, seine Gedanken in gesprochene Worte umzusetzen. Er hatte es versäumt, mich über diese Gefahr zu unterrichten und hatte wohl auch den gierigen Eifer der Kfz-Spezialisten unterschätzt. Er versuchte nur noch abzuwiegeln:

*„Wenn wir regelmäßig kontrollieren, dann können wir das Schlimmste verhindern.“*

Das war aber eine Botschaft, für die mir der rechte Glaube fehlte. Wer sollte Kontrollieren? Ich? Jeder Bock wäre als Gärtner besser geeignet gewesen als ich für die technische Überwachung des Wiederaufbaues eines DKW F7 oder überhaupt eines Kraftfahrzeuges. Was halfen hier gegenseitige Schuldzuweisungen? Das Kind lag im Brunnen, daran war nichts mehr zu ändern. Und Heinz konnte sich bei seinem Engagement als privater Spediteur in der frühen DDR diesem Problem nur ganz am Rande widmen.

So begann an diesem Tag ein Leidensweg dessen Leiden im Wesentlichen darin Bestanden, dass ich unter Anspannung meiner letzten Kraftreserven jeweils das Geld zur Bezahlung der



handgeschriebenen Rechnungen meiner Reparatoren - cash auf die Hand natürlich – beschaffen musste.

Als Auftraggeber war ich ihrer Willkür hilflos ausgesetzt. Es gab keinen schriftlichen Vertrag. Der hätte auch keinen Sinn gehabt, denn der Vertragsgegenstand wurde auf illegaler Basis realisiert. Kein Richter hätte sich gefunden, die Erfüllung eines nur mündlich abgeschlossenen Vertrages zu erzwingen. Im Gegenteil, ein Versuch in dieser Richtung hätte sehr Wahrscheinlich zur Konfiszierung des Vertragsobjektes geführt. Gesellschaftspolitisch

befanden wir uns 1953 in einer Gärungsphase. Der Aufbau des Sozialismus stand auf dem Programm, und alle individuellen Wirtschaftsaktivitäten wurden, wenn irgend möglich, gebremst oder unterbunden. Dazu lauteten die aus der Stalinschen Klamottenkiste übernommenen Grundsätze der sozialistischen Rechtsprechung:

*„Im Zweifelsfall gegen den Angeklagten,“* und *„Alles für den Staat und nichts für das Individuum.“*

Heinz konnte von einem konkreten Fall berichten. Ein entfernter Bekannter hatte einen PKW aus der Vorkriegsproduktion aus Privathand gekauft und zur Überholung in eine private Werkstatt gegeben. Die Qualität der Überholung befriedigte nicht, und das Ergebnis war eine Klage des Käufers gegen den Reparateur der seinerseits die Schuld auf den Verkäufer abschob. Dem Richter war das alles viel zu kompliziert. Er fand im Eigentumsnachweis des Verkäufers eine Ungenauigkeit und ordnete die Konfiszierung des Autos an. Da damit das Corpus delicti aus dem Verfahren verschwunden war, entfiel auch der Grund für die Fortführung des Verfahrens. Die Gerichtskosten wurden auf die Beteiligten brüderlich verteilt, und die Sache war gelaufen.

Unter diesen Voraussetzungen blieben mir kaum persönlich realisierbare Aktivitäten zur Schadensbegrenzung. Zur Ehrenrettung der Mitglieder meiner Feierabendbrigade muss allerdings gesagt werden, dass sie meine Abhängigkeit und Hilflosigkeit nicht sehr übertrieben ausgenutzt haben.

Im Traum besuchte mich in der folgenden Nacht ein Schemen mit der Stimme des Troll. Nichts Gegenständliches war an dieser Erscheinung, und ich musste mir eine Art Totenklage anhören:

*„Es ist nur noch meine Seele die zu dir durch die Nacht geistert. Ich komme mir vor wie der Sensenmann dessen Skelett in alle Einzelknochen zerfallen und über die ganze Welt verstreut ist. Wie ein Sensenmann der nicht mehr in der Lage ist, durch seine knöchernen Erscheinung Furcht und Schrecken zu verbreiten, habe ich alle Voraussetzungen dafür verloren, Hoffnungen auf die Annahme neuer Formen – deren eines Personenkraftwagens – anzunehmen. Moritz, was hast du nur aus mir gemacht!“*

## **7. Ein katastrophaler Winter 1953/54**

Dieser Winter war sicher einer der turbulentesten in meinem bisherigen Leben. Wie bereits berichtet, lief der Verdienst des Lebensunterhaltes auf zwei Schienen. Vormittags im Dolmetscherbüro der Sowjetischen Aktiengesellschaft „AMO“, nachmittags und abends zu Hause an der Buchübersetzung. Zehn bis zwölf Stunden täglich an der Schreibmaschine waren die Norm. Auch der Sonntag war nicht etwa arbeitsfrei.

Das Urteil des Verlages über die Qualität des gelieferten Manuskripts hatte sich inzwischen auf die Note „sehr gut“ eingependelt, und ein weiteres Buch zum Thema Walzwerke war in Aussicht gestellt. Eigentlich hätte nun unser Lebensniveau einen Sprung nach oben machen müssen. Aber – weit gefehlt! In der naiven Annahme, dass wir auch das Volumen der

Geldausgaben parallel zur geleisteten Arbeit würden erhöhen können, waren einige größere Anschaffungen eingeleitet worden.

Bis dato schiefen wir noch in uralten Stahlrohrbetten, verfügten über einen noch älteren Kleiderschrank, und im Wohnzimmer fehlte – abgesehen von zwei mageren Polsterstühlen - jegliche Bequemlichkeit. Eine unseren Vorstellungen entsprechende Couchgarnitur gab die in pubertären Entwicklungsjahren steckende volkseigene Möbelindustrie nicht her, zumindest landeten solche Exemplare nicht im Einzelhandel. Der private Sektor dieser Branche war im Absterben begriffen, und die einzige Chance, „gehobene“ (besser „abgehobene“) Ansprüche des Kunden zu befriedigen, fand man bei Handwerkern. Da konnte man Wünsche äußern und darauf hoffen, dass sogar Wünsche nach funktionellen Besonderheiten nicht von vornherein abgeschmettert wurden. Die so realisierbare Erfüllung von Sonderwünschen hatte natürlich ihren Preis. Ein Tausender Anzahlung für Schlafcouch und zwei Sessel waren nicht zu umgehen.

Aber wir waren leider nur „potenziell“ wohlhabend. Die Realität sah anders aus, denn der VEB Verlag Technik dachte gar nicht daran, landesübliche Zahlungsfristen einzuhalten. Drei Monate nach Ablieferung des ersten Teilmanuskripts musste ich wohl oder übel nach Berlin fahren und mit einem Sitzstreik drohen, um eine Abschlagzahlung in Empfang nehmen zu können. Die brauchten wir, um nicht hungern zu müssen. Tja, und dann kam der Polsterer und klärte uns darüber auf, dass der Möbeltischler die Gestelle für Couch und Sessel geliefert habe und er nicht so flüchtig sei, dass er den Betrag verauslagen könne. Als brave Bürger gaben wir dem Mann das gewünschte Geld und saßen wieder in den Miesen.

Als der Verlag dann endlich einmal alle ausstehenden Rechnungen bezahlt hatte und wir uns wieder überaus reich fühlten, stand auf einmal die Leitfigur unserer Reparaturbrigade vor der Wohnungstür. Er tat sehr bescheiden, und seine Ausführungen waren von leichtem Stottern begleitet, was den Eindruck der Bescheidenheit noch verstärkte:

*„Chef, “ so lautete seine Anrede, „wenn w’r vorwärts komm’ woll’n, müss m’r uns endlich die Teile ranhol’n, die noch fehl’n. Und das sin’ ne Menge. Ich hawe schon mal rumjegyuckt un*

*kann jleich was kriejen wenn’ch den Zaster vorzeijen kann. Ohne Piepen is nischt. Also wie sieht’s aus. Jehmse mir uff Verdacht n’ paar Hunderter?“*

Es war gar nicht lange her, dass ich die Facharbeiterprüfung als Industriekaufmann mit guten Noten bestanden hatte. Vertragsgestaltung und Zahlungsbedingungen hatten auch auf dem Lehrplan gestanden. Ausgehend von den so erworbenen Kenntnissen war das Ansinnen dieses Kfz-Mechanikers eine glatte Unverschämtheit, und die erste – stark emotionell belastete - Reaktion ging in die Richtung: „der muss doch wohl ne Macke haben - Rausschmeißen!“

Es gelang mir, mich selbst über meine Lage aufzuklären, ehe dieser Gedanke in gesprochene Worte umgewandelt war. Gleichzeitig flüsterte mir Troll so einiges ins Ohr:

*„Moritz, du bist verrückt! Du kannst den Kerl doch nicht rausschmeißen! Du hast keine Kontrolle und zweifelfrei auch keinen blassen Schimmer, welche Teile an mir noch dran waren und in welchem Zustand sie sich befanden. Wenn Du den jetzt vor den Kopf stößt, dann verschwindet er zumindest mit den noch brauchbaren Teilen, die er als äquivalente Vergütung für seine bisherige Arbeitsleistung betrachtet. Wenn du mich wirklich als strahlenden Jüngling aus dem Jungbrunnen erleben willst, dann suche nach einem Kompromiss.“*

Wie Recht doch mein Freund Troll hatte. Seiner Logik konnte ich mich nicht entziehen. Es wurde verhandelt:

*„Also, auf Verdacht is nich! Schreiben sie auf, welche Teile sie jetzt beschaffen müssen, mit dem geforderten Preis selbstverständlich. Nachdem ich das Verzeichnis geprüft habe,*

*bekommen Sie das Geld und unterschreiben mir eine Quittung. Der erste Einkauf ist auf 200 Mark begrenzt. “*

*„Chef, das könn'se nich mach'n. Die wart'n doch nich druff, dass ich nächste Woche mit'n Zaster aufkreuze. Da sin die Sachen längst weg. Was glau'm se wohl, wie die Sorte Ersatzteile jefracht is und wie ich rumjewetzt bin, bis ich die richt'chen fand. “*

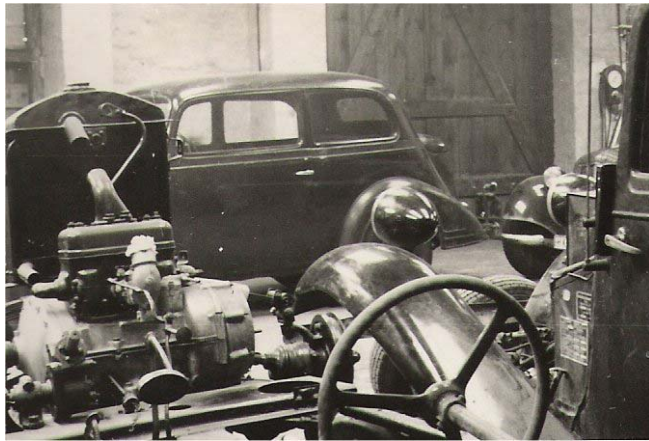
So ging das eine ganze Weile hin und her, und der Partner ließ sich schließlich überreden, seine Wunschliste auf den Tisch zu legen. Er hatte sie in der Tasche, und er wusste auch die Preise. Hätten wir einen Telefonanschluss gehabt, dann wäre die Einschätzung der Preise durch ein Telefonat mit Heinz in wenigen Minuten gelaufen. Unter den gegebenen kommunikativen Bedingungen musste ich Heinz dazu aufsuchen, - mit dem Fahrrad durch die Stadt. Der Mechaniker ließ sich 24 Stunden Aufschub abhandeln. Er verabschiedete sich, und ich schwang mich auf meinen Drahtesel. Das Urteil des Fachmannes war erstaunlich positiv: *„Ich kann dir zwar nicht sagen, ob die Teile an dem Schrottauto alle gefehlt haben oder unbrauchbar waren, aber die Preise sind real. Billiger kommst du nur weg, wenn du sie von Charlottenburg holst. “*

Charlottenburg? Was ist dass denn schon wieder? Heinz klärte mich auf.

Es war eine Zeit, zu der die Sektorengrenzen in Berlin noch offen waren. Die S-Bahn fuhr quer durch die Stadt z.B. vom Ostkreuz über Westkreuz bis nach Potsdam, usw. Im amerikanischen Sektor – in Charlottenburg – gab es einen riesigen Autofriedhof. Dort konnte man sich Teile aus Schrottautos ausbauen, und die wurden so billig abgegeben, dass der Preis trotz des Valutakurses von 7 Ostmark für 1 Westmark immer noch erheblich unter den Forderungen der Magdeburger Ersatzteihändler (besser gesagt - Schieber) lag.

Aber davon später. Im Augenblick lag die Erwägung, wegen der Ersatzteilbeschaffung einen ganzen Tag und den Fahrpreis zu opfern, außerhalb meiner Vorstellungswelt. Es waren mehr als ein „paar“ Hunderter die ich dem Mann gegen Quittung über den Tisch schob, wissend, dass die Quittung keinen Heller wert war. Meine Frau stand dabei, und ihr stand tiefe Trauer ins Gesicht geschrieben. Was nach dieser Transaktion an Umlaufmitteln in der Haushaltskasse zurück blieb, würde für keine Woche mehr reichen. Sie trug es tapfer.

Ähnliche Besuche des Chefmechanikers wiederholten sich noch mehrmals. Er brachte uns immer wieder an den Rand dessen, was man heute als absolutes Existenzminimum bezeichnet. Schließlich ging es nicht nur um die Beschaffung fehlender oder die Aufarbeitung verschlissener Bauelemente. Die Kameraden wollten ja auch einen Stundenlohn mit annehmbarer Regelmäßigkeit ausbezahlt bekommen. Dessen Niveau lag zwar mit 2,50 Mark für heutige Zeitgenossen unvorstellbar niedrig, aber es fehlte mir die Zeit und Gelegenheit für eine Kontrolle der geleisteten Stunden.



***Der Aufbau des Troll I. macht Fortschritte. Im kombinierten Kurbel- und Getriebegehäuse fehlt aber noch der Dynastarter. Er wurde aus Charlottenburg beschafft***

Kein Zweifel, die Leute waren mit Eifer an der Arbeit, und aus der Rückengräte und den Kisten mit augenscheinlich verschrottungsreifen Maschinenteilen wuchs langsam ein Torso, der selbst mit meinen Kfz-technisch gänzlich ungeschulten Augen eine entfernte Ähnlichkeit mit dem Fahrwerk eines Personenkraftwagens erkennen ließ.

Von Hause aus stand ich der Holzverarbeitung sehr viel näher als der Behandlung von Metallen. Ich wuchs in unmittelbarer Nachbarschaft einer Stellmacherei auf. Das war in einem 300-Seelen-Dorf, in dem die einklassige Volksschule mit meinen Vater als Alleinunterhalter betrieben wurde. Die Tatsache, dass der Vater zu den Honoratioren des Dorfes - bestehend aus Rittergutsinspektor, Plantageninspektor und Tierarzt - gehörte, brachte mir das Privileg ein, mich nach Belieben in der Werkstatt aufzuhalten und auch mit den zerspannenden Werkzeugen der Holzbranche umgehen zu lernen. Dass ich dafür von den unterprivilegierten Altersgenossen so manche Prügel einstecken musste, sei nur am Rande erwähnt. Die aufkeimende Liebe zum Holz und zum Tischlerhandwerk hat darunter nicht gelitten.

Und hier sah ich nun, wie sich Künstler dieses Handwerkszweiges der Karosserie des Troll annahmen. Vom Zusehen wurde mir das Herz warm. Die tragenden Elemente des Skeletts waren zum Teil durchgefaut, während an anderen Stellen noch kerniges Holz zu erkennen war. Es bedurfte sicher einer ganz besonderen Einstellung zur handwerklichen Tätigkeit, hier überhaupt über eine Reparaturtechnologie nachzudenken. Der Holz-Karosseriebauer besaß diese Einstellung in ungewöhnlicher Vollkommenheit. Er war von Hause aus Holz-Flugzeugbauer, hatte im Flugzeugwerk AGO in Oschersleben dieses Handwerk erlernt und war dort während des Krieges in der Reparaturabteilung tätig gewesen. In der Kriegszeit gab es reichlich Bruchflugzeuge deren Rümpfe oder Tragflächen aus Holz bestanden, und die durch kunstvolles Ersetzen relativ weniger Bauteile wieder flugfähig gemacht werden konnten. Es war nun für mich das größte Wunder, dass aus dem verfaulten Wrack allmählich ein in jungfräulicher Schönheit erstrahlendes Skelett entstand. Die saubere Arbeit war mir zutiefst sympathisch. Die in Dreck und Schmiere wirkenden Kfz-Schlosser erregten meinen Widerwillen, und nur mit realitätsbewusster Überwindung konnte ich mich zwingen, dem Aufbau des Fahrgestells eine gewisse Aufmerksamkeit zu widmen. Mir war aber klar, dass ich wenigstens ein Minimum an Kenntnissen über den Aufbau eines Kraftfahrzeuges speichern musste, um später bei Pannen auf offener Straße nicht allzu dumm dazustehen. Pannenhelfer des ADAC oder anderer ähnlicher Vereinigungen gab es zu dieser Zeit noch nicht. Der von einer Panne betroffene Kraftfahrer war auf seine Kenntnisse und Fähigkeiten

angewiesen, zumindest auf die Fähigkeit, andere mit Fachkenntnissen behaftete kraftfahrende Zeitgenossen in die Fehlerbehebung einzuspannen. Dazu musste man wenigstens in der Lage sein, das Erscheinungsbild der Panne einigermaßen fachmännisch zu beschreiben. Das habe ich während der Wiedererweckung des Troll und danach mit einigem Erfolg gelernt.



*Ein Wunder kündigt sich an. Neue Kotflügel, der Grill restauriert, die Motorhaube ausgebeult, der Rohbau des Fahrgastraumes integriert, und der Motor ist drin*

Insgesamt kostete es immer wieder erhebliche Energien der Selbstüberwindung, die Übersetzungsarbeit an der Schreibmaschine zu unterbrechen, das Fahrrad zu besteigen und von Wilhelmstadt nach Sudenburg zu radeln. Auf der Hinfahrt ging es mir wie dem Eulenspiegel der bergauf vor Fröhlichkeit sprudelte und den bergab die Gewissheit traurig machte, dass es bald wieder bergauf geht. Grund war die langgestreckte Rampe zur Überführung über den Güterbahnhof Sudenburg die ich hin zu im Leerlauf hinunter rollte, nicht ohne an die Qual des Aufstieges auf dem Rückweg zu denken. Wenn dabei Schnee lag und der Nordwind blies war das ein Leidensweg. Fahrräder hatten damals in der Regel keine Gangschaltung. Meines, ein Vorkriegsmodell aus Großvaters Zeiten, schon ganz und gar nicht.

Die Barrieren und Drahtverhaue auf dem Weg zum Besitz eines fahrtüchtigen Autos und die damit verknüpften finanziellen Querelen waren aber nicht die einzigen Probleme dieses Winters. Die einzige gesichert erscheinende Einnahmequelle meiner kleinen Familie, die Kurzarbeit als Dolmetscher in der SAG „AMO“ geriet ins Wanken. Die Sowjetischen Freunde, wie man sie offiziell nannte, hatten sich entschlossen, die als Rüstungsbetriebe in sowjetisches Eigentum überführten Werke an die „befreundete“ DDR als Volkseigentum zu übergeben. Aus der Sowjetischen Aktiengesellschaft sollte mit Wirkung vom 1. Januar 1954 ein Volkseigener Betrieb – VEB Schwermaschinenbau „Ernst Thälmann“ – werden. Mit dem Abzug der sowjetischen Leitung würde der Bedarf an Übersetzungsleistungen stark zurückgehen, und ein Personalabbau im Dolmetscherbüro erschien unvermeidbar. Wegen meiner Kurzarbeit und meines nicht geheim gebliebenen Nebenverdienstes war ich für den Abbau vorbestimmt. Unsichere Zeiten standen uns bevor. Könnte es gelingen, beim VEB Verlag Technik als Übersetzer angestellt zu werden? Vorsichtige Erkundungen in dieser Richtung stießen auf entschiedene Ablehnung. Buchübersetzungen dieser Art seien ein Saisongeschäft, so ließ sich der Chefredakteur vernehmen, und dafür stellen wir keine Mitarbeiter ein. Für die laufenden Aufgaben eines Dolmetschers haben wir ausreichend Kräfte. Punkt!

Was nun? Immer mehr festigte sich in meinen Gehirnwindungen der Gedanke, dass der Sprung ins kalte Wasser einer Selbständigkeit immer noch besser sei als der Rückzug in den kaufmännischen Bereich, für den ich den einzigen Qualifikationsnachweis vorweisen konnte. Meine Gedankenspiele gipfelten in einer verrückten Konstruktion.

In der DDR ist der Aufbau des Sozialismus proklamiert, d.h. dass die sogenannte Privatwirtschaft früher oder später ausgerottet sein wird. Sich in diesem Bereich – einer Zielscheibe aller Anfeindungen der Staats- und Parteiorgane – als privater Unternehmer zu etablieren, würde ein unübersehbares Risiko in sich bergen. Aber, de facto selbständig sein, ohne sich de jure diesen Makel in der sozialistischen Gesellschaft an die Brust zu heften, das wäre was! Aber wie soll das gehen? Es ging! Wie, das sei nachstehend vorgestellt. Zwei Faktoren gaben den Ausschlag für den Start in ein Unternehmen, dessen Ausgang nicht abzusehen war.

Beim Übersetzen des Buches „Walzwerkswesen“ des russischen Professors Kulbatschnyj hatte ich mir ein handgeschriebenes russisch-deutsches Wörterbuch mit Fachtermini dieses speziellen Zweiges angelegt. Es war mit der Zeit auf mehr als 3000 Wortpaare angewachsen und war eigentlich zu schade, um in meiner Schreibtischlade zu verstauben.

Gleichzeitig kamen mir Gerüchte ans Ohr, wonach irgendwelche Spezialisten zum Schreiben technisch-wissenschaftlicher Fachliteratur von ihrer Tätigkeit im volkseigenen Betrieb **freigestellt** wurden. Das geschah dem Vernehmen nach auf Antrag des zuständigen sozialistischen Fachverlages beim zuständigen Industrie-Ministerium der DDR, vorausgesetzt, dass durch ein Fachgutachten der dringende Bedarf an dem Fachbuch bestätigt wurde.

Der Versuch war eine Reise nach Berlin wert, die in zweiter Instanz auch der Komplettierung meines Freundes Troll dienen konnte. Stichwort „Charlottenburg“. Aber davon später.

Nach vorherigem telefonischem Informationsgespräch gab es eine Audienz beim Cheflektor des VEB Verlag Technik, deren Ergebnis bei mir nur Gefühle der Enttäuschung auslösen konnte:

„Herr Fritzsche, ich habe wirklich sehr wenig Zeit. Ihr Vorschlag ist nicht uninteressant, und sie werden sich darüber am besten mit dem Lektor für Wörterbücher – Herrn Fröhlich – unterhalten.“

Damit war die Audienz beendet, und meine Schlussfolgerung lautete: „So wimmelt man Leute ab“. Den Rest des Abwimmeln – die Drecksarbeit - übernimmt die untere Ebene.

Der Herr Fröhlich erwies sich aber als sehr sympathischer und umgänglicher Mensch, und seine Ausführungen klangen gar nicht nach „Abwimmeln.“

„Der Cheflektor hat mich über ihren Vorschlag informiert. Wer im Fach steht, der weiß, dass der Mangel an russisch-deutschen Fachwörterbüchern in unserer wirtschaftlichen Entwicklung große Probleme aufwirft. Schließlich müssen wir doch von der Sowjet-Union lernen.“

*Die Tatsache, dass er den letzten Satz mit einem hinterlistigen Grinsen begleitete, machte ihn mir noch sympathischer. Wer damals einem Fremden gegenüber die Kompetenz der Großen brüderlichen Sowjet-Union auch nur durch ein Minenspiel in Frage stellte, der konnte sich ziemlichen Ärger einhandeln. Herr Fröhlich schien aber zu fühlen, dass wir beide auf gleicher Wellenlänge kommunizieren konnten.*

„Der Verlag Technik will sich auf dem Markt der Fachwörterbücher profilieren, und da kommen sie mit ihrem Vorschlag gerade zur rechten Zeit. Aber, haben sie denn Erfahrungen mit der Organisation einer solchen Arbeit?“

*Die hatte ich nicht, aber ich war bereit, mich wieder einmal als Stier-Geborener mit dem Grundsatz zu produzieren: „Augen zu und durch! Wird schon gut gehen.“ Also lautete meine Antwort:*

„Selbstverständlich habe ich Erfahrung. Würde ich dem Verlag sonst so ein Angebot machen? Schon in der Kriegsgefangenschaft habe ich mein erstes russisch-deutsches Wörterbuch



zusammengestellt, und beim Übersetzen des Kulbatschnyj wurden weitere Erfahrungen gesammelt.“

*Was er nicht erfuhr, die ersten tastenden Schritte auf diesem Gebiet füllten Zettel aus Zementtütenspapier im Format 10 x 10 cm, und das „Buch“ bestand aus ungefähr 25 Seiten. Auch die Aufzeichnungen aus der Kulbatschnyj-Übersetzung lagen in einer Form vor, die bei Herrn Fröhlich sicher Weinkrämpfe hervorgerufen hätten .... wenn er sie in die Finger bekommen hätte. Er bekam sie nicht, aber ich bekam einen Vertrag als Wörterbuchautor.*

*Als Herr Fröhlich mir die Abgrenzung des zu behandelnden Fachgebietes erläuterte, hätte ich eigentlich in Ohnmacht fallen und mich von diesen Unterstellungen distanzieren müssen:*

*„Die Walzwerkerei, Herr Fritzsche, ist ein zu enges Fachgebiet, um dafür ein Fremdsprachen-Wörterbuch auf den Markt zu bringen. Wir brauchen unbedingt die Erfassung der gesamten Metallurgie. Aber das wird ihnen doch keine Schwierigkeiten bereiten, oder?“*

*Gern wäre ich näher auf das „oder“ eingegangen, aber ich verkniff es mir, um die so wunderbar keimende Saat nicht zu zertreten. Seit einem halben Jahr lief mein Fernstudium an der Fachschule für Maschinenbau in Magdeburg. Monatlich bekam ich die Lehrbriefe, und da stand auch etwas über Metallurgie jenseits der Grenzen der Walzwerkerei drin. Außerdem stand mir im Zweifelsfall die Bibliothek des zukünftigen VEB Schwermaschinenbau „Ernst Thälman“ (SKET) offen. Noch einmal : “Augen zu und durch!“*

*Beim Verlassen des Verlagsgebäudes hatte ich nicht nur den Vertrag in der Tasche, sondern auch die feste Zusage des Lektors, dass er das Bedarfsgutachten und das Freistellungsersuchen unverzüglich beschaffen und einreichen wird.*

*Die erste Schlacht war gewonnen. Aber, wie viele Feldherren haben Schlachten gewonnen und den Krieg verloren! Noch saß die Taube auf dem Dach die ich so gern in der Hand gehalten hätte. Hoffen und Harren, das waren in den nächsten Wochen die einzig möglichen Aktivitäten, - und der Dezember war schon angebrochen. Im Betrieb wurden schon Gespräche mit den vom Personalabbau betroffenen Kollegen geführt, aber an mir war der Kelch noch vorbei gegangen. Dann kam die Aufforderung zur Meldung im Büro des Kaderleiters (so hießen die Personalchefs damals). Die Begrüßung durch den Inhaber dieser schicksalsträchtigen Funktion war auffallend und ungewohnt freundlich. Er erkundigte sich nach meinem Wohlergehen und nach den Ergebnissen meiner Arbeit im Dolmetscherbüro und kam dann zur Sache:*

*„Vom Ministerium für Schwermaschinenbau haben wir ein Schreiben erhalten, das ihre Person betrifft. Danach wünscht der Verlag Technik ihre Freistellung zur Erarbeitung eines Fachwörterbuches für die Metallurgie. Diese Anforderung kommt uns eigentlich ganz gelegen. Das Dolmetscherbüro muss verkleinert werden, und da erspart mir ihr freiwilliger Abgang das unangenehme Kadergespräch mit einem ihrer Kollegen. Sie werden ab 1.1.54 von unserer Gehaltsliste gestrichen, bleiben aber Angestellter unseres Betriebes, behalten ihren Betriebsausweis und können die Betriebsräume wie bisher betreten. Sind sie damit einverstanden?“*

*Und ob ich einverstanden war. Am liebsten wäre ich dem Mann um den Hals gefallen und hätte ihn abgeknutscht. Ich war vom Glück umgeworfen. So einfach hatte ich mir den ganzen Prozess nun doch nicht vorstellen können. Mit meinem ungewöhnlichen Ansinnen hatte ich dem Kaderleiter einen großen Gefallen getan.*

*Ab dem vereinbarten Datum konnte ich mich nun ganz den Buchübersetzungen und der Arbeit am Wörterbuch widmen und war dabei kein sogenannter Freiberufler, sondern nach wie vor Angestellter der volkseigenen Industrie außerhalb der Ziellinie derer, die auf dem Altar des*

*Sozialismus alle Anzeichen von Individualität zu liquidieren bereit waren. Dieser unerwartet schnelle Erfolg eines sanften Starts in die Selbständigkeit machte Energien frei für*

*die Realisierung des Vorhabens, von dessen Strategie und Logistik in meinem Hirn noch gar keine konkreten Vorstellung existierten.*

*Ja, es war ein sanfter Start in einen mehrdimensionalen Raum mit unvorausehbaren Turbulenzen. Zwar war die wenig effektive Tätigkeit im Dolmetscherbüro des Werkes mit den unproduktiven Anfahrt- und Abfahrzeiten – per Fahrrad rund 2 Stunden am Tag – weggefallen, aber es blieben noch:*

- *der Wettlauf um die Finanzierung des „täglichen Brotes“ und aller sonstigen Bedürfnisse der Familie auf dem Wege der Buchübersetzungen;*
- *die Arbeit am Wörterbuch, deren finanzielles Ergebnis erst nach Imprimatur, das heißt nach Fertigstellung des Manuskripts durch den Autor und der Lektorierung greifbar werden sollte;*
- *das Fernstudium mit dem Ziel Ingenieur für Maschinenbau;*
- *die innerbetrieblichen Verpflichtungen eines Ehemannes und Vaters und*
- *die Sorge um die Finanzierung der Auferstehung des **Troll**.*

*Mit dem Jahresbeginn war ich de facto Inhaber eines selbständigen Übersetzungsbüros das vorerst mit gut gefülltem Auftragsbuch aufwarten konnte. Die Schwemme der zu übersetzenden guten, weniger guten und völlig unbrauchbaren sowjetischen Fachbücher hielt an. Ehe so ein Buch zur Übersetzung in Auftrag gegeben wurde, musste ein Gutachter die Zweckmäßigkeit der Verlegung in deutscher Sprache bestätigt haben. Woher aber so viele Gutachter mit guten russischen Sprachkenntnissen und der erforderlichen fachlichen Qualifikation nehmen? So mancher „Spezialist“ kassierte das Gutachterhonorar für die Lieferung dummer Sprüche mit der Schlussfolgerung, dass eine Übersetzung zweckmäßig wäre. Ergebnis: ich habe immerhin vier technisch-wissenschaftliche Monografien übersetzt die nie das Licht der Buchhandlungen erblickt haben. Zwei davon wurden deutsch gedruckt und sofort wieder eingestampft, die anderen zwei gingen den Weg alles Irdischen gleich als Manuskript. Unbeschadet dieser im allgemeinwirtschaftlichen Sinne uneffektiven Führung der Geschäfte blieb der Gewinn beim Übersetzer hängen. Es gab auch Anfang 1954 noch Einbrüche wegen schlechter Zahlungsmoral des Verlages und laufender Geldforderungen der Kfz-Handwerker, aber durch einen vom Polsterer gewährten Zahlungsaufschub stabilisierte sich, die Finanzlage, und die Umlaufmitteldecke nahm allmählich erträgliche Formen an. Troll meldete sich wieder:*

*„Moritz, du untreue Tomate, hast mich in letzter Zeit ganz schön links liegen lasse. Nicht nur mein Schaden, weißt Du. Die Handwerker machen sich auf deine Kosten einen Fetten, und wenn das so weiter geht, haben die mir auch in einem Jahr noch kein neues Leben eingehaucht. Die sitzen da und diskutieren über die Teile, die noch fehlen und nirgends zu finden sind. Keiner weiß wie es weiter gehen soll. Komm her in die Werkstatt, hau auf die Pauke und zeige den Kerlen wo's lang geht. Ach, den Karosseriebauer kannst du ausklammern. Der arbeitet mit Verstand und Liebe. Wirst dich wundern, wenn du siehst, was aus der Karosse wird.“*

*So radelte ich in der Folgezeit jeden zweiten Tag nach Sudenburg und versuchte, die Mechaniker mit meinem inzwischen angeeigneten (minimalen) Fachwissen zu beeindrucken. Ob das gelang, ich fürchte nein. Nach mehreren Anläufen rückten sie aber doch schließlich mit ihrer neuesten Bedarfsliste heraus, und was da drin stand würde die inzwischen gebildeten geringen Finanzreserven verschlingen wie der Walfisch den heiligen Jonas. In Erinnerung sind mir:*

- *der Dynastarter (fehlte von Anfang an) voraussichtlicher Preis 250 Mark,*



- *der Kühler (nicht mehr zu reparieren) voraussichtlicher Preis 200 Mark,*
- 
- *die vorderen Sitze (fehlten von Anfang an) voraussichtlich pro Stück 120 Mark für das ungepolsterte Gestell mit Schiebeschienen und*
- *drei Stoßdämpfer (total verschlissen nach wenig glaubhaften Angaben der Mechaniker). voraussichtlicher Preis 100 Mark pro Stück.*

*Da hob Heinz die Arme und sagte nur: “Charlottenburg.”*

## **8. Charlottenburg**

Heinz' Meinung war unumstößlich. Er kannte die Preise von den westberliner Schrottplätzen und konnte mich davon überzeugen, dass die fehlenden Elemente trotz Fahrtspesen dort zum halben Preis und billiger erstanden werden können. *Eine Hotelübernachtung in Berlin kam aber nicht in Frage, denn die hätte den Preisvergleich leicht aus dem Gleichgewicht gebracht. Was macht man aber wenn der Zug von Magdeburg nach Berlin runde fünf Stunden kriecht und die Rückfahrt keineswegs schneller geht. Man müsste um Mitternacht starten, um die notwendige Zeit bei Tageslicht für das Suchen und Ausbauen der Teile zu haben. Um diese Zeit startete aber in Magdeburg kein Zug nach Berlin.*

Heinz bot sehr bald seine Hilfe an. Sehr kurzfristig musste ich mich entscheiden:

*„Morgen habe ich mit meinem Opel <Verschnitt> eine Ladung nach Potsdam. Da kann ich dich als Beifahrer mitnehmen. Ich setze dich in Babelsberg am S-Bahnhof ab, und da können wir uns auch wieder treffen.“*

*Welche Art Ladung das war, versäumte ich zu hinterfragen. Eigentlich hätte ich es tun sollen, denn der ungewöhnliche frühe Abfahrtszeitpunkt sollte mich nachdenklich gestimmt haben:*

*„Ich hole dich punkt 5 Uhr ab und bringe Werkzeug mit, damit du auf dem Autofriedhof ausbauen kannst, was dir fehlt.“*

*Heinz überschätzte mich maßlos. Was nützte mir das Werkzeug wenn ich doch gar nicht wusste, wo ich es an einem Schrottfahrzeug ansetzen muss, um ein bestimmtes Teil zu gewinnen. Meine diesbezüglichen Rückfragen wimmelte er ab:*

*„Quatsch nicht so viel. Auf dem Autofriedhof krabbeln so viele Leute mit einschlägigen Kenntnissen rum. Die kannst du fragen.“*

*Na dann, das waren wunderbare Aussichten.*

*Sehr genau beschrieb er mir aber, wie ich den Schrottplatz finden sollte. Aussteigen am S-Bahnhof Charlottenburg, dann Richtung Süden 20 Minuten zu Fuß (Straßennamen konnte ich mir aufschreiben) und dann sollte das Gelände unübersehbar vor mir liegen.*

*Dann gab es noch wichtige Verfahrenshinweise, auf die ich weiter unten noch zurück komme.:*

*Am nächsten Morgen fünf Minuten vor fünf stand ich auf der Straße, und da rollte auch schon der Opel P4, das Gefährt, mit dem Heinz seinen Lebensunterhalt verdiente.*

*„Nun müssen wir noch jemand in Heyrothsberge abholen,“ klärte Heinz mich auf, und die Aufklärung ging weiter:*

*„Das sind die Frau und die kleine Tochter eines guten Bekannten, die ich nach Berlin bringen soll. Der Bekannte ist schon in Westberlin, er hat riesiges Glück gehabt. Polizisten in Zivil haben seine Wohnung durchsucht, als er auf Arbeit war. Sie haben sein SPD-Parteibuch gefunden, in dem bis zum letzten Monat die Beitragsmarken geklebt waren. Seiner Frau ist es gelungen, ihn per Telefon zu warnen, ehe das Verhaftungskommando an der Arbeitsstelle eintraf. Er hat alles stehen und liegen lassen und hat es geschafft, unbehelligt rüber zu*

kommen. Die kriegen es doch fertig, seine Frau hier auch noch einzulochen, und da gibt's nur eins – abqualmen.“

*Um die Gefährlichkeit unserer Lage zu verstehen, muss dem uninformatierten Leser erklärt werden, dass von dem sowjetisch bestimmten Regime der DDR ein Sozialdemokrat mindestens so gefährlich eingestuft wurde wie US-Amerikaner heute einen al-Quaida-Kämpfer einstufen. Der Begriff „Sozialdemokrat“ wurde gleichgesetzt mit „Feind der DDR.“ Der Terminus ‚Sozialdemokratismus‘ war nach dieser Sprachregelung nicht nur ein Schimpfwort, sondern die Bezeichnung einer verbrecherischen, gegen die Idee des Sozialismus gerichteten Irrlehre deren uneinsichtige Anhänger aus dem Verkehr zu ziehen waren..*

*Nach der von Stalin befohlenen Zwangsvereinigung der KPD und der SPD zur SED versuchten standhafte Sozialdemokraten illegale politische Arbeit zu organisieren und wurden dabei durch das Ostbüro der SPD – stationiert in Westberlin – angeleitet. Kontakte zu dem Ostbüro wurden von der Geheimpolizei ausgeforscht und die Beteiligten – sofern man ihrer habhaft werden konnte – eingesperrt. Das ging nach dem Stalinschen Grundsatz: „Lieber hundert Unschuldige einsperren als einen Schuldigen laufen lassen.“*

*Der technische Lektor meiner Buchübersetzungen, Diplomingenieur Koppitsch aus dem Walzwerksbüro des SKET, wurde im Herbst 1954 verhaftet und ein halbes Jahr lang unter schlimmsten Bedingungen in Untersuchungshaft gehalten, nur weil er von einem solchen Kontakt eines Kollegen gewusst haben sollte und das nicht gemeldet hatte. Er verließ das Untersuchungsgefängnis in Halle als gebrochener Mann und starb auf der Heimfahrt nach Magdeburg.*

*Zu meiner Person sei an dieser Stelle zum besseren Verständnis meiner Lage nur hinzu gefügt, dass ich im Herbst 1952 als Parteifeind aus der SED ausgeschlossen worden war und mir ein Schuldspruch sicher sein konnte, wenn ich in einen auch nur weit entfernten Zusammenhang mit Kontakten zur West-SPD gebracht wurde (Näheres über den Erwerb des Titels „Parteifeind“ – siehe Kapitel 14)..*

*Die Information über unsere „Ladung“ erzeugte bei mir Magenschmerzen und Übelkeit. Nie zuvor, selbst nicht als Besatzungsmitglied eines Bombers im feindlichen Flakfeuer, habe ich solche Ängste ausgestanden, wie auf dieser Fahrt. Nach sechs Jahren Kriegsgefangenschaft in sowjetischen Lagern hatte (und habe) ich eine lebensbedrohliche Allergie gegen alles, was eine erneute Einsperrung in dem unmenschlichen System der GULAG (Glawnoje Uprawlemije Lagerej – Hauptverwaltung der Lager, eine Unterabteilung des Innenministeriums der SU) auch nur entfernt möglich erscheinen ließ. Die Bewunderung für den Gleichmut, mit dem sich Heinz der Freundschaftspflicht gegenüber einer gefährdeten Familie entledigte, habe ich erst nach Abschluss des Unternehmens realisieren können. Auch ihm hätte als Fluchthelfer ein saftiges Verfahren das Geschäft verdorben, und er war sich bestimm des Risikos bewusst, das er mit diesem Freundschaftsdienst einging..*

*Die Frau und das Kleinkind wurden auf der mit Matratzen und Wolldecken ausgelegten kleinen Ladefläche des P4 platziert und die Plane von außen verschnürt. Von Heyrothsberge bis nach der Auffahrt auf die Autobahn A2 bei Schermen ist es nicht weit. Während der Fahrt dorthin muss ich in einen Krampfzustand verfallen sein. Daraus geweckt wurde ich durch einen bösen Fluch, den Heinz durch die Zähne presste:*

*„Verdammte Sch...., da steht die Polizei und kontrolliert die Fahrzeuge, die in Richtung Berlin auf die Autobahn wollen.“*

*Heinz war wohl auf Ähnliches gefasst gewesen und hatte die Situation aus größerer Entfernung erfasst. Es war sicher unser Glück, dass er den Fahrtrichtungszeiger (damals noch ein beleuchteter Pfeil der aus einer Vertiefung in der hinteren Fensterstrebe heraus*

*klappte) noch nicht betätigt hatte. Das ließ er dann auch gänzlich bleiben und fuhr geradeaus weiter in Richtung Burg . Die Bullen waren mit einem PKW bzw. mit dessen Insassen so intensiv beschäftigt, dass sie den langsam daher tuckernden P4 nicht für voll nahmen.*

*„Das ging noch mal gut. Hätte ich mit dem Richtungspfeil angezeigt, dass ich nach Berlin auf die Autobahn will .... dann prost Malzeit. Dann wär's uns schlecht gegangen. Vielleicht haben die direkten Auftrag, die Frau X zu fangen.“*

*Wenn es physisch möglich ist, dass Steine vom Herzen fallen, dann muss es nach dem Passieren der Gefahrenstelle mächtig geplumpst haben. Einziger Nachteil der neuen Situation – wir mussten nun über Burg, Genthin und Brandenburg nach Potsdam fahren, und das*

*bedeutete etwa doppelte Fahrzeit. Die drohende Gefahr hatte einen derartigen Adrenalinausstoß ausgelöst, dass wir beide vorn im Fahrerhaus anfangen irre zu lachen und zu*

*singen und es unseren Hirnwindungen vorerst erspart blieb, den Film der möglichen Folgen einer Polizeikontrolle ablaufen zu lassen. Als dann unsere „blinden“ Passagiere einmal den Blasendruck beseitigen mussten, waren wir äußerlich in Hochstimmung. Die Frau hat nie erfahren, wie nahe sie an einem Unglück vorbei geschrammt ist. Sie kam unbehelligt nach Westberlin. Mehr habe ich über ihr weiteres Schicksal nicht erfahren. Bei mir setzte die richtige Schockwirkung erst ein, nachdem ich spät in der Nacht wieder zu Hause war, im Bett lag und nun eine schlaflose Nacht mit wachen Albträumen durchlebte.*

*Aber, das war ja nur der Anfang dieses bemerkenswerten Tages.*

*In der gelösten Hochstimmung gemütlich über die Dörfer fahrend, vervollständigte Heinz die Einweisung für das Schrottplatz-Abenteuer:*

*„Also,“ mit diesem Wort pflegte Heinz seine Belehrungen einzuleiten, „als erstes musst du Westgeld eintauschen. Lass dich aber nicht von den wilden Devisenhändlern überreden, das bei ihnen zu tun. Die hauen dich unweigerlich übers Ohr. Aus dem Bahnhof Richtung Süden raus, 200 Meter die Straße runter ist eine Wechselstube, da wirst du ordentlich bedient. Gar nicht weit von dort ist auf der gleichen Straßenseite ein Papierwarengeschäft. Da kaufst du eine Rolle festes Packpapier – Kraftpapier heißt das Zeug in Fachkreisen – und eine Rolle Bindfaden. Ein Taschenmesser zum Abschneiden von Bindfaden wirst du ja haben. Und dann geht es die gleiche Straße immer nach Süden. Nach rund 20 Minuten Marsch hört links die Wohnbebauung auf, und dann siehst du im Hintergrund den Autofriedhof.“*

*Auf meine Frage „wozu Packpapier und Bindfaden?“ gab es eine ziemlich flapsige Antwort:*

*„Was meinst du wohl was die Vopos mit dir machen, wenn du mit Autoteilen um den Hals gehängt in Babelsberg durch die Knipersperre aus dem S-Bahnhof raus willst. Die Teile bist du los, jede Wette drauf. Aber wetten wolltest du sicher nicht.“*

*„Was du auf dem Autofriedhof machst ist deine Sache. Merke dir aber, auf dem Bahnhof Charlottenburg punkt 17.00 Uhr in den S-Bahn-Zug nach Potsdam einsteigen. Das kann schwierig werden, aber Drängeln hast Du bestimm bei den Russen gelernt. Um die Zeit sind zwei bis drei aufeinander folgende Züge so dicht besetzt, dass auch bei der schärfsten Bremsung keiner umfallen kann.“*

*Am S-Bahnhof Babelsberg setzte Heinz seine Reisebegleiter ab, und es war mir nicht unrecht, dass ich die Frau aus den Augen verlor. Es war immer noch ein günstiger Augenblick für den Fahrtantritt einer möglicherweise steckbrieflich gesuchten Person, denn vor dem Knipserhäuschen – der Sperre mit schmalem Durchgang wo die Fahrkarten entwertet wurden - und auf dem Bahnsteig schoben und drängten sich gewaltige Menschenmassen, von denen sicher viel mehr als die Hälfte in den Westsektoren ihr Reiseziel hatte. Bei solch massiertem*

Auftreten der Spezies Mensch vermieden es die Vopos gewöhnlich, durch Personenkontrollen den Unmut der Massen zu provozieren.

Nach Einfahrt des Zuges ergoss sich mit den Reisenden ein Schwarm Vopos in die Wagen. Die Personalausweise wurden kontrolliert, ohne dass einzelne Fahrgäste angesprochen wurden. Man hielt nur den aufgeklappten Ausweis hoch, und der Kontrollierende drängelte sich weiter durch die auf Tuchfühlung stehenden Fahrgäste. Ein Glück für die flüchtende Frau, ein Glück auch für mich, denn mit 500 Mark Bargeld in der Tasche hätte ich bei einer Leibesvisitation unangenehme Fragen beantworten müssen. Den Zweck der Mitnahme eines Beutels mit Werkzeug zu erklären, wäre ich wahrscheinlich auch nicht ohne Stottern in der Lage gewesen.

Der Geldtausch 7 : 1 in Charlottenburg und der Einkauf von Verpackungsutensilien bereiteten keine Schwierigkeiten. Wütend wurde ich nur über das freche Grinsen der Verkäuferin, mit dem sie meine Frage: „*ham 'se Bindfaden?*“ quittierte. Bindfaden gehörte

damals in der DDR zur Kategorie der Mangelwaren. Manchmal gab es Fäden aus zusammen gedrehtem Papier, deren Festigkeit schon durch ein paar Wassertropfen auf Null reduziert wurde, und die in neun von zehn Fällen rissen, wenn man einen Knoten fest zog. An solche Probleme gewöhnt, darf man doch mal höflich „*ham 'se*“ anstelle von „*ich brauche*“ sagen, oder etwa nicht? Zur Sicherstellung der Versorgung der Landwirtschaft mit Bindegarn für die Getreideernte musste 1953 der Ministerrat der DDR tagen. Also war das doch eine Ware von hoher politischer und volkswirtschaftlicher Bedeutung. Oder etwa nicht?

Mit Westgeld, Bindfaden, Packpapier und dem von Heinz beigesteuerten Beutel mit Werkzeug ausgestattet, trabte ich dann weiter gen Süden, wo dann auch nach rund 20 Minuten tatsächlich am Rande der Wohnbebauung eine weite Brachfläche auftauchte, sicher eingezäunt und mit einer Baracke nahe dem offen stehenden Tor. Was mir da unter die Augen kam, hatte mit dem heute landläufigen Begriff *Schrottplatz* oder Autoverwertung aber auch gar nichts zu tun. Über ein riesiges von Gras, Unkräutern aller Art, Strauchwerk und Bäumen bewachsenes, leicht hügeliges Areal bemerkenswerter Größe verteilt duckten sich in locker geschwungenen Reihen Hunderte von augenscheinlich teils noch gut erhaltenen Personenkraftwagen aller Firmen und Typen, die in den letzten 10-15 Jahren in Deutschland die Motorisierung der Straßen bestimmt hatten – Überbleibsel vom Stolz vieler Autobesitzer. Die Bezeichnung *Autofriedhof* passte so recht zu diesem gespenstischen Bild, das dem Aussehen antiker römischer Friedhöfe mit Hunderten oberirdisch aufgestellter Sarkophage sehr ähnlich war. Die Friedhofstimmung wurde noch durch die Menschen verstärkt, die zielstrebig oder suchend an den Reihen der „Begräbnisse“ entlang wandelten oder sich über einen der „Sarkophage“ beugten. Friedhofsstille lag über dem Land.

Sollte diese Beschreibung eines „Auto-Recycling-Terrains“ von 1953 einem heutigen Umweltschützer in die Finger kommen, so empfehle ich, die nächsten 100 Zeilen ungelesen passieren zu lassen. Ich möchte nicht an einer gesundheitlichen Schädigung durch Schreckwirkung schuldig sein. Ich fand es damals als gar nicht ungewöhnlich, dass aus kaputten Kurbel- und Getriebegehäusen Öl auslief und im Sande versickerte, dass einer der Friedhofsbesucher einen ausgebauten Benzintank in die freie Natur entleerte. Für das Unzulässige solcher Behandlung der Natur fehlten uns damals noch die Sensoren. So etwas wie eine ökologisch unbedenkliche Entsorgung von Autos gab es vielleicht in Gedankenprodukten einiger Seher der Weltentwicklung, nicht aber im Bewusstsein der Altauto-Händler. Die Anzahl der Schrottautos war ja auch noch nicht so groß wie heute.

Nahe dem Eingang des Autofriedhofes neben der Baracke standen so 10 bis 15 auf Glanz polierte PKW aus der Palette vom BMW-Dixi bis zum Mercedes. Der Platzwart oder

vielleicht Eigentümer setzte ein verständnisinniges Grinsen auf, als er meine Packpapier-Rolle sichtete:

*„Auch aus der Zone, alles klar. Dann sieh mal zu, dass du findest, was du brauchst. Aber, warum baut ihr eigentlich Schrottkisten wieder auf, wenn ihr bei uns spottbillig fahrbereite Autos kaufen könnt?“*

Unvergesslich ist für mich der Eindruck, den ein Adler Trumpf Junior Cabriolet mit roter Polsterung aus Saffianleder machte – abzugeben für 450 Westmark. Angeboten wurde auch ein DKW Meisterklasse ebenfalls fahrbereit, d.h. reinsetzen, anlassen, wegfahren, für 250 Westmark. Das wären für uns selbst angesichts des aktuellen Wechselkurses von 1:7 noch edle Schnäppchen gewesen, aber es führte kein Weg rein in „unsere“ DDR, die von den Wessis immer noch als „die Zone“ bezeichnet wurde. Der Umtausch unserer Mark in Westmark war nach geltendem DDR-Recht eine kriminelle Handlung und wurde unter Umständen ganz locker mit Knast bestraft. Außerdem wurden die mit umgetauschtem Geld

erworbenen Gegenstände konfisziert. Ein wie auch immer legal erstandenes Auto von Westberlin in die „Zone“ zu transferieren, das bedurfte einer amtlichen Einfuhrgenehmigung oder krimineller Energie auf höherer Ebene. Zu diesem Thema möchte ich in einem späteren Kapitel noch einmal zurückkehren.

*„War bloß ‚n Scherz,“* ergänzte der Platzmeister, *„ich weiß ja, was die Roten mit euch machen. So zehn-zwanzig Ersatzteilsucher aus der Zone habe ich jeden Tag. DKW F7 hast du gesagt? Da stehen welche ....“* und er gab mir eine Zielansprache zu den potenziellen Zielen meiner Wünsche. Meine Bedarfsliste hatte ich dem Mann schon erklärt, und er gab mir den Hinweis:

*„Stoßdämpfer brauch’ste nich auszubaun. Davon hab ich ‚ne ganze Serie liejen. Kriechste zum Zonen-Sonderpreis von 5 Mark West. Bester Erhaltungszustand!“*

Damit war ich aus dem Dunstkreis der Aufmerksamkeit des Platzmeisters entlassen und konnte innerhalb des umzäunten Geländes aus den „Sarkophagen“ ausbauen was mir in den Kopf kam. Überaus reizvoll, aber meine Handlungen waren jetzt von den Anforderungen meiner Reparaturbrigade bestimmt. So reihte ich mich in den lockeren Strom der Friedhofsbesucher ein und fand auch verstreut zwischen Erzeugnissen von Brennabor, Opel, Audi, Mercedes usw. auch die gesuchten Ausschlachobjekte der Firma DKW. Aus der Ferne und von außen sahen die noch ganz passabel aus, aber wie’s drinnen aussieht ..... das konnte einen zu Tränen rühren. Das erinnerte an einen toten Pharao in der letzten Phase der Mumifizierung – innen alles leer!

So muss ich wohl selbst aus der Ferne betrachtet echt ratlos ausgesehen haben. Das von mir abgegebene Mitleid erweckende Bild veranlasste einen herankommenden Besucher, sich mit einer Frage an mich zu wenden:

*„Na, Kumpel, du siehst’r aus als wäre dir die Hirse verhagelt Kann’ch d’r een Tip jehm? Ich bin hier so jut wie zrhause.“* Was besseres konnte er mir wirklich nicht anbieten, und er wusste wirklich Bescheid:

*„Weeste warum der dich hierher verjubelt hat? Nee? Na, dann sach’s dr. Der hofft immer noch, dass eener aus den Totalschrott hier noch was bezahlbares rausholt. Die DKW’s, wo de noch was Brauchbares drin find’st, die schtehn da ganz drühm am Zaune längs. Komm mal mit, ich zeije se dir.“*

Glückslos gezogen! Der Mann erzählt, dass er Kfz-Schlosser ist, zur Zeit ohne Arbeit, und es macht ihm ganz einfach Spaß, auf dem Autofriedhof Kontakte zu suchen. So ein unbedarfter Naivling wie ich, so meint er, ist ihm allerdings noch nicht begegnet. Er entwickelt zu mir eine Art Vaterinstinkt – er konnte altersmäßig auch mein Vater sein – und bietet mir seine Hilfe an. *„Einmal richtig dumm gestellt hilft fürs ganze Leben,“* so lautet eine nicht

literaturfähige Floskel in meiner engeren Heimat, und hier war ich nun ohne Hemmungen bereit, mich noch dümmer anzustellen, als ich eigentlich war.

Beim Schlendern durch die Reihen der abgestellten Fahrzeugwracks fällt mir auf, dass rings um bestimmte Exemplare das Gras niedergetreten ist. Ein Zeichen dafür, dass sich dort Interessenten getummelt hatten. Mein Führer bleibt neben einem äußerlich schlimm zugerichteten DKW stehen, zu dessen Standplatz vom Weg her nur die Fahrspur niedergedrückt ist.

„Unfallwagen,“ sagt er, „*jestern erst reinjekomm'. Da war noch keener dran. Jlück muss d'r Mensch ham, und du hasts.*“

Mein Helfer sichtet das Werkzeug in meinem Beutel und stellt fest, dass mein Freund bestimmt was von Autoreparatur versteht:

„*Da fehlt nix. Sogar ne Abziehvorrichtung is da. Na, dann man ran.*“

Mir bleibt nur die Rolle des Werkzeug-Zureichers und des staunenden Zuschauers. Den Kühler hätte ich vielleicht noch losschrauben können, aber der Ausbau des Dynastarters, d.h.

der in den DKW-Antrieben dieser Zeit verwendeten Vereinigung der Funktionen von Lichtmaschine und Anlasser, hätte mich total überfordert. Ein Wagenheber war in dem Wrack nicht aufzufinden. Dafür waren einige Ziegelsteine greifbar. An die Konstrukteure von DKW schickte ich drahtlose Dankesgrüße für das angewendete Leichtbauprinzip. Dank selbigem gelang es zwei kräftigen männlichen Gestalten, Ziegelsteine so unter die rechte Vorderradaufhängung zu platzieren, dass die Vorderräder demontiert und schließlich der ganze Motor-Getriebe-Block ausgebaut werden konnte.

Ich habe sehr genau zugeschaut und versucht, den Ablauf dieser Demontage im Gedächtnis zu speichern. Anschließend lernte ich den Umgang mit der Abziehvorrichtung, und nach zwei Stunden schweißtreibender Arbeit lagen Kühler und Dynastarter als Einzelteile im Gras vor meinen Füßen. Den Helfer hatte mir ein Engel geschickt. Vielleicht war er selbst einer, denn als ich ihm großzügig 10 Westmark für die Hilfe in die Hand drücken wollte, schien er beleidigt, verabschiedete sich und schlenderte seines Weges weiter.

Was nun auf mich zu kam, war auch keine leicht zu lösende Aufgabe. Den Kühler und den gut 10 kg schweren Dynastarter in Packpapier einschlagen, mit Bindfaden fest verschüren und die Verschnürung mit Trageschlaufen versehen. Dann die beiden Pakete und den Werkzeugbeutel aufnehmen und vorerst zum Platzmeister schleppen. Entfernung vielleicht 300 Meter. Nach Überwindung dieser Distanz hatten sich die Trageschlaufen so in die Finger eingeschnitten, dass die letzten Fingerglieder gefühllos waren.

Der Platzmeister kannte dieses Leiden seiner Kunden und bot Streifen von Schlauchgummi zur Polsterung der Tragschlaufen an. Im Zustand totaler Überforderung hatte ich die Stoßdämpfer völlig vergessen. Kühler noch einmal auspacken, Stoßdämpfer dazu legen, alles wieder zusammenpacken und schließlich die Zeche begleichen. Jedes Teil 5 Westmark, zusammen 25 Westmark, entsprechend 175 Ostmark. Netto-Einsparung gegenüber den Preisen am Magdeburger Schwarzmarkt ungefähr 300 Ostmark. Das ökonomische Ergebnis der Unternehmung konnte sich sehen lassen. Aber, noch war der Schatz nicht in Magdeburg.

Die Zeit begann zu drängen, denn nach Heinz' dringendem Hinweis gab es für die Rückfahrt nach Babelsberg nur ein sehr enges Zeitfenster. Das stärkste Gedränge in den S-Bahn-Zügen in Richtung Potsdam herrschte seinen Worten nach ab Bahnhof Charlottenburg in der Zeit von 17.00 bis 17.30 Uhr, und nur bei dem in dieser Verkehrsspitze herrschenden Gedränge war es den Vopos praktisch unmöglich, systematische Gepäck-Kontrollen vorzunehmen. Auf dem Weg vom Autofriedhof zum Bahnhof wurde mir – wie man bei so sagt – die Spucke lang. Eine Last von rund 30 kg in drei Gepäckeinheiten nicht bequem auf dem Rücken, sondern am langen Arm über eine Strecke von etwa 3 Kilometer zu tragen, ist eine Zumutung.

Aber, warum eigentlich nicht auf dem Rücken? Dafür stand auch eine Warnung meines Freundes Heinz:

*„Leute, die größere Lasten auf dem Rücken tragen, sind auch in einem Gedränge auf größere Entfernung auszumachen. Darauf konzentrieren sich die Aufpasser und holen einzelne Personen nach dem Passieren der Sperre im Bahnhof Babelsberg aus der Menge heraus. Also, Bannware immer unterhalb der Gürtellinie tragen.“*

Nun galt ja diese Warnung erst für die Zeit nach dem Passieren der Sektorengrenze, d.h. ab Bahnhof Griebnitzsee. Für den Transportweg zum Bahnhof Charlottenburg hätte ich mir, ohne den Erfolg des Unternehmens zu gefährden, ein Schulter-Tragesystem konstruieren können. Später als erfahrener Autoteile-Schmuggler habe ich das auch getan, aber man muss eben als Neuling erst schmerzhaft Erfahrungen machen. Dieser erste Weg zum S-Bahnhof Charlottenburg war ein Leidensweg, denn zu der Last und der unmöglichen Trageweise kam noch die Zeitnot. Mir gingen immer und immer wieder die letzten Zeilen von Schillers Erlkönig durch den Kopf: *„erreicht den Hof mit Müh und Not ...“*, und ich wagte nicht, weiter

zu deklamieren. *„-das Kind war tot ...“* hätte ja die Bedeutung gehabt, *„alles umsonst gewesen.“*

So schlimm kam es aber nicht. Auf dem Weg zum Bahnhof hatte ich so sehr gelitten, dass mir das Schicksal oder meine Schutzengel einen weiteren Glücksumstand zubilligten. In einen völlig überfüllten S-Bahn-Zug Richtung Potsdam konnte ich mich trotz meiner sperrigen Lasten gerade noch so hinein drängeln und stand während der Fahrt allseitig eingepresst zwischen Menschenleibern. Die in Griebnitzsee zusteigenden Kontrolleure hatten keine Chance für eine Vorwärtsbewegung durch die komprimierte Masse Mensch. Sie mussten an der Tür stehen bleiben und konnten nur versuchen, die auf Anordnung hoch gehaltenen Personalausweise den im Sichtbereich stehenden Personen zuzuordnen. Von einer wirklichen Kontrolle also keine Rede. Auf dem Bahnhof Babelsberg wälzte sich die Menschenlawine durch die Sperren, und auch dort hielten sich die Vopos unauffällig abseits. Dann stand ich auf der Straße, und der Opel P4 mit Plane und Spriegel war am Straßenrand nicht zu übersehen. Heinz war pünktlich.

Aber wir waren aus dem Kontrollbereich der Überwachung des West-Ost-Verkehrs noch nicht heraus. Häufig wurden Fahrzeuge mit bezirksfremdem polizeilichem Kennzeichen an der Straße zur Autobahnauffahrt Michendorf angehalten und einer peniblen Durchsuchung unterzogen. Dabei mussten alle Behältnisse geöffnet und nicht selten die Sitzpolster ausgebaut werden. Noch einmal Glück, wir erreichten die Autobahn unbehelligt und konnten mit unserem Kraftwägelchen auf Höchstgeschwindigkeit 75 km/h heimwärts tuckeln.

Erst am Ende dieses denkwürdigen Tages im Bett liegend und auf den nicht kommen wollenden Schlaf wartend, fand ich die Muße, die Wachsamkeit und Zuneigung meiner Schutzengel zu würdigen, für die Zuweisung massiver Glücksumstände zu danken und auf die Ansprachen des Troll einzugehen. Er hatte es tagsüber vergeblich versucht, mich auf den Empfang seiner Botschaft einzustimmen. In dieser Stress-Situation hatte ich ganz einfach keinen Empfang.

*„Weißt du, Moritz mit dir habe ich mir einen verrückten Aufbaumanager eingefangen. Schön, in die Sache mit der flüchtenden Frau bist du ohne eigene Schuld rein gerasselt, weil Heinz dich vorher nicht informiert hat. Du hättest doch aber spätestens beim Zusteigen der Frau in Heyrothsberge von der Fahne gehen können.“*

*Was hat dich in die Lage getrieben, in der du potenzieller Anwarter auf ein paar Jährchen hinter sowjetischen Stacheldraht warst. Hattest du davon nach den 6 Jahren Kriegsgefangenschaft nicht genug?*

*Oder war es von dir aus gesehen eine Freundschaftspflicht gegenüber Heinz, in dieser Situation nicht zu kneifen?*

*Oder wolltest Du der in großer Gefahr auf der Flucht befindlichen Frau keine zusätzlichen Ängste machen, da dein Rückzug ihr die Gefährlichkeit des Unternehmens extrem zu Bewusstsein gebracht hätte.*

*Oder bist du auf meine Wiedererweckung als verkehrstüchtiges Auto so geil, dass du kein Gefühl mehr für unnötige Risiken hast?“*

Das war keine Frage, sondern ein ganzer Fragenkatalog, und was blieb mir als Antwort:

*„Also, Troll, musst du mich nach so einem Tag wirklich noch mit einem derart komplizierten Fragenkomplex belästigen. Ich habe hin und her überlegt und bin zu keinem Schluss gekommen, wie ich die Beweggründe wichten soll. Als komplexe Antwort bleibt mir nur die Aussage – alle von dir formulierten Beweggründe haben zu gleichen Teilen mitgewirkt. Ein klein wenig Heldentum, ein wenig Stolz, ein wenig menschliches Mitgefühl und eine Portion Geilheit auf einen Troll, in den man sich hinein setzen und durch die Lande fahren kann. So, und nun lass mich schlafen.“*

Das war die erste Charlottenburger Runde. Es folgten noch vier weitere, viel weniger spektakuläre Einsätze, wo sich die Angst nur aus dem möglichen Verlust materieller Werte herleitete und auf die Strecke vom Bahnhof Griebnitzsee bis zum Berliner Autobahnring beschränkt blieb. Aber, davon später.

Was ich fast vergessen hätte zu berichten:

Als ich bei Dunkelheit mit meiner Last die Wohnung betrat, empfing mich meine Frau mit den Worten:

*„Du hast hoffentlich von den mitgenommenen 500 Mark noch etwas übrig behalten. Ich bin nämlich blank bis auf ein paar Pfennige. Der Herr Obermonteur war wieder hier mit einer Aufstellung von gekauften Teilen und geleisteten Arbeitsstunden für das verdamnte Auto. Das waren schon wieder fast 300 Mark. Ich habe bezahlt, aber morgen müssen wir pumpen gehen, wenn Du nichts mehr in der Tasche hast.“*

Welch' Glück, dass mir der Platzwart in Charlottenburg einen so günstigen Preis gemacht hatte. Abzüglich Benzinkostenanteil für Heinz und Bockwurst mit Brötchen waren mir mehr als 200 Mark (Ostmark natürlich) geblieben. Mit diesem Betrag, eingezahlt in die Hauhauskasse, konnte die Familie wieder einmal vor dem Hungertod bewahrt werden.

Beim VEB Verlag Technik ruhten unbezahlte Rechnungen für gelieferte Übersetzungen über eine Summe von mehr als 2000 Mark. Da erhob Troll zwischendurch seine Stimme:

*„Nicht traurig sein, Moritz, verhungern werdet ihr nicht. Kommt Zeit, kommt Geld.“*

Er sollte Recht behalten.

## **9. Führerschein & Co.**

Auf die unbestreitbare Tatsache, dass ein ordentlicher Autobesitzer ein Dokument besitzen muss, mit dem seine Befähigung zum Führen eines Kraftfahrzeuges beglaubigt wird, hätte ich eigentlich selbst kommen sollen. Nach den Fortschritten zu urteilen, die der Wiederaufbau meines Automobils von Woche zu Woche machte, lag die Notwendigkeit, dieses Papier zu besitzen, noch in weiter Ferne. Die Reparaturbrigade verkaufte mir nach wie vor die aus meinem Wrack ausgebauten Teile zu Marktpreisen der DDR, berechnete reichlich Arbeitsstunden und war sehr clever im Formulieren von Begründungen für diese Abzockerei.. Jedem Kenner marktüblicher Vertragsbedingungen dürfte beim Lesen dieser Zeilen ein kalter Schauer über den Rücken laufen (mir jetzt auch bei der Rückschau). Eine kleine maffiose



Clique von Handwerkern hat sich durch das Husarenstück der über Nacht ausgeführten Totalzerlegung des Wracks in eine Machtposition manövriert, die dem Kunden nur noch zwei Optionen offen lässt: entweder zahlen oder den Traum vom eigenen Auto streichen, und dies unter Abschreibung des Kaufpreises - der mit 350 Mark ja nicht die Welt war – und der bereits getätigten Zahlungen, deren Höhe sich dem Zehnfachen des Kaufpreises näherten.. Die Brüder waren aber echt pfiffig. Mit ihren wöchentlichen Abrechnungen fingen sie sehr bescheiden an. Ich multiplizierte die Wochenraten mit der Anzahl veranschlagter Arbeitswochen und kam auf einen annehmbaren Endpreis des fahrbereiten Fahrzeuges. Der lag über Heinz' erster Rohkalkulation in Höhe von etwa 3500 Mark, war jedoch merklich niedriger als der örtliche aktuelle Schwarzmarktpreis, der für eine generalüberholtes Fahrzeug dieser Klasse zu zahlen war. Mit fortschreitender Zeit wurden die Forderungen jedoch immer unverschämter. Die Bande arbeitete in dieser Beziehung professionell. Sie wusste, dass der Kunde nicht mehr aussteigt, wenn er schon 50 % des Endpreises bezahlt hat.

Mit dem Einkauf in Charlottenburg und der gleichzeitig präsentierten Rechnung der Handwerker waren nun rund 3000 Mark Kosten aufgelaufen, und ich hatte den Eindruck, dass die Arbeiten den Stand von 50 % längst nicht erreicht hatten. Das war mein sehr unqualifizierter subjektiver Eindruck. Heinz schaltete sich wieder einmal als Helfer in der Not ein. Er hatte, wie mir schien, einigen Einfluss auf die Bande. Seine Ansprache an sie muss etwa so gelautet haben:

„Wenn ihr meinen Freund so unverschämt über den Tisch ziehen wollt, dann werde ich in unseren Fachkreisen eine Information darüber verbreiten. Und von mir werdet ihr auf keinen Fall mehr an irgend jemand vermittelt. Reißt euch am Riemen, ich kann euch verdammt Ärger machen!“

Das half. Als wir zusammen – Heinz und ich – eine Woche später in die Werkstatt kamen, staunten wir nicht schlecht. Die Karosserie stand auf dem Fahrgestell, die Kotflügel vorn und hinten angebaut, der Motor am richtigen Platz, und ein Elektriker war dabei, Kabelbäume einzuziehen.

„Spätestens in vier Wochen rollt die Karre,“ verkündete stolz der Obermechaniker, und da kam Heinz auf den Gedanken, mir die Frage zu stellen:

## „Mensch, hast du eigentlich eine Fahrerlaubnis?“

Mein Kopfschütteln quittierte er mit heftigem Stirnrunzeln und sichtbaren Anstrengungen, sich etwas auszudenken

Lassen wir ihn nachdenken, da reicht die Zeit zur Klärung einer in der DDR verbindlichen Dokumenten-Bezeichnung. Das was man seit eh und je in Deutschland einen Führerschein nannte, wurde in der DDR in Fahrerlaubnis umbenannt. Warum, wird der uninformierte Leser fragen. Ganz einfach, weil das Wort **Führer** aus der Zeit des tausendjährigen Reiches einen schlechten Klang hatte und aus dem deutschen Sprachgebrauch gestrichen werden sollte. Zwar nannte man J.W.Stalin ganz offiziell den **Großen Führer aller Werktätigen**, aber der

war ja kein Deutscher, und bei der Berufsbezeichnung **Lokführer** hat das auch nicht so richtig geklappt.

Heinz hatte inzwischen die Lösung:

„Du gehst gleich morgen zur Fahrschule Vogt (Name geändert, Ähnlichkeiten nur zufällig) und meldest dich da an. Wenn die dich nach Fahrpraxis fragen, sagst du, dass du bei der Wehrmacht den Führerschein hattest. Ich kenne Vogt sehr gut und rufe heute Abend bei ihm an. Da bekommst du einen schnellen Termin.“

Das klang gut. Heinz hatte viele gute Beziehungen die meist auf dem Prinzip des gegenseitigen Vorteils beruhten. Auf seinen guten Willen konnte ich vertrauen. So stand ich dann am nächsten Morgen bei der Fahrschule Vogt „auf der Matte“, füllte einen Antrag aus und war im Übrigen schon vorgemerkt. Die Dame am Tresen fragte nur:

*„Haben sie morgen Früh Zeit? So gegen 10 Uhr? Der Fahrlehrer holt sie zu Hause ab.“*

Ich hatte, und damit nahm das Schicksal seinen Lauf.

Zur vereinbarten Zeit stand ich vor unserem Hauseingang, und pünktlich rollte eine Limousine aus der Vorkriegsproduktion der Firma Hanomag an. Der Fahrlehrer stieg aus, begrüßte mich sehr freundlich und forderte mich auf hinter dem Lenkrad Platz zu nehmen:

*„Sie haben bei der Wehrmacht schon den Führerschein gehabt. Liegt schon ziemlich lange zurück, und sie haben sicher seitdem keine Fahrpraxis mehr. Macht nichts, das kriegen wir schon hin.“*

Sprach's, schwang sich auf den Beifahrersitz und forderte mich auf loszufahren. Etwas in dieser Art hätte ich erwarten müssen, aber das ging nun doch etwas zu schnell. Ich hatte Vaters DKW-Meisterklasse manchmal aus der Garage heraus und in diese hinein gefahren. Für den Schulweg nach der Stadt hatten mir die Eltern ein Moped – die NSU Quick – bewilligt, und ein Jahr lang vor der Einberufung zum Wehrdienst stand mir „dienstlich“ von der Flieger-HJ eine 200er DKW zur Verfügung. Mit einem motorisierten Vierradfahrzeug hatte ich im Leben noch keine hundert Meter am Lenkrad zurück gelegt.

*„Jetzt nur nicht versagen,“* ist die einzige Aufgabe, die ich mir stelle. Den ganzen Abend habe ich auf der Couch gesessen und „trocken“ geübt. Kupplung treten, Gang einlegen, langsam Gas geben und gleichzeitig einfühlsam das Kupplungspedal loslassen usw. Aber wo ist den nun eigentlich der erste Gang bei diesem Vehikel. Noch waren die Zeiten nicht angebrochen wo praktisch alle Automobilfirmen ihre Getriebe auf eine welteinheitliche Positionierung der Schaltknüppel auslegen. Also zuerst einmal orientieren und nicht unnötig dumme Fragen stellen. Auf dem Schaltknäufel ist die Lage der Gänge eingraviert, und der alte Hanomag hat nur drei Gänge. Der erste liegt links unten, rein damit, und bei extremer Konzentration gelingt das erste Anfahren ohne Aufheulen des Motors und ohne das beim Anfänger übliche Ruckeln.

Der Fahrlehrer gibt die Richtung an – ins Stadtzentrum. Mir steht der kalte Schweiß auf der Stirn. Zweiter Gang, dritter Gang – alles klappt, und da ist schon die erste Kreuzung, wo rechts abgebogen werden soll. Ach, wie war das doch mit dem Runterschalten? An ein Synchrongetriebe war zur Geburtszeit dieses Hanomag noch nicht zu denken. Im Kopf ist alles programmiert, aber die Übertragung auf Hände und Füße gleichzeitig funktioniert nicht besonders gut. Kupplung treten, Gang raus, Kupplung loslassen, Zwischengas, Kupplung treten, kleineren Gang rein, Kupplung loslassen und gefühlvoll Gas geben. Wer erinnert sich schon heute noch an diese komplizierte Prozedur, die häufig mit einem kreischenden Aufschrei des Getriebes und (oder) einem Aufheulen des Motors verbunden war. Das gelang mit leidlich, und wir bogen in die Hauptstraße ein. Der Fahrlehrer meinte nur grinsend:

*„Wenn da jetzt ein Verkehrspolizist gestanden hätte, dann hätte der uns rausgewinkt.“*

*„Warum?“*

*„Weil sie den Fahrtrichtungsanzeiger nicht betätigt haben.“*

Kein Scherz. Später als erfahrener PKW-Fahrer habe ich zweimal aus diesem Grund eine gebührenpflichtige Verwarnung erhalten. Die DDR war zwar ein Staat des Mangels, aber an eifrigen Polizisten – auch übereifrigen – fehlte es nicht.

In der aktuellen Situation war ich aber völlig überfordert. Wie kann man auch an die Anzeige der Fahrtrichtung denken, wenn man jeden Handgriff und Fußtritt während des Herunterschaltens einzeln aus den Speicherzellen des Gehirns abrufen und in Aktionen der Extremitäten umsetzen muss.

Die Fahrt ging über Hauptbahnhof und Otto-von-Guericke-Straße zum Hasselbachplatz, dem damals einzigen Kreisverkehr der Stadt Magdeburg. Bis dorthin hatte ich auf den Dritten hoch geschaltet, über meine Fähigkeiten im geradeaus Fahren eine gewisse Freude empfunden, und auch das erneute Runterschalten leidlich bewältigt. Aber dabei blieb es nicht. Zwar war der Besatz mit Kraftfahrzeugen auf Magdeburgs Straßen damals noch recht dünn, aber genau in dem Augenblick, wo ich in den Kreisverkehr einbiegen will, beansprucht doch so ein im Kreis befindlicher Heini sein Recht auf Vorfahrt. Meine Schreckreaktion – rechtes Bein ruckartig gestreckt, glücklicherweise nach vorherigem Wechsel vom Gaspedal auf das Bremspedal. Der Fahrlehrer wurde durch den Ruck leicht aus dem Sitz gehoben, der Vorfahrtheini passierte unbeschädigt, und der Motor stand.

Über die noch etwa zehnminütige Weiterfahrt bis zum Treffpunkt mit einem weiteren Fahrschüler in der Leipziger Straße könnte ich mit der Beschreibung technischer Einzelheiten noch einige Seiten füllen. Das sei dem Leser erspart. Das Fazit aus meinen nicht gerade überzeugenden Fahrleistungen fasste der Fahrlehrer in etwa folgende Worte:

*„Sie haben mich davon überzeugt, dass sie schon früher Fahrpraxis hatten, man merkt nur, dass das ziemlich lange zurück liegt. Ein Wenig Übung und alles läuft wieder wie geschmiert.“*

Über die Bedeutung des Begriffes „ein Wenig Übung“ war ich mir aber gar nicht klar. Wollte er damit sagen, dass ich noch reichlich bezahlte Fahrstunden zu absolvieren hatte? Die Antwort darauf bekam ich kaum später als 20 Minuten nachdem dieser Ausspruch getätigt worden war.

Den neuen Fahrschüler hatte ich an Herrn Vogt vermittelt, unmittelbar nachdem ich mich dort selbst angemeldet hatte. Vom Gedanken an die Fahrschule bis zur Realisierung der ersten Fahrstunde waren noch keine 24 Stunden vergangen. Es handelte sich um einen guten Bekannten, der im Gegensatz zu mir wirklich bei der Wehrmacht schon aktiv am Steuer von Kraftfahrzeugen tätig war. Dementsprechend flüssig reihte der sich in den Verkehr ein und gab dem Fahrlehrer keinerlei Anlass zur Kritik. Die Fahrt ging von der Leipziger zur Halberstädter Straße, über den Südring und die Große Diesdorfer zu der dort gelegenen Arbeitsstelle des neuen Fahrschülers. Der erhielt von Herrn Vogt großes Lob, und dann passierte etwas völlig unerwartetes.

Aus der Innentasche seiner Lederjacke zog Herr Vogt einen Briefumschlag, entnahm daraus zwei Papierchen im Format DIN A6 und reicht je eines uns beiden Fahrschülern mit der Bemerkung:

*„Gehen sie zur Zulassungsstelle, legen sie das Papier vor und lassen sie sich ihren Führerschein aushändigen.“*

Es handelte sich um die sogenannten Prüfungskarten komplett ausgefüllt mit Stempel der Polizei und Unterschrift des Leiters der Zulassungsstelle – Uli März (Name verändert). Herr Vogt ließ uns wissen, dass damit die Fahrschule beendet sei und forderte uns auf, sein Fahrzeug zu verlassen. Die Gebühren für diese Art der Fahrschule hatten wir beide schon bei der Anmeldung in bar entrichten müssen. Das waren 70 Mark – in Worten **s i e b z i g**.

Dass es hier nicht so ganz mit rechten Dingen zugeht, war uns klar, aber was waren denn in der Kinderzeit der DDR schon „rechte Dinge“? Weiter darüber nachzudenken erübrigte sich, nachdem wir am nächsten Tag gegen eine Schreibgebühr von zwei Mark unsere Fahrerlaubnisse erhielten. Das geschah im Hause des Volkspolizei-Kreisamtes durch eine grimmig dreinschauende Dame (Genossin) in der „feschen“ Uniform der Deutschen Volkspolizei, Und da soll ein einfacher in Staatsangelegenheiten ungebildeter Bürger noch Zweifel hegen, ob das alles rechtens ist? Zuviel verlangt! Wir dachten nicht nach, sondern wussten noch

jemanden der eine Fahrerlaubnis brauchte und unserer Meinung nach würdig war, die Gunst der Stunde zu nutzen. Ein bekannter Magdeburger Uhrmacher trat schleunigst den Weg zur Fahrschule Vogt an, zahlte 120 Mark ein und erhielt, ohne je in einem Auto gesessen zu haben die Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge der Klassen 1 – 5 (in Worten: eins bis fünf) ins Haus gebracht. Er durfte laut amtlicher Beglaubigung nun alle existierenden Kraftfahrzeuge bis zum Schwerlastwagen fahren, soweit sie nicht der gewerblichen Personenbeförderung dienten. Er ist mit dem Leben davon gekommen und hat sein später erworbenes fabrikneues Auto – einen P70 – nur geringfügig wegen ungenügender Fahrpraxis beschädigt. Ein Mensch mit so minimalen Voraussetzungen im heutigen Straßenverkehr wäre ein potenzieller Mörder, Selbstmörder und Organspender. Damals herrschten auf den Straßen der Republik hinsichtlich Verkehrsdichte noch paradiesische Verhältnisse. Das Verhältnis zwischen Einwohnerzahl und Anzahl der registrierten Kraftfahrzeuge bewegte sich in der Größenordnung von 100 : 1.

Das war die erste wenn auch indirekte Berührung mit dem damaligen Leiter der Zulassungsstelle - Leutnant der VP Uli März. Es sollte nicht die letzte sein. Dieser dienstfeindliche und geschäftstüchtige Typ taucht in späteren Kapiteln meines Berichtes noch mehrmals auf.

Als stolzer Besitzer einer rechtsgültigen Fahrerlaubnis stellte ich an meinen Freund Heinz das Ansinnen, mich doch einmal mit seinem Opel P4 fahren zu lassen. Das hätte ich besser nicht tun sollen. Er tat sich sichtlich schwer, mir zu erklären, dass der Besitz einer solchen Fahrerlaubnis bestenfalls der Freibrief zum Erlernen der Kunst des Kraftfahrens ist und er mit dem P4 seinen Lebensunterhalt verdienen muss. Dass er Angst hatte, ich könnte ihm diese Lebensgrundlage grundlegend zerstören, sprach er als guter Freund nicht aus. Es blieb mir nur das Warten auf die Fahrbereitschaft des Troll, mit der in Bälde zu rechnen war.

Da meldete sich nach langem Schweigen der Troll wieder einmal über die vierte Dimension: *„Moritz, sei doch nicht so ungeduldig. Unter normalen Umständen hättest du die Fahrerlaubnis frühestens 2-3 Monate nach der Anmeldung bei einer Fahrschule in Empfang nehmen können. Nun hat Heinz schon die Mechaniker in Trab gebracht, so dass ich spätestens in vier bis 6 Wochen fahrbereit sein werde. Die Fahrerlaubnis bekommst du von heute auf morgen und zu einem unglaublichen Schnäppchenpreis. So wirst du meine Dienste sehr viel früher genießen können, als das ohne Heinz möglich gewesen wäre.“*

Als Antwort funkte ich nur:

*„Hej, du immer mit deinen Moralpredigten. Dich habe ich nicht als Seelsorger, sondern als Dienstleister angeschafft. Am wenigsten kann ich vertragen, dass du mit deinen Predigten immer Recht hast. Halte dich in Zukunft zurück.“*

Es kam danach vorerst keine Reaktion mehr. Der Troll schmolle.

## **10. Troll kommt auf die Beine**

Meine Besuche in der Werkstatt fanden nun immer häufiger statt, und es war nicht zu übersehen, dass die von Heinz ausgesprochene Verwarnung „gezogen“ hatte. Der Troll verwandelte sich tatsächlich aus einem Wrack in ein richtiges Auto.

Eine besonders schwierige Aufgabe war noch zu lösen: die Beschaffung des Kunstleders das als Außenhaut der Karosserie zu dienen hatte. Das war eine besonders schwere und widerstandsfähige Qualität, die zudem entsprechend dem ursprünglichen Zustand des F7 oberseitig in Schwarz und an den Seiten in Blau eingesetzt werden sollte. Zumindest wünschte ich mir das in Erinnerung an den Wagen gleichen Typs, den mein Vater während des Krieges als Dienstwagen gefahren hatte. Leider gab es damals weder viele Telefonanschlüsse noch die Errungenschaften des Internets, die selbst in irgendwelchen Science-Fiction-Romanen noch nirgends vorgezeichnet waren.

Meiner Familie war inzwischen fast unerwartet das Glück zuteil geworden, einen Telefonanschluss zu erhalten. Die Einstufung des in Arbeit befindlichen russisch-deutschen Wörterbuches der Hütten- und Walzwerkstechnik unter der Rubrik „besonders wichtig“, hatte mir eine Befürwortung des Ministeriums für Kultur der DDR eingebracht, die mich auf der Liste der Antragsteller auf einen privaten Telefonanschluss ruckartig nach oben katapultierte. Welche Erleichterung der Recherchen!

Trotz des eigenen Telefons war es eine komplizierte Aufgabe republikweit die Anschlussnummern der volkseigenen Handelseinrichtungen zu ermitteln, bei denen Restposten dieses speziellen Kunstleders mit Reliefprägung in irgend einer Ecke verstaubten. Eine positive Antwort per Telefon, d.h. ohne das übliche Winken mit einem Geldschein, zu erhalten, war nur dann denkbar, wenn sich die Auskunft gebende Person des Wertes der Ware als heftig gesuchte Mangelware nicht bewusst war. Stundenlang wurde telefoniert, und es war letzten Endes nicht der volkseigene Handel, der mir den Erfolg bescherte. Eine Genossenschaft des Schuhmacherhandwerkes in Halle war Hüterin dieses Schatzes. Der Mann am Telefon meinte, dass die Nachfrage nach Kunstlederzeugnissen besonders in den Farben schwarz und dunkelblau stark zurück gegangen sei, und dass er froh wäre, den Restposten absetzen zu können. Heinz organisierte eine Kundenbelieferung in Halle, und ich war wieder Beifahrer, diesmal glücklicherweise ohne Menschenschmuggel und entsprechende Ängste.

Am Telefon hatte ich leider nicht gefragt, wie groß denn der Restposten sei. So gab es eine „böse“ Überraschung als wir die dicken Rollen zu sehen bekamen. So ganz richtig gefiel das weder Heinz noch mir, denn das war mindestens das Dreifache der tatsächlich benötigten Menge:

*„Entweder sie nehmen alles oder sie bekommen gar nichts,“* war die kategorische Aussage des Schatzhüters. Es lohnte sich aber, dass wir uns eine Weile zierten. Der Mann wurde weich und bot uns einen Preisnachlass von 20 % für den Fall an, dass wir ihn von der überflüssigen Ware komplett befreien. Heinz gab mir sein Einverständnis zu verstehen. Er hatte sicher schon wieder in seinem Personengedächtnis geblättert und darin einen potenziellen Abnehmer für die überschüssige Kunstledermenge gefunden. Das war die vorletzte Beschaffungshürde vor der Fertigstellung des Troll. Die beiden vorderen Sitze und vier gut erhaltene Reifen waren inzwischen schon von Charlottenburg antransportiert worden. Sehr zum Ärger unserer Monteure, auf deren überteuerte Angebote wir dadurch pfeifen konnten. Siebzig Ostmark wollten die für einen zur Runderneuerung geeigneten, total profilfreien alten „Schlappen“ kassieren. Da kamen noch die Kosten der Runderneuerung – ungefähr 35 Mark – drauf. Von Charlottenburg brachte ich Reifen mit so gut erhaltenem Profil, dass sie einer

Runderneuerung gar nicht bedurften, zum Preise vom 5 Westmark gleich 35 Ostmark. Ähnlich war das Verhältnis auch bei den Vordersitzen.

Rein in Zahlen ausgedrückt, war der Gewinn durch den Einkauf auf dem Autofriedhof in Berlin-Charlottenburg wahrlich sehr hoch. Die beim Transport dieser Lasten bis zum S-Bahnhof Charlottenburg durchlebte Leidensgeschichte lässt sich glücklicherweise nicht in Mark-Beträgen ausdrücken.

Elektriker, Polsterer und Lackierer waren nach Heinzens Machtwort und der Anlieferung der letzten fehlenden Elemente heftig am Werk, und Ostern stand vor der Tür. Da sollte unsere erste Ausfahrt stattfinden. Alle Gedanken richteten sich auf die Lösung der letzten kleinen Materialprobleme und der erhebliche größeren Komplikationen finanzieller Art. Wir krabbelten immer noch an der Grenze des Existenzminimums, da jede Zahlung des Verlages für abgelieferte Arbeiten mindestens zu 50 % im Rachen des Monsters Auto verschwand.

Als besonders kritisch erwiesen sich deshalb Anfragen unserer Autospezialisten wie die folgende:

*„Ham'se sich mal die Stoßecken anjegluckt? Die wer'n die ganze Ansicht von den Auto versauen, wenn'se nich neu verchromt wer'n.“*

Stoßecken heißen die „Hörner“ die beim F7 glücklicherweise nur vorn die Kotflügel vor unnötigen Beschädigungen schützen sollten. Ihre schützende Wirkung war wegen geringer Steifigkeit der tragenden Konsolen sehr begrenzt, dafür wirkten sie merklich auflockernd oder schmückend im „Gesicht“ des Fahrzeuges.

*„Wo liegt das Problem?“* lautete meine Gegenfrage.

*„Is doch klar, dat kriegen'se nicht umsonst jemacht.“*

Ach so, daher wehte der Wind. Das war die Vorbereitung auf eine neuerliche nicht geplante Schröpfung unsere Geldbeutels. Es bedurfte noch eines längeren Zwiegesprächs, bis der Mann mit einer klaren Aussage herausrückte:

*„Wissen'se, die Dinger müssen erst entrostet, jeschliffen und jebetzt wer'n, dann verkupfert und dann erst in die Verchromung. Da müssen'se schon mit'n Fuffziger pro Stoßecke rechnen.. Wenn'se aber n'bisschen uff Scheenheit steh'n, dann muss ooch d'r Rand von'n Kühlergrill wieder uff Hochglanz jebracht wer'n.. Der is nämlich von'n Werk her ooch verchromt, und der kost't mindestens soviel wie ne Stoßecke.“*

Verflixt, das waren glatte 150 Mark nur für Schönheit, und das bei unserer momentanen finanziellen Mangelsituation. Wie lautete doch der Ausspruch, den wir in dieser Zeit so häufig zitierten?

*„So und so kaputt!“*

Sollten wir vor die Augen von Freunden und Verwandten treten (vorfahren) mit einem Auto, dessen Kotflügel und Motorhaube durch eine vorbildliche Lackierung auf Hochglanz gebracht waren; mit einem Auto, dessen Karosserie aussah wie soeben im Werk vom Band gelaufen, mit einem Auto, das im Kontrast dazu vergammelte Stoßecken und einen rostig umrahmten Kühlergrill aufwies. Unmöglich! Also, Verchromung muss sein, und wenn wir für den nächsten Lebensmitteleinkauf einen Kredit aufnehmen müssen. So geschah es.

Über die kleinen Beschaffungsprobleme hinaus war es wieder Heinz, der den Abstand von den kleinen Dingen bewahrte und die großen Zusammenhänge sah:

*„Hast du schon mal daran gedacht, dass dein Auto erst dann eine Zulassung bekommt, wenn ein Kraftfahrtechnisches Gutachten seine Verkehrstüchtigkeit bestätigt? Hast du dir Gedanken darüber gemacht, dass der bürokratische Prozess drei-vier Wochen dauern kann?“*  
Hatte ich nicht.

*„Aber Ostern willst du auf Reisen gehen, du Träumer. Bis dahin sind es keine 14 Tage mehr, und die Leute in der Werkstatt können noch nicht genau sagen, wann denn nun der letzte Nagel eingeschlagen wird. Ich hätte eine Lösung, die kostet dich aber einen Hunderter.“*

Nun war ich so geil auf den Augenblick der ersten Ausfahrt mit dem eigenen **W a g e n**, dass mich der Hunderter auch nicht mehr schrecken konnte: „So und so kaputt!“

Heinz erläuterte mir die Vorgeschichte seiner Beziehungen zur Zulassungsstelle der Deutschen Volkspolizei und den daraus entwickelten Plan für die Lösung meines Problems:

*„Der Bäckermeister Soundso hat von Seinem Vater einen DKW Schwebeklasse überschrieben bekommen. Der stand in einer Garage, die von den Trümmern des benachbarten Hauses völlig bedeckt war. Das Fahrzeug ist also nach Kriegsende nicht wieder zugelassen worden und damit nach den geltenden Bestimmungen der DDR nur noch den Schrott wert, da eine erneute Zulassung verboten ist. Warum, das wissen die Götter, verboten ist eben verboten.“*

*Der Bäcker hat Kontakte zur Zulassungsstelle angeknüpft, die nötige Schmiere eingesetzt und eine Zulassung mit den exakten Daten des versteckten DKW erhalten. Darauf haben wir die Garage frei geräumt, den Untersatz rausgerollt, eine geladene Batterie eingebaut, Kraftstoff aufgefüllt und sind auf Antrieb losgefahren. Der kompetente Mann in der Zulassungsstelle heißt Uli März.“*

*„Den kenne ich schon, der hat die Prüfungskarte für die nicht abgelegte Prüfung zur Fahrerlaubnis unterschrieben.“*

*„Genau, das ist er. So, du nimmst also deine gültigen Fahrzeugpapiere, steckst sie in einen Umschlag und legst den Hunderter sichtbar dazu. Der Bäckermeister wird dich bei Uli anmelden, von ihm einen Termin erfragen und dir diesen mitteilen. Dann gehst du zur festgelegten Zeit zur Zulassungsstelle – dort wirst du den Leutnant allein im Zimmer antreffen – bestellst ihm einen schönen Gruß vom Bäckermeister Soundso und überreichst ihm den Briefumschlag mit der Bitte, so schnell wie möglich wenigstens eine vorläufige Zulassung auszustellen.“*

So lernte ich Leutnant Uli März persönlich kennen, und er war die Freundlichkeit in Person. Irgendwelche Anzeichen von Verlegenheit waren bei Sichtung des übergebenen Dokumentenpakets nicht zu verzeichnen. Er fand den Hunderter, und da geschah das Unfassbare. Mit den Worten:

*„Den können sie selbst noch gut gebrauchen,“* reichte er mir den „Blauen“ zurück und forderte mich auf, draußen ein paar Minuten zu warten. Dabei war mir gar nicht wohl. Was würde sich jetzt hinter den angrenzenden Wänden abspielen. Wollte er mir einen Strick drehen, dann würde ich alles abstreiten. Tonbandgeräte und Überwachungskameras gab es damals noch nicht. Aber im Sozialismus Stalinscher Prägung war alles möglich. Der Vater des Systems hatte zwar inzwischen das Zeitliche gesegnet, aber von Bürgerrechten war noch nicht einmal die Rede, es gab sie nicht. Wer den Zorn eines einflussreichen Polizeioffiziers auf sich zog, der konnte sich „gratulieren“. Mit meiner Verfemung als Parteifeind war ich besonders gefährdet. So war ich schon auf dem Wege, Heinz' Problemlösung zu verfluchen, als mein Name aufgerufen wurde. Noch immer innerlich zitternd näherte ich mich dem Tresen. Die uniformierte Genossin dahinter sah gar nicht grimmig, sondern eher freundlich aus. Sie schob mir ein Papier über den Tisch, bat um Unterschrift als Empfangsbestätigung und um Zahlung von 5 Mark, klebte eine entsprechende Gebührenmarke auf das Papier und reichte mir dann die **vorläufige Zulassung** für meinen DKW F7, der damit das polizeiliche Kennzeichen HK 59-95 erhielt. Wunder über Wunder! Da bestellt man einen Gruß von einem Bäckermeister und wird darauf als besonderer Freund des Hauses ohne besondere Gebühr und außer der Reihe bedient.

Erlöst von allen Spannungen radelte ich nun zum Schildermaler, der mir nach Vorlage der Zulassung die Anfertigung der Schilder für den HK 59-95 für den nächsten Tag zusagte. Das

war Gründonnerstag. Dann zur Werkstatt und dort die Zusage abgeholt, dass mein Auto am Ostersamstag um 10 Uhr fahrbereit auf dem Platz stehen wird. Vorbedingung für die Übergabe wäre aber die Bezahlung der letzten Rechnung über Material und Arbeitsstunden die auf einen Betrag von etwa 300 Mark lauten würde. Ich sollte doch das Geld bei mir haben, wenn ich den Wagen abholen will.

Da mischte sich **Troll wieder mal ein:**

*„Moritz, wenn ich mir dein trauriges Gesicht vorstelle, dann kommen bei mir auch traurige Gedanken auf. Es tut mir richtig weh, dass ich dir so teuer werde, aber ein wenig bin ich doch stolz darauf dass ich vom Tage meiner Erstgeburt bis heute in der Wertschätzung der Menschen so gewaltig gestiegen bin.“*

Ich hätte diesen Schwätzer in den Hintern getreten, hätte er einen gehabt und wäre das auf der virtuellen Schiene möglich gewesen. So blieb mir nur eine knallharte Antwort:

*„Arroganter Scheißkerl! Du hast keine Ahnung davon wie Geld entwertet wird und wie die Menschen darunter leiden. Die sparen hart erarbeitetes Geld, um sich einen größeren Gegenstand, z.B. ein Auto, zu kaufen, und dann kommen die Wirtschaftsmacher und hops, da ist das Geld gar nichts mehr Wert. Die Logik geht in dein Autohirn bestimmt nicht rein, wenn sie schon in meiner Denkmaschine keinen Platz findet. Das ist eine seltsame Ordnung bei den Menschen, da gibt es viele Millionen fleißiger Wesen, die die Werte schaffen und eine ganz kleine Minderheit, die denen die Werte wegnehmen. Dazu erfinden sie die tollsten Tricks von Inflation bis Krieg. Du, Troll, bist mit deinem sogenannten Wert ein Demonstrationsobjekt einer Kriegsfolge, und darauf solltest du wirklich nicht stolz sein.“*

Diese Belehrung blieb unbeantwortet.

Nun wusste ich den Endpreis: 5800 Mark würde die Erfüllung unseres Mobilitätswunsches kosten, fünfmal soviel wie das DKW-Volksauto im Jahre 1934 einmal gekostet hatte. Dabei waren die Nominallöhne und –gehälter seitdem auf höchstens das Doppelte angestiegen. Mein Vater hatte als „lang gedienter“ Dorfschullehrer zu dieser Zeit ein Bruttogehalt von 350,- Reichsmark, und das neue Auto kostete also rund 4 Brutto-Monatsgehälter. Um diese Mathematik weiter zu führen, sei erwähnt, dass in der DDR ein versierter technischer Dolmetscher im Angestelltenverhältnis zwischen 450 und 700 Mark brutto bekam. Von dem Einkommen, das mir die Buchübersetzungen bei täglich 10 Stunden konzentrierter Arbeit einbrachten, konnte der nur träumen. Dennoch war das Erarbeiten eines Geldüberschusses von 5800 Mark in sechs Monaten ein „Hammer“, zumal daneben noch der Polsterer seine Forderungen stellte. Tatsache war, wir hatten sehr bescheiden gelebt, aber das Auto würde schuldenfrei sein. Dafür hatte uns der Polsterer für die Restzahlung drei Monate Ziel eingeräumt.

Der Ostersonntag kam heran, schon am frühen Morgen weckte uns die Ungeduld. Viel zu früh stiegen wir sonntäglich angezogen in die Straßenbahn in Richtung Sudenburg. Wir waren in Festtagsstimmung, und das mit gutem Grund: ab heute würden wir Autobesitzer sein. Dieser Status war 1954 in der DDR nur wenigen Privatpersonen gegönnt, hatte doch der Krieg die Masse der militärtauglichen PKW verschlungen, die nicht tauglichen Kleinwagen unter Trümmern begraben, und aus der anlaufenden Produktion der Automobilindustrie der DDR wurden nur ganz wenige Fahrzeuge für den privaten Sektor freigegeben. Deren Preis lag überdies so hoch, dass ihn nur besonders Begüterte aufbringen konnten. Der meinem DKW F7 eng verwandte IFA F8 kostete mehr als 8000 Mark, und der schnittige IFA F9 musste mit 11.500 Mark gelöhnt werden.

Die Werkstatt kam in Sicht, aber der Platz davor war leer. Kein Troll zu sehen. Da war die Stimmung schon weniger feiertäglich. In der Werkstatt fanden wir unser Traumauto

aufgebockt und einen Mechaniker darunter liegend an. Was er da noch zu basteln hatte, habe ich vergessen. Er bat uns, noch eine halbe Stunde zu warten. Aus der halben wurde eine ganze Stunde, und endlich so gegen 11 Uhr fand das „roll-out“ statt, wie man heute sagen würde. Das Tor der Werkstatt wurde geöffnet und ein Automobil heraus geschoben, dessen allgemeines Erscheinungsbild sich von einem Neuwagen eigentlich in nichts unterschied. Die Kunstlederbespannung der Karosserie in den Farben marineblau und schwarz, die Lackierung der Motorhaube und der Kotflügel, die verchromten vorderen Stoßbecken, die ebenso behandelte Umrandung des Kühlergrills und die polierten Zierleisten aus Aluminium verbreiteten einen Glanz, der jedes Automobilistenherz hätte tanzen lassen. Das Interieur mit weinrot karierten Polsterbezügen strahlte Eleganz und eine luxuriöse Atmosphäre aus. Der Frust der Wartezeit verflog ganz und gar, als der Mechaniker sich auf dem Fahrersitz platzierte, einige gezielte Hand- und Fußbewegungen machte und das Gefährt unverzüglich



das dem DKW-Zweitakter eigene und unverwechselbare „Peng-teräng-teng-teng“ durch den Auspuff blies.

Der Mechaniker stieg aus und sagte mit einem hintergründigen Grinsen im Gesicht:  
„Zahlen, einsteigen, wegfahren.“

Es war wohl ein Glück, dass ich vor wenigen Jahren eine kaufmännische Ausbildung abgeschlossen hatte. Irgendwo lag da im Speicher noch eine Datei mit kaufmännischen Grundsätzen. Darunter auch die Warnung, dass man niemals den vollen Kaufpreis bezahlen soll, ehe man sich von der Qualität der Ware überzeugt hat. So bot ich statt der kompletten Restsumme (über 300 Mark) einen Abschlag von 200 Mark an und forderte den Mann auf, an einer Probefahrt teil zu nehmen. Er nahm das Geld und verzichtete auf die Teilnahme. Seine Frau wartete zu Hause mit dem Mittagessen. Er würde sich die Restzahlung bei uns zu Hause abholen.

So stiegen wir, meine Frau und ich, ohne weitere Begleitung in unser „Goldstück“ ein und ich versuchte, mir den Anschein zu geben, ich sei versiert auf DKW. Das war nicht nur leicht übertrieben. Ich erwähnte weiter oben schon, dass ich den DKW Reichsklasse, den mein Vater als Dienstwagen benutzte, hin und wieder aus der Garage gefahren hatte. Das war auch die ganze Fahrpraxis. Als wesentlich erfahrenerer Motorradfahrer wusste ich aber wenigstens dem Prinzip nach, wie man mit Kupplung, Gangschaltung und Gaspedal umzugehen hat – in der Theorie! Es klappte besser als befürchtet. Der erste Anfahrvorgang vollzog sich ohne Abwürgen, und vor der ersten Richtungsänderung war auch das Schalten vom ersten auf den zweiten Gang bewerkstelligt. Erste Richtungsänderung nach rechts, zweite nach rechts auf die Halberstädter Straße, vorbei am Polizeipräsidium und wieder nach rechts und geradeaus. Wir wollten guten Bekannten unsere Neuerwerbung vorstellen, und die wohnten am Buckauer Tor.

Von der Carl-Miller-Straße in die Sternstraße war dann die erste 90°-Wendung nach links zu bewältigen, und .... es kam fast zur Katastrophe. Das Lenkrad gab in dieser Richtung nicht mehr als eine dreiviertel Umdrehung her, ließ sich trotz aller Kraftanstrengung nicht mehr weiter drehen. Mein geometrisch geschulter Blick erfasste blitzschnell die Tatsache, dass der Platz bis zur quer verlaufenden hohen Bordkante bei dem erreichten Radeinschlag nicht ausreichen würde, um die Wendung um einen rechten Winkel nach links zu vollziehen, ohne gegen die Bordkante und den Mast einer zufällig im Blickfeld auftauchenden Straßenlaterne zu knallen. Was tut in solcher Situation ein völlig ungeübter Fahrzeuglenker, der jede Bedienungshandlung noch über das Bewusstsein steuern muss. Er versucht, die Zeitspanne zwischen der Meldung des Auges, der Verarbeitung der Sensormeldung im Gehirn, der Entschlussfindung und der motorischen Ausführung einer Handlung maximal zu reduzieren. Er handelt „fieberhaft“, so pflegen Autoren von Action-Stories das zu umschreiben. Einen

Bruchteil einer Sekunde lang sah ich unser nagelneues Goldstück schon mit eingedrückter Nase an dem Laternenpfahl hängen, aber es kam anders. Ruckartig, eckig lief die Bewegungsfolge ab: rechter Fuß vom Gas und voll auf die Bremse. Zur Verarbeitung eines Befehls in Richtung auf das Kupplungspedal reichte die Zeit nicht aus. Das Abwürgen des Zweizylinder-Zweitakters bereitete keinerlei Schwierigkeiten, und Troll kam zum Stehen, ehe er sich einen Schaden zufügen konnte.

Eigentlich wollte ich schreiben, dass mir der kalte Schweiß auf der Stirn stand, aber, der Wahrheit die Ehre gebend gestehe ich, dass zum Schwitzen gar keine Zeit zur Verfügung stand. Die zum Wenden erforderlichen Hand- und Fußbewegungen standen nicht mehr unter dem soeben überstandenen Zeitdruck. So lernte ich auch gleich den Umgang mit dem Rückwärtsgang und benötigte 4 Rangierbewegungen, um das Fahrzeug wieder in die Richtung nach Sudenburg zu bringen. Glücklicherweise war der Fahrzeugverkehr an dieser Stelle an einem vorfeiertäglichen Samstag außerordentlich gering, und es kam zu keiner Kollision mit anderen Verkehrsteilnehmern. Also, zurück zur Werkstatt, und auf diesem Wege waren drei Linkswendungen um jeweils 90° zu bewältigen. Das klappte mit jeweils einem Zurückstoßen im Scheitelpunkt der Kurve. Unterwegs nahm dann die zur Führung des Fahrzeuges erforderliche Intelligenzleistung allmählich ab und der Stress war nicht mehr groß genug, um alle Emotionen in Adrenalin zu ersäufen. So entwickelte sich in meinem Inneren eine Stinkwut auf die Pfuscher, die meinen DKW, meinen Troll ausgeliefert hatten, ohne die Einstellung der Lenkung zu prüfen.



***Ostersamstag 1954. Troll I. wurde soeben ins Leben zurück  
Befördert. Im Hintergrund rechts das Gebäude des  
Volkspolizei-Kreisamtes, wo Uli März saß***

In der Werkstatt trafen wir nur noch deren Besitzer an, der am Wiederaufbau des Troll gar nicht beteiligt gewesen war. Er hatte für unser Betteln Verständnis und verdiente sich den zurück gehaltenen „Blauen“, den ich ihm für sofortige Behebung des Mangels anbot. Gründe unserer Großzügigkeit waren einerseits der Entschluss, dem Mechaniker keinen Pfennig mehr zu zahlen, zum anderen die erste für Ostersonntag geplante Überlandfahrt von



Magdeburg nach Halle und dann weiter in den Harz, wo endlich eine Woche lang ausgespannt werden sollte. Wir hatten es uns verdient.

Der Rest des Ostersamstag war der Vorführung unseres Troll bei Freunden und Bekannten gewidmet. Ich zumindest (meine Frau vielleicht weniger) schwebte in Seeligkeit vom Boden

abgehoben und muss in dieser Stimmung für Außenstehende das Bild eines der Schizophrenie verfallenen Wesens abgegeben haben. Ein Glück, wer verrückt ist, der merkt es selbst gewöhnlich nicht. Die mit meinem Zustand konfrontierten Freunde ließen sich auch bewusst nichts anmerken, denn sie machten sich berechnete Hoffnungen darauf, hin und wieder mitfahren zu dürfen.

Anlässlich der Vorstellung des zum Leben wiedererweckten vierradrigen Untersatzes bei meinem Freund Heinz wollte ich eigentlich die gut 2000 Mark reklamieren, die der Aufbau mehr gekostet hatte als von ihm veranschlagt. Heinz muss wohl darauf gefasst gewesen sein, denn er baute vor, indem er auf die Qualität der Verarbeitung eine Lobeshymne nach der anderen sang. So ganz „zufällig“ ließ er unter anderem hören:

*„Weißt du, was der Karren jetzt wert ist? Den kannst du glatt für 7000 Mark loswerden. Wenn du willst, ich hätte sofort einen Käufer.“*

Ob das nun stimmte oder nicht, ist egal, mit dem Angebot stopfte er mir das Maul. Es kam keine Reklamation heraus. Und wenig später wusste ich, er hätte bei diesem Deal noch einen Tausender als Provision verdienen können. Für einen generalüberholten F7 wurden 8000 Mark geboten. Im Geiste entschuldigte ich mich bei der Reparaturtruppe, die mir als eine

Herde von Halsabschneidern erschienen war. In Wirklichkeit hatte ich zumindest preislich noch einen guten Griff getan.



Das Urteil der befreundeten Laien war überschwänglich: „Echt wie neu“ oder „wie frisch vom Band gerollt“ sind nur ausgewählte Beispiele der begeisterten Ausrufe. Wirklich, Karosseriebauer, Lackierer und Oberflächenveredler hatten ganze Arbeit geleistet. Besonders die Leistung letzterer peppte das äußere des Fahrzeugs auf. Die verchromten Stoßbecken und die ebenfalls verchromte Rahmenaufgabe des Kühlergrills mit dem original erhaltenen DKW-Markenzeichen zogen immer wieder die Blicke der Bewunderer auf sich. Die auf Hochglanz polierten Aluminium-Zierleisten taten das Ihre dazu.

### ***Das Lachen ist ihm nicht vergangen***

Das Äußere wirkte Fabrikneu und ..... wie's innen aussieht ging niemand was an, - außer mir! Aber davon im nächsten Kapitel

Troll hatte zu der ganzen Lobhudelei geschwiegen. Er verstand wohl, dass ich aus den Höhen meiner Begeisterung durch gute Ratschläge nicht herunter zu holen war. Er hätte sich nur wieder eine Abfuhr eingehandelt, denn es sah doch nun alles rosarot aus – ohne Brille. Am späten Abend hinderte er mich zusätzlich am Einschlafen, zusätzlich zu den Tagesereignissen die in mir nachklangen, und das klang so:

*„Hallo Moritz, kann man jetzt mit dir wieder vernünftig reden? Komm mal runter von deinem siebten Himmel. Du führst dich auf wie ein dummer Junge und handelst dir den Ruf eines neureichen Angebers ein. Du wirst mit mir – so sehe ich das mit meinem Blick in die Zukunft*

*– noch eine Menge Ärger bekommen, und dann wird dich deine menschliche Umgebung mit Schadenfreude einhüllen. Willst du das? “*

Er hatte ja sooo Recht. Aus Freude über das im Augenblick rein positiv zu sehende Ergebnis der extremen Anstrengungen der vergangenen Monate hatten bei mir alle Bremsen versagt. Die engsten Freunde und Bekannten wussten, wie wir um dieses Erfolges Willen geschuftet und gelitten hatten. Sie konnten unsere Gemütslage nachempfinden. Für weniger informierte Menschen unserer Umgebung und selbst in der eigenen Verwandtschaft lautete das Urteil – „dem Größenwahn verfallen“. Eine sehr liebe Cousine versuchte *ihre* Meinung über die meiner Frau zugemuteten Leiden in Worte zu fassen, indem sie meine Verhalten so beschrieb: „*Rücksichtslos gegen sich selbst und brutal gegen andere.*“

Das war zwar stark übertrieben, aber etwas Wahres war doch dran. Meine Frau hatte zwar dem Autoabenteuer von Anfang an zugestimmt, sich aber zum Zeitpunkt dieses Entschlusses keine Vorstellung von den akuten Folgen desselben gehabt: Ich auch nicht! Nur wurde der im Zeichen des Stiers Geborene mit solchen Herausforderungen eher fertig als die viel sensiblere „Löwin“. Meine Antwort an den Mahner aus der anderen Welt:

*„Troll, du bist ein guter Freund und dennoch schwer zu ertragen. Da hast du mir wieder einen Schlag versetzt, und der tut weh. Aber, es stimmt was du sagst, und du scheinst es doch gut mit mir zu meinen. Danke.“*

## **11. Studium der Kraftfahrzeugtechnik**

Wer heute einen PKW fährt, ohne beruflich mit der Kraftfahrzeugtechnikbefasst zu sein, der kennt von seinem Auto in der Regel nur die Bedienungselemente. Was sich vorn unter der Motorhaube oder unter dem Wagenboden tut, bleibt ihm aus zwei Gründen verborgen. Einerseits deshalb weil moderne Autos über riesige Strecken und Zeiträume fehlerlos funktionieren, zum anderen, weil es für den Laien wenig Zweck hat, sich damit zu beschäftigen. An modernen Autos gibt es eigentlich nichts zu reparieren, es wird nur ausgetauscht. Wollte man auf der Landstraße völlig reparatur-autark sein, dann müsste man ein zweites Auto gleichen Typs als Ersatzteilspender ständig im Schlepp hinter sich her ziehen. Wer wollte das schon?

Wenn der Ernstfall eintritt, dann ruft man per Handy den „Gelben Engel“ vom ADAC oder den Hilfsdienst eines anderen Automobilclubs an den man aus Gründen der Sicherheit und Zweckmäßigkeit seinen monatlichen Mitgliedsbeitrag bezahlt. Der Hilfsdienst des Clubs beseitigt fachmännisch kleine Fehler am Ort und sorgt für das Abschleppen zur Werkstatt, wenn das nicht gelingt. Der Fahrzeugeigner muss sich nicht die Finger schmutzig machen. Er verliert nur etwas Zeit und steigt nach Ablauf derselben wieder in seinen Wagen, um die Reise unter komfortablen Bedingungen fortzusetzen. Schlimmstenfalls greift er auf die sogenannte Mobilitätsgarantie seines Fahrzeugherstellers zurück und lässt sich für die Heimfahrt einen kostenlosen Leihwagen zur Verfügung stellen.

Im fünften Jahr der Existenz der sozialistischen DDR (1954) gehörte so etwas in den Bereich von Science-Fiction. Von „Gelben Engeln“ wagte man nicht zu träumen, die Kommunikationsmittel zum Rufen eines Hilfsdienstes vom Ort der Panne aus gab es bestenfalls in Zukunfts-Romanen, und die Hilfs- oder Abschleppdienste als solche existierten auch nur „im Geist.“

„Hilf dir selbst, so hilft dir Gott,“ lautete die Devise des individuellen Kraftfahrers, „und Gott schickt dir vielleicht einen sachkundigen Helfer wenn du selbst zu blöd bist.“

Solche Hilfe habe ich mehrmals erfahren und der Kameradschaft der Landstraße hatte ich es mehrmals zu verdanken, dass ich mein Fahrtziel erreichte. Besser war natürlich dran, wer ein Mindestmaß an Kenntnissen besaß, um Störungen und Schäden an Ort und Stelle beheben zu können.

**Das war damals auch auf freier Straße noch möglich!**



***Heiß geliebt und von zarter weiblicher Hand gewaschen: Troll I,***

Die Technik des Automobils war zu diesem Zeitpunkt noch so verständlich (selbst für den technisch interessierten Laien) und durchsichtig, dass Fehlersuche und –beseitigung meist nur eine Frage des technisch-logischen Denkens und einiger allgemeiner handwerklicher Fähigkeiten waren. Wer den praktischen Grundkurs der Kraftfahrzeugtechnik absolviert hatte, der führte dann auch ein Minimalsortiment an Ersatzteilen und Montagematerial im Kofferraum mit, wobei ein Ring stärkeren Bindedrahtes als Allzweck-Montagematerial sehr beliebt war. An eine systematische Bevorratung mit Ersatz- und Verschleißteilen für einen DKW F7 war 1954 natürlich nicht zu denken. Man musste die Qualitäten eines Antiquitätensammlers haben, um auf dieser Strecke erfolgreich zu sein. Weniger kompliziert war die Beschaffung eines Werkzeugsortiment für unterwegs, obwohl der sozialistische Einzelhandel noch nicht auf die Idee gekommen war, Werkzeuge für die Reparatur von Kraftfahrzeugen in sein Angebot aufzunehmen. Magdeburg war eine Hochburg des Maschinenbaues, und die Werkzeugausstattung eines Monteurs im Maschinenbau unterscheidet sich nicht wesentlich von den Anforderungen eines Kraftfahrers. So gab es denn Kanäle zwischen dem volkseigenen Maschinenbau und den privaten Kraftfahrern, über die letztere ihren Bedarf decken konnten. Die von den Automobilherstellern heutzutage als Erstausrüstung mitgelieferten Werkzeugtaschen, hätten damals in Kraftfahrerkreisen nur ein mühsames Lächeln ausgelöst. Nach 2 jähriger Fahrpraxis mit dem DKW F7 wog meine Werkzeugtasche nicht viel weniger als 10 Kilogramm, und wenigsten 20 % des Kofferraumvolumens wurden von ständig mitgeführten Ersatzteilen eingenommen.

Soweit bin ich aber in der Chronologie der Berichterstattung noch nicht gekommen. Noch hatte ich die Schule nicht absolviert, in der man lernt, mit welchem Werkzeug welcher Schaden am Fahrzeug behoben werden kann, und welche Bauteile mit gewisser Regelmäßigkeit ihren Geist aufgeben. Über einige Lektionen dieses Lehrganges soll in diesem Kapitel berichtet werden.

## Bereifung

Was wir beim Kauf des Troll an Fortbewegungsorganen vorfanden, waren zwei Felgen mit „Schlappen“ darauf, deren Stoff bestenfalls als Abbauprodukt von Gummi bezeichnen werden konnte. Zur Wiederbelebung durch Runderneuerung waren sie ganz und gar nicht geeignet. Zur Runderneuerung geeignete Altreifen kosteten „unter der Hand“ für den Endverbraucher nicht unter 70 Mark. Wer kein Fachmann war, bekam obendrein Ruinen angedreht, die kein Runderneuerer mehr zur Aufarbeitung annahm.

Mein Freund Heinz riet wieder dringend, den Autofriedhof in Berlin-Charlottenburg anzulaufen. Die Fahrt nach Berlin war immer noch periodisch nicht zu umgehen, um beim Verlag Technik wegen dessen Zahlungsrückständen vorstellig zu werden. Telefonate und Briefe verfehlten da völlig ihre Wirkung.

Nachdem ich zwei mal zwei Reifen zum Preis von je 5 Mark West (gleich 35 Mark Ost) erstanden, in Packpapier verpackt, verschnürt, mit hängender Zunge und langen Armen zum S-Bahnhof Charlottenburg geschleppt, im überfüllten S-Bahnzug der nachmittäglichen Spitzenzeit nach Potsdam durchgebracht und schließlich mit der Reichsbahn bis nach Magdeburg transportiert hatte, war meine Motivierung zu weiteren Einsätzen dieser Art auf Null geschrumpft. Schließlich rollt ein Auto auf 4 Rädern, und der Bedarf an einem fünften Exemplar ergibt sich nur im Ausnahmefall einer Reifenpanne. Die Qualität des Ersatzrades, so meinte ich, wäre somit von untergeordneter Bedeutung.

Beim Kauf der fehlenden 3 Felgen, der übrigens problemlos über die Bühne ging, bekam ich einen Reifen sozusagen als Rabattgeschenk kostenlos und meinte, damit im Hinblick auf das

Ersatzrad ausgesorgt zu haben. Diese Decke hatte kein Profil mehr, das Gewebe trat an der Lauffläche mehrfach zu Tage, und in der Lauffläche selbst gab es einige durchgehende Löcher vom Durchmesser eines Fünfmarkstückes. Nur zu gern ließ ich mich aber von dem fachmännisch gebildeten Verkäufer davon überzeugen, dass zwei Lagen Schlauchgummi, im Lochbereich untergelegt, ausreichten, um den Luftdruck haltenden Schlauch auf kurzen Fahrstrecken gegen Beschädigungen zu schützen. Mehr wurde ja, so dachte ich, von einem Ersatzrad nicht verlangt. Diesbezüglich musste ich mich unter den historischen Bedingungen der frühen fünfziger Jahre in der DDR eines Besseren belehren lassen.

Zur psychischen und physischen Aufrüstung nach dem Stress der Monate des Auto-Aufbaues genehmigten wir uns einen Frühlingsurlaub in einer Försterei nahe Friedrichsbrunn und realisierten die Anfahrt selbstverständlich mit dem Troll. In den Grenzen dieses einwöchigen Urlaubs lag der 1. Mai, und zusammen mit den Förstersleuten wollten wir an den Feierlichkeiten in Friedrichsbrunn teilnehmen. Beim Start von der Försterei zeigte sich, dass der Luftdruck in einem Reifen nicht mehr ganz den Vorschriften entsprach. Heute ist mir unbegreiflich, dass es weder in meinem Troll noch im Fahrzeug des Försters (auch ein DKW F7) eine Handluftpumpe gab.

Schulterzuckend dozierte der Förster:

„Wenn wir langsam genug fahren, dann können wir ohne Schaden bis nach Friedrichsbrunn kommen.“

Wir kamen hin, ob ohne Schaden, das ließ sich im Nachhinein nicht mehr eindeutig klären. Der Förster war befreundet mit dem Inhaber einer Kfz-Werkstatt in F., und dorthin begaben wir uns ohne Umwege. Trotz des hohen Feiertages wurde in der Werkstatt noch gearbeitet. Es war ja eine private Werkstatt, und der „kapitalistische“ Unternehmer weigerte sich wohl, den Feiertag der Werk tätigen auch als seinen Feiertag anzuerkennen.

Der Meister beauftragte einen Mitarbeiter damit, das Luftproblem zu lösen. Der rollte einen Kompressor heran, schloss den Luftschlauch an das Ventil des fraglichen Rades an und ließ den Kompressor anlaufen. Erläuternd für Technikfanatiker sei hinzugefügt, dass es an dem Kompressor kein Manometer gab. Nicht nur dort war es üblich, diesen Mangel dadurch zu kompensieren, dass man erst mal „anständig“ Luft aufpumpte, um dann unter Messung mit

einem primitiven Handmessgerät den Drucküberschuss abzulassen. So war es sicher geplant, aber irgend etwas lenkte sowohl den Mitarbeiter als auch mich ab. Als ich meinen Blick dem betroffenen Reifen wieder zuwandte, fiel mir eine schnell sich vergrößernde Beulenbildung an der Reifenflanke auf. Die Zeit reichte nicht mehr aus, um einen Schrei auszustoßen, der Knall des platzenden Reifens kam um Millisekunden früher.

Wer nun denkt, man hätte den Werkstattinhaber für den Schaden haftbar machen können, dem fehlt die Kenntnis der Haftungsbedingungen in der frühen DDR. Das Hilfsangebot des Meisters war illegal weil an einem hohen Feiertag vollzogen. Es handelt sich also um einen Freundschaftsdienst der von juristisch formulierten Regressbestimmungen ausgeschlossen war.

Also, hilf dir selbst, so hilft dir Gott! Der Meister verduftete, um irgend welchen Diskussionen aus dem Wege zu gehen. Er gab aber vorher noch die Anweisung, anstelle des „Platzers“ unser Reserverad zu montieren, Damit trug er der Tatsache Rechnung, dass wir in Feiertagskleidung die Montage nicht so gern vorgenommen hätten. Als der Mitarbeiter nun ganz vorsichtig den Luftdruck des Reserverades auf den vorschriftsmäßigen Wert bringen wollte, nahm die Lauffläche des Reifens die Struktur einer Hügellandschaft an. An den Löchern und solchen Stellen, wo das Material besonders dünn war, bildeten sich warzenartige Auswüchse, und das Urteil des Mannes lautete:

*„Mit dem Schlappen kommt ihr keinen Kilometer weit.“*

Er sollte nicht Recht behalten. Da selbst die ortskundige Suche des Försters nicht zur Herbeischaffung eines besseren Ersatzreifens führte und eine Vulkanisieranstalt sowieso keine Hilfe hätte leisten können, blieb nur die Probe aufs Exempel. Die erst bei Dunkelheit angetretene Rückfahrt auf einem geschotterten Waldweg zur Försterei wurde langsam angegangen und führte zum Ziel, ohne dass Anzeichen besonderer Gefahr aufgetreten wären, und das waren schon 5 Kilometer.

Die auf der Rückfahrt nach Magdeburg am Folgetag ausgestandenen Ängste sind mir in lebhafter Erinnerung, denn:

*„Knallt der Reifen des Ersatzrades, dann liegen wir auf der Straße fest, und es lässt sich keine brauchbare Prognose stellen, wie und wann wir Magdeburg dann erreichen würden.“*

Wer hätte schon für einen auf freier Straße liegen gebliebenen DKW F7 ein passendes Ersatzrad zur Hand gehabt und wäre auch noch bereit gewesen, dieses leihweise zur Verfügung zu stellen? Ein Abschleppfahrzeug mit Kranausleger zum Abschleppen von PKW „am Haken“ ist mir in diesen Jahren nie begegnet, und ich hätte demzufolge auch nicht gewusst wie man so ein Gefährt hätte herbei rufen können. Schon mehrfach hatte ich verlassene Kraftfahrzeuge am Straßenrand stehen sehen, denen z.B. ein Vorderrad fehlte (Achsschenkelbruch). Der damals zu betreibende Aufwand zur Behebung einer Havarie dieser Art überschritt alle Grenzen der Vorstellungskraft unserer modernen Dienstleistungs- und Kommunikationsgesellschaft::

- andere Kraftfahrzeuge anhalten und ein solches finden, das dem gleichen Ziel zustrebt und dessen Fahrer bereit ist, die Besatzung des Havaristen mit allem Gepäck mitzunehmen;
- zu Hause ein passendes und gut beschuhtes Ersatzrad beschaffen (das war nicht einfach);
- einen Helfer finden, der bereit und in der Lage ist, den Transport des Fahrers und des Ersatzrades zum Ort der Havarie zu übernehmen, usw.

So rubbelten wir den auf von Schlaglöchern übersäten Straßen der Heimat zu und freuten uns schließlich über jeden Kilometer, den wir ihr näher kamen. Und, wie heißt es im Erlkönig von Schiller? „Erreicht den Hof mit Müh und Not ...“ – der Reifen tat seinen Dienst bis vor unsere Wohnung, und wir Insassen waren nur halb tot durch die ausgestandene Angst.

**Lehre der Lektion:** Unterschätze die Bedeutung des Ersatzrades nicht!

Es war eine echte Lehre.

### **Zündung**

Beim Schwager gab es einen Sohn zu taufen, und der Schwager wohnte in Halle/Saale. Zurück zu legende Entfernung von Magdeburg dorthin rund 80 km. Wir legten Feiertagskleidung an, schwangen uns in den verehrten Troll, und ab ging's gen Süden. Vorerst lief der Motor wie ein Uhrwerk, doch hinter Bernburg gab es hin und wieder Aussetzer. Diese nahmen zu, und schließlich lief der Motor nur noch auf einem Topf (von zweien). Anhalten, Motorhaube auf, reinschauen, Kerzen rausdrehen und feststellen, dass eine Kerze „nass“ ist. Erste Maßnahme: Kerzenstecker wechseln. Dazu sind offenbar für den jüngeren Leser Erläuterungen nötig, denn ein Mann vom Fach konnte durchaus nicht verstehen, warum der Kerzenstecker hätte am Ausbleiben des Zündfunken schuld sein können. Konnte er! Die Kerzenstecker der DDR enthielten, wie das sicher auch heute der Fall ist, ein winzig kleines Element das die Ausstrahlung von Funkstörungen verhinderte. Die Lebensdauer dieser Dinger war aber beschränkt, und mit dem Versagen der Funkentstörung gab es auch an der zugehörigen Kerze keinen Funken mehr. Materialsparend und preisgünstig wäre es nun gewesen, den Entzündwiderstand zu wechseln (das war unschwer zu

machen), aber die Versorgung der Kraftfahrer mit diesen pusseligen Elementen der Kfz-Technik passte nicht ins Schema des sozialistischen Einzelhandels. Um die Folgen des Versagens eines klitzekleinen Widerstandes zu überwinden, musste ein kompletter Kerzenstecker eingesetzt werden. Den gab es an jeder Tankstelle zu kaufen.

Der neue Startversuch nach dem Wechsel des Kerzensteckers bewies die Erfolglosigkeit der Maßnahme. Dann konnte man noch das abgezogene Zündkabel direkt an das Kerzengewinde halten, um evtl. einen Funken zu sehen. Alles beim alten, und damit war mein Repertoire an Fehlerbeseitigung erschöpft. Was tun? Bis zum nächsten größeren Ort - Könnern - sind es etwa 5 Kilometer, Die könnte man vielleicht mit einem Zylinder à 300 Kubik überbrücken. Steigungen sind nicht zu erwarten, also los. Eine Kerze raus, um den Kompressionswiderstand des tauben Zylinders zu eliminieren. Starter betätigt, Kupplung, 1. Gang rein und bei Vollgas ganz langsam die Kupplung kommen lassen. Troll setzte sich willig in Bewegung, und wir trudelten mit 15-20 Stundenkilometer dem hoffentlich rettenden Hafen entgegen.

Es war an einem Samstag, und die unmittelbar an der Durchgangsstraße gelegene Kfz-Werkstatt war gerade dabei, den Feierabend einzuläuten. Der Inhaber ließ sich überreden, unseren Troll wieder flott zu machen. Er ließ mich in die recht kleine Werkstatt einfahren und wies mich an, hinter dem Lenkrad sitzen zu bleiben. Meine Frau schickte ich in die nahe gelegene Gaststätte, um dort die Wartezeit bequem zu verbringen. Der Meister fummelte bei geöffneter Motorhaube rechts im Bereich des Motor-Getriebelockes herum. Was er da machte, konnte ich nicht erkennen. Nach einiger Zeit kamen Befehle:

„Zündung aus, Anlasser betätigen.“ (Zündschlüssel mit der rechten Hand, Anlasserschalter mit dem rechten Fuß).

**„Stop!“**

„Nochmal Anlasser!“

„Stop!“

„Jetzt Zündung ein und Anlasser!“

Letzteres hätte er nicht sagen sollen. Kaum hatte ich den Anlasserschalter mit dem Fuß berührt, da gab es einen fürchterlichen Knall, besser eine schwere Explosion, der man Häuser zerstörende Wirkungen zugetraut hätte. Der Meister wurde rückwärts gegen die Wand geschleudert, hielt sich aber auf den Beinen und taumelte nach draußen. Sekunden später öffnete sich die in meinem Blickfeld liegende Tür der Gaststätte, und meine Frau stürzte



heraus. Ich selbst brauchte etwas Zeit, um meine Gedanken zu sortieren und festzustellen, dass mir ganz und gar nichts passiert war.

Mit völlig verstörtem Gesicht tauchte die Meisterin in der Werkstatt auf und befürchtete wohl, ihren Mann in einer Blutlache vorzufinden. Der hatte sich aber ziemlich schnell gefasst, und zeigte mir ein höchst schuldbewusstes Gesicht. Seine Erklärung war plausibel:

„Das hätte ich nicht machen dürfen. Ist aber noch mal gut gegangen. Ich habe die Unterbrecherkontakte entölt und wollte sehen, ob nun der Abreißfunke kommt. Habe aber nicht daran gedacht, dass sich das ganze Auspuffsystem durch das Starten ohne Zündung mit zündfähigem Gemisch füllt. Der erste Funke hat's gezündet, und irgendwo in der Auspuffanlage muss jetzt eine neue Öffnung beträchtlicher Größe zu finden sein.“

Er fand sie sehr schnell, nachdem er unter das Auto gekrochen war:

„Der Hauptschalldämpfer ist von vorn bis hinten aufgerissen. Ich schweiße ihnen das. Dauert aber 1-2 Stunden.“

Da wäre uns die Feier der Taufe noch vollends daneben gegangen. Nein, das wollten wir nicht, sofern der Motor nun laufen und uns nach Halle bringen würde. Das tat er, allerdings mit einem Höllenlärm. Wir brauchten keine Hupe um dafür zu sorgen, dass sich alle Passanten erschreckt nach uns umdrehten. Wir kamen nach Halle, als die Taufgesellschaft schon aus der Kirche zurück war. So konnten wir uns wenigstens den gebotenen leiblichen Genüssen widmen.

Mit der Knatterlaube sind wir noch 150 Kilometer gefahren, und keinen Verkehrspolizisten hat es gestört.

**Lehre der Lektion:** Verölte Unterbrecherkontakte stören die Zündung und betätige nie den Anlasser bei ausgeschalteter Zündung

Nachzutragen wäre noch, dass jeder verantwortungsbewusste Kraftfahrer (Dieselfahrer ausgenommen) folgende Elemente des Zündungssystem ständig in seinem Auto vorrätig hatte:

- 1 Satz Zündkerzen
- 1 Satz Kerzenstecker
- 1 Satz Unterbrecherkontakte
- 1 Satz Zündkondensatoren und mindestens
- 1 Zündspule

So ausgerüstet war man ziemlich sicher, einen Ausfall der Zündung auch auf freier Straße beheben zu können.

## Brandkatastrophe

Es war die erste Fahrt mit unserem Troll, die wir bei strömendem Regen unternahmen. Es ging zu meinen Eltern in die Gegend von Oebisfelde. Außer meiner Frau hatten wir unsere dreijährige Tochter und zwei Kinder meines Bruder im Alter von 4 und 6 Jahren bei uns. Die saßen auf dem Rücksitz.



### *Vor dem Start zum Ort des Brandes*

Nach einer guten halben Stunde Fahrzeit trat unvermittelt im Fond ein „elektrischer Geruch“ auf, und die Älteste meine: „

„Da schmort doch was.“

Angehalten, Motor abstellen, alle Passagiere raus in den Regen. Vater schnuppert durch den ganzen

Innenraum. Ohne Ergebnis. Alle wieder rein ins Auto und weiter. Nach vielleicht 10 Minuten wiederholt sich die gleiche Erscheinung. So hangeln wir uns über kurze Teilabschnitte bis vor das Tor des Pfarrhauses in Gehrendorf, wo meine Eltern wohnen, und wo die Kinder abgeliefert werden sollen. Im Unterschied zu den bisherigen Stops steige ich allein aus und lasse den Motor weiter tuckern. Gleich nach dem Öffnen des Hoftores will ich ja wieder einsteigen und den Wagen in den Hof fahren.

Da passiert es!

Kaum habe ich mich vom Sitz erhoben und nach draußen geschwungen, da entwickelt sich auf meiner Seite unter dem Instrumentenbrett hervor, an einen Vulkanausbruch erinnernd, eine dichte Qualmwolke. Die Schrecksekunde ist kaum vorüber, da ist der Fahrgastraum schon mit Rauch gefüllt, und die Kinder hinten im Fond sind kaum noch zu sehen.

Denen ist der Weg nach draußen durch die Vordersitze versperrt. Ich reiße die Rückenlehne meines Sitzes nach vorn, greife das zunächst sitzende Kind, zerre es heraus und schreie laut:

„Es brennt, Wasser, Wasser!!“

Inzwischen hat auch meine Frau die Schockblockade überwunden und holt auf ihrer Seite ein Kind heraus. Das dritte findet den Weg durch den Rauchvorhang ohne Hilfe.

Der Schrei nach Wasser hat vorerst noch keine sichtbaren Aktivitäten ausgelöst. Kann er auch nicht, denn die Gemeinde Gehrendorf hat keine Wasserleitung. Wenn überhaupt jemand auf meine Schreie reagiert, dann steht der jetzt an der Handpumpe und fördert das Wasser aus dem Brunnen.

Wie ich zu auf den blödsinnigen Gedanken kam, mit der rechten Hand nun immer wieder in die Wurzel der Rauchentwicklung hinein zu schlagen, kann ich nicht mehr nachvollziehen. Wahrscheinlich gab es überhaupt keinen rationalen Grund das zu tun. Ich tat es wohl, um überhaupt etwas zu tun.

Beim fünften oder sechsten Schlag spürte ich einen wahnsinnigen Schmerz im Bereich der Fingerkuppen, zog die Hand zurück und sah einen breiten gelb-braunen Streifen quer über vier Finger laufen. In die Betrachtung dieser offensichtlichen Folgen einer Verbrennung vertieft, realisierte ich erst nach einigen Sekunden, dass die Qualmentwicklung nachgelassen hatte und schließlich ganz aufhörte. Als der erste mit Wasser gefüllte Zuber heran geschleppt wurde, gab es schon keinen Brand mehr.

Nachdem der Troll in den Pfarrhof geschoben war und die Kinder sich in Sicherheit befanden, konnte ich mich in Ruhe mit der Suche nach der Brandursache beschäftigen. Unter dem Instrumentenbrett, dort wo die Schwärze der Brandfolgen am schwärzesten war, fand ich den Sicherungskasten, der mir bis dahin mangels Notwendigkeit noch nicht ins Blickfeld gerückt war. Bei genauerem Studium der Situation im Licht einer Taschenlampe war leicht festzustellen, dass die Isolierung der ankommenden und abgehenden Leiter das Feuer genährt hatte. Vorerst unverständlich war mir, dass zwei ausgefranste Enden heraus ragten. Daraus entwickelte sich der logische Schluss, dass ich mit den Fingern meiner rechten Hand einen glühenden Draht zerrissen hatte und dadurch die Brandursache beseitigt wurde.

Wie kann aber ein Leiter zu glühen beginnen, wenn der zugehörige Stromkreis über eine Sicherung lief? Eine Antwort auf diese Frage gab es nach Demontage des Sicherungskastens, denn es stellte sich heraus, dass dieser nur als Attrappe angebaut war. Sämtliche Leitungen waren glatt unter dem Kasten durchgezogen, so dass jeder Kurzschluss in der gesamten Elektrik des Troll zum Brand führen musste!

Erst in der Autolicht-Werkstatt stellte sich heraus, dass ein Kurzschluss in der Deckenleuchte (auch eine Folge schlampiger Installation) fast zur Katastrophe geführt hatte.

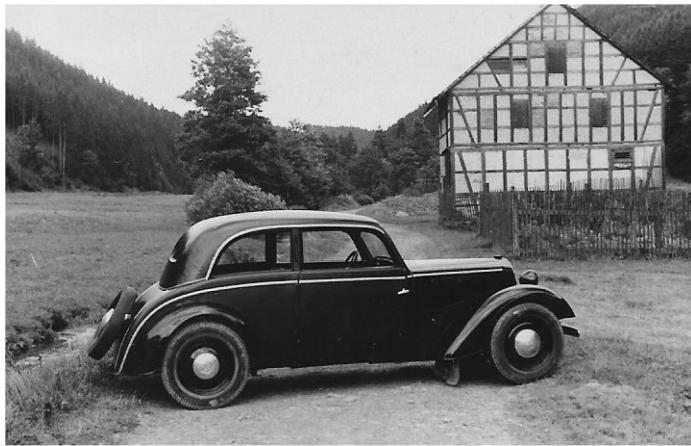
Heute wäre so etwas Anlass zu einem Ermittlungsverfahren wegen Körperverletzung und Verkehrsgefährdung. Immerhin konnte ich wegen Brandblasen an den Fingerspitzen gut eine Woche lang nicht mit der Schreibmaschine umgehen, und das bedeutete nicht geringen

Verdienstausschlag. Damals kam man aber gar nicht auf den Gedanken, bei der Polizei Anzeige zu erstatten. Mit der Volkspolizei und der Staatsanwaltschaft wollte man möglichst nichts zu tun haben. Man musste damit rechnen, dass diese Institutionen, so lange es sich nicht um politische Tatbestände handelte, eher nach Verfehlungen des Anzeigenden als nach den eigentlichen Tätern suchen würden. Und da wären sie unter Umständen fündig geworden, denn beim Aufbau des Troll war ja wirklich nicht alles den vom Gesetz vorgeschriebenen Weg gelaufen.

Die Suche nach dem verantwortlichen Elektriker verlief erfolglos. Der Inhaber der Werkstatt, in welcher der Troll aufgebaut worden war, zeigte keinerlei Entgegenkommen, als ich ihm den Sachverhalt erläutern hatte. Sein Argument:

„Die ganze Truppe hat mir nicht gefallen, und nachdem ihr Auto raus war, habe ich keinen der Beteiligten mehr gesehen.“

Auch Heinz konnte mir nicht helfen, wollte es wohl auch nicht. So blieben die Kosten der Reparatur auf mir hängen, und auf die schmerzenden Verbrennungen an den Fingern gab es auch kein Trostpflaster. Letzten Endes waren wir zufrieden, dass der Schaden so gering ausgefallen und nicht der ganze Troll abgebrannt war. Eine Kaskoversicherung hatten wir nicht!



***Sieht er nicht Schmuck aus, der Geliebte Troll? Gewaschen und poliert  
Im Thüringer Wald***

### **Kolbentrieb, Zylinder und ihre Kühlung**

Zwei Jahre nach dem freudigen Ereignis der ersten Ausfahrt mit dem eigenen PKW, d.h. im Frühjahr 1956 stand ich vor dem Ingenieurexamen an der Fachschule für Maschinenbau

in Magdeburg Am Krökentor. Thema der Ingenieurarbeit waren Prüfstandmessungen an einem 4 Zylinder-Opel-Motor, mit dessen konstruktiven Innereien wir uns hatten intensiv beschäftigen müssen. Eine Pleuelwelle, die Pleuel und die Pleuelpleuel mussten wir rechnerisch und zeichnerisch nachempfinden, und das setzte fundiertes Fachwissen voraus. Im Jahre 1954 wusste ich über einen Pleuelpleuelmotor nicht mehr als das, was die Fahrlehrer heute den technisch völlig unbelichteten Fahrschülern beizubringen versuchen.

Die nicht nur aus dem Betätigen der Bedienungselemente wie Kupplung, Bremse, Gaspedal und Lenkrad bestehende Beschäftigung mit den im Troll versammelten Wunderwerken der Technik wurden zu einer unerhört wirksamen Praxis-Begleitung des Studienfaches Pleuelpleuelmotoren, das für den Ingenieurstudenten der Fachrichtung Allgemeiner Maschinenbau damals Pflichtfach war. Unverhältnismäßig oft waren es die beweglichen Teile des Motors und deren Betriebsbedingungen die mich im Teilbereich „Fehleranalyse“ und Fehlerbeseitigung schulten.

Magdeburg liegt im Flachland, und man kann von dort aus lange Touren fahren, ohne es mit wesentlichen Steigungen zu tun zu bekommen. Unsere häufigsten Ziele waren Berlin, Halle und Lutherstadt Eisleben, und die erreichten wir mit schöner Regelmäßigkeit ohne Motorprobleme. Kaum vorstellbar für den modernen Automobilisten, dass für die sogenannte erste Einfahrzeit – eine Strecke von 200 Kilometern – eine Höchstgeschwindigkeit von 40 Km/h vorgeschrieben wurde und die Steigerung pro 200 km nicht mehr als 10 Km/h betragen sollte. Das entsprach zwar nicht den etwas großzügigeren Vorschriften der Firma DKW, aber die Spezialisten für die Überholung von DKW-Motoren warnten für Überschreitungen ihrer individuell festgelegten Grenzwerte.

Außerdem wurde davor gewarnt, vor Ablauf der Einfahrzeit ins Bergland zu fahren. Diese Vorschriften und Warnungen wurden vom Motorenreparateur mündlich und mit Nachdruck übermittelt. Ob eine solche Vorsicht auch bei Neuwagen ab Werk geboten war, konnte ich nicht nachprüfen. Nach einer Reihe von bösen Erfahrungen drängt sich mir aber der Verdacht auf, dass die Fachleute für Motorenüberholung, aus welchen Gründen auch immer, zu ihren eigenen Leistungen nicht viel Zutrauen hatten.

Fabrikneue Ersatzteile waren Mangelartikel, und die Messzeuge der Feinmesstechnik so alt wie ausgeleiert. Ob da immer der richtige Reparaturkolben zur Zylinderbuchse gefunden wurde und die Lagerschalen der Kurbelwelle und der Pleuel auf das Idealmaß aufgerieben werden konnten, wage ich zu bezweifeln. Aus Erfahrung heraus, versteht sich.



*Bei genauem Hinsehen ist zu Erkennen, dass der Kilometer-Zähler 999,9 anzeigt. Das war eine phantastisches Ereignis das bildlich fest- gehalten werden musste.*

Schon im Frühsommer 1954 starteten wir den ersten Versuch der Bezwingung des Harzes. Die Anfahrt fand vom Osten her statt, da vorher unserer – meiner und meiner Frau – engere Heimat in und bei Lutherstadt Eisleben ein Besuch abgestattet worden war. Eine Besonderheit des Harzreliefs besteht darin, dass er von Ost nach West recht gemäßigt ansteigt. Das kam der etwas schwachen Motorisierung mit dem 600er Reichsklasse-Motor sehr zu Passe. Bis zu unserem Ziel bei Siptenfelde schafften wir alle Steigungen mit dem zweiten Gang, auf den Ersten musste nirgends heruntergeschaltet werden. Die spätere Heimfahrt über Friedrichsbrunn und Ballenstedt wurde spielend gemeistert, denn da ging es ja vorwiegend (und ziemlich steil) bergab.

So von unserem Troll verwöhnt, starteten wir im Sommer 1954 mit 4 Personen und deren Urlaubsgepäck nach Thüringen, wo wir einen Ferienplatz in Ziegenrück erwirbt hatten. Dieser Ort war vom Norden kommend über die A9 und auf annehmbar ausgebauter Straße damals nur von Pössneck her zu erreichen, und die südliche Ausfallstraße dieser Stadt hatte (und hat) schon am Ortsausgang eine „bärenmäßige“ Steigung von 12 Prozent.

Das Kühlwasserthermometer war bei den DKW's im Bergland das am sorgfältigsten beobachtete Messgerät. Dessen ständige Überwachung hatte ich mir eifrigst angewöhnt, aber es hätte im vorliegenden Fall dessen Warnung nicht bedurft. Wir hatten längst nicht die Hälfte der Steigung hinter uns gebracht, und das Thermometer zeigte noch keine 100 Grad als dichte Dampf Wolken beiderseits durch die Lüftungsschlitze der Motorhaube herausschossen.

Im zweiten Gang hatte Troll die Steigung mit der Überlast nicht mehr geschafft, d.h. wir schlichen mit einer Maximalgeschwindigkeit von 10 km/h im 1. Gang den Berg hinauf, und die Wirkung des Wabenkühlers mit Schwerkraftumlauf reichte zur Aufrechterhaltung einer annehmbaren Betriebstemperatur nicht mehr aus.

Für den DKW-Laien sei erläutert, dass alle Zweizylinder-Zweitakter (F1 bis F8) und später sogar noch die Dreizylindermotoren von F9 und „Wartburg 311“ mit einer Thermosphonkühlung ausgestattet waren. Treibende Kraft des Kühlwasserumlaufes war dort

nicht eine Pumpe, sondern nur die Dichtedifferenz zwischen heißen und weniger heißen Wassermassen. Aus dem Zylindermantel stieg das leichtere heiße Wasser über einen Schlauch zum oberen Sammelkasten des Kühlers auf, wurde durch den Fahrtwind gekühlt, nahm dementsprechend eine höhere Dichte an und bewegte sich abwärts durch die Waben, um aus dem unteren Sammelkasten wieder zum Kühlmantel der Zylinder zurück zu strömen. Bei extremer und zeitlich langer Langsamfahrt, noch dazu bei maximaler Motorleistung nahm die treibende Kraft des Umlaufes so vehement ab, das der Kühlkreislauf schließlich zum Stehen und das Kühlwasser zum Kochen kam. Langsamfahren war Gift für den Troll, aber zum schnelleren Fahren den Berg hinauf fehlte ihm die Kraft.

Was blieb uns? Drei Personen aussteigen, bis zur „Passhöhe“ zu Fuß gehen. Der Fahrer bleibt beim Auto, wartet ab bis sich das brodelnde Kühlwasser beruhigt hat und versucht dann „geleichtert“ die Steigung mit Motorkraft zu überwinden. Es war extrem schönes Wetter, so dass diese Wanderung der Passagiere in der wunderschönen Thüringer Landschaft nicht als belastend empfunden wurde. So stand ich dann in Betrachtungen der Natur versunken neben unserem Troll als mich ein fernes Motorgeräusch aufschreckte. Es gab wirklich außer unserem noch ein anderes Auto. Die Silhouette war unverkennbar – ein BMW-Dixi, sozusagen der „Smart“ des frühen Motorisierungszeitalters.

Meine Aufmerksamkeit war geweckt, und ich stellte mir die Frage, wie denn dieser mit einem 4 Zylinder-Viertakter mit 700 Kubik Hubraum die Steigung bewältigen würde. Die Frage war berechtigt! Etwa 500 Meter von meinem Standort entfernt, wurde an dem Dixi die rechte Tür geöffnet, bei voller Fahrt (mit mindestens 10 km/h) sprang eine Frau heraus und lief hinterher. Danach vergingen nur noch wenige Sekunden bis sich die rechte Tür öffnete, der Fahrer heraussprang (der Dixi hatte wirklich noch Rechtslenkung) und lenkend neben dem nun leeren von Motorkraft getriebenen Fahrzeug her lief.

„*Wie bedient denn der das Gaspedal,*“ schoss mir durch den Kopf, und erst während der Vorbeifahrt dieses eigenartigen Gefährts erhielt ich die Antwort auf meine stumme Frage: dieser Dixi hatte noch das sogenannte Standgas in Form eines kurbelartigen Bedienungshebels auf dem Lenkrad - das „constant-speed-System“ der Frühzeit.

Die Mitfahrerin des Dixi erreichte bald meinen Standort und klärte mich auf:

„*Der Motor ist frisch überholt, und die Kolben gehen noch mächtig stramm.*“

„*Wie kann man auch vor Beendigung der Einfahrzeit ins Gebirge fahren,*“ versuchte ich mit meinen Fachkenntnissen zu brillieren.

Die Frau nahm das nicht übel, lachte nur und meinte:

„*So wie wir das machen tun wir dem Motor nichts Böses und kommen auch dahin, wohin wir wollen.*“

Für mich bedeutete es eine Erleichterung, zu erfahren, dass auch andere Besitzer „älterer“ Personenkraftwagen ähnliche Sorgen hatten wie wir. Gleichzeitig imponierte mir, wie locker die Frau das Problem wegsteckte. Ob ihr Mann ein Fachmann auf dem Gebiet der Automobiltechnik war, vergaß ich zu fragen. Vielleicht hätte es mit der Antwort auf diese Frage eine Erklärung für diesen Gleichmut gegeben. Der Fachmann ist sich seiner Sache sicher, ich dagegen war gegenüber der Kraftfahrzeugtechnik immer noch ein Musterfall an Unwissenheit und dementsprechender Unsicherheit.

Im zweiten Ansatz, allein mit dem Gepäck im Auto, erreichte ich die Passhöhe ohne erneute Siedeerscheinungen im Kühlsystem. Weitere Ausflüge während des Urlaubs stellten keine so extremen Anforderungen an Motor und Kühlsystem. Es hätte dazu kommen können, wenn wir nicht durch das erste „Bergrennen“ gewarnt gewesen wären.

Das kam so: Die Versorgung der Tankstellen war zum Zeitpunkt dieses Urlaubs in den südlichen Kreisen des Bezirkes Gera von erheblichen Unregelmäßigkeiten gekennzeichnet. Wir hatten den Tank des Troll ziemlich leer gefahren, und die Tankstelle in Ziegenrück verfügte nur über leere Tanks. Bis zur nächsten größeren Tankstelle würde unser Sprit noch ausreichen, nicht aber für den Rückweg, wenn die Fahrt keinen Erfolg brachte. Der Urlaub

ging zu Ende, und wir saßen fest bis sich irgend wann wieder ein Tankfahrzeug nach Ziegenrück verirren würde. Das Wochenende stand vor der Tür, und wir stellten gedankliche Verbindungen her zwischen einer Plakat-Aktion und unserem Durst nach Vergaserkraftstoff. Die Plakate kündigten an, dass am Wochenende auf dem „Schleizer Dreieck“ ein Autorennen stattfindet. Als professionelle DDR-Bürger stellten wir folgende Verbindung her:

- am Rennen sind westliche Fahrer beteiligt;
- mit den Fahrern kommen auch Begleiter und Fans aus dem Westen,
- die Regierung wird es nicht zulassen, dass das Ansehen der DDR durch Fehlen von Kraftstoff an der zunächst gelegenen Großtankstelle am Hermsdorfer Kreuz (A4/A9) geschädigt wird.

Es hatte sich in Ziegenrück unter den motorisierten Urlaubern längst eine Interessengemeinschaft „Kraftstoffbeschaffung“ gebildet, und deren demokratische Willensbildung ging darauf hinaus, dass ich – nur von einem Beifahrer unterstützt – alle in Ziegenrück leihweise erhältlichen Benzinkanister einladen und vom Hermsdorfer Kreuz mit Sprit gefüllt wieder antransportieren sollte. Beteiligung aller Mitglieder an den Spritkosten war selbstverständlich. Es kamen 6 Kanister à 20 Liter zusammen, und mit dieser Last war dem Troll der Pössnecker Berg nicht zuzumuten. So suchten wir an Hand von Karten und Ratschlägen der Eingeborenen eine Route die zwar auf miesen Nebenstraßen verlief aber keine wesentlichen Steigungen aufwies. Eine solche fand sich. Von der A9-Abfahrt Dittersdorf nach Ziegenrück geht es überwiegend bergab.

Die Entscheidung war richtig. Mit hundertzwanzig Liter in Kanistern und reichlich Vorrat im Tank des Troll zurück kommend, hatten wir den begeisterten Empfang seitens der um ihre motorische Beweglichkeit bangenden Urlauber verdient. Mit dieser Last auf den hinteren Sitzen hätten wir am Pössnecker Berg große Probleme bekommen.

Es war etwas später im Spätsommer 1954 als uns der Troll oder besser gesagt sein Motor mit einer neuen Eskapade überraschte. Wir hatten gerade den tausendsten Kilometer der Einfahrstrecke hinter uns gebracht und kurz davor bei Kilometer 999,9 am Tachometer eine Aufnahme von dieser Anzeige gemacht. Nun stand also dem vollen „Ausfahren“ nichts mehr im Wege. Es kribbelte mir schon lange im rechten Bein. Die Versuchung, das Knie einmal richtig durchzudrücken war längst riesengroß. Den Wunsch konnte ich mir nun ganz legal erfüllen, und ich tat es. Alle Sitzplätze des Troll waren mit Erwachsenen besetzt, und ich hätte wohl mit dem Ermitteln der praktischen Höchstgeschwindigkeit besser bis zu einer Alleinfahrt warten sollen. Für den Geschwindigkeitstest bot sich die wunderbar linealgerade B184 zwischen Rosslau und Zerbst an, die bei dem seinerzeitigen Verkehrsaufkommen als Rennstrecke durchaus geeignet war.

Also, steifes Bein und abwarten, wo die Tachonadel stehen bleibt. Das Gaspedal durchgetreten bis zum Bodenbrett, wurde diese Grenze bei ungefähr 75 km/h erreicht. Das löste nach der Tuckelei mit Einfahrtgeschwindigkeit einen echten Geschwindigkeitsrausch aus, und ich verschwendete in der ausbrechenden Euphorie keinen Gedanken mehr an hörbare Hilfeschreie des Motors. Das ging nicht lange so. Plötzlich ging das gequälte Bupperrn in ein Geräusch über das nur Bruchteile einer Sekunde anhielt und mit Schriftzeichen schwer wiederzugeben ist, so etwa: „Krrrrrtzschrrrtsing,“ und dann war nur noch das Rollgeräusch des Troll zu hören. Der Motor war verstummt.

„Kolbenfresser,“ lautete der kurze Kommentar, den der in Autoangelegenheiten aus Kriegezeiten etwas erfahrenere Mitfahrer von sich gab.

Zu diesem Zeitpunkt war ich mit meinem technischen Verständnis schon soweit fortgeschritten, dass ich den Vorteil des von DKW konzipierten Freilaufes als Mittel zur Verhinderung von totalem Kupplungs- und Getriebesalat würdigen konnte. Welcher heutige Kraftfahrer weiß denn noch, dass fast alle Söhne und Enkel der ursprünglichen DKW Frontantriebwagen mit dieser bei bedarf ausschaltbaren Trennstelle zwischen Kurbelwelle

und Getriebe-Eingangswelle ausgerüstet wurden (IFA F8, P70, F9, Wartburg). Damit konnte man den Benzindurst der Zweitakter etwas nach unten modifizieren, wenn man einen entsprechend feinfühligen Gasfuß praktizierte. Sobald das Fahrzeug nach Entlastung des Gaspedals den Motor zu „schieben“ versuchte, wurde die kraftschlüssige Verbindung zwischen Motor und Getriebe nach dem gleichen Prinzip gelöst wie es beim Freilauf der Fahrräder geschieht. Das Bedeutete, dass wir mit diesen Fahrzeugen damals eigentlich immer im „Teufelsgang“ den Berg runter fuhren, denn wer hat schon immer vor einer Bergabfahrt den Freilauf gesperrt. Die Bremswirkung der Zweitaktmotoren war so geringfügig, dass man den Berg auch bei gesperrtem Freilauf „auf den Bremsen“ hinunter fuhr.

Zurück zu unserem Kolben fressenden Troll. Der rollte dank des Freilaufes (dessen Sperrung eines erheblichen Aufwandes bedurfte), ohne dass irgend ein Bauelement von Motor und Getriebe dadurch anomal belastet worden wäre. Ausgerollt, rechts ran und „schaun wir mal.“ Es erschien uns als kleines Wunder, dass die Kraft des Dynastarters nach einer Abkühlpause von vielleicht 20 Minuten ausreichte, um das Triebwerk in Drehung zu versetzen und den Motor sogar wieder zum Anspringen zu bewegen. Das Motorgeräusch war zwar dem einer Dreschmaschine verdammt ähnlich, aber angeschlagene Zweitakter haben mir ihre Notlaufeigenschaften damals und auch noch mehrmals danach bewiesen. Troll brachte uns bis nach Hause (er hat uns nie auf offener Straße liegen gelassen).

Die vom Fachmann ausgebauten Kolben konnte ich nun als Studierender der Fachrichtung „Allgemeiner Maschinenbau“ schon meinem Dozenten für das Studienfach Verbrennungskraftmaschinen zur Begutachtung vorlegen, und der meinte:

*„Das ist eine riesen Sauerei. Die haben die oberen Pleuelaugen nach Gefühl ausgerieben und die Kolben dann mit Gewalt in die Zylinder getrieben. Die haben vom ersten Tage an wegen Verkantung geklemmt. Kein Wunder, dass die bei der ersten richtigen Forderung fest gegagen sind.“*

Was würde ich heute tun, wenn ein Gutachter so urteilt? Schriftlich geben lassen und dem Inhaber der Werkstatt unter die Nase halten. Erkennt er den Fehler nicht an, geht es zum Gericht. Wenn der Kfz.-Meister da keinen höher stehenden Gegengutachter vorweisen kann, bezahlt er zu der Beseitigung des Schadens auch noch die Kosten des Verfahrens und den Rechtsanwalt des Klägers. Tja, heute!

Dem Meister habe ich die Kolben unter die Nase gehalten und kostenlose Nachbesserung gefordert, aber der machte nur eine unmissverständliche Bewegung mit dem Zeigefinger zur Schläfe und äußerte nur:

*„Der ist bekloppt.“* Er meinte den Dozenten und Gutachter.

Damit war der Fall für ihn erledigt, und als Bürger der pubertierenden DDR hielt man sich von Polizei, Staatsanwalt und Gericht so fern wie möglich. Nun hatte der Meister wohl doch einige Zweifel an der Qualitätsarbeit seiner Mitarbeiter bekommen und traute deshalb auch der Kurbelwelle und ihren Lagern keine längere Lebensdauer mehr zu. Er machte mir ein geradezu phantastisches Angebot:

*„Ich habe da einen generalüberholten 700er Motor stehen. Den würde ich Ihnen zum Freundschaftspreis von ... ich weiß nicht mehr wie viel ... überlassen. Sie sparen da die ganze Reparatur ihres Motors und sind echt besser motorisiert.“*

Original war der Troll mit dem leistungsschwächeren 600er Motor ausgestattet, und ich versprach mir von dem Tausch ein rasanteres Sprintvermögen des Troll. Die Kassenlage im eigenen Haushalt hatte sich gebessert, und der Luxus eines spurtstarken Motors war finanzierbar. Schließlich sparten wir ja die Reparaturkosten für den alten Motor.

Nach dem Einbau des „Neulings“ hatte ich allerdings einige Schwierigkeiten mich selbst davon zu überzeugen zu lassen, dass der Troll nun spritziger auf Bewegungen des Gaspedals reagierte. Im Stadtverkehr und im flachen Magdeburger Umland gab es aber zumindest keine negativen Auffälligkeiten.

Dann stand wieder eine Fahrt in den Harz an, wieder zu „unserer“ Försterei bei Friedrichsbrunn. Da die Belastung nur aus zwei Erwachsenen und einem Kleinkind bestand, glaubte ich, den steilen Aufstieg von Bad Suderode nach Friedrichsbrunn wagen zu können. Abwärts hatte ich die damals nur geschotterte Straße schon kennen gelernt, und bergab war sie mir gar nicht so steil vorgekommen.

Am Tage der Fahrt herrschten hochsommerliche Temperaturen, und das blieb nicht ohne Auswirkungen auf die Betriebsparameter des Kühlwasserkreislaufes unseres geschätzten Troll. Bis zu dem Motorwechsel stellte sich der Kühlwasserstress immer erst dann ein, wenn ein ganz spezifischer Geruch das Erreichen des Siedepunktes ankündigte. Dadurch wurde sicher so manche Gefahrensituation gar nicht offenbar, d.h. wir fuhren mit 98 Grad heißem Kühlwasser seelenruhig durchs Land. Jetzt aber hatte Troll gleichzeitig mit dem neuen Motor auch ein richtiges Kühlwasserthermometer erhalten, ein Rundinstrument mit Zeiger und Skala. Darauf hätten wir verzichten sollen, denn nun waren wir ständig im Stress wenn die Anzeige des Thermometers 80 Grad überschritt. So auch bei der Anfahrt an den Harzrand. Schon im Flachland und auf den moderaten Steigungen des nördlichen Harzvorlandes pendelte der Thermometerzeiger ständig zwischen 90 und 95 Grad Celsius. Das veranlasste mich, in Bad Suderode, d.h. unmittelbar vor dem Einstieg ins Gebirge noch einmal kaltes Wasser nachzufüllen. Also in einer Nebenstraße angehalten, an einer Haustür geklingelt, das Sprüchlein hergesagt, um eine Gießkanne mit kaltem Wasser gebeten, Wasser-Ablasshahn am Zylindermantel geöffnet und schön langsam oben an der Kühlwasser-Einfüllöffnung soviel Wasser nachgegossen wie unten abfloss.

Wegen des überaus kleinen Durchmessers der Ablassöffnung brauchte das seine Zeit. Diese zwangsläufige Geschwindigkeitsregelung hatte aber den Vorteil, dass der kochend heiße Zylinderblock nicht durch einen Schwall kalten Wassers abgeschreckt und eventuell dadurch beschädigt werden konnte. Die Bad Suderöder Einwohner waren furchtbar nett zu uns, erkundigten sich nach dem Grund der Maßnahme und wünschten uns schließlich einen störungsfreien Aufstieg nach Friedrichsbrunn. Gute Wünsche konnten wir brauchen und bedankten uns dementsprechend herzlich für Hilfe und Anteilnahme, Dann ging es los in die steile Wand.

Die Kühlwassertemperatur hatten wir auf etwa 50 Grad herunter gebracht, und deshalb waren wir beim Start guten Mutes. Nicht sehr lange! Schon auf dem ersten Steigungskilometer war eine Aufwärtsbewegung des Thermometerzeigers nicht zu übersehen. Nach knapp einem Drittel der Strecke meldete sich der Siedegeruch, und schon schoss der weiße Dampf wieder aus den Kühlluftschlitzen der Motorhaube heraus. Also, Stopp! Aussteigen, Motorhaube auf und abkühlen lassen. Der Bach, der uns auf den ersten Kilometern parallel zur Straße begleitet hatte, war nicht mehr zu sehen. Er hätte uns auch nichts genützt, den einen Eimer oder eine Gießkanne führten wir nicht mit (noch nicht! Später hatten wir immer eine Gummieimer im Kofferraum). Auf Erfahrungen aufbauend konnte ich mir nun ausrechnen, dass wir bis nach Friedrichsbrunn – etwa 6 Kilometer Strecke – zwei bis drei Stunden brauchen würden, wobei 95 % der Zeit auf das Abkühlen entfielen. So hatten wir uns den Beginn des langersehnten Urlaubs nicht vorgestellt.

Da kam ein LKW des Weges, auch bergauf fahrend. Er hielt an, der Fahrer stieg aus und fragte:

*„Was is'n? Kocht'r?“*

*„Er kocht und er wird auch noch ein paar mal kochen.“*

*„Mach keen' Mist Mensch, häng dich bei mir hinten dran. Ich habe ne prima Kette dabei.“*

Was eine Kette im Zusammenhang mit dem Schleppen eines Kraftfahrzeuges bedeutet, war mir in diesem Augenblick nicht klar, und ich suchte auch nicht nach diesbezüglicher Klarheit, sondern nach einer Möglichkeit, den Aufstieg nach Friedrichsbrunn innerhalb einer menschlich annehmbaren Zeit zu schaffen. So nickte ich zustimmend, und die solidarische Unterwegshilfe nahm ihren Lauf. Der LKW-Fahrer holte aus einem Kasten unter der



Ladefläche eine Rundgliederkette von durchaus beeindruckenden Gliederabmessungen heraus. Er ging sogar so weit, dass er das Kettenende flach auf dem Rücken liegend irgendwo vorn am Rahmen unseres Troll befestigte. Wir hatten Urlaubsbekleidung an, und ihm machte der Kontakt mit der staubigen Straßenoberfläche nichts aus. Sicher wird er damit den Preis der Leistung etwas hochschrauben wollen, dachte ich mir, aber das störte mich in diesem Augenblick nicht. Nein, ich war ihm dankbar für soviel Kameradschaft der Landstraße. Und dann war es so weit. Die Fahrer hatten ihre Plätze eingenommen, und der LKW setzte sich ganz langsam in Bewegung. Die Kette straffte sich, und auch der Troll begann zu rollen. Aber nicht lange. Der LKW-Fahrer schaltete vom ersten auf den zweiten Gang, die Kette hing auf einmal schlaff herunter, Troll kam wieder zum Stehen und dann ... knallte es mörderisch in dem Augenblick als sich die Kette wieder straffte und der Troll nun direkt aus dem Stillstand auf eine Geschwindigkeit von – sagen wir – 10 Stundenkilometer „hochgerissen“ wurde. Das wiederholte sich mit jedem Schaltvorgang. Der Steigungswinkel ist auf dieser Strecke variabel, so dass sich Schaltvorgänge hinauf und herunter ständig wiederholten. Mir war nun schon alles egal. Früher oder später wird der Kerl mit unserer Vorderachse davon fahren, möge er es doch bald tun. Aufhalten würden wir ihn nicht können. In diesem Schockzustand realisierte ich erst ziemlich spät, dass von dem LKW eigentlich gar nichts mehr zu sehen war. Nur die bald schleifende, bald hart anruckende Kette ließ uns wissen, dass wir immer noch hinter dem LKW hingen. Der Staub war es, den unser Vordermann aufwirbelte, so dicht, dass die Rückfront des vielleicht 5-6 Meter entfernten Schleppers nur schemenhaft zu erkennen war.

Was soll's? Wir hatten Glück. Auf der Passhöhe vor Friedrichsbrunn angelangt, erwies sich die Vorderachse immer noch als fester Bestandteil unseres Autos, aber wie sahen wir aus! Unser Troll mit einer Millimeter dicken fest haftenden Staubschicht überzogen, und im Inneren sah es nicht viel besser aus. Grund: das geöffnete Seitenfenster dessen katastrophale Wirkung bei der extremen Konzentration aller Beteiligten auf den Schleppvorgang gar nicht registriert worden war.

Demonstrativ legte ich mich nun in meinen von grauem Staub bedeckten Urlaubskleidern unter die Vorderachse und löste die Kette. Es musste wegen dieses Aktes nicht noch mehr kosten. Aber, ich musste mich gedanklich bei dem Fahrer für die Unterstellung von Geldgier entschuldigen. Er packte seine Kette ein, wünschte uns weiter gute Fahrt und rollte davon. Einen angebotenen Geldschein wies er zurück:

„*War doch selbstverständlich,*“ lautete sein kurzer Kommentar.

Noch einmal während diesesurlaubes kam das Kühlwasser des Troll zum Kochen. In der Försterei gab es eine Hochzeit. Die Tochter des dort neben dem Förster wohnenden Waldarbeiters wurde vermählt. Die Hochzeitsgesellschaft versammelte sich im Forsthaus und musste zur Trauung nach Siptenfelde transportiert werden. Die Kolonne bestand aus der Pferdekutsche mit dem Brautpaar, einem Autobus mit der Masse der Gesellschaft und einigen PKW mit der „besseren“ Gesellschaft. Tempomacher der Kolonne war also das Pferdegespann. Bereits noch etwa zwei Kilometer Fahrt mit diesem Schleichtempo war es wieder geschehen. Troll wurde noch einmal zum „Dampfer“, wir mussten ausscheren und auf Abkühlung warten. Zur Trauung kamen wir dann aber doch pünktlich an, nachdem die restliche Strecke mit kühlungsintensiver Geschwindigkeit gefahren werden konnte.

Während des Urlaubs sind wir viel gewandert und wenig gefahren. Die Krankheit des neuen Motors hat uns die Erholung nicht vermiest. Die Heimfahrt ging bergab und verlief glatt. Gegenüber dem Kfz.-Meister schaltete ich dann allerdings auf die nächst höhere Stufe meiner stimmlichen Lautstärke und verlangte Zerlegung des Motors bei meiner Anwesenheit. Die Kolben zeigten genau wie beim Vorgänger die Spuren des verkanteten Einbaues infolge nicht rechtwinklig aufgeriebenen oberen Pleuelauges. Meine Drohung mit Beschwerde beim Obermeister reichte aus, um den Partner zu einem Kompromiss zu bewegen. Zwei Tage

später knatterte Troll schon wieder über Magdeburgs Straßen, und der nun eingebaute Motor lief anstandslos bis zum Besitzerwechsel im Jahre 1956.

Wenn man das Fach beherrscht, gibt es nichts Schlechtes über die Thermosyphonkühlung zu sagen!



*So ausgerüstet rollten wir später  
mit Frau, Kind und  
Schwiegermutter in den Harz*

## **Der Akku**

So hieß das Ding damals noch in der Umgangssprache der Kraftfahrer. Heute sagt man Batterie, was ebenfalls ein Fremdwort ist. Der Versuch, das deutsche Wort Sammler als Bezeichnung für diesen Speicher von Elektroenergie einzuführen, scheiterte wohl an der Liebe der Deutschen zu Fremdwörtern.

Kein Auto ohne Batterie, aber kein Laden in der DDR, wo man damals eine Autobatterie hätte kaufen können. Wie meine Rekonstruktionsbrigade an eine leidlich funktionsfähige Batterie für den Troll heran gekommen ist, entzieht sich meiner Erinnerungsfähigkeit. Die Batterie war eben da, und es ging auf den Sommer zu, als der wiederbelebte Troll sozusagen „vom Stapel lief.“ Erst als der Winter kam zeigte sich, wie schwachbrüstig oder altersschwach doch diese Batterie schon war. Solange Troll die Frostnächte oder –tage in der Garage verbringen konnte und die Vorheizung mit dem Katalyofen stattfinden konnte, war auch der Winter noch kein Grund für Katastrophen. Aber dann stand er erstmalig bei –10 Grad einen halben Tag lang im Freien, und das in Berlin. Der Tritt auf den Anlasserschalter löste nur ein müdes „uap-uap“ aus, und das war’s.

Nach immerhin etwa einem halben Jahr Fahrpraxis hatten sich in meinem organischen Wissensspeicher schon einige wichtige Dateien eingelagert, und das Prinzip der logischen Verknüpfungen fing an, auch auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugtechnik zu funktionieren. Ehe ich das auf dieser Basis entwickelte Startverfahren darstelle, müssen zuerst die heute selbstverständlichen Lösungswege als nicht begehbar definiert werden.

Heute aktiviert man das Handy, ruft das Pannentelefon des Automobilclubs, in dem man Mitglied ist, und spätestens nach einer halben Stunde ist der Gelbe (oder sonst wie farbige) Engel zur Stelle. Der hängt den Havaristen an seine Starterbatterie und schon läuft der Motor. Sind professionelle Kraftfahrer am Platz, dann holt vielleicht auch einer von denen seine Starthilfe-Kabel heraus und erledigt die Sache, ohne dass auf die Anfahrt des Hilfsfahrzeuges gewartet werden muss.

Einen Pannenhilfsdienst habe ich in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre nicht kennen gelernt, von einem Automobilclub mit ständig verfügbaren Pannenhelfern konnten wir bestenfalls träumen, und in meinem Freundes- und Bekanntenkreis habe ich niemanden in Erinnerung, der ein Paar Starthilfekabel im Kofferraum bereit gehabt hätte.

Zum Abschleppen in eine Autowerkstatt hätte sich sicher ein hilfsbereiter Kraftfahrer gefunden, aber auch diese Lösungsvariante war im betrachteten Fall nicht praktizierbar, weil

weit und breit kein Helfer aufgespürt werden konnte. Und so entwickelte sich die logische Verknüpfung technisch begründeter Gedankengänge:

- *Die Durchzugskraft des Dynastarters reicht bei dem gegebenen Ladezustand der Batterie zum flotten Durchdrehen des Motors nicht aus, also*
  - . *Drehwiderstand vermindern. Wie ? Kerzen rausschrauben.*
  - . *Gleitwiderstand der Kolben im Zylinder reduzieren. Wie ? Einige Kubikzentimeter Kraftstoffgemisch in die Zylinder. Werkzeug rausholen, Kraftstoffschlauch vom Vergaser lösen, einige Tropfen Kraftstoff in die Zylinder geben, Schlauch befestigen (und bei -10 Grad alles ohne Handschuhe)*
- *Anlasser betätigen, ohne die Zündung einzuschalten und ohne Zündkerzen. Da klang schon eine wesentlich flotteres „wap-wap-wap....“*
- *Noch einmal etwas Kraftstoff in Zylinder Nr.1, die Zündkerze einschrauben ,Zündkabel anschließen.*
- *Zündung einschalten, Anlasserschalter betätigen.*  
*Nach einige Umdrehungen der Kurbelwelle ertönte die erste Zündung, und dann Sprang der Motor tatsächlich auf einem Zylinder an.*
- *Motor 5 Minuten auf einem Zylinder laufen lassen, abstellen, Kraftstoff in Zylinder Nr.2 einträufeln, Kerze eindrehen, Zündkabel anschließen, Zündung ein, Anlasserschalter betätigen .... und auf ein Wunder hoffen!*

Wie oft ich dieses Verfahren angewendet habe, ist mir nicht erinnerlich. Es passierte ziemlich oft. Vielleicht hätte ich nach längerer Suche eine professionellere Hilfe gefunden. Auf die Suche danach habe ich verzichtet, denn ich war mit meiner Methode ganz und gar unabhängig. Eine mit Kraftstoffgemisch gefüllte Ölkanne befand sich nach dem beschriebenen ersten Praktikum immer in der Werkzeutasche – eine Ölkanne mit Gewindeverschluss an der Tülle, entwendet aus Mutters Nähmaschine.

Der aufmerksame und technisch versierte Leser wird soeben registriert haben, dass hier ein scheinbar krasser Verstoß gegen die einst in Könnern (Auspuff-Explosion) gesammelten Erfahrungen beschrieben wurde, d.h. Betätigung des Anlasserschalters bei ausgeschalteter Zündung. Genauer hinsehen! Diese Betriebsart wurde nur angewendet wenn die Zündkerzen heraus geschraubt waren und folglich kein zündfähiges Gemisch in die Auspuffanlage gepumpt wurde. Zumindest waren es verschwindend geringe Mengen die obendrein bei der tiefen Temperatur kein hochexplosives Gemisch erzeugten.

Als normal kann es heute nur gelten, dass sich der so gebeutelte private Kraftfahrer schleunigst eine neue Batterie beschafft. Sicher gab es einen Weg zur Realisierung dieser Beschaffungsaufgabe. Der war aber so verschlungen und weitläufig, dass nur Profis die Navigation beherrschten. Zumindest war das so im Winter 1954/55. Es gab aber noch einen Ausweg: das Auto vorübergehend stilllegen!

Da mir als Neugründer einer freischaffenden Existenz ganz einfach die Zeit fehlte, erst die Geografie der Batteriebeschaffung zu studieren und dann den endlosen Weg zu durchlaufen, wählte ich diese Lösung. Das Fahrzeug wurde im Januar unter einem Schleppdach aufgebockt, um Federn und Bereifung zu entlasten, und es hatte Ruhe bis zum Eintritt frühlingshafter Temperaturen. Die Batterie überwinterte in der Wohnung. Dort fand ich die Zeit, sie unter Anleitung eines Elektrikers einer Verjüngungskur zu unterziehen. Mit aller Vorsicht wurde die Säure entleert, der Pechverguss erwärmt und ausgekratzt, die Plattensätze heraus genommen, das Gehäuse entschlammt und das Ganze mit äußerster Präzision wieder zusammen gebaut. Dann schleppte ich die schwere Last zur Firma Autolicht am Buckauer Tor, wo Säure aufgefüllt und die Aufladung vorgenommen wurde. Mindestens 5-6 Stunden hat mich das Unternehmen gekostet. Ein teures Unterfangen, denn bei den Übersetzungen aus dem Russischen kam ich bequem auf einen Nettoverdienst von 20 Mark pro Stunde. Das war damals eine Menge Geld. Mit der

Wiederbelebung einer schrottreifen Autobatterie konnte ich mich also nur im Rahmen von „Feierabendtätigkeit“ beschäftigen.

Die regenerierte Batterie brachte uns – den Troll und mich – durch den Sommer und Herbst, und dann hatten sich die Organisationsstrukturen des sozialistischen Autoteilehandels so weit gefestigt, dass sich auch ein Laie darin zurecht finden konnte. Am Anfang des Beschaffungszyklus stand unverrückbar der sogenannte „Bleischein“. Wer eine neue Batterie haben wollte, der musste zuerst beim Altmetallhandel eine alte Batterie abliefern. Dafür erhielt man einerseits etwas Geld, den Gegenwert für das Altblei, und andererseits einen Bleischein. Dieses Dokument mit Stempel und Unterschrift bestätigte die Ablieferung der Altbatterie und berechtigte dazu, sich bei einer anderen sozialistischen Handelseinrichtung für den Bezug einer neuen Batterie **anzumelden!!!**

**Logische Folgerung:** Wer eine neue Batterie haben wollte, musste entweder eine Altbatterie in Reserve haben oder aber sein Fahrzeug für den Zeitraum zwischen dem beschriebenen Erwerb des Bleischeines und der Lieferung einer neuen Batterie stilllegen. Diese erzwungene Stillstandszeit konnte sich auf einige Monate belaufen. Man bekam dann eine Postkarte mit dem voraussichtlichen Liefertermin. An diesem Tage erschien man möglichst früh beim Batteriehandel, reihte sich in eine Warteschlange ein und hatte dennoch keine Garantie, dass dieser Tag mit der Übernahme der neuen Batterie enden würde. Nicht selten standen mehr Leute in der Schlange als Batterien angeliefert worden waren. Diese Art der Kundenbehandlung würde heute terroristische Aktionen auslösen. Die hätten aber damals nur die Folge gehabt, dass es dann überhaupt keine Batterien mehr gab. So fügte man sich in das Unvermeidliche und versuchte, die Zeit in der „sozialistischen Wartegemeinschaft“ durch Erfahrungsaustausch oder Flaxereien zu verkürzen.

Immerhin konnte man zwischen Stilllegung und vorsorglicher Beschaffung einer Reservebatterie entscheiden, und diese Alternativen waren sicher ein Zeichen für die ungeheure Flexibilität der sozialistischen Wirtschaft. Und an diesem Verfahren hat sich bis zur Wende kaum etwas geändert. Altbatterien gab es „unter der Hand“ für einen Preis der etwa dem staatlichen EAP (Einzelhandelsabgabepreis) einer neuen Batterie entsprach. Man musste nur die Schwarzhändler kennen. Man erfuhr sie nicht aus dem Internet, sondern über das sozialistische Rundsprechnet nach dem Prinzip: „Ich kenne einen der einen kennt und der kennt noch einen.“ Quelle des Stromes von frei gehandelten Altbatterien war zweifellos die Sammelstelle im Staatlichen Altmetallhandel, deren Lager wohl an seiner Rückseite gewisse Undichtheiten aufwies. Ich musste meinen Troll nicht stilllegen.

## **Der Vergaser**

Welcher heutige Autobesitzer würde es wagen, mit frostklammen Fingern und ungeeignetem Werkzeug auf offener Straße den Vergaser seines geheiligten Automobils zu zerlegen? Ich glaube, selbst dem gewieftesten Profi würde das nicht einfallen. Für den DDR-Automobilisten der frühen fünfziger Jahre des 20. Jahrhunderts war die Beherrschung dieses Faches eine Lebensnotwendigkeit. Allerdings war das Aneignen der erforderlichen Fachkenntnisse ungleich einfacher als ich es mir im Bezug auf moderne Vergasertypen vorstelle.

Der Solex-Vergaser nahm bei der Firma DKW eine absolute Monopolstellung ein, und dieses Vergasermuster zeichnete sich durch eine sehr übersichtliche Struktur und Wartungsfreundlichkeit aus. In den „Instandsetzungsanweisungen für DKW-Frontantriebswagen“ die ich im Jahre 2002 mit recht erheblichem finanziellem Aufwand beschaffen konnte, entfallen auf den Vergaser ganze zwei von 130 Druckseiten. Und da steht alles drin, was man zur Wartung und Pflege wissen muss.

Der Vergaser war dann auch unter den periodisch auftretenden Störungsquellen die am leichtesten zu findende und am schnellsten zu behebende. Wenn der Motor nicht ansprang oder plötzlich nicht mehr wollte, und die Zündkerzen einen ordentlichen Funken zeigten, wenn sich zudem Kraftstoff im Tank befand und der Benzinhahn geöffnet war, dann konnte es nur noch an einer Verstopfung der Hauptdüse oder an einem infolge Undichtheit „abgesoffenen“ Schwimmer liegen. Das Ausbauen, säubern und wieder Einbauen dieses Herzstücks des Vergasers wurde häufig geübt und dauerte schließlich nur noch wenige Minuten. Das Herausholen und wieder Verpacken des Werkzeuges dauerte länger als die Mangelbeseitigung selbst. Einen Reserveschwimmer ständig mitzuführen, war Ehrensache.

Unangenehme Erinnerungen hinterließen die bei Frosttemperaturen in der Hauptdüse festgefrorenen Wassertropfen. Das teils aus den Behältern der Tankstellen stammende, teils durch Kondensation im Kraftstofftank des Fahrzeuges sich bildende Kondensat funktionierte nach dem „Gesetz der größten Gemeinheit“ meistens so, dass der Wassertropfen genau dann in der Düse anlangte, wenn der Troll auf freiem Feld dem eiskalten Wind schutzlos ausgesetzt war. Mit dicken Handschuhen an den Fingern war an die Hauptdüse nicht heran zu kommen, d.h. ich erinnere mich an mehrere Fälle, wo ich die halb erfrorenen Fingerspitzen erst beleben musste, ehe ich nach der Fehlerbeseitigung den Zündschlüssel drehen konnte.

Viel unangenehmer als die Störungen im Vergaser waren Versager an den Bedienungselementen – den Bowdenzügen zur Drosselklappe und zum Choke. Nach einigen bösen Erfahrungen befanden sich im mitgeführten Ersatzteilmfundus immer zwei Reserve-Bowdenzüge, und das Auswechseln beherrschte ich schließlich so virtuos, wie ich einst als Soldat den Lauf eines Maschinengewehres wechselte.

## Radaufhängungen

Welcher im dritten Jahrtausend unserer Zeitrechnung lebende Autobesitzer, der keinen beruflichen oder speziell als Hobby ausgebildeten Bezug zur Kraftfahrzeugtechnik hat, besitzt wohl eine Vorstellung davon, wie die Räder seines Fahrzeuges an der tragenden Konstruktion seines fahrbaren Untersatzes befestigt sind, bzw. wie die Federung konstruiert ist und wie sie wirkt? Vielleicht einer von hundert. Ist ja auch nicht erforderlich. Kann man an heutigen PKW-Achsen prophylaktisch etwas zur Vorbeugung von Federbrüchen tun? Mir ist nichts derartiges bekannt. Zu Zeiten der DKW-Frontantriebswagen waren fundierte Kenntnisse über Konstruktion, Pflege und Zustandkontrolle der Federungskomponenten von erheblichem Nutzen. Von Federbrüchen verfolgt war ich gezwungen, mir diese Kenntnisse anzueignen. Die Vorderachse der DKW-Typen vom F2 bis zum F7 war zumindest in der Serienproduktion von Personenkraftwagen ein konstruktives Novum. Um in Fachausdrücken zu sprechen: *“Hier begann der weltweite Übergang von der Starrachse zur Einzelradaufhängung.“*

Neben dem Antrieb der schwenkbaren Vorderräder mit Hilfe von Gelenkwellen war es vor allem die Aufhängung der Schwenklager direkt an zwei quer stehenden Blattfedern die völlig neue Konstruktionsprinzipien erforderte. Dieses am F7 zuletzt angewendete Prinzip war recht primitiv aber fertigungstechnisch sehr preiswert zu realisieren. Vom Standpunkt heutiger Anforderungen an die Lenkgeometrie gesehen, war das ein Verstoß

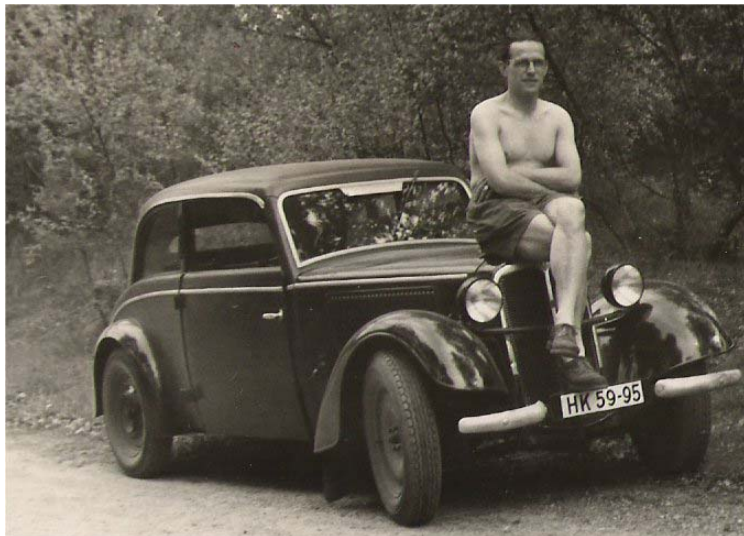
gegen die elementarsten Regeln der Mechanik. Aber wer sprach damals schon davon, dass ein Automobil „untersteuert“ oder „übersteuert“. Solche Begriffe waren den Vätern der DKW-Frontantriebwagen noch völlig unbekannt. Wozu auch? Bei Geschwindigkeiten von 60-70 Stundenkilometer war der Troll selbst auf ruppeligem Kopfsteinpflaster noch gut in der Spur zu halten, obwohl sich der Sturz der Vorderräder beim Überfahren jeder Unebenheit des Fahrbahnbelages geringfügig veränderte..

Die an den Enden der Feder-Hauptlagen angeschmiedeten Federaugen, besser deren **Abstand von einem Federende zum anderen**, bestimmten die Neigung der Vorderräder zur Vertikalen – den Sturz. Selbst nach Abschluss meines Ingenieurstudiums auf dem Fachgebiet Allgemeiner Maschinenbau ist mir die Hochachtung vor den Federschmieden erhalten geblieben, die es fertig brachten, die für allgemeine Austauschbarkeit unerlässliche Genauigkeit dieses Maßes einzuhalten. Was allerdings mit der Geometrie des aus zwei unterschiedlich hoch aufgesprengten Federn und den Schwenklagern bestehenden Quasi-Parallelogramms passierte, steht in keiner Betriebsanleitung und keinem Werkstattbuch von DKW.

In zwei Jahren Fahrpraxis mit dem Troll musste ich 4 Brüche der Hauptlage der oberen Vorderfeder über mich ergehen lassen. Kam man mit diesem Schaden in die Werkstätten, dann lautete seinerzeit die stereotype Antwort auf das Reparatur-Ersuchen (von einem der Meister wörtlich so gesprochen):

*„Bring'nse mich ne neue Hauptlage, ich baue sie die ein.“*

Dann ging die Suche los, ohne Auto natürlich, denn der Troll stand ja funktionsunfähig in der Werkstatt. Da gab es in Magdeburg mehrere Handwerker die sich – kaum zu glauben – auf das Zusammenschweißen gebrochener Blattfedern spezialisiert hatten. Bei denen lagen aber Berge von Schrott und die Auftragsbücher strotzten nur so von eingetragenen



***Wenn die Radzierkappen nicht fehlen würden, könnte man den Troll I. für einen Neuwagen halten.***

Kunden. Dementsprechend lang waren die Wartezeiten. Wollte man nicht warten, dann blieb nur der Weg zu den Händlern, bei denen es sich meist um Schwarzhändler handelte. Bei denen kostete eine aufgearbeitete Hauptlage fast doppelt so viel wie beim Federschmied, und man hatte keine Möglichkeit, etwa später sich zeigende Qualitätsmängel zu reklamieren. Außerdem musste man die Mitglieder dieser Sekte überhaupt erst mal finden. In den Gelben Seiten standen sie nicht, und nicht jeder handelte mit Federn für jeden Fahrzeugtyp. Freund Heinz war eine große Hilfe. Er kannte, wie man so sagt, jemanden, der noch jemand kennt und konnte mir Anlaufpunkte beschreiben.

Der Vorteil dieses Beschaffungsweges über den „freien“ Handel bestand natürlich darin, dass die Stillstandszeit des havarierten Fahrzeuges sehr kurz sein konnte.

Viel wichtiger als das unumgängliche Beschaffen von Ersatz war das Erkennen des Schadens ehe er – unter Umständen weit draußen auf der Landstraße – zur Katastrophe führte. Einen Bruch der Hauptlage vorn oben, zum Beispiel, erfuhr man anfangs eigentlich nur mit dem Gesäß. Die Federung wirkte auf einmal etwas weicher. Außerdem wurde das Geräusch der Vorderachse auf Kopfsteinpflaster etwas lauter und die Lenkung etwas weicher. Erst wenn man diese Anzeichen missachtete und sich die Geometrie der vorderen Radaufhängung zunehmend stärker veränderte, dann fing der liebe Troll an, mit den Vorderrädern zu hüpfen. Das tat er aber auch, wenn ein Stoßdämpfer seinen Geist aufgab, und das taten diese aufgearbeiteten Elemente aus zweiter Hand verdammt oft. Man musste also den Kopf unter die Motorhaube stecken und wissen, wo man hin zu schauen hat. Heute weiß so mancher Autofahrer nicht, welche Handgriffe zum Öffnen der Motorhaube erforderlich sind. Vielleicht zweimal im Jahr füllt der private Kraftwagenbesitzer den Vorratstank der Scheibenwischanlage auf, und auch das lässt so mancher in der Werkstatt machen.

Im Gegensatz dazu hatte ich mir angewöhnt, vor jeder Fahrt über die Stadtgrenze hinaus eine Sichtprüfung unter der Motorhaube vorzunehmen. Teilweise unter Zuhilfenahme eines Spiegels wurden die vorderen Blattfedern auf gebrochene Lagen untersucht und die aus dem Mantel herausragenden Enden der Bowdenzüge von Drosselklappe, Choke und Kupplung kontrolliert. Die Funktionsprüfung der Stoßdämpfer durch kräftiges Wippen des Fahrzeuges gehörte auch dazu, und ich jedenfalls habe mir, an Beispielen lernend, wertvolle Fertigkeiten auf dem Gebiet der Fehlerdiagnose angeeignet.

Troll hat es mir gedankt. In den zwei Jahren unserer „Ehe“ brach immer nur die obere Vorderfeder, deren Einbaulage für Sichtprüfungen besonders günstig war. Die Brüche wurden immer vor Eintritt von Folgeschäden aufgedeckt. Von Schäden an der unteren Vorderfeder und der hinteren Querblattfeder (beide nur in sehr unbequemer Körperlage kontrollierbar) blieb ich glücklicherweise verschont.

Das von einigen selbst ernannten Experten empfohlene Einpacken der Blattfedern in mit Graphitöl gefüllte Ledermanschetten habe ich abgelehnt, obwohl dadurch die Federung etwas weicher werden sollte. Die Möglichkeit einer schnellen Kontrolle auf Federbrüche war mir wichtiger als eine kaum messbare Verbesserung der Federung.

## **Resumé**

In der frühen DDR und an einem 20 Jahre alten, aus dem Schrott wieder zum Leben erweckten PKW lernte ich nicht nur das Fahrzeug im Verkehr zu beherrschen, nein, ich wurde auch kraftfahrzeugtechnischer Prophylaktiker und Reparatuer. Troll hat mir dabei sehr aktiv geholfen. Er lieferte mit Fleiß die Probleme, deren Lösung meinen Kenntnisstand ständig verbesserte.

Das Praktikum auf offener Straße, und die theoretische Untermauerung des Wissens im Fachschulstudium ergänzten sich auf ideale Weise. So bin ich dem treuen, wenn auch hin und wieder recht kapriziösen DKW F7 namens Troll für die mir gewährte Lehrzeit immer dankbar geblieben. Seine Nachfolger aus der Produktion der Volkseigenen Kraftfahrzeugindustrie – P70, Trabant und Wartburg – hatten im Großen und Ganzen die gleichen „Macken“, denn in ihnen vererbten sich die konstruktiven Gene der DKW-Frontantriebswagen.

## 12. Sorgen um den Führerschein

Auf welche seltsame Weise ich im frühen Frühjahr 1954 zu meinem Führerschein kam wurde im Kapitel Führerschein & Co. ausführlich behandelt. Nun sollte man annehmen, dass dieses Thema für einen Kraftfahrer auf Lebenszeit abgehakt ist, solange nicht infolge grober Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung ein Führerscheinentzug verordnet werden musste. Solche Vergehen wurden mir nicht nachgewiesen, und meine Berechtigungskarte war auch im Sommer 1955 noch immer frei von Stempeln. Was ein Stempel bedeutete, sei für die Unwissenden kurz erläutert.

Eine zentrale Verkehrssünderkartei gab es in der DDR nicht. Die Erfassung von Verstößen vollzog sich dezentral bei den Volkspolizei-Kreisämtern. Dazu wurde zu jeder Fahrerlaubnis eine sogenannte Berechtigungskarte ausgegeben. Darauf befanden sich fünf Kästchen mit einem Kreis darin. In die Kreise – wurde man bei einem Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung erwischt – setzte der kontrollierenden Verkehrspolizist je nach Schwere des Verstoßes einen oder mehrere Stempel. Die Anzahl der für einen mehr oder weniger schwerwiegenden Verstoß zu setzenden Stempel war in einem Katalog der Verkehrssünden zusammen mit der Höhe des zu entrichtenden Bußgeldes festgelegt. Hatte man einen Stempel „gefangen“ und blieb drei Monate lang „sauber“, dann konnte man sich gegen eine Gebühr von 5 Mark beim VP-Kreisamt einen neuen sauberen Berechtigungsschein abholen. Sammelte man vor Ablauf dieser Zeitspanne weitere Stempel, dann verlängerte sich die Wartezeit mit jedem zusätzlichen Stempel um weitere 3 Monate. Wer 4 Stempel hatte und einen fünften dazu bekam, war die Fahrerlaubnis los. Das Prozedere der Wiedererlangung der Fahrerlaubnis habe ich glücklicherweise nicht durchlaufen müssen, und es fehlt mir auch die Erinnerung an Erzählungen Bekannter, die sich dieser Mühe unterziehen mussten. Die Wartezeit war erheblich.

Meine Berechtigungskarte war, wie gesagt, sauber, und trotzdem wurde mir die Fahrerlaubnis abgenommen. Das kam so:

Eines schönen Abends läutet bei mir das Telefon, und ich vernehme Heinz' Stimme:

*„Katastrophe! März und Vogt sind aufgefliegen.“*

*„???“*

*„Mensch, der Leutnant Uli März und der Fahrlehrer Vogt.“*

*„Was heißt aufgefliegen?“*

*„Die sitzen in Untersuchungshaft.“*

## **„Wieso?“**

*„Mensch, kannst du blöd fragen. Hast du deine Führerscheinprüfung und die vorläufige Zulassung für deinen DKW vergessen?“*

Es brauchte etwas Zeit, bis es bei mir zu dämmern anfang. Das waren ja im vergangenen Jahr beides ziemlich krumme „Dinger“ gewesen. Trotzdem verstand ich noch nicht, warum der Heinz so aufgeregt war. Meine nächste Frage brachte ihn zum Kochen:

*„Und was habe ich damit zu tun?“*

*„Verdammt noch mal, ich komme gerade von der Vernehmung durch die Kripo. Die holen jetzt alle ran, die bei Vogt eine Fahrerlaubnis gemacht haben. Mich haben sie ausgequetscht wegen des DKW Schwebeklasse vom Bäckermeister Soundso. Du musst damit rechnen, dass auch du eine Vorladung zur Kripo bekommst“*

So also läuft der Hase. Heinz hat mit dem Leiter der Magdeburger Kfz.-Zulassungsstelle Uli März schwerwiegendere Geschäfte getätigt als nur die Vermittlung von Anwärtern auf eine Fahrerlaubnis. Hat die Kripo ihn so unter Druck gesetzt, dass er denen „etwas bieten“ musste?. Bin ich eine Art Bauernopfer?

Nun, ich hatte ausreichend Zeit, um mir Argumente für meine Rundum-Verteidigung zurecht



zu legen. Wie die Führerscheinprüfung in der Zeit vor dem Ausbruch des Sozialismus in Deutschland gehandhabt wurde, war mir von meinen Eltern her in Erinnerung. Da ging es völlig zivil zu, d.h. die Polizei hatte damit gar nichts zu tun. Der Prüfer war ein Zivilist. Wenn ich also zum „Abschluss“ meiner Fahrschule keinen Polizisten gesehen habe, dann hat das bei mir keine Alarmglocken ausgelöst. Die Fahrerlaubnis habe ich ganz offiziell bei der Kfz.-Stelle in Empfang genommen und bin mir keines Unrechts bewusst. So musste es gehen. Die Vorladung zur Kripo kam schon am nächsten Tag. Sie enthielt keinerlei Hinweis auf das Thema der bevorstehenden Einvernehmung. Heinz sei Dank für die noch rechtzeitige Warnung. Die DDR war aber ein Land mit einer „Demokratie neuen Typus“. Da sang man ein Lied mit dem Refraintext: „Die Partei, die Partei die hat immer Recht .....!“ und da alle Polizisten zwangsläufig Parteimitglieder waren, hatte auch die Polizei immer Recht. Irgendwelche Rechtsgrundlagen, auf die man sich bei Übergriffen der Polizei berufen konnte, waren zumindest dem Durchschnittsbürger nicht bekannt. Das Wissen darüber hätte auch wenig genützt, denn die Polizei tat, was der Partei Recht war, nicht was in irgendwelchen verstaubten Gesetzen stand. Auf dem Weg zur Vernehmung war mir dann doch etwas flau im Magen, zumal ich im Umgang mit der Kripo so etwas wie ein „gebranntes Kind“ darstellte. Zu dem Thema sei mir noch ein Rückblick erlaubt.

Nur wenige Wochen nach meiner Entlassung aus sowjetischer Kriegsgefangenschaft und noch vor der Ausrufung der Deutschen Demokratischen Republik bekam ich unerwartet einen folgenschweren Kontakt mit dieser Instanz des staatlichen Machtapparates. Auf ein vermeintliches und hier im Detail nicht zu diskutierendes Recht pochend hatte ich auf dem Bahnhof zu Eisleben ohne gültigen Fahrtausweis den Zug nach Halle bestiegen. Das geschah trotz des Protestes seitens des „Knipsers“ im Fahrkartenkontrollhäuschen (so etwas gab es damals noch) und Verwarnung durch den von diesem herbei gerufenen Bahnhofsvorsteher. Der Wert des Streitobjektes belief sich auf weniger als 2 Mark.

Während der Haltezeit auf dem übernächsten Bahnhof wurde plötzlich die Abteiltür aufgerissen. Draußen standen ein Offizier und zwei mit Karabinern bewaffnete einfache Bahnpolizisten. Der Offizier brüllte:

*„Wo ist der Mann ohne Fahrkarte?“* und nach meiner höflichen Meldung *„sie sind vorläufig festgenommen.“*

Von den drei Bewachern wurde ich wie ein Schwerverbrecher zur Wache der Bahnpolizei geführt, dort vernommen, nach Unterzeichnung des Vernehmungsprotokolls wiederum von zwei bewaffneten Wächtern zur Fahrkartenausgabe begleitet und nach Erwerb einer Fahrkarte zum Preis von 1,20 Mark nicht etwa frei gelassen, sondern bis zur Ankunft des nächsten Zuges bewacht. Erst nachdem sich dieser Zug Richtung Halle in Bewegung setzte, sahen die zwei Bewaffneten ihre Mission als erledigt an.

Wenige Tage später kam in Halle die Vorladung zur Kripo.

*„Gegen sie wurde ein Ermittlungsverfahren wegen Fahrgeldhinterziehung und Widerstand gegen Amtspersonen eingeleitet.“* Damit eröffnete der Ermittler das Verfahren. Nach etwa einer Stunde war das Vernehmungsprotokoll von mir unterzeichnet, und ich durfte mich entfernen, nicht ohne einen freundlichen Hinweis auf eine zu erwartende Bestrafung mitnehmen zu müssen.

Mein Glück war die Gründung der DDR. Ende Oktober 1949 erhielt ich eine kurze Mitteilung der Staatsanwaltschaft mit folgendem Wortlaut:

***„Anlässlich der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik wurde das gegen sie laufende Verfahren durch Gnadenerlass des ersten Präsidenten der Republik, Wilhelm Pieck, eingestellt.“***

Wer wegen einer Lappalie so etwas erlebt hat, erwartet von einer neuerlichen Vorladung nichts Gutes, noch dazu wenn er im aktuellen Fall ein nicht verdrängbares schlechtes Gewissen hat. Was die Umgangsformen des polizeilichen Ermittlers in Sachen Führerschein

anbetrifft, hatte ich unerwartetes Glück. Im Vergleich zu den Bahnpolizisten von 1949 war er ein vollendeter Gentleman. Es entwickelte sich dem Sinn nach folgendes Gespräch:

**„Nehmen sie bitte Platz.“**

„Danke.“

„Wissen sie, warum wir sie vorgeladen haben?“

„Nein,“ log ich ohne rot zu werden.

**„Wenn sie ihre Fahrerlaubnis dabei haben, dann möchte ich die sehen.“**

„Die habe ich immer dabei, bitte sehr.“

Er studiert das Dokument und fährt fort:

**„Können sie sich an ihre Fahrprüfung zur Erlangung der Fahrerlaubnis erinnern?“**

„Ja, sehr lebhaft. So eine richtige Prüfung war das gar nicht.“

Und nun ging ich mit meiner der Wahrheit nicht sehr vollkommen entsprechenden Darstellung in die Offensive:

„Ich hatte schon als Soldat der Naziwehrmacht einen Führerschein und bin auch in sowjetischer Kriegsgefangenschaft als LKW-Fahrer eingesetzt worden. Das hatte ich dem Fahrlehrer schon bei der Anmeldung mitgeteilt. Dadurch brauchte ich eigentlich keine Fahrschule. Das ist dem Fahrlehrer schon in der ersten Fahrstunde nicht verborgen geblieben. Und der hatte wohl eine Vollmacht zur Abnahme von Fahrprüfungen.“

Nun konnte ich wieder auf die Linie der Wahrheit einschwenken:

„Nach ein paar Runden durch die Stadt hat der so was gemurmelt wie ‚Prüfung bestanden‘ und mir eine Karte in die Hand gedrückt, auf der mit Stempel und Unterschrift der Volkspolizei die erfolgreiche Ablegung der Fahrprüfung bestätigt wurde.“

„Darüber haben sie sich nicht gewundert?“

„Eigentlich gar nicht. Ich fühlte mich geehrt und war hoch erfreut und stolz darüber, dass mein Fahrverhalten so positiv bewertet wurde, und dass ich nicht noch ewig Fahrstunden ableisten musste.“

Der Ermittler machte nicht den Eindruck, dass er über diese Darstellung erstaunt war. Er muss sie wohl vor mir schon von anderen Betroffenen ähnlich gehört haben. Von meiner Seite gesehen entspannte sich die Situation, und ich hatte allen Grund, mit der folgenden Beschlussfassung des Vernehmenden zufrieden zu sein:

„Der Fahrlehrer Vogt hatte keinerlei Vollmacht, im Namen der Verkehrspolizei Fahrprüfungen abzunehmen. Demzufolge ist ihre Fahrerlaubnis ungültig, und ich muss sie einbehalten. Es bleibt ihnen keine andere Wahl, als sich noch einmal zur theoretischen und praktischen Prüfung zu stellen, und das kann nur als eingeschriebener Schüler einer zugelassenen Fahrschule erfolgen. Kennen sie noch andere Bürger, die von der Fahrschule Vogt auf die gleiche Weise wie sie eine Fahrerlaubnis erhalten haben?“

„Nein,“ log ich, ohne rot zu werden.

## „Das war's, sie können gehen.“

Wie gern ich doch diesen Raum und dieses Haus verließ! Und doch verließ ich die Stätte im Zustand innerer Zufriedenheit. Ich hatte wesentlich Schlimmeres befürchtet als den zeitweiligen Verlust der Fahrerlaubnis. Trotzdem war es nicht angenehm, wieder zum Fußgänger und Straßenbahnfahrer geworden zu sein. Wer sich einmal daran gewöhnt hat, die zur Pflege der Kundschaft und zum allgemeinen Überleben erforderlichen Stadtwege mit dem PKW zu bestreiten, der hat an der Zurückweisung in den Urzustand ganz schön zu knabbern. Bezüglich der Stadtwege muss erläuternd hervor gehoben werden, dass es im Jahre 1955 in den Großstädten der DDR noch keine Parkplatzprobleme gab. Hätte man alle in der Stadt gemeldeten PKW längs der Bordsteinkanten der Innenstadt aufgestellt, auch dann wären noch reichlich Lücken für zusätzlich Parker geblieben. Es gab nur wenige Parkverbote, und an

Parkuhren als Regler des ruhenden Verkehrs und städtische Einnahmequelle hatte noch niemand auch nur einen Gedanken verschwendet.

Der Neuerwerb der Fahrerlaubnis verlief reibungslos. Gegen die Übergabe einer moderaten Summe bar auf die Hand und ohne Quittung erklärte sich der Inhaber einer Fahrschule bereit, mich ohne Teilnahme an Theorieunterricht und Fahrstunden zur Prüfung mitzunehmen, mit der Drohung allerdings, dass wenn ich durchfiele der komplette Fahrschulzyklus mit allen seinen Kosten zu durchlaufen sei.

Durchgefallen bin ich nicht. Die Theorie klappt fehlerlos, und für die praktische Prüfung hatte ich mir den Troll durch Heinz zum Polizeistandort in der Danzstraße fahren lassen. Die Prüfung durfte also im eigenen *Fahrzeug* absolviert werden, in dem Fahrzeug, mit dem ich inzwischen rund 15000 Kilometer gefahren war. Nach einer Runde um's Viertel meinte der Prüfer:

## „Das reicht mir. Davon, dass sie das Fahrzeug beherrschen, haben sie mich überzeugt.“

Und eine Stunde später verließ ich die Räumlichkeiten der Verkehrspolizei mit einer neuen, nun legal erworbenen Fahrerlaubnis in der Tasche. Das war noch mal gut gegangen!

Im Laufe der Zeit nach meiner Vernehmung durch die Kripo gelang es mir, etwas Licht in das Dunkel der Machenschaften zu bringen, in die ich da hineingezogen worden bin. Zunächst etwas über die Interessenlage der Beteiligten.

**Der Fahrlehrer** oder besser der Inhaber der Fahrschule Vogt (Name verfremdet) verfügte über ein einziges zur Erteilung von Fahrstunden geeignetes Fahrzeug, eine Hanomag-Limousine die das Montageband der Firma zwischen 1936 und dem Kriegsbeginn verlassen hatte und somit fast 20 Jahre alt war. Fahrschüler gehen besonders während der Anfangsphase ihres Lernprozesses nicht sehr zartfühlend mit dem Schulfahrzeug um. Motor, Kupplung und Getriebe sind dabei extremen Beanspruchungen ausgesetzt, und Schäden daran sind oft auch bei schnellstem Eingreifen des Fahrlehrers nicht zu verhindern. Da Ersatzteile für einen Hanomag ungleich schwerer zu beschaffen waren als für einen DKW, dauerte es in der Regel lange bis der Schulungsbetrieb nach einem Antriebsschaden wieder aufgenommen werden konnte. Wenn aber nur ein Fahrzeug den Fahrlehrer und seine Familie ernähren muss, dann ist jeder Tag des Aufenthaltes dieses Ernährers in der Werkstatt ein fühlbarer Verlust. Daraus

resultiert der logische Schluss, dass der Fahrschulinhaber möglichst viele zahlende Schüler mit einem Minimum an Fahrstunden zu Besitzern einer Fahrerlaubnis machen musste.

Das Optimum dieser Funktion wurde zweifelsfrei dann erreicht, wenn dem Kassieren der Gebühr für den Erwerb des Dokuments überhaupt keine Fahrstunden voraus gegangen waren. Diese Erkenntnis hatte Herr Vogt verinnerlicht und nicht nur das, er hatte sie zur Realität entwickelt. Voraussetzung dafür war ein „inniges“ Verhältnis zu einem leitenden Mitarbeiter der Zulassungsstelle der Deutschen Volkspolizei der berechtigt war, Dokumente mit Stempel und Unterschrift auszustellen.

**Der richtige Partner** fand sich in der Person des Leutnants März (Name verfälscht). Von dem erhielt Herr Vogt gegen einen in seiner Höhe nicht bekannten Geldbetrag blanko unterschriebene und gestempelte Prüfungskarten, die er dann nach Bedarf selbst ausfüllen konnte. Die Mitarbeiter der Zulassungsstelle kannten die Unterschrift ihres Chefs und waren frei von jeglichem Verdacht im Bezug auf die von Schülern der Fahrschule Vogt eingereichten und zum Empfang der Fahrerlaubnis berechtigenden Prüfungskarten.

Zu den Kunden mit einem Minimum an praktischer Fahrschule (weniger als eine Stunde) gehörte außer mir ein guter Bekannter namens Günter, der sich auf meine Empfehlung hin bei Herrn Vogt angemeldet und die Prozedur mit mir zusammen absolviert hatte. Wie bereits im Kapitel 10 berichtet, wurde aber ein weiterer Interessent von mir vermittelt, und der zog die bequemste Lösung vor. Er kaufte die Fahrerlaubnis für alle Klassen, ohne zuvor ein Auto von innen besehen zu haben

Diese beiden Bekannten rief ich selbstverständlich sofort an, nachdem ich die telefonische Warnung von meinem Freund Heinz erhalten hatte. Sie wurden von mir auch detailliert über den Verlauf und das Ergebnis meiner kriminalpolizeilichen Vernehmung unterrichtet. Nun warteten die beiden von Tag zu Tag auf die Vorladung und - die kam nicht!

Teufel auch! Aus dieser Tatsache ließ sich folgerichtig schließen, dass ich von Heinz „geopfert“ worden war. Sicherlich hatten ihn der oder die Vernehmer mächtig in die Enge getrieben, und er hatte zur Rettung der eigenen Haut einige der von ihm vermittelten Kunden der Fahrschule Vogt hochgehen lassen.

Die beiden von mir vermittelten Kunden behielten ihre Fahrerlaubnis und besitzen heute einen auf Basis dieses auf betrügerische Weise erworbenen Dokuments einen einwandfreien Führerschein der Bundesrepublik Deutschland.

Dem Heinz habe ich das Ding nicht übel genommen. Ich hatte ihm so viel zu verdanken, dass diese kleine „Abzahlung“ nicht der Mühe wert war. Hatte er doch die Sache mit der vorläufigen Zulassung, die doch auch auf das Sündenkonto des Leutnants März entfiel, nicht ausgeplaudert. In dem Zusammenhang hätte es wahrscheinlich größeren Ärger gegeben, im Extremfall die Konfiszierung unseres geliebten Troll. Dass solch eine Bedrohung nicht auftrat, war schließlich Heinz' Verdienst.

Das beschriebene Geschäft mit den Prüfungskarten war mit allergrößter Wahrscheinlichkeit nur ein kleiner Nebenverdienst des Staatsdieners im Offiziersrang, denn je Karte dürfte der finanzielle Nutzen für kaum größer als 20-30 Mark gewesen sein. Das mit Sicherheit lukrativere Geschäft war die Ausstellung von einwandfreien Papieren für nicht ganz einwandfreie Autos. Von Heinz hörte ich die Sache mit dem Bäckermeister und dem unter Bombentrümmern versteckt gewesenen DKW Schwebeklasse. Der an ihn gerichtete Gruß des Bäckermeisters genügte dann, um für mich auf dem Wege eines persönlichen Entgegenkommens ohne Übertretung der Grenzen der Gesetzmäßigkeit eine vorläufige Zulassung für den Troll heraus zu geben. Und das trotz eines angebotenen Hunderters – kostenlos. Daraus kann man schließen, dass sich der Bäckermeister nicht hat lumpen lassen.

Es dauerte schließlich Monate, bis zu mir durchsickerte, dass Leutnant Uli über Stolperstufen eben dieses Geschäftszweiges zu Fall gekommen ist, und das kam so.

Ein damals noch als privater Geschäftsmann erfolgreicher Magdeburger Fleischermeister fiel im Jahre 1955 dadurch auf, dass er sich ein schickes Auto zugelegt hatte – einen Mercedes

aus der westdeutschen Nachkriegsproduktion. Das war eine nicht nur übertriebene, sondern auch kreuzgefährliche Art der Selbstdarstellung. Neid ist ein unausrottbarer menschlicher Charakterzug. Ziele des Neides sind am häufigsten die „Besserverdienenden“ oder diejenigen Mitbürger, denen es – in welcher Beziehung auch immer – besser geht als ihren Mitmenschen. Nun war ein Fleischer in der frühen Nachkriegszeit besonders privilegiert, denn für den Normalbürger gab es Fleisch und Fleischwaren in begrenzter Menge nur auf Lebensmittelmarken, während Außenstehende sich den Fleischer immer „vollgefressen“ vor überquellenden, duftenden Fleischtöpfen vorstellten. Der daraus resultierende Neid bewegte sich aber in einem Spannungsfeld der Legalität. Wer wollte schon behaupten, er könne „dem Ochsen der da drischt das Maul verbinden.“ Mir ist kein Fall bekannt, dass der Neid gegenüber der legalen Lebensführung eines Fleischers einen Volksaufstand ausgelöst hätte. Gefährlicher wurde es aber, wenn das Ziel zurück gehaltener Neid-Aggressionen auch nur den geringsten Anschein illegaler Verhaltensweisen um sich verbreitete.

Einen neuen Mercedes vor dem Haus stehen haben und damit auch noch in der Gegend rumzufahren, das war zuviel für einige Individuen der Neidergesellschaft. Westautos wurden damals noch nicht importiert, weder Vorkriegs- noch Nachkriegsmodelle. Wer auf der Funktionärsleiter hoch genug angesiedelt war, der fuhr den EMW-Walfisch aus Eisenach oder ganz und gar eine Tschaika aus den Moskauer Automobilwerken. Dazwischen war noch der

Tatraplan von Skoda angesiedelt. Hätte der Fleischermeister eins von diesen Autos der gehobenen Klasse vor seinem Anwesen präsentiert, das hätten die Nachbarn höchstens mit dem Kommentar akzeptiert, das sich *„der mit seinen Fleischgeschenken an die roten Funktionäre ganz schön angescheißert hat.“*

Aber ein nagelneuer Mercedes? Der passte nicht in die Landschaft des aufkeimenden deutschen Sozialismus. Selbst als die Staatsmänner Polens, Rumäniens, Bulgariens und Ungarns sich alle schon auf Staatskarossen von Mercedes umgestellt hatten, bewies die Staatsführung der DDR ihren Widerwillen gegen Produkte des westdeutschen Imperialismus dadurch, dass sie sich ihre Repräsentationsfahrzeuge anfangs von Volvo, später von Peugeot liefern ließen.

Es blieb also nicht aus, dass sich die Kripo mit dem Unverständnis neiderfüllter Beobachter für den fleischermeisterlichen Luxus beschäftigen musste. Das geschah durch eine unauffällige Überprüfung der Fahrzeugpapiere im Rahmen einer geschickt aufgebauten allgemeinen Fahrzeugkontrolle. Die Papiere erwiesen sich naturgemäß als absolut echt, aber das ließ den Ermittlungseifer der Kripoleute nicht erlahmen. Die Daten des Mercedes wurden im Fahndungsbereich gespeichert, und alsbald gab es eine große Überraschung.

Im Jahre 1955 waren die Sektorengrenzen in Berlin noch offen, und Bürger von beiden Seiten der konkurrierenden Weltsysteme konnten sich frei durch alle Teile der Stadt bewegen. Unter diesen Bedingungen war es eine unumgängliche Notwendigkeit, dass die Ordnungskräfte der DDR mit denen Westberlins auf dem Gebiet der Verbrechensbekämpfung zusammen arbeiteten. Dazu gehörte auch die Übermittlung der Daten gestohlener Autos. In der DDR zugelassene Autos wurden von im Westen beheimateten Banden nicht gestohlen weil uninteressant. Die Tätigkeit dieser kriminellen Elemente konzentrierte sich auf Neufahrzeuge aus der Produktion westlicher Automobilfirmen, und damals schon lohnte es sich, anstelle eines DKW einen BMW oder Mercedes zu klauen.

Irgend einem Kriminaler müssen die Ermittlungsakten „Fleischermeister-Mercedes“ und „Diebstahl eines neuen Mercedes in Westberlin“ gleichzeitig auf den Tisch gekommen sein, und da zeigte sich eine Identität. Motor- und Fahrgestellnummer eines Mercedes tauchten in beiden Akten gleichermaßen auf. Es war zumindest eine üble Schusseligkeit der Westberliner Autodiebe, dass sie diese Nummern vor dem Weiterverkauf des geklauten Autos nicht manipuliert haben.

Wenn nun ein in Westberlin gestohlenen Auto mit einwandfreien DDR-Papieren in der DDR angetroffen wird, dann kann nur beim Ausstellen der Papiere eine krumme Sache passiert sein. Der Verdacht konzentrierte sich auf die Person des Leiters der Zulassungsstelle, Leutnant der Volkspolizei Uli März. Im Zuweisen von Haftstrafen waren die DDR-Gerichte gar nicht zimperlich. Das Urteil lautete auf 8 Jahre Freiheitsentzug im „Zuchthaus“. Diese Definition gab es damals noch. Der Fahrlehrer Vogt kam nicht besser weg. Auch er erhielt wegen aktiver Bestechung und Verkehrsgefährdung ebenfalls eine langfristige Freiheitsstrafe. „Der Krug geht so lange zu Wasser bis dass der Henkel bricht.“

### 13. Riskante und sonstige Touren

Während der zwei Jahre von der Wiederbelebung bis zum Verkauf des Troll wurden mit ihm nur knapp 20000 Kilometer zurück gelegt. Das ist nach heutigen Begriffen sehr wenig, aber es waren damals auch andere Zeiten. Mein Arbeitsplatz befand sich in der Wohnung. Die Arbeit kam überwiegend mit der Post ins Haus. Die Wohnung lag zu Magdeburg in der Olvenstedter Straße, und da waren alle Verkaufseinrichtungen für die alltägliche Lebenserhaltung bequem zu Fuß zu erreichen. Und da gab es auch noch ein Fahrrad, mit dem man etwas weitere Strecken schnell und preiswert bewältigen konnte.



*Troll I. vor einem Wahrzeichen meiner Heimat: Schachanlage des Mansfelder Kupferbergbaues*

Was da blieb, das waren überwiegend Fahrten zu den wichtigsten Arbeitgebern die leider in Berlin beheimatet waren, und mit denen man persönliche Kontaktpflege betreiben musste, um als Nichtberliner nicht aus dem Geschäft zu fliegen. Dazu kamen Lustfahrten „ins Grüne“, wobei das „Grün“ in den Waldgebieten rings um Magdeburg und im Harz gesucht und gefunden wurde. Besuche bei Eltern und Verwandten waren auch dabei, und mit dieser Palette von Fahrtzielen wurden eben höchsten 10000 Kilometer im Jahr erreicht. Fernfahrten zum Kaffeetrinken am Sonntag waren noch nicht „in“, und das Urlaubsziel lag weder in Süditalien noch in Griechenland, es lag im Harz, näher eingegrenzt in einer abgelegenen Försterei bei Friedrichsbrunn, über die ich schon berichtete und auf die noch zurück zu kommen ist. Die jährliche Fahrleistung wurde überdies noch dadurch eingeschränkt, dass Kraftstoff in der DDR zu dieser Zeit noch „bewirtschaftet“ war, d.h. man erhielt nur eine bestimmte Menge auf Benzinmarken die von einer staatlichen Instanz zugeteilt wurden. Sogar das Motorenöl für das Zweitaktgemisch gab es auf Marken. Wie viel Liter Kraftstoff das

Monatslimit ausmachen weiß ich nicht mehr genau. Nach der Fahrtstrecke zu urteilen können es nicht viel mehr als 50 Liter gewesen sein.

Autofahren war also noch ein Erlebnis mit dem Glanz des Besonderen, und es gab eine Menge Fahrten, die wegen ihrer Verknüpfung mit nicht alltäglichen Ereignissen in meinem Erinnerungsspeicher felsensfest aufgezeichnet sind. Einige dieser Erinnerungen sind wegen der Verknüpfung mit technischen Problemen bereits im vorherigen Kapitel dargestellt worden. Nicht jede Fahrt war aber mit Pannen gespickt. Manche hundert Kilometer hat uns der Troll auch ohne Defekte durchs Land geschaukelt.

Ein erstes „gewaltiges“ Ereignis war im Herbst 1954 eine Fahrt „in den Westen“ – nach Hannover, wo Verwandtschaft meiner Familie und auch der meiner Frau wohnte. Noch waren die Grenzen offen, und man durfte sie von Ost nach West auch mit dem in der DDR registrierten Auto passieren. Nicht jeder ließ der Ausreise die Passage in entgegengesetzter Richtung von West nach Ost folgen, was den Machern des Sozialismus Stalinscher Prägung gar keine Freude bereitete. Wenn sie lieber Leser fragen sollten, warum ich die Grenze bei allen Westreisen bis zur Mauer im Jahre 1961 immer zweimal passiert habe, dann gibt es nur eine Antwort: „Mit ging es zu gut!“

Als freischaffender technischer Übersetzer und Wörterbuchautor hatte ich mir im Wirtschaftssystem eine Nische erobert, in der ich trotz des von der Partei der Werktätigen auf mich geschleuderten Bannstrahls als „Parteifeind“ ganz passabel leben konnte. Steuerlich privilegiert mit einer auf 20 % nach oben begrenzten Honorarsteuer, von politischen Institutionen unbelästigt und von der Kundschaft wegen technisch sauberer Übersetzungen und präziser Termineinhaltung immer wieder mit Aufträgen versehen, kannte ich keine Konkurrenzorgen, und das Nettoeinkommen entsprach dem eines volkseigenen Generaldirektors (das war allerdings auch kein reicher Mann, nicht zu vergleichen mit einem Aufsichtsratsvorsitzenden eines gleich großen kapitalistischen Konzerns unserer Zeit).

Dazu kamen Folgen einer politischen Ausbildung die ich in sowjetischer Gefangenschaft „genossen“ hatte. Trotz meines inneren Protests gegen die von der Sowjetführung übergestülpten Erscheinungsformen des im Aufbau befindlichen Sozialismus war eine unterschwellige Angst vor den Formen des Konkurrenzkampfes unter den Bedingungen der kapitalistischen Gesellschaftsordnung an mir haften geblieben. Noch betrachtete ich die Auswüchse der Verhältnisse in der DDR als das kleinere Übel. Das Recht auf Arbeit und die dadurch garantierte wirtschaftliche Sicherheit erschienen mir lebenswichtiger als die Aussicht auf höhere Einkünfte im Westen, die immerhin mit dem Risiko eines totalen Einbruches (z.B. durch Krankheit) behaftet waren.

Außerdem befürchtete ich, dass mir die berufliche Qualifikation für den Aufbau einer sicheren Existenz im Westen fehlte. Außer meinem Facharbeiterbrief mit der Berufsbezeichnung „Industriekaufmann“ konnte ich keine berufliche Qualifikation nachweisen. Das laufende Fernstudium an der Fachschule für Maschinenbau in Magdeburg wollte ich auch nicht abbrechen.

Die augenscheinlich sichere Existenz auf relativ hohem materiellen Niveau gegen den Kampf ums wirtschaftliche Überleben im Westen Deutschlands einzutauschen, das erschien mir mit einem zu großen Risiko behaftet. Als sich dann später unter dem Druck der allmächtigen Partei der Werktätigen eine totale Verschiebung des Wichtungen einstellte, kam die Berliner Mauer der geplanten Realisierung eines Abganges nach Westdeutschland zuvor.

Das besondere Erleben der ersten motorisierten Reise in den Westen - nach Hannover - lag dann auch gar nicht auf politischem, sondern auf verkehrstechnischem Gebiet. Da „drüben“ hatte der Kraftfahrzeugverkehr bereits eine Dichte und Geschwindigkeit angenommen, von der wir DDR-Bürger uns keine Vorstellung machen konnten. Das Fernsehen als Übermittler

entsprechender Bilder stand uns noch nicht zur Verfügung. Es gab da so lustige Erzählungen von Mitbürgern, die dieses Erlebnis schon hinter sich hatten, z.B. diese:

„Da war ich doch letztens mit meinem DKW im Westen, und ich sage euch, Leute, mit **dem** Auto ist das nicht mehr zu machen. An so vielen Stellen stehen Verkehrsschilder mit den Zahlen 80 oder 100 drauf. Ich habe stundenlang steifes Bein gemacht, das Kühlwasser hat gekocht, aber die 80 und 100 habe ich nicht geschafft, habe ständig in Angst gelebt, dass die mich abstrafen und meine paar Westmark dabei drauf gehen weil ich die vorgeschriebene Geschwindigkeit nicht erreiche.“

Auf der Autobahn war das alles halb so wild, abgesehen von der Tatsache, dass wir ständig von LKW's überholt wurden. Die gaben sich mit unserer Reisegeschwindigkeit von 70 Kilometer in der Stunde nicht zufrieden. Das kannten wir aber von den Fahrten nach Berlin, und das Ausreagieren der Wirbelschleppen von den vorbei ziehenden Brummis war bereits im Reflexbereich des Gehirns eingespeichert.. Aber dann in die Großstadt Hannover hinein, und das beim ersten Versuch am Freitag Nachmittag gegen 15 Uhr.

Erstmalig in dichtem Stadtverkehr einer fremden Großstadt, sitzend in einem Fahrzeug, dessen Angebot an Sicht nach außen im Vergleich zu heutigen Personenkraftwagen eher an die Sehschlitze von militärischen Panzerfahrzeugen erinnerte. Ein Außenspiegel weder links noch rechts, der Innenspiegel viel zu hoch angebracht, und das Heckfenster nicht mehr als ein größerer Schlitz. Dementsprechend eng der Sichtkegel nach hinten. Überholende Fahrzeuge wurden eher akustisch als optisch wahrgenommen. Der Schalter für die als Leuchtpfeile aus der B-Strebe heraus klappenden Fahrtrichtungsanzeiger befand sich weit entfernt vom Lenkrad auf dem Armaturenbrett, und jede erforderliche Betätigung dieses Schalters bedeutete eine glatte Überforderung des Konzentrationsvermögens. Zudem war die bisherige Fahrpraxis auf einer Strecke von höchstens 2000 Kilometer erworben worden.

Der kalte Schweiß stand mir auf der Stirn als ich vor der Wohnung meines Onkel Albert einparken und den Motor abstellen konnten.

Die Folgenden Tage brachten hoch effektive Großstadt-Fahrstunden mit dem Onkel als Fahrlehrer und Navigator auf dem rechten Vordersitz. Der Lernerfolg war erheblich, aber es gab dann nach einigen Tagen doch noch eine überkritische Verkehrssituation. Am späten Nachmittag mussten wir aus welchen Gründen auch immer den Aegidientorplatz kreuzen. Der Verkehr war dort schon damals durch einen Kreisverkehr geregelt, einen Kreisverkehr mit drei parallelen Fahrspuren im Kreis, und in diesen Kreis mündeten damals – ich hoffe, meine Erinnerung trägt nicht – sechs Straßen. Auf einem Vollkreis von 360 Grad gab es also sechs Einmündungen, an denen Fahrzeuge in den Kreis hinein und gleichzeitig aus ihm heraus strömten. Es blieb dabei nicht aus, dass man als ungeübter und zaghafter Fahrer in einem wenig spurtfreudigen Untersatz auf die innere Spur gedrängt wurde. Wenn in einer solchen Lage der Navigator versagt und sich nicht klar äußert, an welcher Einmündung der Kreis zu verlassen ist, dann wird es kriminell. Spurwechsel war wegen der beschriebenen Sichtverhältnisse mit einem russischen Roulette gleichzusetzen. Bis mit dem lieben – nicht mehr ganz jungen – Onkel die Strategie des Kreisverlassens und insbesondere des Spurwechsels nach außen präzisiert war, er die Seitenscheibe runterkurbelte, seinen Kopf nach außen schob und den auf der zunächst äußeren Spur mit Übergeschwindigkeit rollenden Verkehrsteilnehmern mit Handzeichen unsere Absicht klar machen konnte, hatte ich bereits vier Runden um diesen interessanten Platz gedreht. Wir sind auf der inneren Spur weder verhungert, noch ist uns dort der Kraftstoff ausgegangen, aber es war dennoch ein unvergessliches Erlebnis.

Mancher Leser wird vielleicht fragen, warum ich die Großstadterfahrungen nicht bei meinen häufigen Geschäftsbesuchen in Berlin gesammelt habe. Darauf die präzise Antwort: aus finanziellen und zeitlichen Gründen und wegen der Rationierten Kraftstoffzuteilungen. Die



Fahrt von Magdeburg ging für den Normalbürger auch seinerzeit schon „von hinten durch die kalte Küche“, wie wir sagten, d.h. nicht in nordöstlicher Richtung über den Avus-Zubringer und die Westsektoren, sondern über den Berliner Ring bis Schönfelder Kreuz nach Osten und von dort nach Norden, Nordwesten und Westen sozusagen im Rückwärtstrend zum Ostberliner Zentrum. Das war von Magdeburg eine Entfernung fast 200 Kilometer, während der S-Bahnhof in Potsdam nur 130 Kilometer entfernt lag und die S-Bahn sich wesentlich schneller durch die Großstadt bewegte als ein kurzatmiger DKW F7. Über diese Schiene ging es also schneller und billiger, und die Kraftstoffreserven wurden weniger beansprucht..

Auf dieser Route verlief dann auch die Fahrt, über die ich wegen ihrer extremen Stressmomente nachstehend berichten will. Der Fall entwickelte sich beginnend mit Problemen der Kraftstoffbeschaffung. Ich tankte regelmäßig an der heute nicht mehr bestehenden Tankstelle am Magdeburger Damaschkeplatz. Der Inhaber dieser Tankstelle war mir sehr sympathisch. Dies nicht nur wegen seiner Position als Herrscher über Tausende Liter Benzin und Diesel, sondern auch in menschlicher Beziehung. Aus seinem Verhalten glaubte ich ableiten zu können, dass auch er gewisse Sympathien für mich hegte. So war ich nicht sehr überrascht, als er mir zum ersten mal für eine Tankfüllung von 20 Liter nur Marken über 10 Liter abnahm und das Öl im Gemisch ganz ohne Marken abgab. Das passierte mehrmals, und wir haben uns immer nett unterhalten. So erfuhr dieser freundliche Mann, dass ich in ziemlich regelmäßigen Zeitabständen nach Berlin fuhr. Darauf hin erfuhr ich im Gegenzug, dass seine Sympathie auch nicht nur menschlich, sondern teilweise durch erhofften Nutzen bedingt war.

Beim Tankstopp fragte er eines Tages:

„*Fahren sie in den nächsten Tagen wieder mit dem Auto nach Berlin?*“ Ich bejahte das.

„Meine Frau und möchte zusammen mit ihrer Freundin mal in Westberlin einen Einkaufsbummel machen, und da träfe es sich gut, wenn die beiden mit ihnen fahren könnten.“

Was konnte mir besseres passieren. Dem Tankstellenboss einen Gefallen tun – mit dem größten Vergnügen, denn das würde sich irgendwie wieder auszahlen. Meine Fahrt war ohne Familie geplant, nur mein Freund Heinz hatte sich noch als Beifahrer angemeldet.

Treffpunkt mit den zusätzlichen Passagieren war die Tankstelle. Als die beiden Damen dort vor mir standen, schwante mir Schlimmes. Mein Eindruck „das sind zwei kaufwütige Typen“ war rational nicht erklärbar aber emotional erdrückend. Der äußere Habitus ließ erkennen, dass nicht nur die Frau des Tankstellbosses auf einer soliden finanziellen Basis lebte. Auch die Freundin ließ äußerlich daran keinen Zweifel.

Heinz muss zu ähnliche Schlüssen gekommen sein. Er gab mir zu verstehen, dass wir die Mitfahrerinnen unbedingt dahingehend warnen müssen, dass wir sie mit zu umfangreichen Einkaufsbeuteln aus Westberliner Geschäften nicht mit nach Hause nehmen würden. Die Damen versprachen hoch und heilig, ihre Einkaufsgelüste zu bremsen. So trennten wir uns auf dem Vorplatz des S-Bahnhofes in Babelsberg nach Vereinbarung des Treffens zur Rückfahrt an gleicher Stelle bei einbrechender Dunkelheit.

Zur vereinbarten Zeit war zuerst ich am Platz, dann kam Heinz und dann .... gingen uns die Augen über! Unsere Mitfahrerinnen näherten sich uns unter den mitgeführten Lasten in großen Reisetaschen ächzend und an Körperfülle, schon aus der Ferne sichtbar, um ein Erhebliches reicher als am Morgen des gleichen Tages. Aus der Nähe betrachtet erwies sich diese Differenz an Körperfülle als Oberbekleidung die in mehreren Schichten übereinander angezogen war. Die Damen mussten in Westberlin ein kleines Vermögen ausgegeben haben. Meine erste Ansprache nach der förmlichen Begrüßung lautete:

*„Sehen sie zu, wie sie nach Hause kommen, in meinem Auto werden sie nicht nach Magdeburg fahren. Ich habe ihnen gesagt, dass unterwegs Kontrollen zu erwarten sind, und wenn wir geschnappt werden, bin ich genau so dran wie sie!“*

Das war nicht geflunkert. Die Kontrolleure der Volkspolizei fragten nicht danach, wer im Westen was eingekauft hatte. Die Ware wurde konfisziert und alle Insassen eines derart gefledderten Fahrzeuges auch noch mit einer saftigen Strafe belegt.

Erschwerend kam noch hinzu, dass ich Unterlagen in meiner Aktentasche mitführte, die den Stempel „Vertrauliche Dienstsache“ trugen. Das waren sowjetische Staatliche Standards (GOST) die mir in Berlin im Amt für Standardisierung zur Übersetzung übergeben worden waren. Mit derartigen Dokumenten durfte man die Westsektoren nicht passieren. Aus

Erfahrung wusste ich bereits, dass bei den Kontrollen auf der Chaussee zwischen Potsdam und der Autobahn-Auffahrt Michendorf immer nur nach im Westen gekauften Waren gesucht wurde. Niemals hatten die Filzer oder meist Filzerinnen in meine Aktentasche hinein geschaut. Wenn wir aber mit diesem von den Damen herangeschleppten Warenlager aufflogen, dann würde es Leibesvisitationen geben, und man würde von jedem Behältnis das Innerste nach außen kehren.

Die Entdeckung der „vertraulichen“ Unterlagen in russischer Sprache würde einen bürokratischen Sturm auslösen, der auch noch bei meinem neuen Arbeitgeber – dem Amt für Standardisierung – die Fensterscheiben würde klirren lassen. Die einzige mir völlig klare Folge eines derartigen Sturmes würde sein, dass ich von diesem Amt nie wieder einen Auftrag erhalten würde.

Wenn nun jemand denkt, dass die beiden einkaufswütigen Personen weiblichen Geschlechts irgendwelche Regungen von Schuldbewusstsein gezeigt hätten, der irrt. Im Gegenteil, sie wurden aggressiv, nannten uns beide – Heinz und mich – Betrüger und Mistkerle, und das taten sie mit erstaunlicher Lautstärke, so dass ein zufällig vorbei kommender Vopo sich hätte bemüßigt fühlen können, nach dem Grund der Auseinandersetzung zu fragen.

Es war Heinz, der den Versuch wagte, mich zu beruhigen:

*„Es ist doch schon ziemlich spät. Der größte Strom der Westberlin-Besucher ist doch schon durch, und die Kontrollorgane haben bestimmt ihr Soll schon erfüllt.“*

Er spielte auf die nicht nur gerüchtweise umgehenden Informationen an, denen zufolge die Kontrolleure beileibe nicht alle bei den Filzungen konfiszierten Waren bei ihrer Dienststelle ablieferten. Vor allem Bohnenkaffee, Schokolade, Damenstrümpfe und Schuhe, vielleicht auch ein Whisky oder ein guter Cognac gehörten zu den Artikeln, die angeblich unter den Filzerkollektiven verteilt und von diesen konsumiert wurden.

*„Dein Wort in Gottes Ohr,“* ließ ich resignierend verlauten und so begannen wir, die Taschen und die aufgeplusterten Weibsbilder in dem nicht sehr geräumigen Troll zu verstauen. Der

kleine Kofferraum reichte für die riesigen Reisetaschen nicht aus, denn auch Heinz hatte „etwas“ eingekauft – und ich auch. So saßen dann die Damen im Fond eingequetscht zwischen den Ergebnissen ihrer Einkaufswut, und meine einzige Genugtuung bestand nun darin, dass die Damen da hinten fürchterlich schwitzen würden.

So bewegte sich die Fuhre, anders konnte man das überladene Gefährt nicht nennen, auf der Straße gen Süden, die aus Potsdam heraus eine nicht unerhebliche Steigung aufweist. Der Troll quälte sich im 2. Gang den Berg hinauf, wo an der „Passhöhe“ gewöhnlich die rote Lampe aufleuchtete und der Fahrer unmissverständlich zum Halten am rechten Straßenrand aufgefordert wurde. Die minimale Geschwindigkeit war mir angenehm, wurde doch dadurch der befürchtete Augenblick noch etwas hinaus geschoben. Wir erreichten die Höhe und ...kein Stopzeichen. Heinz hatte recht behalten, die hatten ihren Kontrollposten schon abgebaut. Wenn wir nun begannen, in euphorischen Freudenausbrüchen zu schwelgen, dann

erklärt sich das so, dass es nach meiner und Heinz' viel längerer Erfahrung auf dem folgenden Weg zum Berliner Ring und bis nach Magdeburg auf der Autobahn noch nie eine PKW-Filzung gegeben hatte. Wir gratulierten den Damen zu ihrem Glück, die krampfartigen Verspannungen meiner Schultermuskulatur lösten sich, und nach dem Auffahren auf die Autobahn fingen wir spontan an zu singen. Die Stimmung war auf dem Höhepunkt als wir die Raststätte Michendorf passiert hatten, wo eventuell und ganz ausnahmsweise vielleicht noch eine Kontrolle hätte stattfinden können. Vor uns lag die offene Autobahn, und da wurde nicht kontrolliert.

**Dachten wir! Weit gefehlt!**

Die Raststätte Michendorf lag noch keine zwei Kilometer hinter uns, da weckte uns ein rotes Blinklicht aus der völlig unbegründeten Euphorie. Noch wollten wir nicht an eine Kontrolle glauben. Heinz versuchte, uns zu beruhigen:

„Da kann nur ein Unfall passiert sein. Die lassen doch Fahrzeuge auf der linken Spur vorbei.“ Vom Erkennen des Blinklichtes bis zur Ankunft am Ende der Fahrzeugschlange verging weniger als eine Minute, und während dieses Kurzen Zeitraumes wurde uns schon klar, in welche Falle wir hinein geschliddert waren. Neben dem Träger der Lampe standen zwei Polizisten mit geschultertem Karabiner, und ein vierter, offenbar ein Offizier, schien jeweils an die Fahrzeuge heran zu treten und Entscheidungen über Weiterfahren oder nicht zu treffen. Bremsen, Zündung aus, linkes Seitenfenster runterkurbeln, zum Stehen kommen und warten. Die Dreiergruppe mit dem Lampenhalter rückte uns gemächlich entgegen. Unser Vordermann in der Schlange war ein PKW mit westberliner Nummer. Der Offizier näherte sich diesem Wagen und – winkte ihn heraus auf die linke Spur zum Weiterfahren. Nun war einiges klar. Die Kontrolle richtete sich nur gegen DDR-Bürger, und es war sehr unwahrscheinlich, dass bestimmte Personen gesucht wurden. Mit Sicherheit ging es nur um Bannware, d.h. in Westberlin *gekaufte* Waren. Na, dann Prost!

Der vierte Mann, es war tatsächlich ein Offizier, wandte sich unserem Troll zu und fauchte mit Angst einflößender Stimme:

**„In der rechten Spur bleiben und nachrücken!“**

Sprach's und wandte sich dem Fahrzeug hinter uns zu. Wie in einem modernen Stau quälten wir uns nun im „Stopp and Go“ Meter für Meter vorwärts, während die Anhaltemannschaft hinter uns im Dunklen verschwand. Da wir uns nun unbeobachtet fühlten erwachte Heinz zu neuen Aktivitäten:

**„Ich gehe mal nach vorn und sehe nach, was da eigentlich vor sich geht.“**

Quälende Minuten vergingen bis Heinz wieder auftauchte und seinen Bericht erstattete:

„Vor uns stehen fast 40 Fahrzeuge, alle aus der DDR. Vorn sind mindestens 10 Mann dabei die Fahrzeuge zu filzen. Die lassen alles, aber auch alles ausräumen und sogar die hinteren Sitze rausnehmen. Alles muss auf die Straße gepackt werden, und da machen sich Frauen in Uniform drüber her.“

Heinz stieg wieder ein, er machte einen total geschockten Eindruck. Zu den im Fond sitzenden Damen gewandt gab er von sich:

„Wenn wir denen mit unserer ganzen Ladung in die Hände fallen, dann blüht uns was. Am besten schmeißen sie den ganzen Babel in den Wald neben der Autobahn, oder sie verpissen sich zu Fuß zum nächsten Dorf. Ich habe keine Lust, ihretwegen Strafe zu bezahlen oder eingelocht zu werden.“

Es war ihm anzumerken, dass er nicht spaßte. Heinz war selbständiger Kleinspediteur. Er ernährte seine Familie, sagen wir, mehr schlecht als recht. Seine Frau brachte als Lehrerin auch etwas nach Hause, so dass der Belag zum Trockenbrot nicht fehlte. Wenn er aber bei einem „Warenschmuggel“ und „Devisenvergehen“ gefasst wurde, dann war eine Untersuchungshaft nicht ausgeschlossen. Mit der Dauer solcher Einsperrungen gingen die Wächter des Sozialismus damals sehr großzügig um. Da konnten Wochen vergehen, ehe überhaupt mit einer Untersuchung begonnen wurde. So mancher DDR-Bürger hat ein Jahr und mehr im Knast gesessen, um dann ohne eine Entschuldigung oder gar Schmerzensgeld bei Nacht auf die Straße gesetzt zu werden. Diejenigen, denen das passierte, waren dann auch noch dankbar, dass sie einem Strafprozess entgangen waren. Privatunternehmer wie Heinz waren für die Strafverfolgungsinstanzen dieses „sozialistisch“ geprägten Staates stets potenzielle Wirtschaftsverbrecher, und was ein Wirtschaftsverbrechen war, das wurde auf unterer Ebene der Staatsanwaltschaften definiert. Letztere erhielten ihre Direktiven

zweifelsohne aus den Reihen der Partei der Werktätigen und nicht aus dem Bürgerlichen Gesetzbuch.

Heinz hatte berechtigte Angst, und ich glaube, er hätte die Damen mit Gewalt aus dem Wagen gezerrt und mit Fußtritten in den Wald befördert, wenn – ja wenn – sich die Situation nicht auf andere Weise hätte klären lassen.

Angst hatte ich auch. Mir haftete der Makel eines „Parteifeindes“ an, und dennoch war es mir gelungen, mich freischaffend in eine privilegierte Berufssparte zu mogeln, in der es mir inzwischen gar nicht schlecht ging. Auch mir hätten einige maßgebende Leute dieses Staatswesens gern „die Beine spitz gehackt.“ Wenn zu dem Parteiausschmiss noch eine Untersuchungs-Haft hinzu gekommen wäre, vielleicht sogar eine hohe Geldstrafe, dann war es unter Umständen um meine Selbständigkeit geschehen. Die für den Einsatz als Dolmetscher erforderliche Vertrauenswürdigkeit konnte mir auch abgesprochen werden, und ich hätte dann beruflich völlig von vorn anfangen müssen. Zudem wurden Nachrichten von Ohr zu Ohr geflüstert, denen zufolge bei Aufdeckung von Schiebereien (und diesen Tatbestand hätte man uns angelastet) auch das Transportfahrzeug konfisziert worden war. Oh weh! Den Troll verlieren, den wir unter so vielen Entbehungen „aufgezogen“ hatten? Nein, bloß nicht das!

Alle diese Betrachtungen wurden in den Gehirnwindungen im Zeitraffer abgespult, während die zweite Ebene des „multifunktionalen Bio-Computers“ krampfhaft nach einem Ausweg aus der misslichen Lage suchte.

Ein Blick in den Außenspiegel brachte die Erkenntnis, dass sich die Anhaltetruppe infolge des zahlenmäßigen Missverhältnisses zwischen hinten auffahrenden und vorn „abgefertigten“ Fahrzeugen sehr weit von uns entfernt hatte. Besser gesagt, sie war nicht mehr im Blickfeld weil die Autobahn an unserem Standort eine leichte Biegung machte. Auf der linken Spur an uns vorbei rollten in ziemlich dichter Folge westdeutsche und westberliner LKW und PKW. Selbst bei weit aus dem linken Seitenfenster heraus gestrecktem Kopf und nach vorn gerichtetem Blick konnte ich die Filzertruppe an der Spitze der stehenden Kolonne nicht ausmachen.

Troll stand mit laufendem Motor, der erste Gang war eingelegt weil wir gerade mal wieder um eine Fahrzeuglänge vorrücken konnten. Im Blickfeld des Innenspiegels zeigte sich auf der rollenden Spur ein, wie mir vorkam, riesiger LKW, und der rollte offensichtlich mit geringer

Geschwindigkeit. Der Vordermann in unserer Spur hatte schon vorgezogen, und zwischen seinem Heck und unserer Front gab es eine Lücke von vielleicht 6-8 Meter.

Was dann passierte, war Ergebnis eines blitzartigen Entschlusses, dessen möglicherweise negative Folgen überhaupt nicht erwogen worden waren. Noch war der Anhänger des an uns vorbei rollenden Lastzuges nicht an unserem Troll vorbei, da machte ich „langes Bein“ am Gaspedal, ließ die Kupplung kommen und scherte aus auf die linke Spur, um mit heulendem Motor so dicht wie möglich an das Heck des Anhängers heran zu kommen. So weit ging die Sache schon ganz gut, und dann trat die Solidarität der Landstraße in Aktion.

Im Rückspiegel konnte ich mich davon überzeugen, dass dieses Ausscheren auf die linke Spur leicht hätte zum Crash führen können. Der Abstand zwischen unserem neuen Vordermann und einem nachfolgenden Lastzug war bestimmt nicht größer als zwei Längen unseres Troll gewesen, und deshalb hatte ich ihn nicht gar nicht gesehen. Aber wir waren drin in der rollenden Kolonne der Westfahrzeuge, und der Fahrer des Lastzuges hinter uns hatte die Lage erfasst. Er muss erkannt haben, dass das was wir machten eine Verzweiflungstat war, und dass er uns nach Kräften schützen musste. Das tat er, indem er bis auf weniger als einen Meter an unser Heck heranfuhr. So rollten wir wie ein Mäuschen zwischen Hammer und Amboss, wobei der Hammer hinter uns eher die Sensibilität eines Katzenpfötchen bewies.

So eingekeilt zwischen den beiden Boliden hatte ein Aufpasser vorn in der Filzzone wenig Chancen, an unserem vorbei rollenden Troll von der Seite her die Nummernschilder vorn oder hinten zu entziffern und festzustellen, das wir nicht aus dem Westen kamen. Wir sahen das Gewimmel der Filzer und sahen als letzten Uniformierten einen Wachmann mit geschultertem Karabiner, der auf dem Mittelstreifen stehend, wohl die Aufgabe hatte, solche Blockadebrecher wie wir es waren, auszumachen, zu melden und dadurch die Verfolgungsjagd auszulösen. Ob er träumte, nicht in der Lage war uns als Ostfahrzeug zu definieren oder ob er das gar nicht wollte, sei dahin gestellt. Wir rollten vorbei, und auf den nächsten Autobahnkilometern blieben uns die beiden Brummis noch treu bis der Vordermann eine dem Troll nicht mehr angemessene Fahrgeschwindigkeit erreichte. Wir blieben zurück, der Hintermann überholte, blinkte ein paar mal und hupte kurz. Er freute sich wohl mit uns, dass wir gemeinsam den Vopos ein Schnippchen geschlagen hatten.

Wir aber, die ganze Besatzung des Troll, blieb vorerst stumm. In ängstlicher Spannung verfolgte ich im Rückspiegel die Bewegungen des nachfolgenden Verkehrs. Wenn die uns erkannt hätten, dann wäre zur Verfolgung ein Motorradfahrer losgeschickt worden, und der hätte sich in Schlangenlinien den Weg durch den gestauten Fluss der Verkehrsteilnehmer gesucht. Das wäre aufgefallen, aber es gab keine auffälligen Bewegungen.

Es hat noch lange gedauert, ehe sich die Spannung löste, aber auf den noch zu fahrenden 100 Kilometer bis Magdeburg wurde an diesem späten Abend nicht mehr viel gesprochen. Die lukrative Verbindung zum Boss der Tankstelle am Damaschkeplatz habe ich abgebrochen, um nicht noch einmal in eine so prekäre Lage hinein zu schliddern.



***Bei den Försterleuten auf Uhlenstein. Links der F7 Cabrio der noch 8000 Mark brachte.  
Rechts Troll I. Besitzer in gewohnten Wartungs- und Pflegehaltung***

Ähnlich unerwartet stressig ging eine Unternehmung aus, das sich – soweit ich mich erinnere im Sommer 1956 ereignete. Von unserem Urlaubsdomizil in einem abgelegenen Forsthaus im Harz bei Friedrichsbrunn hatte ich schon berichtet. Mit den mit uns gleichaltrigen Förstersleuten hatten wir uns angefreundet und freuten uns auf jeden Besuch in dieser herrlichen Waldlandschaft und bei den jungen Leuten, mit denen wir so manche „Raupe abgezogen“ haben. So nannte man das wenn die Stimmung infolge schon fast als exzessiv zu bezeichnenden Konsums geistiger Getränke hohe Wellen schlug und dementsprechend so mancher Unsinn getrieben wurde. Zu solchen Parties waren Hubert und Brigitte wunderbare Partner. Mehrmals gehörte zu der lebensfrohen Truppe auch ein Hauptmann der Grenztruppen der DDR – Herbert - der in den Freundeskreis voll integriert worden war.

Die Försterin Brigitte war Tochter eines erfahrenen Domänenpächters, der mit den Methoden der Wirtschaftsführung und Menschenbehandlung in der DDR ganz und gar nicht einverstanden war. Als die von ihm geleitete Domäne in ein sozialistisches Staatsgut umgewandelt wurde, hatte es der Herr Papa ganz einfach satt und qualmte ab nach Bremen, wo er sich als Experte auf landwirtschaftlichem Gebiet und Angehöriger einer ganz bestimmten Gesellschaftsschicht sehr schnell etablieren konnte. Das war die Grundlage dafür, dass Hubert und Brigitte uns völlig unerwartet mit der Information konfrontierten, sie würden in kürze auf den Spuren des Vaters und Schwiegervaters wandelnd auch den Weg gen Westen suchen. Damit waren wir Mitwisser und nach DDR-Recht - Kriminelle. Im Vergleich zu der Trauer um den bevorstehenden Verlust wunderbarer Freunde war dieses Abrutschen in die „kriminelle Szene“ für uns ein Fliegendreck. Wir waren sehr traurig. Aber, Freunde helfen Freunden. Mit dieser Entscheidung avancierten wir dann schon in die nächst höhere Ebene der Kriminalität, denn wir wurden zu Fluchthelfern.

Für eine offizielle Ausreise eines DDR-Bürger nach Westdeutschland gab es seiner Zeit keine dem Normalbürger bekannten Verfahrenswege. Jeder wusste, dass er sein Hab und Gut bis auf Kleinigkeiten zurück lassen musste, um beim Passieren der Grenze zwischen „Berlin Hauptstadt der DDR“ und „Westberlin“ bei den gelegentlich stattfindenden Filzungen nicht wegen unangemessenen Gepäcks als Republikflüchtling qualifiziert und eingesperrt zu

werden. Unsere Förstersleute wollten sich diesem Grundsatz nicht unterwerfen und entwickelten extreme kriminelle Energie, um ein Maximum an Werten aus ihrer Hauswirtschaft nach „drüben“ zu transferieren.

Als guter Freund und Helfer erwies sich bei diesem Unterfangen der in Berlin stationierte Hauptmann der Grenztruppen – Herbert.

Dieser wusste ganz genau, zu welcher Zeit und auf welcher S-Bahn-Strecke zwischen Berlin Ost und West Kontrollen stattfanden oder stattfinden würden. In idealer Arbeitsteilung nutzten Brigitte und Hubert dieses Wissenspotenzial, indem Hubert ganz stramm seinen Dienst als Holzwurm tat (schießen durfte er nicht, wohl wegen der Klassenzugehörigkeit und der Republikflucht seiner Schwiegereltern) und alles vermied, was die Aufmerksamkeit übergeordneter Instanzen und vom Neid getriebener Mitbürger auf die Försterei lenken konnte. Der mit seiner Familie im Forsthaus wohnende Waldarbeiter war „echt“ wie man damals sagte, d.h. auf dessen Stillschweigen über ungewöhnliche Vorkommnisse in der Försterei konnte man bauen. Förstersgattin Brigitte dagegen pendelte jeweils mit mittelgroßem Gepäck zwischen Forsthaus und Ostberlin und brachte Federbetten, Silberbestecks, Meissner Porzellan (aus dem Bestand des Domänenpächters), Bekleidung, Wäsche usw., usw. in eine dortige Wohnung, von der aus dann die Transporte auf den „frei von Kontrollen“ gemeldeten Strecken nach einer ebensolchen Basis in Westberlin realisiert wurde. Auch diese Aktionen waren nicht frei von Risiken, denn in allen Fernzügen aus der DDR nach Berlin fanden stichprobenartig Gepäckkontrollen statt, und die Kontrolleure waren darauf dressiert aus bestimmten Zusammensetzungen des Kofferinhaltes auf Fluchtabsichten die schließen.

So konnten ganz erhebliche Werte in die westliche Sicherheit gebracht werden, und auch Hubert war über seine berufliche Tätigkeit hinaus nicht faul. Es gelang ihm, ohne Aufsehen zu erregen, das meiste Mobiliar zu verschern und bei Dunkelheit abzutransportieren. Dabei kam schon ein nettes Sümmchen in Mark der DDR zusammen, denn es handelte sich teilweise um alte Wertstücke, nach denen sich heute jeder Antiquitätenhändler die Finger lecken würde.

Unsere Freunde wohnten kurzzeitig auf wackligen Stühlen und Kisten. Diesen Zustand ihrer Wohnung, in der wir so wunderbar gefeiert hatten, bekamen wir erst am Tag der endgültigen Abreise zu sehen, nachdem Hubert auch seinen DKW F7 - einen Zwillingbruder unseres Troll – zu Geld gemacht hatte. Nun musste die letzte Phase des Abganges blitzschnell vor sich gehen, und als Blitztransporter war unser Troll ausersehen. Es kam der Anruf des Försters mit dem Codewort, dass die Gartenparty morgen stattfindet, und wir starteten unverzüglich von Magdeburg nach dem Forsthaus. Vor Morgengrauen kamen wir an und bekamen das Grauen, als wir die ursprünglich so sympathische Wohnung ausgeräumt sahen. Die Försterin war mit ihrem letzten Transport in Ostberlin geblieben, so dass wir nur Hubert als Fahrgast abzuholen hatten.

Ab dem Moment seines Einstiegs in den Troll war nun für Hubert der Tatbestand der Republikflucht und für uns der Tatbestand der aktiven Fluchthilfe erfüllt. Wir konnten nur noch auf unseren guten Stern hoffen der die bisherigen Vorbereitungen so problemlos hatte ablaufen lassen. Hubert fuhr in seiner grünen Uniform und hatte sich auf Schleichwegen einen Dienstreiseauftrag zu irgend einer Behörde in Ostberlin beschafft. Sollten wir in eine allgemeine Kontrolle kommen, wie sie an der Grenze zwischen DDR und Ostberlin regelmäßig vorgenommen wurde, dann war wenig zu befürchten. Ein uniformierter Förster mit einem Dienstreiseauftrag – einem Dokument mit Stempel des Oberförsters – würde bei Einreise nach Ostberlin keinerlei Verdacht erregen und die Filzer schon gar nicht zu einer Leibesvisitation motivieren. Nur diese – die totale Körperfilzung - würde zur Katastrophe führen, denn der Förster hatte 8000 Mark der DDR im Stiefelschaft versteckt.

Sollte aber am frühen Morgen dieses denkwürdigen Tages ein Vorgesetzter die Försterei inspizieren wollen oder ein Mitarbeiter der Stasi auf Grund einer Denunziation das Gleiche beabsichtigen und die leere Wohnung vorfinden, dann würden die Alarmglocken läuten. Dann gäbe es unverzüglich eine Fahndungsmeldung an alle Kontrollstellen rings um Berlin, und dann säßen wir in der Tinte.

Solche Gedanken beschäftigten unsere Gehirnwindungen während uns der Troll blechern vor sich hin tuckern über Straßen und Autobahn immer näher an Berlin heran brachte. Es war Mittagszeit als wir uns der Kontrollstelle am Autobahnzubringer zwischen dem Schönefelder Kreuz und dem Dreieck Treptow näherten. Dort hatte sich die übliche Warteschlange gebildet, denn für Verkehrsspitzen waren Zusatzkontrolleure nicht eingeplant. Obwohl alle Insassen schon ihre Personalausweise zum Vorzeigen parat hatten und die Fensterscheiben herunter gekurbelt waren, verlief das Kontrollritual exakt nach Dienstvorschrift, und das dauerte. Dennoch hatten wir Glück. Wahrscheinlich war der Wachoffizier gerade zum Empfang des Mittagessen abwesend. Nur so konnten wir uns erklären, dass die Kontrolle zwar nicht schnell aber recht oberflächlich ausgeführt wurde. Statt zweier Kontrolleure links und rechts am Fahrzeug war nur einer auf der Fahrerseite tätig. Der schaute sich die am ausgestreckten Arm herausgehaltenen Ausweise mit gelangweiltem Gesichtsausdruck an und sagte nur:

*„Fahren sie weiter.“*

Da fiel uns – meiner Frau, dem Hubert und mir – je ein Stein vom Herzen. Für uns beide war das eigentlich die letzte Risiko-Station. Es war Zeit zum Aufatmen und Entspannen. Dachten wir!

Da fiel vom Hubert auch die Hochspannung ab, und er brach das über Stunden sorgsam gepflegte Schweigen, und er überschüttete uns mit den Emotionen, die er bis dahin unter Hochdruck bei sich behalten hat.

„Menschenskinder, haben wir ein Glück. Ich sah mich schon mit Handschellen abgeführt und versuchte mir auszumalen, was denn nun Brigitte tun würde, wenn ich nicht ankomme. Wenn sie mich gefasst hätten, dann wäret ihr ja auch dran gewesen, und keiner hätte Brigitte und Herbert benachrichtigen können. Tiefschwarz habe ich während der ganzen Fahrt gesehen und habe mir Vorwürfe gemacht, dass ich euch in die Sch... mit reingezogen habe.

*Soviel Realitätssinn war ihm erhalten geblieben, dass er nicht vergaß, welch riskanten Freundschaftsdienst wir ihm leisteten.*

***So ging das eine ganze Weile weiter, aber  
aus dem Tiefschwarz wurde langsam  
Rosarot, und dann kam für uns der  
Hammer, als Hubert auspackte was ihm  
noch auf der Seele lag:***

„Bisher habe ich nur die erste Kontrolle wie ein schwarzes Loch vor mir gesehen, in das wir reinfallen konnten. Völlig verdrängt habe ich die Tatsache, dass mir noch eine verdammt heikle Aktion bevorsteht. Wenn die 8000 Märker, die ich hier mit mir rumschleppe, nicht im Umtauschverhältnis Ost für West von 7 zu 1 abgewertet werden sollen, dann muss ich die in Wertsachen umsetzen, die drüben lukrativer in Geld zurück verwandelt werden können. Da bieten sich nur Photoapparate und Zubehör an. Den Einkauf hätte ich längst in Quedlinburg erledigt haben können, wenn nicht der Käufer meines Autos so lange für die Bargeldbeschaffung gebraucht hätte. Der kam erst gestern Abend mit dem Geld, und die Abfahrt verschieben? Das Risiko war mir doch zu groß.“



*Nach dem Passieren der gefürchteten Kontrolle an der Stadtgrenze von Ostberlin befand ich mich in Hochstimmung und wusste wohl nicht so ganz richtig, was ich mir mit meiner Reaktion auf diese Mitteilung einbrockte:*

*„Mensch, Hubert,“ hörte ich mich sagen, „du hast doch überhaupt keine Ahnung vom Fotografieren. Wie willst du für acht Mille Fotoausrüstung zusammen kaufen, ohne dass dem Verkäufer deine Unsicherheit auffällt und der unter Umständen falsche (in Wirklichkeit richtige) Schlüsse zieht. Du kannst jedenfalls nicht in einen Laden gehen und dort verkünden, dass du für 8000 Mark Fotoausrüstung kaufen willst. Wir müssen genau planen und sozusagen mit einer Einkaufsliste aufwarten können. Wir gehen jetzt in ein Fotogeschäft, suchen uns die Ware aus, stellen das Verzeichnis auf und vertrösten den Verkäufer auf morgen. Dann ziehen wir in das nächste Geschäft – davon gab es einige im Zentrum von Berlin Ost – und ziehen dort die Schau ab, bei der du in deiner Försteruniform den erfahrenen Tierbeobachter spielst und ich die Rolle des Fachberaters für Fotoausrüstung übernehme.“*

*Fotoapparate und Objektive aller Art aus Dresden und Jena galten als „Spitzenerzeugnisse der DDR mit Weltniveau“ und fanden über die Gleise der staatlichen Warenausfuhr keinen schlechten Absatz in den Ländern der Welt, die über „harte“ Valuta verfügten. Für clevere Wessis war es natürlich viel lukrativer, z.B. 1000 Westmark in 7000 Ostmark umzutauschen, mit dem Geld im Büstenhalter oder zwischen den Gesäßbacken die Sektorengrenze nach Ostberlin zu queren und das Ostgeld in Foto-Optik-Waren umzusetzen. Wenn der Abtransport der Ware nach dem Westen klappte, dann war das ein Geschäft mit mindestens 500 % Gewinn. Wer diesen Handel gewerbsmäßig betrieb, konnte unter diesen Bedingungen auch mal den Verlust einer Warenpartie verschmerzen.*

*Die zuständigen Behörden der DDR waren intelligent genug, um die Verlockungen dieses nicht nur mit Foto-Optik, sondern auch mit wertvollem Schmuck, Uhren und Rasierklingen (überwiegend aus Westdeutschland importiert) nicht zu unterschätzen. Durch Kontrollen an den Grenzübergängen und – wie wir bald erfahren sollten – durch organisatorische Maßnahmen im Handel, versuchte man diesen durch das Währungsgefälle unerhört gewinnträchtigen Schmuggel zu unterbinden. In der Praxis gelang es nur selten, solche Schwarzhändler auf frischer Tat zu greifen, aber die allgemein bekannte Tatsache der Fahndung nach diesen „Gesetzesbrechern“ dürfte abschreckend gewirkt haben.*

*Dem Leser dürfte damit klar geworden sein, dass wir beabsichtigten, uns erneut auf Gebieten jenseits der Grenze der DDR-Legalität zu bewegen. Die Größe des Risikos war uns allerdings im Stadium der Vorbereitung noch nicht so recht bewusst.*

*In einem HO-Geschäft der Branche Foto-Optik in der Warschauer Straße hatten wir uns in aller Ruhe das Angebot der volkseigenen Fotoindustrie angesehen, Preise notiert und ein Sortiment zusammengestellt, dessen Gesamtpreis in der Gegend von 7000 Mark lag. Als Grundgerät war die ausgezeichnete Spiegelreflexkamera Exakta Varex geplant. Dazu kamen*

*zwei Weitwinkelobjektive sowie drei Teleobjektive, von denen das größte und teuerste einem Kanonenrohr glich. Alle Objektive mit der hochwertigsten Zeiss-Optik. Dazu kam dann noch Zubehör wie Fototasche, ein schweres Stativ, die verschiedensten Filter in allen Größen für die verschiedenen Objektive und ein Blitzgerät in Profi-Ausführung. Bis ins letzte Detail kann ich mich nicht erinnern, denn es war eine mächtig lange Liste, die wir da aufgeschrieben hatten.*

*Nach dieser Vorbereitung wechselten wir den Ort der Handlung nach der Stalin-Allee, wo sich das größte und bestsortierte Fotogeschäft Berlins befand. Der Verkäuferin machten wir klar, dass der Förster sich von reiner Tierbeobachtung auf Tierfotografie spezialisieren will, und dass bei diesem Vorhaben ein „klein, klein“ doch nicht am Platze ist. Ich stellte mich als Fachmann vor, der dem Förster die ersten Schritte auf dem rein photographischen Gebiet beibringen sollte. Die Dame war dann auch von der Vollständigkeit der Ausrüstung hellauf*

*begeistert und legte Stück für Stück auf mit Samt gepolsterte Tablett, um dann den Preis des vorgelegten Stückes in die Registrierkasse einzugeben.*

*Das dauerte so etwa eine halbe Stunde, und dann gab die Kasse unter leicht rasselndem Geräusch den Bon mit der Endsumme heraus. Diese lag in der gewünschten und erwarteten Höhe. Wir glaubten schon unsere innere Hochspannung abbauen zu können, aber da entwickelte sich folgender Dialog:*

*„Darf ich ihren Personalausweis einsehen?“*

*„Aber bitte doch.“*

*„Stimmt die im Ausweis eingetragene Anschrift noch?“*

*„Ja, sicher. Warum fragen sie?“*

*„Weil wir die gekaufte Ware an ihre Heimatanschrift schicken müssen. Einkäufe über 1000 Mark Gesamtwert werden dem Käufer hier nicht übergeben“*

*Da hatten wir den Salat. Das hatten wir nicht gewusst. Mir blitzte da noch ein vielleicht rettender Gedanke durch den Kopf. Ehe sich Hubert von dem Schreck erholt hatte, platzte ich heraus:*

*„Aber das geht doch nicht. Wir sind unterwegs nach Mecklenburg in den Urlaub. Wir können doch nicht wegen der Fotoausrüstung noch einmal die 180 Kilometer nach Hause und zurück fahren, um die Fotoausrüstung zu holen, die vielleicht in einer Woche zu Hause ankommt.“*

*Da setzte die Verkäuferin ein sehr nachdenkliches Gesicht auf. Man sah ihr an, dass sie einen Ausweg suchte, um sich das große Geschäft nicht entgehen zu lassen das ihr sicher ein paar Mark Umsatzprämie eingebracht hätte. Sie fand eine Lösung:*

*„Dann geben sie mir doch die Anschrift von dem Hotel oder dem FDGB-Heim an, in dem sie wohnen werden.“*

*Wieder musste ich meine Gehirnwindungen auf Höchstgeschwindigkeit polen und fand eine letzte Möglichkeit zum Konter:*

*„Aber liebe Kollegin, wir sind mit Zeltausrüstung unterwegs und wollen einige Waldgebiete durchstreifen. Wir werden keinen festen Standort haben. Bitte, verderben sie uns nicht den geplanten Streifzug.“*

*Jetzt wurde die Sache kribbelig. Die Verkäuferin wusste sich keinen Rat weiter, als ihr Problem auf den Verkaufsstellenleiter abzuwälzen. Während der dazu erforderlichen, vielleicht zweiminütigen Dialogpause legte ich mir die Formulierungen für ein Rückzugsgefecht zurecht. Die würden etwa darauf hinaus laufen, dass wir unter diesen Bedingungen versuchen müssen, die Ausrüstung in Neubrandenburg zu kaufen, wo es ja auch ein gut sortiertes Foto-Optik-Geschäft der HO gibt. Das zumindest wusste ich aus Erfahrung. Uns begannen die Knie zu zittern, denn da lief jetzt ein Prozess ab, dessen Ausgang von uns nicht mehr zu beeinflussen, und nicht vorauszusehen war.*

*Der Verkaufsstellenleiter kam, begrüßte uns sehr freundlich und erklärte uns noch einmal die bestehende Vorschrift für Warenverkäufe über 1000 Mark Gesamtwert. Dann ließ er sich unsere aktuelle Situation noch einmal im Detail schildern und fragte Hubert nach seinem Dienstaussweis. Der wurde vorgezeigt und darin lag auch der Dienstreiseauftrag – ein Dokument mit Unterschrift und Stempel. Davon war der Mann sichtlich beeindruckt, und er gab seine Entscheidung bekannt:*

*„Eigentlich müsste ich bei der Zentrale anrufen, um eine Ausnahmegenehmigung zu erhalten. Aber ich glaube doch, dass ich die Verantwortung auch selbst übernehmen kann.“*

*Und zur Verkäuferin gewandt:*

*„Packen sie die Ware ein. Das geht in Ordnung.“*

*Nach diesen Worten zog er sich zurück in sein Büro und wurde nicht mit der Tatsache konfrontiert, dass die Bezahlung in Bar erfolgte. Ein Scheck wäre unverdächtig gewesen, Barzahlung musste die Alarmglocke läuten lassen.*

*Die Minuten des Verpackens der Ware und der Bezahlung wurden uns zu Stunden. Hubert hatte während der ganzen Verhandlung kein Wort heraus gebracht und schwieg auch weiterhin konsequent.*

*Endlich hatten wir das Zeug im Griff und verließen den Laden in einer Haltung und in einem Tempo, angesichts dessen ein Psychologe uns einen Angstkomplex angesehen hätte. Vorübergehend hatten wir den tatsächlich, oder besser der hatte uns.*

*Als wir zum Auto kamen, stand dort zusammen mit meiner Frau der bekannte Hauptmann der Grenzpolizei – Herbert. Als wir ihm in kurzen Worten den Ablauf des Kaufes dargestellt hatten, verfärbte sich dessen Gesicht. Es verfärbte sich zuerst in Richtung weiß, dann nach rot und er presste heraus:*

*„Nichts wie weg von hier! Die Verkaufstellenleiter sind verpflichtet, in Verdachtsfällen sofort die Stasi anzurufen, und die kommt innerhalb weniger Minuten.“*

*Herbert nannte nur noch Zeit und Ort des nächsten Treffens mit Hubert und verdrückte sich eilends. Wir drei Kriminellen verstaute uns in den Troll und tuckerten die Stalinallee hinauf, immer darauf wartend, dass ein Fahrzeug mit Sirene und Blaulicht auftauchen und sich uns in den Weg stellen könnte. An der nächsten Straßeneinmündung verließen wir die Stalinallee und fuhren kreuz und quer durch unbekannte Straßen bis wir am Ostbahnhof landeten. Hubert war zu sehr geschockt, um einer großen Abschiedsszene gewachsen zu sein. Es blieb bei:*

*„Danke und hoffentlich sehen wir uns wieder.“*

*Der Grenzübertritt der Förstersleute nach Westberlin verlief ohne Komplikationen (dank Herberts Informationen), und Hubert bekam dank der Fürsprache seines in Bremen hoch oben etablierten Schwiegervaters schnell eine Försterei im Hannoverschen.*

*Wir aber steuerten unseren lieben Troll in Richtung Magdeburg. Die Kontrolle an der Stadtgrenze passierten wir ohne Herzklopfen, denn wir hatten im Sinne der DDR-Gesetze ein sooo reines Gewissen. Dennoch dauerte es lange bis das gespannte Schweigen von einer allmählich lockerer werdenden Unterhaltung verdrängt wurde.*

## 14. Troll als Image-Macher und Beschützer

In grauer Vorzeit entstand der Spruch „**Kleider machen Leute**“, und daran ist auch heute noch viel Wahrheit. Das erfuhr ich einst in total negativer Beziehung auf der Rückreise von einem dienstlichen Aufenthalt in der Mongolischen Volksrepublik. Das war im tiefsten Winter. In der Hauptstadt Ulan-Bator hatten wir praktischen Unterricht im Fach „Zentralasiatisches kontinentales Trockenklima in 1200 Meter Meereshöhe“ erhalten und uns, selbstverständlich auf eigene Kosten, nach den Gebräuchen der mongolischen Hochlandbewohner mit Winterausrüstung versehen. Von den ansässigen Bewohnern der Stadt unterschieden wir uns eigentlich nur noch durch die aufrechte Körperhaltung, die Art des Schreitens und – aus der Nähe betrachtet – durch den Gesichtsschnitt.

Über den sibirischen Weiten tobten Schneestürme die der Linienmaschine aus Moskau einige Probleme machten. Unser Abflug von Ulan-Bator heimwärts verzögerte sich um 6 Stunden weil unser Flugzeug nach Nowosibirsk umgeleitet wurde und dort auf besseres Wetter warten musste.. Die Wartezeit verbrachten wir in der ungeheizten Abfertigungshalle des Flugplatzes

von Ulan-Bator frierend und mit Versuchen, die innere Kälte durch Einnahme scharfer Spirituosen zu bekämpfen.

Als unsere Maschine schließlich in Moskau ankam war es Mitternacht und unsere Anschlussmaschine nach Berlin längst dort gelandet. Nächster Flug nach Berlin – morgen Früh. Die sowjetische Luftfahrtgesellschaft Aeroflot kam ihren Verpflichtungen nach, indem sie uns drei Winterreisenden einen Voucher für die kostenlose Übernachtung im Flughafenhotel ausstellte. So trabten wir durch die frostige Nacht zu dieser Herberge deren Außentür um diese Zeit natürlich verschlossen war. Auf unser Klingeln erschien hinter der Türscheibe das verschlafene Gesicht des Nachtportiers. Der musterte uns und schrie: „Swobodnych numerow net.“ (keine freien Zimmer) und verschwand wieder in den Tiefen des Bauwerkes.

Was sollten wir tun? Zurück zum Abfertigungsgebäude des Flugplatzes traben und bei Aeroflot vorstellig werden. Was fanden wir am Schalter? Ein geschlossenes Fenster und keinen Menschen. Wir hatten uns schon damit abgefunden, auf den harten Stühlen eines Imbissraumes schlafen zu müssen, als ein an der Uniform zu erkennender Mitarbeiter der Aeroflot in den Raum kam, uns Häufchen *Unglück* sitzen sah und uns, Welch Wunder, ansprach:

„Wenn ich mich recht erinnere, habe ich ihnen doch einen Voucher für das Flughafenhotel ausgestellt. Warum sitzen sie jetzt hier?“

Dank meiner ausgereiften Russischkenntnisse konnte ich dem Mann das Verhalten des Portiers genau beschreiben. Da lachte der Mann belustigt, nicht etwa schadenfroh, und erklärte:

„So wie ihr aussieht, kann sich ein Portier in einem vornehmen Hotel seine Gäste nicht vorstellen. Der hat euch für russische Landstreicher gehalten und wählte sich gut beraten wenn er die Tür nicht öffnete. Sicher habt ihr nicht deutlich genug mit dem Voucher gewinkt. *Die Zimmer für euch sind frei.*“

Nach Abstattung aufrichtigen Dankes durchmaßen wir die Strecke zum Hotel nun zum dritten Mal, und nun war ich auf eine Verhaltensweise vorbereitet, die den Portier zum Nachdenken verhelfen sollte. Er machte zwar die gleiche Bemerkung wie zuvor, ehe er sich aber wieder absetzen konnte, brüllte ich in einer durch die Scheibe wahrnehmbaren Lautstärke:

„Wenn sie nicht sofort die Tür öffnen, treten wir die Scheibe ein .....“.

An der Stelle der Punkte stand ein perfekter russischer Fluch, dessen Wiedergabe in deutscher Sprache nicht möglich ist. Die Tür wurde geöffnet, wir erhielten unsere Zimmer, und der Portier bestätigte die Annahme des Mitarbeiters von Aeroflot etwa mit den Worten:

„Sie müssen schon entschuldigen. Wenn ich jedem Banditen mitten in der Nacht die Tür aufmachen würde, dann wäre das Hotel bestimmt schon mehrmals komplett ausgeraubt worden. Und sie waren äußerlich wahrhaftig nicht als Flugreisende zu erkennen.“

Soviel zu den Kleidern die da Leute machen. Heute müsste der Spruch etwas erweitert werden, etwa in:

## **„Kleider und Autos machen Leute!“**

Das mit den Autos war im Jahre 1954 in der DDR noch nicht so gängig, einmal weil es noch sehr wenig PKW-Besitzer gab, und zum anderen weil ungefähr 80 % der im Einsatz befindlichen Personenkraftwagen aus den Vorkriegsjahren stammten, und mit denen war kein

Staat zu machen. Die waren zum größten Teil so herunter gekommen, dass sich der Besitzer eher schämte als damit sein Image aufpolieren zu wollen.

Der in kleinen Stückzahlen produzierte F8 – äußerlich vom Troll-F7 kaum zu unterscheiden – war auch als Angeberschlitten nicht geeignet. Nur der windschnittige F9 mit dem Dreizylinder-Zweitakter und der Metallkarosserie machte Furore. Aber wer konnte sich den schon leisten. Irgendwann in diesen Jahren kannte man ihn unter der Bezeichnung „Fotografenschaukel“, weil aus gegebenem Anlass alle gewerblichen Fotografen plötzlich in der Lage waren dieses schmucke Gefährt zu finanzieren. Was das für ein Anlass war? Ganz einfach. Die DDR-Bürger erhielten neue Personalausweise. Millionen von Bürgern mussten sich innerhalb kürzester Zeit mit neuen Passbildern versehen, und da klingelten die Kassen der Fotografen. Wer einen F9 fuhr, der war was zu dieser Zeit.

Nicht so der Besitzer eines aufgebauten F7. Und dennoch gab es eine riesengroße Genugtuung und auch einen greifbaren Nutzen aus der Wirkung heraus, die der Troll als mein Auto auf bestimmte Bereiche meiner Umgebung ausübte.

## Die Genugtuung. Das zweite Kapitel dieses Berichtes hatte ich mit folgenden Worten begonnen:

*„Auf einigen zuweilen sehr steinigen Umwegen hatte ich mich 1952 bis zur Position eines technischen Dolmetschers in der Sowjetischen Aktiengesellschaft (SAG) „AMO“ (ehem. Krupp Gruson) zu Magdeburg durchgewurschelt.“*

Was der Terminus „Durchwurscheln“ beinhaltet, muss im Interesse des dem Leser zugemuteten Verständnisprozesses und im Zusammenhang mit der **Genugtuung** etwas detaillierter behandelt werden.

Der Weg von der Vereinigung Volkseigener Betriebe ABUS in Halle bis in das Dolmetscherbüro der Sowjetischen Aktiengesellschaft AMO in Magdeburg war mit gepflegten Asphaltstraßen nicht zu vergleichen. Er glich eher den Schlaglochlandschaften, zu denen viele Straßen Deutschlands durch den Krieg und die frühe Nachkriegszeit verkommen waren, Man verglich sie hin und wieder mit „Verdun nach der Schlacht“ oder erzählte darüber einen treffenden Witz:

„Fuhr ich doch letztes von A nach B und sehe plötzlich vor mir auf der Straße eine gut erhaltene Mütze liegen. Denke ich mir doch, die könntest du noch gebrauchen und halte an. Ich nähere mich dem Gegenstand meiner Habsucht und was sehe ich? Einen Straßenarbeiter der im Schlagloch sitzt und frühstückt.“

So tief waren die Schlaglöcher auf meinem Wurscheltweg, dass ich mir beim Hineinfallen leicht hätte das Genick brechen können.

Als Dolmetscher der VVB ABUS langweilte ich mich maßlos. Für den Inhaber einer Planstelle war ganz einfach keine ausreichende Beschäftigung aufzutreiben. Zwar gelang es mir, einige Übersetzungen aus dem Russischen gegen Honorar während der gesetzlichen Arbeitszeit fertig zu stellen, aber auch damit ließ sich diese Arbeitszeit nicht füllen. So bewarb ich mich um eine Art Praktikanten-Durchlauf der mir gewährt wurde. Nach Kenntnisnahme von den Arbeiten die in den verschiedenen Fachabteilungen geleistet wurden, fand ich die Verkaufsabteilung am interessantesten und fragte bei der Direktion nach, ob ich mich dort helfend einnisten könnte. Da Arbeitssuchende unter den Angestellten den VVB den Anstrich von etwas Exotischem hatten, war der Generaldirektor zuerst misstrauisch, ließ sich

aber dann doch davon überzeugen, dass ich kein Maulwurf war, der mit höheren Auftrag geschickt sein könnte, Material gegen ihn zu sammeln, um ihm wie man sagte „die Beine spitz zu hacken“.

Ahnend, dass die sozialistische Wirtschaft vorerst und auf längere Zeit eine Mangelwirtschaft bleiben würde, folgerte ich, dass der am besten dran ist, der etwas zu verkaufen hat. Dieser Vorteil war naturgemäß in der Verkaufsabteilung. Um dort zu etwas zu kommen, bedurfte es einer Ausbildung, deren niedrigste Stufe mit dem Facharbeiterbrief eines Industriekaufmannes abzuschließen war. Meine besondere Veranlagung zur Aneignung von Wissen auf dem Wege des Selbststudiums und ein gewisser Bonus für Spätheimkehrer brachten mir die Zulassung zur Facharbeiterprüfung bereits weniger als 12 Monate nach Anmeldung des Ausbildungsganges in der VVB ein. Die Prüfung wurde bestanden, und damit eröffneten sich Perspektiven auf eine kaufmännische Karriere. Ehe ich allerdings den Status des Fachdolmetschers mit seiner vergleichsweise hohen Dotierung aufgeben konnte, musste der Aufstieg in die Ebene der Abteilungsleiter gesichert sein, deren Gehalt mit dem des Dolmetschers vergleichbar war. Ein solcher wurde aber in der VVB nicht benötigt, und ein weiterer Aufstieg wäre dort nur über die Leiche des amtierenden Abteilungsleiters möglich gewesen. Morden lag mir aber schon damals nicht.

Nun bestand ein besonderes Charakteristikum der sozialistischen Wirtschaft darin, dass man versuchte, Misserfolge der Entwicklung durch ständiges Umorganisieren auszubügeln.

Seltsam ist schon, dass mir beim Niederschreiben solcher Tatsachenberichte immer Anekdoten zum Thema einfallen. Mir kribbelt es in den Fingern, die Schlüsselanedote zum Thema „Umorganisieren“ nieder zu schreiben, ich kann es nicht lassen:

*Ein sozialistischer Industriebetrieb erfüllt notorisch seine Produktionspläne nicht. Der Direktor wird gefeuert. Er übergibt sein Arbeitszimmer dem Nachfolger und sagt diesem im Vertrauen: „Im Panzerschrank habe ich drei Briefe für dich hinterlegt. Wenn du mal nicht weiter weißt, dann öffne jeweils einen der Briefe in der Reihenfolge ihrer Nummern.“*

*Der Nachfolger tut was er kann, aber der Betrieb kommt nicht auf die Beine. Ein Jahr ist vergangen, er wird zum Rapport nach Berlin zum Minister beordert. Ehe er los fährt, öffnet er den ersten Brief, und darin steht: „**Schiebe alles auf deinen Vorgänger!**“*

*Ohne diese Aufforderung hätte er seinen Vorgänger gegenüber dem Minister nicht so schlecht machen wollen wie er es nun tut, wo er vom Betroffenen sozusagen freie Hand bekommen hat.*

Der Minister entscheidet, dass der Neuling noch ein Jahr wirtschaften darf.

*Nach Ablauf dieses Jahres hat sich nichts gebessert. Es kommt wieder der Ruf zum Rapport beim Minister. Es wird der zweite Brief geöffnet, und dort steht geschrieben: „**Organisiere alles um!**“*

Er arbeitet auf der Fahrt nach Berlin ein Konzept aus, wie er den Betrieb umorganisieren will, legt dieses Konzept dem Minister vor. Der lässt sich von der Zweckmäßigkeit der neuen Organisationsformen nur zu gern überzeugen und gibt noch ein weiteres Jahr Karenz.

*Auch das Jahr verstreicht ohne sichtbares Ergebnis, und wieder kommt der Ruf nach Berlin. Verzweifelt öffnet der erfolglose Direktor den dritten Brief und liest: „**Schreibe drei Briefe!**“*

Im Zuge einer solchen Strukturveränderung wurde die VVB von Halle nach Leipzig verlegt, und ich gehörte zu den Wenigen, die sich mit dem täglichen Pendeln zwischen Halle und Leipzig nicht zufrieden geben wollten. Ehe aber meine Suche nach einer neuen Arbeitsstelle in Halle mit Erfolg beschieden wurde kam ein überraschendes Angebot aus Magdeburg. Der dort amtierende kaufmännische Direktor, ein ehemaliger kapitalistischer Unternehmer, hatte schon öfter das Gespräch mit mir gesucht und mir das Gefühl gegeben, dass er gewisse Sympathien für mich hegte. Der bot mir so ganz und gar aus heiterem Himmel den Posten des Verkaufsleiters in seinem Betrieb, dem VEB Förderanlagen Magdeburg an.

Im Jahre 1951 bestand der Förderanlagenbau Magdeburg aus zwei ehemaligen Privatbetrieben mit ähnlichem Produktionsprogramm, die sich – so seltsam das auch klingt – Mauer an Mauer nebeneinander niedergelassen hatten. Die Produktionsprogramme waren allerdings so gestaltet, dass man sich gegeneinander keine Konkurrenz machte. Beide Betriebe wurden unter einer Direktion zusammen gefasst, aber da hatten die Belegschaften etwas dagegen. Es gab Intrigen um Leitungsposten und persönliche Feindschaften. Denen wollte der kaufmännische Direktor bei der Besetzung des Postens eines Absatzleiters entgehen, indem er einen Fremden mit dieser Aufgabe betraute.

Ich empfand das Angebot als hohe Ehre, denn ich war mit meinen 28 Jahren und einem Mangel an Vorstellungskraft für Intrigenspiele viel zu naiv, um voraus zu sehen, was mir dort blühte. Da waren nämlich zwei uralte Mitarbeiter aus dem einen und dem anderen Betrieb scharf auf den Posten und sahen sich durch mein Erscheinen um ihren Aufstieg geprellt. Zwei Konkurrenten können aber, wenn sie beide Verlierer sind, zu einem starken Team werden. Die beiden hatten jeder eine ganze Riege eben so lang gedienter Belegschaftsmitglieder ihres Betriebsteils hinter sich, und diese Armeen wurde auf ein Ziel ausgerichtet - den Abschuss des Eindringlings.

Das war nicht ganz einfach, denn an meiner fachlichen Arbeit hatte die Direktion nichts auszusetzen. Da mein Hauptwohnsitz mit Frau und Kind noch in Halle befand und mir nur eine grässlich ungemütliche möblierte Bude zur Verfügung stand, verbrachte ich ganze Abende an meinem Arbeitsplatz, um die Einarbeitung zu beschleunigen und **meine** Ordnung zu konzipieren. Der kaufmännische Direktor fand Gefallen an so viel Engagement, und der von SED-Gnaden eingesetzte etwas dummliche Betriebsdirektor sah keinen Grund, mir Knüppel zwischen die Beine zu werfen. In meiner umwerfenden Naivität glaubte ich, mit diesen beiden Säulen der Leitungsstruktur hinter mir unangreifbar zu sein. Gelegentlich erhaltene Einladungen zu Saufabenden in der betriebsnahen Kneipe glaubte ich ohne Folgen ignorieren zu können.

Meine Position schien sich noch zu festigen als mir die Funktion eines Sonderbeauftragten für den Aufbau der Großkokerei Lauchhammer angetragen wurde. In Wirklichkeit war das der erste Nagel zum Sarg meiner Laufbahn. Die Aufdeckung von Falschmeldungen über den Fertigungsstand bestimmter Ausrüstungen, über den ich auf den wöchentlichen Rapports auf der Baustelle in Lauchhammer berichten musste, brachte den technischen Direktor und den Produktionsleiter gegen mich auf. Die wurden dadurch zu führenden Persönlichkeiten in der Angriffsarmee gegen den fremden Emporkömmling. Und ich war nach wie vor zu dumm, um das herauf ziehende Gewitter auch nur zu ahnen. Ich fühlte mich ungeheuer stark.

Dann aber brach das Eis unter mir ein. Zuerst wurde der kaufmännische Direktor als alter Kapitalist gekippt. Man hängte ihm sinnlose Beschuldigungen wie z.B. Sabotage an. Zwar musste der Betrieb nach einem Spruch des Arbeitsgerichtes dem Mann für ein ganzes Jahr das volle Gehalt nachzahlen, aber was nützte mir das. Ich hatte die stärkste Rückenstütze verloren.

Dann kam die denkwürdige Versammlung der Grundorganisation der SED, der ich noch immer nur als Kandidat angehörte. Sicher hätte ich längst die Aufnahme als Vollmitglied

beantragen müssen, aber mir war gar nicht mehr danach, diesen Status zu erreichen. Zu sehr war ich von den Erscheinungen des erhofften deutschen Sozialismus enttäuscht, zu sehr glich er dem Bild das ich von dieser Gesellschaftsordnung während der 6 Jahre Kriegsgefangenschaft in der Sowjet Union gewonnen hatte. Dieser emotionelle Abstand von der Parteilinie hinderte mich auch daran, das Parteiabzeichen anzustecken, das ich auch als Kandidat hätte tragen müssen.

Aus heiteren Himmel kam nun auf einer Vollversammlung der Betriebsorganisation der SED unter dem Tagesordnungspunkt „Verschiedenes“ ein Frontalangriff auf den Genossen

Fritzsche der nicht Vollmitglied werden wollte, das Parteiabzeichen nicht trug, Genossen mit Sie anredete, für den Aufbau der Stalinallee in Berlin nicht spenden wollte und sich vor Einsätzen als Hausaufklärer drückte. Das schlimmste Vergehen lag aber auf einer anderen Ebene.

Alle Parteifunktionäre hatten zu dieser Zeit den Auftrag erhalten, Betriebsangehörige für den Eintritt in die Kasernierte Volkspolizei zu werben, dem Militärkader, aus dem später die Nationale Volksarmee der DDR entstand. In diesem Auftrag sah der gegen mich gerichtete Stoßtrupp eine Möglichkeit, mich auf elegante Weise loszuwerden. Der Parteigruppensekretär Besuchte mich am Arbeitsplatz und hielt mir sinngemäß folgende Rede:

„Genosse Fritzsche, sie haben doch während des Krieges bei der Luftwaffe Bordfunker ausgebildet. Es wird zur Zeit eine Volkspolizei-Luft aufgebaut, und die braucht dringend zuverlässige Genossen für den Aufbau der Ausbildungsstrukturen. Die Betriebsparteiorganisation würde es sehr begrüßen, wenn sie sich dieser Aufgabe stellen Würden.“

Meine spontane Antwort auf diesen Vorschlag – mir ist sie wörtlich in Erinnerung geblieben – zeugt von der Weltfremdheit in politischen Fragen, die mir in der Folge so viel Ärger gemacht hat. So richtig treudoof versuchte ich dem Parteisekretär meinen wahren Standpunkt klar zu machen:

„Wissen sie, Genosse Krüne, ich habe drei Jahre in der Wehrmacht Uniform tragen müssen, danach musste ich 6 Jahre lang in sowjetischer Gefangenschaft Uniform tragen. Können sie nicht verstehen, dass mir das reicht? Ich möchte endlich mal ein paar Jahre als Zivillist leben.“ Der Parteisekretär war sichtlich enttäuscht und empfahl sich ohne ein Wort der Wertung über meine Antwort verlauten zu lassen. Erst auf der Parteiversammlung am nächsten Abend ließ er die Bombe platzen. Seinem Verständnis nach hatte ich die Hitlerwehrmacht mit den im Aufbau befindlichen Streitkräften der sozialistischen DDR gleich gesetzt, und daran sei die Wahre und feindliche Einstellung des Genossen Fritzsche zu den ideologischen Grundlagen des „ersten Arbeiter-und-Bauernstaates auf deutschem Boden“ zu erkennen. Menschen dieses Schlages dürften in der Partei der Werktätigen nicht untertauchen. Deshalb beantragte er ohne jede vorausgehende disziplinarische Vorwarnung meinen Ausschluss aus der Partei und forderte zu Diskussionsbeiträgen auf. Die waren natürlich bestens vorbereitet und kamen Schlag auf Schlag. Thematik – siehe oben.

Nun tat ich das Schlimmste was ich dieser Partei antun konnte. Das tat ich impulsiv, ohne mir vorher Klarheit über die Folgen zu verschaffen. Mein Sternzeichen forderte: **„Augen zu und durch!“** Aufgefordert, zu den Anschuldigungen Stellung zu nehmen, erhob ich mich von meinem harten Stuhl, zog mein Parteibuch aus der Tasche, knallte es auf den Tisch vor mir und verkündete:

„Ich habe dazu nichts zu sagen. Ehe ihr mich aber aus der Partei ausschließt, gehe ich aus eigenem Entschluss.“

*Sprach's und wandte mich dem Ausgang zu. Es herrschte eisiges Schweigen, und der Weg durch die Stuhlreihen zum Ausgang glich der Gasse eines Spießrutenlaufes. Die Gasse durchschritt ich – so kam es mir wenigstens vor – erhobenen Hauptes und mit einem gewissen Stolz auf mich selbst, hatte ich mich doch den Schleimscheißenden Führungsgenossen nicht gebeugt.*

*Erst Jahre später erfuhr ich, in welcher Mühle man mich da zermahlen hatte, und zu welchen Unmenschlichkeiten die Ulbricht-Riege an der Spitze der DDR fähig war. In treuer Gefolgschaft Stalins versuchte das Politbüro den wirtschaftlichen Aufstieg der DDR zu organisieren, d.h. mit absolutem Vorrang der Schwerindustrie. Werktätige in den dazu*



gehörigen Betrieben erhielten massive Lohnerhöhungen, um die Tätigkeit in diesen Branchen attraktiv zu machen. Die Arbeiter der Kraftwerke waren davon nicht betroffen und dementsprechend sauer, denn ohne sie würde die Schwerindustrie keinen Strom bekommen und brach liegen. Die Gewerkschafter der Bitterfelder Kraftwerke schickten eine Delegation mit einer Protestnote zu Walter Ulbricht. Der ließ die Delegation verhaften und nach Sibirien abtransportieren. Keines der Mitglieder dieser Delegation wurde je wieder gesehen. Alle waren aber Genossen der SED. Wie peinlich!

Da erging an alle Parteiorganisationen der Befehl, die innerparteiliche Disziplin unter anderem dadurch zu stärken, dass – wie es wörtlich hieß – Exempel statuiert wurden. Verdächtigen Elemente sollten ausfindig gemacht und als Feinde der Partei auf Versammlungen der Betriebs-Parteiorganisationen demonstrativ ausgeschlossen werden.

Bei ABUS Förderanlagen Magdeburg war ich das Opfer dieses Befehls. Diese Besonderheit des Parteiausschlusses erklärte dann auch, wieso auf dieser betriebsinternen Versammlung der Erste Sekretär des Stadtbezirkes anwesend war und aktiv in die Verurteilung meiner Person eingriff.

Der Katzenjammer begann für mich erst, als ich zu Hause meiner Frau von dem Vorfall erzählte und sie mir ein Horrorszenario von den Folgen meines Verhaltens ausmalte. Es war damals eine Zeit, in der häufig Männer in grauen Ledermänteln nachts unterwegs waren und Menschen aus ihren Wohnungen holten, ohne einen Haftbefehl vorzeigen zu müssen. Die Masche hatte das Regime von Stalin-Berijas GPU/MWD übernommen. So war es denn nicht von der Hand zu weisen, dass es unter Umständen schon in dieser Nacht an der Wohnungstür klingeln würde. Soweit hatte ich nicht gedacht, aber meine Frau stand die Angst ins Gesicht geschrieben, nachdem sie erfasst hatte, was gelaufen war.

„Wenn die nachts kommen, dann gibt es nur eine Chance weg zu kommen – abseilen vom Balkon in der Hoffnung, dass die soviel Frechheit des potenziellen Opfers nicht erwarten. Also Koffer packen, Wäscheleine zusammenflechten.“

Ob das eine Chance gewesen wäre, - wer weiß. Der Koffer und die Wäscheleine lagen monatelang unter meinem Bett, wurden aber glücklicherweise nicht gebraucht.

So richtig begann der aktuelle Horror am nächsten Morgen im Betrieb. Ich hatte kaum an meinem Schreibtisch Platz genommen, da erschienen der Kaderleiter und der Parteisekretär, erklärten mir, dass Parteifeinde in diesem Betrieb keine Leitungsaufgabe erfüllen können und forderten mich auf, meine privaten Besitztümer unter ihren kontrollierenden Augen zusammen zu packen und den Arbeitsplatz zu verlassen. Der Kaderleiter drückte mir noch einen Wisch in die Hand, auf dem geschrieben stand, dass mein Gehalt um 200 Mark herabgesetzt wurde und ich in der Nachkalkulation eine neue Beschäftigung finden würde. Das war Horror in reinster Form.

Die Sache hatte ein Nachspiel vor dem Arbeitsgericht. Die Herabsetzung des Gehalts wurde als unrechtmäßig befunden, und der Betrieb musste mir wie seinerzeit dem kaufmännischen

Direktor das zurückgehaltene Geld für 4 Monate auszahlen. Aber der Posten des Absatzleiters war verspielt. Die Stoßarmeen meiner Widersacher hatten einen glorreichen Sieg errungen.

Nach der Verhandlung vor dem Arbeitsgericht erklärte der Kaderleiter unter Zeugen:

„Ich werde schon noch einen Grund finden, Sie zu kündigen.“

Die Realisierung der Absicht wollte ich nicht abwarten und bemühte mich, anderswo wieder Arbeit z.B. als Dolmetscher zu finden. Das war gar nicht einfach. Bei der ersten Vorstellung hörte ich immer wieder:

„Einen Mitarbeiter mit ihrer Qualifikation und Erfahrung suchen wir ganz dringend. Kommen sie in drei Tagen wieder, um unsere Entscheidung zu hören.“

*An dem bewussten dritten Tag lautete der Bescheid ganz anders:*

„Leider sind wir aus gewissen Gründen nicht in der Lage, ihrer Bewerbung *nahe* zu treten.“

*Die Erkundigung beim vorherigen Betrieb hatte ergeben, dass sich ein Parteifeind bewarb, und den konnte man natürlich nicht als Dolmetscher mit Zugang zu vertraulichen Informationen einstellen.*

*Beim fünften Anlauf landete ich im ehemaligen Krupp-Gruson-Werk, damals die Sowjetischen Aktiengesellschaft AMO. Der Chefdolmetscher prüfte eingehend meine Kenntnisse der russischen Sprache und mein technisches Wissen. Er fand mich brauchbar und empfahl dem sowjetischen Generaldirektor, mich einzustellen. Drei Tage später flatterte mir ein Schreiben der Kaderleitung auf dem Tisch. Der Inhalt war kurz und prägnant:*

„Ihre Einstellung ist rückgängig gemacht. Wir fordern sie auf, das Werk unverzüglich zu verlassen.“

*Der Chefdolmetscher rannte wutentbrannt zum Generaldirektor. Ich durfte bleiben, der Kaderleiter wurde gefeuert. Jahre später unterstützte mich die seinerzeitige Sekretärin des sowjetischen Generaldirektors bei meiner Wörterbucharbeit. Sie erzählte mir, dass hohe SED-Funktionäre dreimal den GD aufgesucht hatten, um meine Kündigung und die Wiedereinstellung des gefeuerten Kaderleiters zu erwirken. Ohne Erfolg! Der GD soll gesagt haben:*

„Was sie dem Mann vorwerfen ist für mich kein Grund, ihn aus dem Produktionsprozess auszuschließen, und wer meine Entscheidungen so krass missachtet, kann bei mir kein Leiter sein.“

*Damit wäre der Anschluss an die Berichterstattung im zweiten Kapitel hergestellt*

*Mein Abgang aus dem VEB ABUS Förderanlagen wurde von hämischem Grinsen derer begleitet die mich, wie sie meinten, wie einen räudigen Hund aus dem Betrieb verjagt hatten. Der Abschied fiel mir wahrhaftig nicht leicht, denn gearbeitet hat ich dort sehr gern und mit großem Engagement.*

*Zwei Jahre waren seit den beschriebenen Ereignissen vergangen, als im Herbst 1954 – ich hatte inzwischen das Privileg, einen Fernsprechanschluss zu besitzen – ein Anruf kam:*

„Hier ist der VEB Förderanlagen, Herbert Metz (das war einer, mit dem ich ganz gut gekramt hatte). Ich habe gehört, dass sie jetzt ein Übersetzungsbüro betreiben. Könnte es sein, dass sie für uns etwas freie Kapazität haben?“

*Es dauerte einige Sekunden bis ich begriff, was hier von mir verlangt wurde. Mir, dem räudigen Hund, wird Arbeit angeboten die ich nicht unbedingt brauchte. Mein Auftragsbuch war gut gefüllt. Den Mann konnte ich doch mit einem „rutschen sie mir den Buckel runter“ abblitzen lassen. Glücklicherweise siegte nicht das Rachegeilüst, sondern ein wenig Diplomatie. Wie ein Blitz huschte vor meinen Augen ein Bild vorbei: mit meinem Troll rolle ich auf den Hof des Betriebes. Gut angezogen mit Schlips und Kragen und naturlederner Aktentasche steige ich die Freitreppe zum Sitz der Direktion hinauf, benehme mich dabei möglichst auffällig und genieße das Erschrecken derer, die mich glaubten fertig gemacht zu*

*haben. Als Unternehmer mit eigenem Auto, aufgetaucht wie Phoenix aus der Asche. Oh ja, das wollte ich auskosten:*

„Aber selbstverständlich Kollege Metz. Sicher haben sie es sehr eilig. Wenn sie wollen, komme ich heute noch vorbei.“

*Das tat ich dann auch, und ich habe die **Genugtuung** voll ausgekostet. Schon als ich am Hoftor stand und mir vom Werkschutz den Passierschein ausschreiben ließ, zeigten sich die ersten bekannten Gesichter – überwiegend von Nichtgenossen. Ehe der etwas umständliche*

*Wachmann seine Schreibearbeit beendet hatte, stand schon eine Gruppe ehemaliger Kollegen bei mir. Ich wurde freudig begrüßt, und man begutachtete den Troll. Fragen über Fragen, und es gab Gratulationen. Der Prozentsatz der Kollegen, die keinen Groll gegen mich entwickelt hatten, schien doch ziemlich groß gewesen zusein.*

*An dem Glaskasten, in dem mein Nachfolger saß, ging ich betont geradeaus schauend vorbei und meldete mich bei der Direktionssekretärin. Dort erfuhr ich, dass der seinerzeitige Direktor nicht mehr lebte. Es kostete etwas Mühe, einen Hauch von Schadenfreude zu unterdrücken. Die Sekretärin wies mich ein:*

*„Die zu übersetzenden Unterlagen müssen sie sich aus dem Konstruktionsbüro abholen. Sie wissen doch bescheid.“*

*Und wie ich Bescheid wusste. Da saß doch gleich vorn links am Eingang in die Baracke der Parteisekretär der mich so gemein runtergemacht hatte. Der Weg vom Direktionsbau zur Baracke war lang, und ich kam nur langsam vorwärts. Immer wieder Begrüßungen und Fragen nach meinem Wohlergehen. Ach, wie gut das tat! Die Frage, wie ich zu dem Auto gekommen bin, musste wieder und wieder beantwortet werden.*

*Im Konstruktionsbüro hatte es räumlich kaum Veränderungen gegeben. Die meiste Freude bereitete mir das überraschte Gesicht des Genossen Parteisekretär, den ich im Vorbeigehen demonstrativ ohne Handschlag begrüßte.*

*Als ich mit dem Auftrag und den Unterlagen in der Aktentasche zum Troll zurück kam, war der von einer Menschentraube umlagert, und es dauerte eine ganze Zeit, bis ich einsteigen und davon fahren konnte. Was ich mir gewünscht hatte, war in vollem Umfang Realität geworden,*

*aber es blieb der einzige Auftrag den ich vom VEB Förderanlagen Magdeburg bekommen habe. Der Kollege Metz rief mich später einmal an und berichtete, dass er vom Parteisekretär eine gewaltige Abreibung bekommen hätte. Metz war kein Genosse, und er hatte sich wohl einen Spaß draus gemacht, die Parteileute ein wenig zu ärgern.*

***Troll bringt greifbaren Nutzen.*** – Und wieder muss die Zeit bei Förderanlagen herauf beschworen werden. Mein Absturz nach dem Parteiausschmiss endete in der Nachkalkulation, einem Fachgebiet dem ich auch nicht die geringsten Sympathien abgewinnen konnte. Tag für Tag nur Zahlenreihen addieren und Summen vergleichen – nicht mein Ding! Meiner Bitte um Versetzung als Zeichner ins Konstruktionsbüro wurde stattgegeben. Eine Ausbildung als technischer Zeichner hatte ich nicht, aber man traute mir einiges zu. Dort, wo die Maschinen konstruiert wurden, saß aber der Parteisekretär, und weder er noch ich war neugierig auf engeren Kontakt. Da gab es aber noch eine kleine Baracke, in der wurden Reparationskisten konstruiert. Der VEB Förderanlagen Magdeburg produzierte Geräte als Zulieferer für Zuckerfabriken, die als Reparationen in die Sowjet Union zu liefern waren. Alle Geräte mussten in Hochseeverpackung verschickt werden, d.h. in schweren Holzkisten mit Kufen darunter. Der Materialbedarf für die Kisten musste ermittelt werden, ehe noch die von Stück zu Stück unterschiedlichen Strukturen in die Produktion gingen. An Hand der Zeichnungen mussten das Packvolumen ermittelt und die Kistenmaße festgelegt werden. Dazu war eine Menge technisches Einfühlungsvermögen erforderlich.

*Der Bereich Kistenkonstruktion war derzeit nur von einem Kollegen – Horst Schmidt – belegt, und der schaffte die anfallende Arbeit nicht mehr. Horst gehörte zu den wenigen Kollegen im Betrieb, mit denen ich mich angefreundet hatte. Als er von meinem Leiden in der Nachkalkulation erfuhr, setzte er alle Hebel in Bewegung, um mich in seine Baracke zu holen. Er hatte Erfolg, und ich hatte in der Folgezeit viel Spaß an der Arbeit an sich und an der Zusammenarbeit mit ihm.*

*Und nun kommt wieder der Hammer: mit der Umsetzung in die Abteilung Konstruktion war ich auf einmal Mitglied der technischen Intelligenz. Das war nicht etwa nur die Zuordnung zu einer Berufsgruppe, sondern damit waren diverse Privilegien verbunden. Der DDR liefen die Techniker und Wissenschaftler weg – nach „drüben“, und mit ein wenig Zuckerbrot versuchten die Baumeister des Sozialismus diesen Verluststrom zu bremsen. Der Erfolg dieser Bestechungsversuche war überaus mäßig, aber für mich gab es im Augenblick zwei wichtige Vorteile. Einer bestand darin, dass ich einen Bezugschein auf „Intelligenz-Briketts“ erhielt, eine Sonderzuteilung von mehreren Zentner hochwertiger Briketts zum „Markenpreis“. Da der Winter vor der Tür stand war dieses Privileg nicht zu verachten.*

*Der zweite aktuell nutzbare Vorteil war die Berechtigung von Mitgliedern der technischen Intelligenz, ein Studium an einer Ingenieurschule oder einer Technischen Hochschule aufzunehmen. Danach sehnte ich mich schon lange, aber als kaufmännischem Angestellten war mir dieser Studiengang definitiv nicht zugänglich. So streng waren da die Bräuche.*

*Und genau zum Zeitpunkt meiner Eingliederung in die privilegierte Liga der Techniker legte mir Horst Schmidt einen Werbeprospekt für das Ingenieur-Fernstudium an der Ingenieurschule Magdeburg vor und meinte:*

*„Das wäre für dich doch genau das Richtige, wenn du über das Studium vom Hilfsarbeiter zum wirklichen Konstrukteur aufsteigen könntest. Ich bin schon mitten im ersten Semester und komme gut klar.“*

*Eine der wichtigen Vorbedingungen für die Aufnahme in das Fernstudium war der Nachweis eines mindestens halbjährigen Praktikums in einem Betrieb des Maschinenbaues. De facto konnte ich leider damit nicht dienen, aber de jure machte das gar keine Schwierigkeiten, hatte ich doch unmittelbar nach der Entlassung aus der Kriegsgefangenschaft weit vorausschauend gehandelt. In meinem Arbeitsbuch aus der NS-Zeit gab es einen Eintrag über eine 6 wöchige Tätigkeit als Werkstudent in den Arado-Flugzeugwerken in Wittenberg. Das auf dem Umschlag mit dem NS-Pleitegeier (dem Adler mit dem Hakenkreuz im Lorbeerkranz in den Klauen) versehene Arbeitsbuch musste durch ein jetzt gültiges Exemplar ersetzt werden, und dabei erfolgte die Übertragung der eingetragenen Daten. Eine kleine „Korrektur“ im alten Arbeitsbuch verlängerte die Dauer des Einsatzes auf 8 Monate, und das Mädchen im Arbeitsamt meldete keine Zweifel an der Richtigkeit des Eintrages an. Ein Kriminalist mit seinen technischen Mitteln hätte diese Fälschung sicher nachgewiesen, die Angestellte des Arbeitsamtes sah keinen Anlass zu einer derartigen Aktion. So erhielt ich ein neues Arbeitsbuch mit einem nicht gefälschten und damit nicht anfechtbaren Nachweis eines achtmonatigen technischen Praktikums in einem Flugzeugwerk. Ein schlechtes Gewissen hatte ich dabei nicht, denn in der Gefangenschaft hatte ich jahrelang technische Praktika absolviert. Nur gab es darüber kein Dokument im Sinne des geforderten Nachweises.*

*Meine Bewerbung wurde angenommen, und es gelang sogar über eine Aufnahmeprüfung gleich in das zweite Semester einzusteigen und so mit meinem Kollegen Horst Schmidt in einem Lehrgang zu studieren.*

*Da gab es dann Momente, wo ich den „lieben“ Genossen der Staatspartei inbrünstige Dankgebete dafür widmete, das sie – etwas abrupt zwar aber wirksam – meine berufliche Entwicklung in die technische Richtung gelenkt hatten. Die lag mir weitaus besser als das kaufmännische Fach. Sie haben mein Berufsleben so positiv beeinflusst, dass ich Jahrzehnte*

*lang meine Tätigkeit in der technischen Forschung nicht als Arbeit, sondern als hoch verehrtes Hobby empfunden habe.*

*Der Studiengang begann im Sommer 1953. Zu den monatlichen Konsultationen am Krökentor zu Magdeburg fuhr ich ab Frühjahr 1954 mit dem Troll vor. Dabei hatte ich nie die Absicht, damit die Aufmerksamkeit der Dozenten und Komilitonen auf mich zu lenken. Dem gehetzten Kleinunternehmer ging es nur um Zeitersparnis, aber der Troll war meist neben vielen*

Fahrrädern und wenigen Motorrädern das einzige Auto auf dem Hof. Es mag unter anderem auch **daran** gelegen haben, dass die Dozenten sich nach meiner Tätigkeit erkundigten und gern auf eine Unterhaltung über private Themen eingingen, wenn ich sie ansprach. Wie sagt man? „Ich bekam eine Hausnummer.“ Inhaber eines privaten Übersetzungsbüros, Autor eines technischen Wörterbuches und Besitzer eines Autos, das waren zu dieser Zeit ungewöhnliche Prädikate.

Das Fernstudium mit seiner unendlichen Dauer – ein Semester gleich ein Kalenderjahr – wurde für mich bald langweilig. Es wurde nach Möglichkeiten für eine Verkürzung der Studienzeit gesucht, und da bewährten sich die Kontakte. Der Leiter des Fernstudienzentrums gab mir den Tipp, dass es über eine Aufnahmeprüfung möglich wäre, in das Vollstudium umzusteigen, warnte mich aber vor den hohen Anforderungen dieser Prüfung. Eine optimale Auftragslage auf dem Übersetzungssektor bot günstige Voraussetzungen für die Eigenfinanzierung eines ganzen Studienjahres ohne staatliche Zuwendungen, zumal im Jahre 1955 die ersten Tonbandgeräte auf den DDR-Markt kamen. Meine Übersetzungen aus dem Russischen ins Deutsche konnte ich nun auf Band diktieren und von einer Schreibkraft aufs Papier bringen lassen. Die dadurch erzielte Steigerung meiner Arbeitsproduktivität war ganz erheblich. Vor dem 12-14 stündigen Arbeitstag (Hörsaal, Selbststudium und Geldverdienen) fürchtete ich mich nicht, ich war ihn gewöhnt.

Mehrfach habe ich schon darauf hingewiesen, dass mir eine besondere Fähigkeit zur Aneignung von Wissen im Selbststudium in die Wiege gelegt wurde und der Zeitpunkt meiner Geburt im Sternzeichen des Stiers lag oder liegt. Also, Entschluss gefasst, Augen zu und durch.

Die Aufnahmeprüfung war hart, aber härter die Zeit der Vorbereitung darauf. Das war die Periode, in der ich zum Kaffeetrinker wurde. Täglich zwei bis drei Stunden Diktat am Tonbandgerät und acht bis zehn Stunden Mathematik, Statik, Mechanik, Wärmelehre, Werkstoffkunde, Elektrotechnik und ... Gesellschaftswissenschaften. Letztere hatte ich zwar in Gefangenschaft sehr grundlegend studieren können, aber die Ideologie des sowjetisch dominierten Sozialismus zeichnet sich durch immense Wandelbarkeit aus. Fragte man einen Genossen nach seiner Meinung über ein aktuelles politisches Problem, so antwortete der (wenn es am frühen Morgen war): „Kann ich nicht sagen, habe das Neue Deutschland noch nicht gelesen.“

Zwei Tage Prüfung! Fünf Klausuren und mündliche Wissensprüfung in allen wichtigen Fächern. Erst nachdem mir das Prädikat „bestanden“ mitgeteilt wurde, erfuhren die Prüfer, dass sie mich vom Ende des dritten Semesters Fernstudium in das fünfte Semester Vollstudium katapultiert hatten. Wie gut, dass sie das vorher nicht erfahren hatten. Von den 25 Prüflingen kamen 23 als Exmatrikulanten von der Magdeburger TH und nur zwei aus dem Fernstudium. Die erste Gruppe ließ man komplett durchfallen, ganz einfach wegen der Spannungen zwischen der alteingesessenen Ingenieurschule und der sich neu entwickelnden Technischen Hochschule. Der zweite Mann aus dem Fernstudium fiel auch durch. Allein ich schaffte den Sprung. Heute bin der Überzeugung, dass da der Troll-Bonus mitgewirkt hat, denn Prüfungsleiter war der Direktor des Fernstudienzentrums.

Nicht nur Kleider machten damals Leute, sondern sogar Autos einer niedrigen Größenklasse trugen zur Schaffung eines besonderen Image bei.

Mit meinen 32 Lebensjahren landete ich nun in einer Klasse, die in der Masse aus jungen Schnipsen im Altersbereich von 19 bis 22 Jahren bestand. Dazwischen musste ein gestandener Krieger mit 6 Jahren Gefangenschaft auf dem Buckel aus der Sicht der Studenten wie ein alter Opa wirken. Aus der Sicht der Dozenten war er eine Art Ruhepol, d.h. das allein schon das

Alter erzeugte einen gewissen Bonus bei der Beurteilung von Leistungen. Dazu kam gleich zu Beginn des Semesters eine Exkursion zum VEB Bergmann-Borsig in Berlin (Produzent von

Dampfturbinen) zusammen mit der Parallelklasse. Nun schon nicht mehr ganz ohne Hintergedanken lud ich unseren Ordinarius Wilhelm S. und den der Parallelklasse Toni. G. ein, die Fahrt nach Berlin in meinem Auto zu absolvieren. Die Erfolgsaussichten dieser Einladung hatte ich nicht sehr hoch angesetzt und war umso mehr verwundert, dass die auf Grund unterschiedlicher technischer Ansichten auf Kontra gegeneinander gepolten Dozenten das Angebot annahmen. Es war eben weit bequemer, mit dem Auto von zu Hause abgeholt und nach Berlin chauffiert zu werden, als die Strapazen einer Bahnfahrt auf sich zu nehmen. W.S. habe ich nie anders als zu Fuß erlebt, während T.G. auf Grund einer Gehbehinderung nur Fahrrad fuhr.

Diese Fahrt schuf das Fundament für ein Abschlusszeugnis der Sonderklasse das ohne den Troll nur sehr schwer zu errichten gewesen wäre. Ich muss gestehen, dass es mir hin und wieder peinlich war, zu erleben, dass ein Studienkollege praktisch Wort für Wort und Zahl für Zahl von mir abgeschrieben hatte und die Note 2 erhielt, während unter meiner Arbeit eine Eins stand.

Es muss mir ein Schutzengel eingeflüstert haben, dass Zensuren in der Spanne zwischen Eins und Zwei für den Studienerfolg ausschlaggebend würden. Die Masse des jungen Volkes hatte da eine ganz andere Einstellung, nämlich dass ein Durchschnitt von Drei bis Vier völlig ausreichte, um das Papier zu bekommen, auf dem der Titel **Ingenieur** steht. Mein dagegen stehendes Kontrastprogramm – mit Auszeichnung bestehen – war daher relativ leicht zu realisieren. Altersbonus, Autobonus und Wörterbuchbonus taten das Ihre.

Im März 1956 wurden die sogenannten Vorzensuren (vor dem Examen) bekannt. Danach würde ich mein Ziel erreichen. Nur den Dozenten in Getriebelehre hatte ich einmal mit Fragen geärgert, und er sah nicht ein, dass ich auch von ihm eine Eins verdient hatte. Alle anderen Dozenten hielten sich an die vom Ordinarius vorgegebene Regel und plädierten für „sehr gut“.

Gefreut habe ich mich sehr über diesen Erfolg, aber für den weiteren Berufsweg schien diese gute Beurteilung ohne jede Bedeutung zu sein. Die Mitschüler spotteten über den „ollen Streber“. Aber, wie so oft in meinem Leben wurde der Zustand großer Euphorie urplötzlich durch einen Niederschlag schroff beendet. Der Kaderleiter der Schule rief mich in sein Arbeitszimmer, forderte mich zum Sitzen auf und begann mich nach Dingen auszufragen, die ich längst vergessen wähnte. Es ging um meinen Parteiausschluss. Nachdem er meine Sicht der Dinge erfahren hatte, ließ er die Bombe platzen:

„Herr Fritzsche, die Kreispartei-Kontrollkommission (die nähere Bezeichnung „der SED“ wurde üblicherweise nicht genannt, denn solch ein Organ gab es nur in einer Partei der DDR) ist bei uns vorstellig geworden und verlangt ihre sofortige Entfernung aus der Schule. Parteifeinde werden bei uns nicht Ingenieur, so lautete ihr Argument. Es wird ihnen auch Fragebogenfälschung vorgeworfen, weil sie die vorübergehende Mitgliedschaft in der SED und den Ausschluss nicht erwähnt haben.“

Dem hielt ich entgegen, dass in dem Fragebogen der Schule nur nach Parteimitgliedschaft gefragt wird, und dass ich darunter einen aktuellen Zustand verstehe. Nach früheren Mitgliedschaften wurde nur im Bezug auf die Nazi-Zeit gefragt. Der Kaderleiter machte ein bedenkliches Gesicht und erwiderte nur:

„Das ist auch meine Meinung, aber über mir steht die Meinung der KPKK.“

Verdammt, alles umsonst! Da hast du dich einige Jahre lang geschunden, die Familie vernachlässigt, auf jede Freizeit verzichtet, um endlich einen Berufsabschluss nach Wunsch zu erreichen, und dann kommen diese Scheißkerle wieder und machen alles kaputt. Den Ulbricht hätte ich in diesem Augenblick mit Kuhfladen erstickt, wäre er verfügbar gewesen. Der Kaderleiter muss mir wohl an den Gesichtszügen abgelesen haben, in welche Gefühlsregungen mich seine Nachricht versetzt hatte. Er wiegelte ab:

„Ich bin mit der Weisungen der KPKK nicht einverstanden, der Direktor auch nicht. Wir werden versuchen, etwas dagegen zu unternehmen. Ob wir Erfolg haben, steht in einem anderen Buch geschrieben. Vorerst schreiben sie bitte ihre Sicht zu den Ereignissen auf, damit wir uns in der Parteiorganisation der Schule eine Meinung bilden können.“

*Damit war ich entlassen. Meinen Bericht gab ich am nächsten Tag ab, und dann begann das Warten. Das zu einer Zeit, wo die Abschlussklausuren kurz bevor standen und sich jeder Betroffene konzentriert darauf vorbereiten sollte. Mit den Anforderungen werde mal einer fertig, der kaum noch eine Aussicht darauf hat, dass der ganze Aufwand einen Sinn hat. Ich konnte den Lauf des Schicksals nicht mehr beeinflussen, aber wie sagte die Zigeunerin, die tief in Russland 1944 meine Zukunft aus den Handlinien zu lesen vorgab:*

„Du wirst viel Glück in deinem Leben haben, nur ist da oft ein kleiner Haken dran. Es wird häufig die Rettung aus aussichtslos erscheinenden Situationen sein.“

*Solche Glücksfälle hatten sich schon in den vergangenen Lebensjahren gehäuft, und auch jetzt ließ die Errettung nicht lange auf sich warten. Kaum eine Woche nach dem ersten Gespräch mit dem Kaderleiter rief der mich wieder zu sich und eröffnete mir:*

„Die Parteileitung der Schule hat einstimmig beschlossen, sie wegen ihrer guten Vorzensuren vorerst nicht von der Schule zu verweisen und die Entscheidung einer höheren Instanz einzuholen.“

*Diese Aktion dauerte ihre Zeit, und der Termin der ersten Examenklausur rückte heran. Und ausgerechnet die Klausur in meinem ungeliebtesten Fach – Elektrotechnik – schrieb ich noch unter dem psychischen Druck des drohenden Schulverweises. Als dann am nächsten Tag wieder die Aufforderung kam, den Kaderleiter aufzusuchen, war das wie ein Weg zur Hinrichtung. An einen positiven Ausgang glaubte ich nicht mehr. Und dann wurde mir eröffnet:*

„Wir haben die Abteilung Volksbildung des Zentralkomitees in Berlin aufgesucht, und den Fall vorgetragen. Dort wurde entschieden, den Prozess ihres Parteiausschlusses nocheinmal von vorn aufzurollen. Das Ergebnis: die Akten zu dieser Angelegenheit fielen am 17. Juni 1953 beim Sturm der aufgehetzten Massen einem Brand zum Opfer. Die Suche nach den Organisatoren der Ausschlussveranstaltung im VEB Förderanlagen und in der Stadtbezirksleitung hatte ein für sie positives Ergebnis: die drei Genossen aus ihrem Betrieb sind nach dem Westen abgehauen, und der erste Sekretär der Stadtbezirksleitung sitzt wegen Veruntreuung im Knast.

Die Abteilung Volksbildung im ZK der SED lässt ihnen mitteilen: **Parteifeind war nicht der Genosse Fritzsche, sondern die, die ihn ausgeschlossen haben.**

Sie werden aufgefordert sich wieder um die Mitgliedschaft in der SED zu bewerben. Einen Antrag habe ich hier schon vorbereitet.“

*Nun musste ich erst mal sortieren. Da gab es also eine nicht mehr erwartete frohe Botschaft. Es gibt keinen Schulverweis, es war nicht alles umsonst. Die Motivierung zu dem Hinarbeiten auf beste Noten resultierte zwar nicht aus der Angst vor Maßnahmen der Partei. Aber irgendwie wurde ich vom Schicksal in diese Richtung gesteuert, und das ausschließlich zu meinem Nutzen. Den Weg zu diesem Erfolg hat mir unzweifelhaft der Troll geebnet. Er trug dazu bei, die Sympathie der Dozenten zu gewinnen, und ohne Sympathie wären die Vorzensuren nicht so extrem gut ausgefallen.*

*Der Schulleitung war ich zutiefst dankbar für ihren im SED-Staat nicht ganz ungefährlichen Einsatz zu Gunsten meiner Person. Wer sich als Funktionär in diesem teuflischen System für einen Menschen verbürgte, konnte, wofür es viele Beispiele gibt, sehr schnell mit diesem zusammen im politischen Knast in Bautzen landen.*

*Da war aber noch etwas – die Aufforderung, einen neuen Antrag auf Aufnahme in die SED zu stellen. In mir arbeitete es. Da bist du nun durch eine prächtige Schulleitung so richtiggehend*

*aus der Scheiße gezogen worden, und dann haut dir diese Ekelpartei so einen Schlamm über den Kopf. Da werde ich von den inzwischen nach dem Westen getürmten oder im Knast eingesperrten Genossen gedemütigt und aus der Karriere katapultiert, ich werde dadurch von einer Angst in die andere gejagt, kaum dass ich mich aufgerappelt habe haut man mir wieder einen Knüppel auf den Kopf, und da soll ich wieder einen Antrag stellen? Die andere Seite der Medaille, wenn ich es nicht tue, wird die Schulleitung Ärger bekommen, die Schulleitung, die mir soeben einen großen Dienst erwiesen hat.*

*Der Kaderleitung war wirklich ein Mensch von Gemüt. Ihm war wohl klar, was seine Partei da von mir verlangte. So entließ er mich mit dem Vorschlag:*

*„Überlegen sie sich die Sache gut. Sie müssen sich nicht sofort entscheiden.“*

*Bedenkzeit brauchte ich jedoch nicht. Meine Antwort lautete:*

*„Parteimitglied werde ich nur dann wieder, wenn ich voll rehabilitiert werde und mein Parteibuch zurück erhalte.“*

*Meine moralische Rechtfertigung für diese Antwort habe ich nicht laut ausgesprochen, denn die hätte den mir zweifelsfrei sehr gewognen Kaderleiter in Gewissensnöte bringen können. Sie lautete:*

*„Bisher besteht diese Partei stur auf ihrer Unfehlbarkeit, einer Eigenschaft, die sie wohl von den Päpsten abguckt hat. Wenn die Partei meinen Ausschluss als Fehler anerkennt, dann hat sie sich so grundlegend verändert, dass es sich wahrscheinlich lohnt, wieder Mitglied zu sein.“*

*Es wurde kein Antrag gestellt, und trotz des verbalen Freispruches von Schuld, fand ich 1989 im Trubel der großen Wende in meiner Personalakte einen Vermerk über meinen Parteiausschluss und die lapidare Feststellung: „Für Leitungstätigkeit ungeeignet.“*

*Nach diesem Gespräch meldete sich wieder der Troll zu Wort:*

*„Moritz, ich bin zufrieden, dass Du meinen Anteil an deinem Aufstieg in die Berufsgruppe der Ingenieure so siehst wie ich es aus deinen Gedanken lesen kann. Ich habe dir also einen Gefallen getan und verlange dafür keinen Dank. Wenn ich die Geschehnisse aber so richtig überdenke, dann finde ich doch ein paar Haare in der Suppe. Du hast mich benutzt, um dich bei den Dozenten einzuschießern und bessere Noten zu bekommen als du eigentlich verdient hättest. Das war gegenüber deinen Kommilitonen nicht fair.“*

*Das ging mir ganz schön gegen die Schienbeine, und da musste ich mich wirklich mit Entschiedenheit verteidigen:*

*„Schön, verehrter Troll, ich habe dich vielleicht – so wie du das siehst – zu meinem Nutzen missbraucht, aber wem soll ich damit geschadet haben? Keiner meiner Mitschüler ist beim Examen durchgefallen, und nach den Zensuren des Abschlusszeugnisses hat nach dem Verlassen der Ingenieurschule niemand wieder gefragt. Du weißt ja nicht, du Auto, dass auf Grund meiner Russischkenntnisse nur zwei Schüler meiner Klasse in die mündliche Prüfung musste, dass ich den Bericht über den Großen Dampfkesselversuch (ca. 50 Seiten mit vielen Diagrammen) getextet, auf meiner Schreibmaschine geschrieben und für jeden Mitschüler vervielfältigen ließ ( 32 mal), und noch so einiges mehr. Damit habe ich die kleine Schuld des Strebers abzutragen versucht. Bei allem vergiss nicht, ohne die Aufwertung durch dich wäre ich nicht Ingenieur geworden.“*

*Damit war das Thema auch für Troll beendet, aber es wurden durch diese Diskussion zwei lustige Begebenheiten aufgerissen, deren Beschreibung ich dem Leser noch zumuten möchte, obwohl es da keinen erkennbaren Bezug zum Troll gibt..*

**Russisch** war Pflicht- und Hauptfach in allen Studienrichtungen der DDR. Die Sprache des „Großen Freundes“ sollte jeder Studierende beherrschen, den „von der Sowjet Union lernen heißt siegen lernen“ so lautete eine stereotyp bis zum Kotzen wiederholte Devise der



*führenden Ideologen der Partei. Wir sagten nicht „siegen lernen“, sondern „siechen lernen“, aber das durfte man nur im engsten Freundeskreis tun. Der Erfolg des Russischunterrichts war sehr mäßig. Nach acht bis zehn Jahren Belästigung mit dem Unterricht dieser Sprache waren bestimmt nicht mehr als jeder zehnte Studienabsolvent in der Lage russische Fachliteratur zu lesen oder eine einigermaßen fließende Unterhaltung mit einem Russen zu führen. Die russischen „Zwangsfreunde“ erfreuten sich bei der Masse der DDR-Bürger keiner besonderen Sympathien, und die Aufnahme ihre Sprache war emotionell blockiert.*

*Befreit vom Russischunterricht waren die Teilnehmer des Fernstudiums, aber mit dem Sprung in das Tagesstudium landete ich natürlich auch im Lehrbereich eines Russisch-Dozenten. Das war ein junger Mann der zwar die grammatischen Grundregeln der russischen Sprache beherrschte aber Schwierigkeiten hatte, einen kompletten Satz in dieser Sprache herzusagen, Da kamen auch mächtige Fehler vor, und ich konnte es mir nicht verkneifen „meine Mitschüler vor dem Lernen eines falschen Russisch zu bewahren.“*

*Das Missfiel dem Dozenten, musste ihm missfallen, und das war mein Ziel. Er reagierte in meinem Sinn:*

*„Fritzsche,“ redete er mich am Stundenschluss eines Tages an, “bleiben sie mal hier, ich muss mit ihnen reden.“*

*Und er redete, nachdem alle Mitschüler den Raum verlassen hatten:*

*„Wären sie damit einverstanden, wenn ich ihnen die Note sehr gut garantiere und sie ab sofort dem Unterricht fern bleiben?“*

*Und wie ich einverstanden war.*

*Das Leistungsniveau der Klasse in diesem Fach blieb auch bis zum Examen über jedes Urteil „erhaben“. Der Klassendurchschnitt der Vorzensuren in diesem Fach lag bei 3,8. Nun galt die Regel, dass derjenige eine mündliche Nachprüfung über sich ergehen lassen musste, dessen Note für die Abschlussklausur nicht identisch war mit der Vorzensur. Da man bei der Mündlichen nicht mogeln konnte, hatten alle Mitschüler davor einen fürchterlichen Regatt.*

*Es fand sich eine Lösung auf der Basis einer großen Liebe, die sich zwischen einem Mitschüler und der Dame entwickelte hatte, welche allein in der Lichtpauserie der Schule tätig war. Die verriet dem Herrn ihrer Träume, dass unser Russischdozent den im Rahmen der Abschlussklausur zu übersetzenden russischen Text auf Transparentpapier geschrieben zum Vervielfältigen bei ihr abgegeben hatte. Der betroffene Mitschüler wollte nicht allein von seinem Privileg profitieren und ließ gleich 32 Exemplare pausen. Er präsentierte mir den Text und bat um Übersetzung. Das war für mich eine Kleinigkeit. Dann fand in der Klasse ein Zensurenkonferenz statt. Dabei wurde unter meinem Vorsitz festgelegt, welche Fehler jeder Mitschüler zu machen hatte, um mit großer Wahrscheinlichkeit die angestrebte Identität der Noten zu erzielen.*

*Als die Examensklausur geschrieben wurde hatte jeder Mitschüler den fertig geschriebenen Text mit den festgelegten Fehlern bereits bei sich. Das Ergebnis war erstaunlich. Nur zwei der Prüflinge bekamen für die Klausur eine Note, die von der Vorzensur abwich. Das waren aber Ausnahmeschüler die als Vorzensur eine Zwei hatten und sich vor der Mündlichen nicht zu fürchten brauchten.*

*Ob der Dozent der Lichtpauserin einen Tipp gegeben hat, dass sie mit der Geheimhaltung nicht so streng sein sollte? Es wäre nicht ausgeschlossen.*

## 15. Abschied und neues Leben

Als Troll in mein Leben trat, fand ich ihn abstoßend und entwickelte tief sitzende Angst vor ihm. So ist das bei uns Menschen, die Angst vor dem Unbekannten ist uns in die Wiege gelegt. Die Wiedererweckung des Troll zu neuem Leben forderte mir und meiner Familie alles ab was wir zu geben in der Lage waren. Seine zweite Geburt verlief unter starken Wehen die sich glücklicherweise in einer fernen Klinik - sprich Werkstatt - nicht ständig unter unseren Augen abspielten. Die Bezahlung der „Ärzte“ und die Beschaffung von Transplantations-Organen waren Aufgaben, deren Lösung leicht meine Leidensfähigkeit hätte überbeanspruchen können. Doch schaffte es der „Stier“, alle Barrieren wegzuräumen. Der neu geborene Troll löste viel Freude aus und wurde zum Lehrer im Fach Kraftfahrzeugtechnik. Er begleitete uns auf fröhlichen, risikoreichen und gefährlichen Fahrten, er half mit am Aufbau unseres Selbstwertgefühls und nahm den Platz eines Lebewesens ein, mit dem man eng verbunden war und mit dem man reden konnte. Der Name Troll wurde mit Achtung und Liebe ausgesprochen, ein Wenig aber auch mit dem Ton, den Eltern einem schwer behinderten Kind gegenüber anschlagen.

Vom Kauf des Wracks bis zum Abschluss der Ingenieurschule vollzog sich in der Automobilindustrie der DDR eine rasante Entwicklung. Sie war optisch zu erkennen an dem sich verändernden Zahlenverhältnis zwischen Altautos aus der Kriegs- und Vorkriegsproduktion auf der einen Seite und Neuprodukten aus Zwickau und Eisenach auf der anderen. Wenn im Jahre 1953 dieses Verhältnis bei etwa 10:1 lag, dann war 1956 bereits eine Größenordnung von schätzungsweise 2:1 erreicht. Diese Verschiebung war nicht allein auf den Produktionsausstoß der Volkseigenen Automobilindustrie zurück zu führen. Großen Anteil hatte auch die Tatsache, dass die Oldtimer einer nach dem anderen wegen Altersschwäche oder Ersatzteilmangel aus dem Verkehr ausschieden.

Warum, verehrter Leser, schleicht wohl der Verfasser am Beginn eines neuen Kapitels so auffällig wie die Katze um den heißen Brei herum? Ganz einfach weil es schwierig ist den Abbau der Liebe zum „Erstgeborenen“ und das Schielen nach jüngeren und eleganteren Wesen moralisch zu rechtfertigen.

Es war nun mal nicht von der Hand zu weisen, dass die Verjüngungskur am Troll nur am äußeren Erscheinungsbild eine gewisse Vollkommenheit erreicht hatte. Die inneren Organe wurden zwar wieder zum Funktionieren gebracht, sie litten aber fühlbar unter Altersverschleiß, vergleichbar der Arthrose und der Myokarditis beim Menschen. Troll war in Wirklichkeit ein Greis im Frack, mit dessen endgültigem Ableben in absehbarer Zeit gerechnet werden musste. Dieses Ableben wollten wir nach Möglichkeit nicht in Form eines Zusammenbruchs auf offener Straße erleben. Auch sagten wir uns, dass ein gehfähiger, munterer Greis in einem glänzenden Frack sehr viel wertvoller ist als die attraktivste Leiche mit allen Erscheinungsformen einer Beerdigung erster Klasse..

So liefen denn die Erkundungen in zwei Richtungen:

- welche Chancen bestehen für die Zuweisung eines neuen PKW und
- welchen Preis kann man beim Verkauf des DKW F7 erzielen?

Die Beantwortung der zweiten Fragen stand unverkennbar im Zusammenhang mit der beim Neukauf aufzubringenden Differenzsumme und unseren Möglichkeiten, diese Summe aus den

laufenden Einnahmen abzweigen zu können. Die Rücklagen auf unserem Bankkonto beschränkten sich auf das für die Tochter angelegte und nicht angreifbare Sparbuch und ein an chronischen Mangelerscheinungen leidendes Girokonto. Die Konsolidierung unserer Familienfinanzen war nur mittelfristig in Aussicht genommen.

**Zur ersten Frage:** Der VEB IFA-Automobilwerke in Zwickau hatte einen Modernisierungsschub hinter sich gebracht und bot ein Produkt an das auf dem fast unveränderten Fahrwerk des DKW F8 eine Kunststoffkarosserie trug - den P70, genannt auch „Pappe 70“. Dieses Novum verdankten die PKW-Interessenten dem in der DDR chronischen Mangel an Tiefziehblechen die man für eine Metallkarosserie gebraucht hätte. Solche Bleche wurden in der DDR nicht hergestellt, und der Große Freund im Osten war wohl nicht gewillt, dem „Ersten Arbeiter- und Bauernstaat in Deutschland“ von seinen Produkten dieser Branche größere Mengen abzugeben. Den Löwenanteil solcher Bleche verbrauchten die Eisenacher Automobilbauer für den nach DKW-Unterlagen in Produktion gegangenen IFA F9 und den auslaufenden EMW-Walfisch.

Außerdem war die Produktion von leichten Personenkraftwagen für den Bedarf der Bevölkerung planungstechnisch als „nicht strukturbestimmend“ und eben als „Bevölkerungsbedarf“ eingestuft, und das war in der Stufenleiter der Dringlichkeiten das unterste, das letzte Glied. Da die DDR zu dieser Zeit noch Butter und Fleisch aus der Sowjet Union einführen musste, d.h. unentbehrliche Produkte für den Bevölkerungsbedarf, stand der Übergang von der Holzkarosserie des F8 zu einer Neuschöpfung unter der Devise: „Lasst euch als Ersatz für Holz oder Bleche etwas einfallen!“

Im Erfinden von Ersatzlösungen waren die Bürger der sozialistischen Staaten weltbeste Könner, wobei die Wissenschaftler und Techniker der DDR im Rennen meist auf den vorderen Plätzen lagen. Ein Phenolkunstharz gefüllt mit Baumwollfasern erfüllte die Festigkeitsanforderungen und war obendrein leichter als Blech. Der Rohstoff kam aus der eigenen Schwerchemie. Später musste ich allerdings erfahren, dass das Reinphenol für diese Produktion aus Italien importiert wurde.

Die Kunststoff-Formteile konnten überdies in Holzformen modelliert werden, die wesentlich billiger zu beschaffen waren als die Pressen und Gesenke für die Blechverformung. Holz wurde allerdings weiterhin als Werkstoff für das Karosserie-Skelett verwendet, und das war offenbar keine besonders gute Idee. Der Paarung Holz-Kunststoff fehlten die gegenseitigen Sympathien, d.h. die Partner arbeiteten gegeneinander. Das erkannte man äußerlich daran, dass sich die Karosserien im Laufe der Zeit auffällig verzogen.

Die „Pappkarosse“ war etwas ganz und gar Neues, und viele Interessenten trauten diesem Novum nicht über den Weg. Dazu kam, dass die P70-Limousine ihrer Form nach eher an eine Brotbüchse als an einen Personenkraftwagen erinnerte. Eine annehmbare Linienführung des äußeren Erscheinungsbildes war nur bei der Kombi-Variante zu erkennen. Tatsache war daher, dass sich die Nachfrage nach dem Pappe-70 nach dem Anlaufen der Produktion in Grenzen hielt.

Und nun wird es wieder ganz individuell. Wir lernten einen Menschen kennen und freundeten uns mit ihm an, einen Menschen, dessen gezielte Sympathie sich Hunderttausende DDR-Bürger gewünscht hätten. Der Mann war angestellt im einzigen Autogeschäft Magdeburgs. Dadurch bekamen wir Anschluss an eine Informationszentrale, um die uns viele Mitbürger, hätten sie es denn gewusst, zutiefst beneidet hätten. Dieser Mann, ich nenne ihn einfach Herbert, klärte uns darüber auf, dass eine gewisse Zahl von P70 dem Autohaus als „frei verkäuflich“ zugewiesen worden war (den F8 gab es nur auf Kontingenzzuweisung).

Bedingung war allerdings, dass der Käufer nach Zwickau reisen und sich sein Fahrzeug dort abholen musste. Allein diese Information war Geld wert, noch mehr aber die Bereitschaft des Informanten, uns in die Besteliste ganz oben einzustellen. Er akzeptierte sogar unseren Wunsch nach einem P70-Kombi. Goldene Aussichten!

Nun war es aber an der Zeit, eine konkrete Antwort auf die zweite Frage einzuholen. Das ging unerwartet schnell. Unser Haus-und-Hof-Kfz-Meister, d.h. der Werkstattinhaber der unseren

Troll wiederholt auf die Beine gebracht hatte, kannte den Markt und das Auto. Als ich ihm von der Verkaufsabsicht berichtet, sprang er sofort an:

„Kein Problem! Seit Monaten löchert mich eine Bekannte mit der Forderung, ihr ein Auto zu beschaffen. Ihr F7 wäre genau das Richtige für sie, und ich garantiere ihnen einen Preis von 6000 Mark.“

Das war mehr als erwartet. Zwei Jahre mit dem Troll gefahren und dann mehr heraus bekommen als er gekostet hatte, das schien ein Schnäppchen zu sein. Die Differenz zum Neupreis des P70 lag dann bei rund 2500 Mark. Das war machbar.

Zu früh gefreut! Als Heinz von dem Deal erfuhr, bekam er eine Art Wutanfall:

„Du verrücktes Huhn! Warum kommst du nicht vorher zu mir? Du verschenkst glatt einen Tausender, und den steckt sich der Meister als Provision in die Tasche.“

Da war ich traurig, aber Dummheit muss bezahlt werden. Ich stand zu meinem Wort und war eher traurig darüber, dass sich Heinz die Provision nicht verdienen konnte. Von der Käuferin erfuhr ich später, dass „mein“ Meister wesentlich bescheidener gewesen war. Er begnügte sich mit 500 Mark Vermittlungsgebühr..

Nun lief alles wie am Schnürchen. Die potenzielle Käuferin erhielt eine feste Zusage, dass sie den Troll übergeben bekommt, wenn der Neue geliefert wird. Der Pappe-70 wurde bestellt, und es gab eine Auftragsbestätigung mit festem Termin für die Abholung.

Dann war es so weit. Mit der Käuferin wurde telefonisch das Treffen vereinbart, der Troll erhielt noch mal eine Wäsche und Politur, und dann nahm die Familie Abschied von dem unter so vielen Schwierigkeiten und Leiden vom Wrack zum fahrtüchtigen PKW gewandelten Familienmitglied. Ob Tränen geflossen sind, weiß ich nicht mehr, aber schwer fiel der Abschied ganz bestimmt.



### *Troll I. – Letzte Wäsche auf dem Garagenhof*

Die Käuferin erwies sich als charmante und resolute Dame die einem privaten Handelsunternehmen als Inhaberin vorstand. Ich ließ sie vorerst auf dem Beifahrersitz Platz nehmen und führte ihr unser Goldstück vor. Da sie Polstermöbel verkaufte, fiel ihr fachmännischer Blick sofort auf die sehr gut erhaltenen und gepflegten Sitzpolster sowie die Bezüge der Seitenwände und des „Himmels“. Sie ließ erkennen, dass sie damit sehr zufrieden war. Alle sonstigen Qualitäten des Fahrzeuges schienen für sie allein in der Tatsache der Fortbewegung zusammengefasst zu sein. Sie genoss die Fahrt ins Magdeburger Umland und

plauderte fröhlich über ihre Erwartungen an die neue Mobilität. Bisher war sie auf das Motorrad ihres Freundes angewiesen.

Kurz vor Langenweddingen fand sich eine gute Gelegenheit zum Wenden, und da äußerte die Dame:

**„Jetzt wäre es doch an der Zeit, dass auch ich mich ans Steuer setzen kann.“**

Eigentlich sollte man den Käufer erst dann fahren lassen, wenn der Kauf getätigt und die vereinbarte Summe Geldes übergeben ist. Ich wollte aber nicht engherzig sein. Die Straße war leer und die Chausseebäume standen weit genug von der Trasse entfernt, um bei Lenkproblemen vor Baumberührung noch eingreifen zu können. Wir wechselten die Plätze. Die Dame trat ganz richtig das Kupplungspedal, es gelang ihr den ersten Gang einzulegen, und dann .... wurde der Motor still. Abgewürgt. Zweiter Versuch – abgewürgt. Dritter Versuch – abgewürgt. Sie kam nicht von der Stelle, und ich fand mich berechtigt, die Frage zu stellen:

**„Haben sie schon jeweils ein Auto gefahren?“**

Kaum zu glauben, aber die Antwort lautete:

**„Nein.“**

Da fiel es mir wie Schuppen von den Augen. Das konnte doch nur eine von der Kripo nicht aufgerissene Kundin der Fahrschule Vogt sein. Wer sonst würde eine Fahrerlaubnis besitzen und noch nie ein Auto bewegt haben. So stellte ich die Frage:

„Dann hat ihnen der Herr Vogt die Fahrerlaubnis ins Haus gebracht, ohne ihnen auch nur eine Fahrstunde zu geben?“

„So ist es,“ lautete die Antwort..

Meine Reaktion war unmissverständlich:

*„Dann nehmen sie bitte wieder auf dem Beifahrersitz Platz. Wir fahren jetzt zu Ihnen nach Hause, und wenn sie dann das Auto noch haben wollen, übergeben sie mir die vereinbarte Summe. Dann können sie mit dem Fahrzeug machen was sie wollen.“*

Die Dame fügte sich dem Unabwendbaren. Wir hielten vor ihrem Geschäft in der Halberstädter Straße, sie übergab mir die sechs Mille, und ich suchte das Weite, ohne mich umzusehen. Das war gut so. Da meldete sich Troll ein letztes mal aus der vierten Dimension:

*„Moritz, du untreue Tomate! Wie konntest du mich an so eine Tussi, so eine kraftfahrtechnische Ignorantin verscherbeln? Deine letzte Handlung mir gegenüber ist wahrhaftig kein Liebesdienst. Die fährt mich zu Schrott, und die schafft es dann bestimmt nicht, mich wieder aufzubauen. Hättest du nur auf deinen Freund Heinz gehört. Überhaupt, an meiner Wiederbelebung warst du ja nur mit Geld beteiligt. Die wirklichen Leistungen kamen von Heinz.“*

Es wurde mir nun doch zuviel. Verständlich war mir Trolls Frust wegen der Abschiebung in eine unsichere Zukunft, aber meinen Anteil an seiner Auferstehung so runter zu reden, das passte mir nicht:

*„Troll, du solltest dich mal an Charlottenburg erinnern, was ich da körperlich und seelisch gelitten habe – nur für deine Wiedergeburt – war das nichts? Und die vielen kleinen und großen Reparaturen zur Erhaltung deiner Fahrtüchtigkeit?“*

Die Fragen verhallten, Troll hatte die Frequenz abgeschaltet. Er war sauer, und das nicht ganz zu Unrecht. Diese Mensch-Auto-Beziehung glich den Erscheinungsformen der Liebe von Menschen zu Haustieren, vor allem Katzen und Hunden. Wer bringt schon seine geliebte Miese wegen fortgeschrittenen Alters zum Einschlafen wenn sie noch bei guter Gesundheit ist. Und verkaufen - käme noch weniger in Frage. Das aber tat ich mit dem Troll. Wie heißt es in einem bekannten Lied: „**Abschied ist einbisschen wie Sterben.**“

So nahm ich mir denn selbst einen Eid dahingehend ab, dass ich nie wieder in eine so menschliche Beziehung zu einem Auto eintreten wollte, und den habe ich bis heute gehalten. Autos blieben nach diesem Trennungsschmerz für mich fürderhin das was sie sind, Maschinen und Fortbewegungsmittel.

Durch Zufall machte ich wenige Tage nach dem Verkauf die Bekanntschaft eines Mannes der im Hinterhaus hinter dem Möbelgeschäft der Käuferin wohnte. Er berichtete, dass die Käuferin beim Durchfahren der Hofeinfahrt und dem Wenden im Hinterhof alle vier Kotflügel des Troll grundlegend deformiert hatte. Dazu meinte er noch:

„Das Jaulen des immer wieder hochgetourten und dann konsequent abgewürgten Motors habe ich noch immer im Ohr.“

*Das war der Abschied von Troll im Spätherbst des Jahres 1956. Er bewies eine erstaunliche Langlebigkeit. Zum letzten Mal sah ich den DKW F7 mit dem polizeilichen Kennzeichen HK59-95 im Frühjahr 1970 als durchaus fahrtüchtiges Auto.*



### **Letztes Foto des Troll I. Er sah noch so schmuck aus und doch Überwog die Sehnsucht nach einem neuen Auto**

*Wie sagte man unter Autofahrern? **Auto fängt mit ‚Au‘ an und hört mit ‚Oooo‘ auf.** Beides sind Laute der Schmerzempfindung und des Bedauerns. Sehr im Schwange war auch die Feststellung, dass es im Leben des Autobesitzers zwei glückvolle Tage gibt, den Tag, an dem er das neue Auto übernimmt und den, an dem er es wieder losgeworden ist. Alles ein wenig übertrieben, aber es steckt doch eine Menge Wahrheit drin. Soweit der Troll betroffen war, lag in den durch seinen Verkauf ausgelösten Gefühlen eine gewisse Ambivalenz. Da war die Trauer über die Trennung von „einem guten Freund“, daneben aber auch die Freude darüber, dass der günstige Verkauf eine reale Basis für den Erwerb eines neuen Fahrzeuges geschaffen hatte. Der Tag dieses Erwerbs sollte - so hofften wir - ein glückvoller Tag werden.*

*Mit der Bahn reisten wir nach Zwickau, leisteten uns ein Taxi für den Weg vom Bahnhof zum VEB Automobilwerk und .... reihten uns nach guter DDR-Sitte in die Schlange derer ein, die ihre Bezugsberechtigung für eine P70 vorweisen wollten. Und die war gar nicht so kurz. Nach etwa einstündigem Stehen in dieser – wie man sagte – „sozialistischen Wartegemeinschaft“ wurde den Autokäufern ein geradezu luxuriös ausgestatteter Warteraum zugewiesen .*

*Neben schneeweiß gekalkten glatten Wänden fanden wir vier in kunstvoller Bescheidenheit ausgeführte Tische (Technik-Stil der DDR) und zu jedem Tisch vier harte Stühle vor. Selbst einem hartgesottenen DDR-Bürger der bereit war, für 8500 Mark einen Personenkraftwagen mit Fahrgestell und Triebwerk aus den 30er Jahren und mit einer Versuchskarosserie aus einem Versuchskunststoff zu erwerben, kam da der Konfirmationskaffe hoch. Wenn ich meine Frau in der Ecke dieses Raumes sitzend fotografiert habe, dann war das ursprünglic*



### **Der luxuriöse Warteraum für Autoabholer im VEB Automobilwerk Zwickau im Frühjahr 1956**

*als Illustration für eine Beschwerde beim Ministerium für Fahrzeugbau gedacht. Es blieb aber bei der Absicht. Warum sollte ich auch den Zorn der sozialistischen Götter auf mich ziehen, ohne irgend einen Nutzen davon zu haben. So bald würde ich diesen Raum sowieso nicht wieder betreten müssen.*

*Aber, à propos Kaffee: wir hatten in der bewussten Schlange ziemlich weit hinten gestanden, obwohl wir vor Tau und Tag von Magdeburg abgefahren waren. Die gewitzteren Autokäufer hatten sich einen Tag vorher auf den Weg begeben und in Zwickau übernachtet. Das erfuhren wir während des Erfahrungsaustausches in der Wartegemeinschaft. Wir erfuhren aber auch, dass die „Frühankommer“ bis zu zwei Stunden vor der Klappe der Dokumentenannahme gestanden hatten, ehe überhaupt mit der Abfertigung begonnen wurde. Diese Phase des Autokaufes war bei uns etwas kürzer, aber die Übergabe der Fahrzeuge an die Käufer dauerte natürlich pro Kopf merklich länger als der Austausch der Dokumente. Wir saßen also lange in dem „gemütlichen“ Warteraum, und es begann uns nach einem Kaffee zu gelüsten. Es war nicht einfach, einen Menschen zu finden, der sich in der Angelegenheit Kundenversorgung ansprechen ließ. Wir fanden ihn und trugen unser Anliegen vor. Seine Antwort:*

*„Gaffee, den kriecht'r in d'r Gandine, awer die macht erscht in ner Schtunne wied'r uff.“*

*Hand aufs Herz, junge Leser, was tötet ihr, wenn euch das heute z.B. beim Abholen eines Golf aus dem bekannten Automobilwerk in Wolfsburg passieren würde? Ihr würdet sicher zur Konkurrenz wechseln. Nein. Das taten wir nicht! Blieb uns auch gar nichts anderes übrig. Es gab ja keine Konkurrenz. Wir warteten also brav bis wir am frühen Nachmittag endlich an*

der Reihe waren. Ein Angestellter der Verkaufsabteilung führte uns zu **dem** P70 der für uns bereitgestellt war (nicht etwa von uns ausgesucht), zeigte uns die Bedienungselemente, forderte uns auf, auf dem Beifahrersitz bzw. im Fond Platz zu nehmen, setzte sich selbst auf den Platz des Fahrers und drehte mit uns eine Runde ums Viertel. Mein völlig unglaubliches Ansinnen, einmal die Plätze vorn zu tauschen, damit ich mich von den Qualitäten des Autos überzeugen konnte, wurde mit Entrüstung zurück gewiesen:

*„Das is üwerhaubt nich drin. Solange das Auto nich rechtsjültich üwerjehm is, dürfen sie nich fahr'n.“* Punktum Schluss. Es gelang mir aber, einen Schalter zu betätigen, den der Verkäufer noch nicht vorgeführt hatte – den Schalter der Scheibenwischeranlage. Das hat mir der Mann mächtig übel genommen. Die Scheibenwischer machten nämlich nur zwei Schläge, und dann blieben sie nach dem Ertönen eines krächzenden Geräusches in senkrechter Stellung stehen. Das hatten wir nun davon. Unser P70 wurde noch einmal in die Werkstatt geschoben, um den Fehler zu beseitigen, und wir durften uns aus der inzwischen geöffneten Kantine einen Kaffee holen und das Ergebnis der ersten Reparatur an unserem „Wagen“ in dem „gemütlichen“ Warteraum abwarten. Wir waren allein, waren die Letzten. Eine Strafe des Autohimmels für unser schnödes Verhalten gegenüber dem guten alten Troll I. ???



*Wir waren die letzten an der Tankstelle am Ortsrand von Zwickau.*

*P70 = Troll II. beweist seine Jungfräulichkeit dadurch, dass es an der Frontpartie noch kein polizeiliches Kennzeichen gibt*

Es war später Nachmittag, als wir endlich als rechtmäßige P70-Besitzer das Werk mit eigener Kraft verlassen und uns auf den Heimweg machen konnten. Durch den Reisberg ins Auto-Schlaraffenland waren wir aber längst nicht durch. Der Verkäufer erinnerte sich beim Abschied glücklicherweise noch daran, uns eine Information zu geben:

„Fast hätt'ch's vergessen, im Kraftstofftank is nich viel drin, bloß d'r Rest von 2 Liter nach d'r Probefahrt. Fahr'n'se bitte nach de nächste Tankstelle.“

Es folgte die Beschreibung der Trasse zur nächsten Tankstelle. Auf der Fahrt dorthin schien sich das tiefe Glücksgefühl des frisch gebackenen Autobesitzer gerade entwickeln zu wollen als wir die Tankstelle ins Blickfeld bekamen. Eigentlich sahen wir nicht die Tankstelle, sondern eine Schlange von mindestens 10 nagelneuen P70 die darauf warteten, betankt zu werden. Die jämmerliche einzige Tanksäule duckte sich verschämt hinter den wartenden Autos und den daneben stehenden und vor Ungeduld trampelnden Neuwagenbesitzer. Wir waren glücklicherweise davor gewarnt worden, nach einer anderen, möglicherweise größeren Tankstelle zu suchen, und reihten uns ein in die Wartegemeinschaft.

Da auch nur ein Tankwart tätig war, vergingen für das Betanken eines Autos, das Bezahlen (dazu mussten sich Tankwart und Kunde in die Kassenbude begeben), das Platznehmen der Besatzung und das Freimachen des Platzes an der Tanksäule für den nächsten Kunden jeweils mehr als 5 Minuten. Da blieb es nicht aus, dass der Motor bis zum nächsten



Nachrücken immer wieder einige Minuten im Leerlauf tuckerte. Als wir noch drei Fahrzeuglängen von der Zapfsäule entfernt standen, tuckerte er nicht mehr. Da war der Tank trocken, und eine Überschlagrechnung mit der gefahrenen Strecke und dem Kraftstoffverbrauch pro 100 Kilometer ergab, dass das Verkaufspersonal beim Abmessen der 2 Liter Neuwagen-Benzinzuteilung gewissen Ungenauigkeiten nicht aus dem Weg gegangen war. Ob das zum eigenen Nutzen geschah, konnte man ahnen aber nicht beweisen. Es hatte inzwischen angefangen zu regnen, und der Scheibenwischer konnte nun seine Feuertaufe bestehen. Der hatte sich aber durch die Reparaturanstrengungen des Werkspersonals nicht beeindrucken lassen. So lernte ich bereits am ersten Tag der neuen Auto-Mensch-Ehe, wie man die vom Konstrukteur beabsichtigte Kinematik des Wischergestänges in kurzen Abständen wieder herstellt, indem man hinter das Armaturenbrett langt und an dem Gestänge zupft. Diese Übung wurde so oft wiederholt, dass ich sie schließlich im Schlaf ganz ausgezeichnet beherrscht hätte. Es dauerte etwa ein halbes Jahr, ehe der Hersteller nach diversen erfolglosen Reparaturbemühungen ein neues Antriebsgestänge für die Scheibenwischer lieferte. Danach waren wir mit dem Pappe-70 - unserem Troll II. – recht zufrieden. Dafür.

Dass ein Russen-LKW bei Glatteis seine gesamte Frontpartie zermalmte und dabei auch noch den Rahmen verzog, konnte der Geschädigte wirklich nichts. Danach erfuhr ich, was eine



**13.01.1959**

***Magdeburg, Maxim Gorkij-Straße. Im Hintergrund die Sowjetische Kommandantur.***

***Der LKW hatte Vorfahrt und es herrschte Glatteis.***

***2000 Mark Reparaturkosten und keine Kaskoversicherung***

Kaskoversicherung ist, und seitdem zahle ich die Prämie, ohne etwas davon zu haben. Alle in einem Zeitraum von 35 Jahren danach eingehandelten Schäden entstanden durch Fremdverschulden.

Im Vergleich zu Troll I. waren die zwei folgenden Jahre mit Troll II. geradezu langweilig. Es passierte nichts. Im Zusammenhang mit weiter oben schon referierten Ereignissen wäre höchstens ein „Ding“ zu vermelden, bei dem der „ultimate kick“ beim Grenzübertritt von Ost nach West erreicht wurde.

Unser Freund und Förster Hubert war mit Frau und Kind ohne Zwischenfälle über die Sektorengrenze nach Westberlin gekommen, nach Westdeutschland ausgeflogen worden und hatte bald wieder eine Anstellung als Förster. Sein Dienstherr war nun nicht mehr der Arbeiter- und Bauernstaat, sondern ein Großgrundbesitzer von Adel. So kamen nun Nachrichten über die Einrichtung eines neuen Hausstandes, und schließlich ein Wunschzettel. Zurück geblieben in der DDR waren einige Wertstücke aus persischen Teppichknüpfereien – ein großer Teppich und mehrere Brücken. Nach denen sehnten sich aber hintergründig nicht etwa Hubert und seine Frau Brigitte, sondern der im Westen bestens etablierte Schwiegervater des Försters.

Wir fanden keinen Grund, nicht nach Wegen zur Erfüllung dieser Sehnsucht zu forschen. Forschen war angesagt weil die Ausfuhr von antiken Wertstücken aus der DDR nur mit

höchst obrigkeitlicher Genehmigung möglich war und die Beschaffung einer Ausfuhrgenehmigung den Einsatz von sehr viel Zeit und Wegstrecken kostete, ohne dass man mit Sicherheit auf ein positives Ergebnis der Bemühungen rechnen konnte.

Es war jedoch eine Zeit, wo DDR-Bürger ohne besondere Schwierigkeiten die Genehmigung erhielten, mit eigenem PKW in den kapitalistischen Westen zu fahren. Da es für derartige Touren keinen Pfennig Westgeld zum offiziellen Kurs von 1:1 zu tauschen gab, reisten nicht wenige Osttouristen mit kompletter Zeltausrüstung im Kofferraum, um auf diesem Wege der nicht bezahlbaren Notwendigkeit des Nüchtens in einem Hotel zu entgehen. Auch wir besaßen alles, was zum Wohnen auf einem offiziellen oder „wilden“ Zeltplatz erforderlich ist. Und da kam uns eine Idee.

Die Perserbrücken hatten ihrem Aussehen nach eher einen ideellen als einen in Mark und Pfennig auszudrückenden Wert. Als echte Perser würde sie nur ein Teppichspezialist erkennen, und diese Berufsgruppe, so nahmen wir an, würde unter den Filzern an der Grenze kaum vertreten sein. Zum Herstellen einer gewissen Gemütlichkeit in einem Wohnzelt, so argumentierten wir uns selbst gegenüber, waren doch so ein paar alte Teppichstücke bestens geeignet und ihre Zugehörigkeit zur Zeltausrüstung sollte erklärbar sein.

So packten wir die wertvollen Perserbrücken als erste Lage auf die Ladefläche des P70 Kombi und luden darauf alle weiteren Bestandteile dessen, was zum zünftigen Camping gehört. So beladen fuhren wir in den Kontrollbereich der GÜST Marienborn/Helmstedt ein (GÜST = Grenzübergangsstelle). Dort stand die aus dem DDR-Leben nicht weg zu denkende Warteschlange, bestehend aus PKW mit ihren erwartungsfrohen Besatzungen. Es ging langsam voran, aber schließlich standen wir doch in zweiter Position hinter dem gerade der Filzung unterzogenen Spitzenfahrzeug. Da kam mir ein Gedanke.

Mit einem Satz war ich draußen, begab mich an das Heck des Troll II., öffnete die Hecktür und fing an, den recht voluminösen Inhalt des Laderaumes auf die Straße zu stapeln. Das gefiel einer Filzerin gar nicht (sollte ihr auch nicht gefallen):

## **„Was mach'n sied'n da? Wer hat Ihn'n jesacht, das se auslad'n soll'n?“**

*„Ich wollte die Kontrolle etwas beschleunigen und ihnen die Arbeit erleichtern.“*

*„Mach'nse keen Quatsch! Pack'nse das Zeug wieder nein.“*

Auf die Reaktion hatte ich gehofft. Die Filzung des Vordermannes war abgeschlossen, die uns schon bekannte Filzerin erwies sich als für uns zuständig und honorierte unsere außerordentliche Bereitschaft, ihr die Arbeit zu erleichtern. Die Hecktür blieb ungeöffnet, und die Endkontrolle beschränkte sich auf die Ablagen im Bereich des Fahrer- und Beifahrersitzes. Diese Tätigkeit übte sie mit ganz besonderer Akribie aus. Filzerpsychologie hatte ich in 6 Jahren sowjetischer Kriegsgefangenschaft gelernt. Die uniformierte Dame sollte folgender Logik erliegen: *wenn der Kerl hinten seine ganze Zeltausrüstung auf die Straße schmeißt, dann hat er bestimmt vorn etwas versteckt.*

Mit solchen Tricks hatten wir bei den Filzungen im großen Reiche GULAG fast immer Erfolg gehabt. Und es klappte auch hier. Nachdem alle Hohlräume im Vorderteil des Troll II. bis in die letzte Ecke untersucht waren, kam noch die Handtasche meiner Frau dran. Ergebnis negativ. Die Filzerin war offenbar mit sich selbst nicht recht zufrieden, aber sie kam wohl zum dem Schluss, dass sie des Guten genug getan hatte. Der beaufsichtigende Vorgesetzte

hatte sicher den Eifer der Genossin mit Wohlwollen beobachtet und keine Verfehlungen seiner Untergebenen festgestellt.

So kam also die erlösende Aufforderung: „*Fahr'n se vor!*“

Es hatte unserer Ausrede über das mit Teppichen auszulegende Vorzelt nicht bedurft. An der nächsten „Klappe“ 10 Meter weiter auf die Grenze zu bekamen wir unsere Ausweise zurück und durften die Grenzlinie passieren. Das tun wir heute, ohne anzuhalten, aber die GÜST Marienborn passieren wir immer noch mich einem leichten Schauer im Genick.

Wenn es noch etwas Ausgefallenes über die erste „Pappe“ zu berichten gibt, dann über eine Fahrt nach Berlin mit zahlendem Fahrgast. Der fahrplanmäßige Zeitbedarf eines D-Zuges von Magdeburg nach Berlin lag immer noch in der Größenordnung von 4 Stunden, und der Fahrpreis einschließlich D-Zug-Zuschlag betrug 28,80 Mark. Wer eine Gelegenheit zum Mitfahren in einem privaten PKW fand, der konnte sowohl Zeit als auch Geld sparen. Was heute die Mitfahrerbörse ist, war damals das sozialistische Rundsprechverfahren. Da kam z.B. eine Anfrage per Telefon:

„*Ein Bekannter hat sich unlängst mit einem Automechaniker unterhalten und von dem erfahren, dass sie regelmäßig mit ihrem PKW nach Berlin fahren. Ist das richtig?*“

„*Das ist korrekt.*“

„*Ich müsste in der nächsten Woche nach Berlin.*“

„*Da haben sie Glück, ich auch.*“

Es kam zur Terminabsprache, und am besagten Tag zur vereinbarten Zeit holten wir – meine Frau und ich – einen jungen Assistenzarzt von seiner Wohnung ab. Es regnete, und der immer noch in zweifelhaftem Funktionszustand befindliche Scheibenwischer war extrem gefordert. Das ging gut, etwa bis zur Auffahrt auf die A2 bei Schermen. Dann sprang das Antriebsgestänge aus den Gelenken und ließ sich nicht mehr zu normaler Funktion überreden. Wir, der Mitfahrer und ich, hatten in Berlin feste Termine wahrzunehmen, so dass der Besuch einer Werkstatt zwecks Reparatur außer Betracht stand. Andererseits war der Regen gleichmäßig und so stark, dass das Fahren ohne laufenden Scheibenwischer einem Blindflug gleich gekommen wäre. Wir waren aber Weltmeister im Improvisieren, und unsere Technik war ganz allgemein darauf ausgerichtet, Funktionsmängel auf dem Wege der Improvisation überwinden zu können. Hinter dem Armaturenbrett des P70 war viel Platz, und man konnte das Verbindungsgestänge zwischen den beiden Scheibenwischer gut mit der Hand erreichen. Dazu musste man sich als Beifahrer nur vorbeugen, den rechten Unterarm hinter der Windschutzscheibe auf dem oberen Abschluss des Armaturenbrettes (heute meist als Ablage ausgebildet) platzieren, den Kopf auf den Unterarm legen, mit der linken Hand von unten her das Verbindungsgestänge ergreifen und dieses in regelmäßigen, auf die Regenmenge abgestimmten Intervallen zuerst nach links (in Fahrtrichtung gesehen) und dann nach rechts bewegen. Es machte mir keine Mühe, dem technisch nicht völlig unterbelichteten Mediziner dieses Verfahren zu erklären. Er begriff es schnell. Auch begriff er, dass er nun, wollte er pünktlich in Berlin sein, für die nächsten 2 Stunden die Aufgabe des Scheibenwischerantriebes zu übernehmen hatte. Er tat es sichtbar widerwillig, und am S-Bahnhof Adlershof wechselte er unter Protest auf Schienenverkehr über.



*Ach, wie war ich Stolz auf dieses Gefährt*



*Rügenercamping 1958 – Trocknungspause  
nach Dauerregen*

Wenn mich meine Erinnerung nicht trügt, dann waren das die einzigen bemerkenswerten Exkursion mit dem Pappe-70. Er war ein treues Arbeitstier, sozusagen ein Lastesel, und er hat uns nie auf der Landstraße liegen gelassen. Er brachte uns wiederholt zum Camping nach der Insel Rügen und zur Mecklenburger Seenplatte, und zweimal sind wir mit ihm im westlichen Teil unseres Heimatlandes herum gekurvt. Dabei war unser Werkzeug-Pack gegenüber der gebräuchlichen Größe im Troll I. sehr zusammengeschrumpft, und wir konnten es uns abgewöhnen, ständig ein sattes Sortiment von Ersatzteilen im Kofferraum mitzuführen. Im Vergleich zu seinen Vorgänger war Troll II. ein Muster an Zuverlässigkeit, und auch seine späteren Nachfolger Troll III. bis Troll X. konnten sich diesbezüglich kaum mit ihm messen. Erst der OST-West-Hybride „Wartburg 1.3“ hat mir so wenig Ärger und so viel Freude gebracht wie der Pappe-70. Wenn wir diese treue Maschine dennoch von uns stießen, dann waren die Sehnsucht nach Schönheit und Geschwindigkeit viel stärkere Beweggründe als das Vertrauen auf Zuverlässigkeit. Wir wechselten vom Lastesel zum Reitpferd, und wer wollte uns einen Aufstieg dieser Art verübeln.



**Troll III.  
- (1958)  
Eine  
Schönhe  
it nach  
dem**

**Geschmack der Zeit**

## 16. Troll III. - Der Schöne

Es war für damalige Zeiten ein selbst im Traum kaum vorstellbarer Glücksfall, dass mich ein guter Bekannter aus unserem Tanzclub – Manfred - ansprach:

**„Sage mal, Claus, bist du eigentlich mit deinem Papppe-70 ganz zufrieden?“**

????????

**„Der Leukoplastbomber kann doch nicht wirklich deinem Geschmack entsprechen.“**

Was sollte ich auf diese Fragen antworten. Wer so redete, der musste ein Anliegen haben, mit dem er nicht mit der Tür ins Haus fallen wollte. Also bekam er eine möglichst nichtssagende Antwort:

„So zufrieden wie man mit einem Ackergaul ist aber manchmal von einem Rennpferd träumt.“

„Zu dem Rennpferd kann ich dir verhelfen.“

Die Aussage ordnete ich vorerst unter der Rubrik „große Sprüche klopfen“ ein und bemühte mich, den Partner dahin gehend zu steuern, dass er seine Katze aus dem Sack ließ:

„Wie du weißt arbeite ich bei der Privatfirma Schmidt (Name verändert). Der Chef fährt den Wartburg Camping. Der ist jetzt gerade 2 Jahre alt und hat noch keine 20000 Kilometer runter. Der Chef hat Probleme mit der Steuer. Er muss bis zum Jahresende noch ein paar Tausender an Kosten in die Bücher praktizieren. Wenn er nun den Camping erheblich unter dem Einstandspreis verkauft, dann hat er was er braucht.“

Ich fiel aus allen Wolken. An dem Ding musste doch ein Pferdefuß dran sein. Wenn er durch den Wertverlust Kosten in die Bücher haben will, dann wird er zweifellos die Wertdifferenz in bar auf die Hand haben wollen. Der Camping kostete neu etwas über 16.000 Mark und damit mehr als doppelt soviel als ich beim Verkauf des P70 rauschlagen konnte. Das lag jenseits der finanziellen Möglichkeiten. Also konnte meine Entscheidung nur lauten:

„Keine Chance! Sechzehn Mille bekomme ich mit dem besten Willen nicht auf die Beine.“

„Aber die will der Chef doch gar nicht haben! Er sagte etwas von 11.500 Mark. Hier stand die Welt auf dem Kopf. Wir lebten schon in der für Autobesitzer glanzvollen Zeit die uns beim Verkauf eines zwei bis drei Jahre alten PKW wenigstens den Neupreis einbrachte. Es gab noch keinen Schwacke-Katalog, die Preise pegelten sich nach Angebot und Nachfrage ein, und das Angebot war überaus mäßig. Wie ein cleverer Unternehmer – einer der dem Druck der sozialistischen Gesellschaftsordnung auf die Privatwirtschaftler immer noch

standgehalten hatte – ein solches Angebot machen konnte, war und ist mir bis heute noch ein Rätsel. So bat ich mir einen Tag Bedenkzeit aus, um mit meiner Frau die Lage zu beraten.

Sie hatte inzwischen die Fahrerlaubnis erworben, und als Frau am Steuer war sie damals noch eine Ausnahmerecheinung. Das war sie am Steuer des P70, und das würde sie als Fahrerin in

dem Camping umso mehr sein. So war denn ihre erste Reaktion auf meine Neuigkeit überaus positiv.

Wir erinnerten uns genau an die erste Begegnung mit dem zu seiner Zeit als eleganter Schönling anerkannten Fahrzeuges. Wir begegneten ihm im Juli 1956 auf der Strandallee des Ostseebades Baabe. Das dort parkende Wunderwesen war ständig von Neugierigen umlagert. Alle bestaunten die Eleganz der Linienführung und einer der Sehleute wollte wissen, dass die Karosserie von einem berühmten Italiener geschneidert worden war. Seitdem träumten wir Schlaf- und Wachträume wissend, dass der Erwerb einer solchen Luxuskutsche weit außerhalb der aktuellen finanziellen Möglichkeiten lag. Und nun dieses Angebot.

Einen Käufer für den P70 hatten wir sozusagen in der Hinterhand. Auch ein privater Kleinunternehmer der uns immer wieder auf seine Linie festlegen wollte:

*„Wenn ihr jemals den P70 verkauft, dann räumt mir das Vorkaufsrecht ein.“*

Das Verlangen dieses potenziellen Käufers hatte auch seine Hintergründe. Zum einen lebte er von einem Gewerbe das ohne einen Kleintransporter nur schwer florieren konnte, zum anderen war das Ehepaar im Turniertanz sehr erfolgreich, und zum beschädigungsfreien Transport der Tänzer und der bauschigen Tüllkleider brauchte man einen Kombi. Wir waren diesem Hobby auch erlegen und bis dato mit dem Pappe-Kombi sehr gut über die Runden gekommen. In Anwendung auf die Eleganz des Turniertanzes war natürlich der überaus schlichte und etwas ungehobelte P70 eher ein Stilbruch.

*„Stell dir vor, wir reisen zu den Auswärtsturnieren mit dem Camping an! Da haben wir doch bei den Wertungsrichtern gleich ein paar Bonuspunkte.“* Es war natürlich Unsinn, meine Frau mit diesem Argument agitieren zu wollen. Sie hatte schon ähnlich unfaire Gedanken gewälzt. Alle aktiven und verflossenen Wertungsrichter des Turniertanzes bitte ich inständigst um Vergebung für solche Gedankensünden.

Der Entschluss wurde gefasst, der P70-Interessent angerufen, mit ihm ein sehr guter Preis vereinbart und dann mit dem Camping-Anbieter ein Treff vereinbart. Und dann saßen wir in dem Auto unserer Träume. Leider vertrat der Besitzer den gleichen Standpunkt wie ich ihn beim Verkauf des Troll I. vertreten hatte, d.h. der Käufer besetzt den Fahrerplatz hinter dem Lenkrad erst dann, wenn der Gefahrenübergang auf ihn vollzogen ist. Aber er fuhr mit uns nach Burg, und er fuhr so flott wie wir es bisher noch nicht erlebt hatten. Auf der Rückfahrt ließ er dann die Sau raus. Die Gefällestrecke von Möser bis zur Elbebrücke bei Hohenwarthe diente ihm als Beschleunigungshilfe, und beim Passieren des Elbufer stand die Tachonadel über 130 (in Worten: einhundertunddreißig) Stundenkilometer. Das war echt atemberaubend! Dabei hielten sich Motor- und Klappergeräusche in so erträglichen Grenzen wie wir sie von unseren bisherigen fahrbaren Untersätzen wirklich nicht gewohnt waren.

Wir kamen schnell zum Geschäftlichen, und ich wartete immer noch auf eine Preiskorrektur in Form einer schriftlich nicht zu dokumentierenden Bargeldspende an den Verkäufer. Vergeblich! Der Vertrag lag schon schriftlich vor, und unter der Bedingung „gekauft wie gesehen“ betrug der Kaufpreis exakt 11.500 Mark. Der Scheck wechselte den Besitzer und das Auto auch. Wie schlugen da die Herzen derer, die sich sicher waren, nun den schönsten Personenkraftwagen der (sozialistischen) Welt ihr Eigen zu nennen.

Aus dem Wundern über die Modalitäten dieses Autokaufes sind wir ewig nicht heraus gekommen. Eine gewisse Zeit lang haben wir immer noch darauf gewartet, dass jemand – der Chef oder Manfred – uns an irgendwelche „moralische“ Zahlungsverpflichtungen erinnern

würde. Bestimmt hätten wir uns gewissen moralischen Gesetzen unterworfen. Aber, wer würde bei einem Deal den Verkäufer fragen: *„Darf es ein bisschen mehr sein?“*

Das Glücksgefühl des Autobesitzers hielt nach dem Kauf ziemlich lange an. Sechs Jahre lang hat uns Troll III. treu gedient, aber im sechsten bis achten Lebensjahr hat er mindestens so oft



und ätzend gebockt wie sein Großvater in der Hierarchie – Troll I. Angesichts der Fortschritte im Lebensalter der DDR gab es aber Erleichterungen für den Autobesitzer dadurch, dass die Kundendienstwerkstätten der volkseigenen Automobilproduzenten eine annehmbare Stufe der Qualifizierung und Ersatzteilversorgung erreichten. Schäden am Ausgleichgetriebe, der vorderen Querblattfeder, den Gelenkwellen, den Radlagern, der Lichtmaschine usw. wurden nicht mehr als spektakuläre Ereignisse registriert und dementsprechend im Gedächtnis des Schreibers nicht im Detail registriert. Nur zwei Erlebnisse scheinen mir wert, der Nachwelt überliefert zu werden.

### **Großglockner Hochstraße**

Es war im Sommer 1961, als unser Tanzclub eine österreichische Clubmannschaft aus Graz vor dem Verhungern retten konnte. Das waren 5 Paare der Sonderklasse die mit insgesamt 6 westdeutschen Tanzclubs eine Tournee durch die westlichen Lande vereinbart hatten. Die von den Gastgeberclubs zu erbringenden Leistungen beschränkten sich auf Unterkunft, Verpflegung, Kraftstoff für den Kleinbus und einen ganz geringen Spesensatz für die Tänzer. Als Abschluss der Deutschlandreise wollten die Grazer in Magdeburg Station machen, und wir waren auf alles vorbereitet. Was dieses „Vorbereitet-Sein“ auf den Besuch aus dem westlichen Ausland für einen Clubvorstand der DDR bedeutete, das zu erläutern würde den Rahmen dieses Berichts sprengen.

Zwei Tage früher als vereinbart landete bei mir – dem damaligen Vorsitzenden des Magdeburger Clubs – ein Gespräch der Grenzsicherungsorgane der DDR mit sinngemäß folgendem Wortlaut:

*„Hier sind mit einem Kleinbus 10 Österreicher eingetroffen, die behaupten, sie würden von ihnen ein Einreisevisum bekommen. Das Visum liegt hier nicht vor. Wir halten die Leute hier fest bis das Visum eintrifft. Wir konnten sie nicht zurück schicken, denn ihr Benzintank ist leer und sie haben keinen Pfennig Geld. Man könnte Mitleid mit denen haben, die sehen total verhungert aus.“*

Das Visum konnte gar nicht an der Grenzübergangsstation (GÜST) vorliegen, denn die Tanzsportfreunde kamen viel zu früh an, und außerdem hatte das mit den Einreiseformalitäten betraute Vorstandsmitglied etwas geschlampt. Als ich zwei Stunden später mit dem Visum in der Tasche an der Grenzsicherungszone der GÜST Marienborn eintraf, sah ich das unglückselige Häuflein Elend auf einem Parkplatz zusammen gekauert, und das sah wahrhaft Mitleid erregend aus. So sehr, dass es sogar das Gemüt eines leitenden Mitarbeiters der Grenzsicherung berührt hatte. Was war geschehen? Von 6 Veranstaltungen in der BRD waren 4 ausgefallen, und die Ausfallveranstalter hatten sich nicht von der menschlichsten Seite gezeigt. Also, kein Geld, nichts zu essen, alle Beteiligten physisch und psychisch am Ende.

Diesem unhaltbaren Zustand haben wir vom Magdeburger Tanzclub ganz intensiv abgeholfen. Wie das so war in unserem sozialistischen Ländle – wenn Freunde aus dem Westen herein kamen, dann ließ man sie hoch leben. Die Rekonvaleszenz vollzog sich bei dieser Pflege überaus schnell, und im satt gegessenen und ausgeschlafenen Zustand erwiesen sich die Grazer als uns in puncto Trinkfestigkeit durchaus gewachsen. Das war im Mai des Jahres 1961.

Sie waren des Dankes voll, und als Abschiedsgeschenk erhielten wir eine Einladung: drei Magdeburger Paare zu vier Turnieren in Kärnten inklusive Reisekosten ab österreichische

Grenze, Unterkunft, Verpflegung und Spesen nach den Statuten der österreichischen Turniertanz-Organisation.

Noch waren die Grenzen der DDR nicht geschlossen, noch gab es keine Mauer, und das Ministerium für Kultur der DDR erteilte Ausreisegenehmigungen für 6 Personen plus ein PKW. Dieser PKW war der Troll III. Dem dritten Paar blieb nur die Fahrt mit der Bahn.

Unsere Fahrt über Prag, Budweis und Wien nach Klagenfurt (Durchfahrtgenehmigung für die BRD gab es nicht!) verlief ohne Zwischenfälle, und uns wurde mindestens soviel – sicher mehr – Gastfreundschaft geboten, wie wir sie betrieben hatten. So wurden wir denn übermütig.



***Troll III. am Semmeringpass – Juli 1961 – kurz vor „der Mauer“***

Die Rückfahrt über den Semmeringpass nach Wien erschien uns langweilig. Wir wollten mehr von den Alpen sehen. Der größte „Kick“, so dachten wir, müsste die Fahrt über die Großglockner-Hochstraße sein. Vorsichtig erkundigten wir uns bei Eingeborenen Kärntens nach den Chancen, mit unserem Wartburg (dreizylinder Zweitakter mit 900 ccm, 38 PS, Simplex-Bremsen vorn und hinten, Besatzung 4 Erwachsene mit reichlich Gepäck) bis zum Hochtort hinauf und von dort lebend auch wieder herunter zu kommen. Die Urteile lauteten zwischen „kein Problem“ und „unmöglich“. Letzteres Urteil sprach ein Einwohner Kärntens der selbst – welch Wunder – einen 311er Wartburg fuhr. Wenn man aus den beiden Extremurteilen einen mathematischen Mittelwert bildet, dann kommt als Ergebnis „möglich“ heraus. An diese mathematisch exakte Lösung hielten wir uns und fuhren von Klagenfurt über Lienz zum südlichen Startpunkt der GG-Hochstraße, der Ortschaft Heiligenblut. Es herrschte goldenes Wetter, unsere Stimmung war auf dem Höhepunkt, und so nahmen wir uns Zeit, den malerischen Ort und seine Sehenswürdigkeiten zu erkunden. Nach einer anschließend eingenommenen Jause (unsere Finanzen in Schilling erschienen uns fast unerschöpflich) starteten wir hinauf in die hochalpinen Regionen – so dachten wir wenigstens. Vorerst blieb es bei der Absicht.

Nach einer kurzen Steigung, das Kühlwasser war noch gar nicht warm, plötzlich ein Schlagbaum quer über die Straße. Eine freundliche junge Dame machte uns klar, dass wir hier keine Erlaubnis zur Weiterfahrt erhalten, ohne vorher die Maut bezahlt zu haben. Die genaue Höhe ihrer Forderung ist mir entfallen, präzise erinnere ich mich aber an die erste Reaktion:

*„Nun sitzen wir in der Falle.“*

Unsere Barschaft in Westvaluta hatten wir soweit aufgebraucht, dass der Kraftstoff so eben bis zur tschechischen Grenze reichen würde und dazu die unvermeidliche Übernachtung nördlich der Alpen finanzierbar war. Der Mautzahlung konnten wir nur mit einem

erheblichen Umweg durch den Tauerntunnel ausweichen, aber dann reichte der Sprit nicht mehr. Kein Mensch in Kärnten hatte uns darauf aufmerksam gemacht, dass die Fahrt über den Pass am Großglockner kostenpflichtig ist und – zumindest aus der Sicht von DDR-Bürgern eine ganze Stange Geld kostet.



Die junge Dame am Schlagbaum hatte, wie wir gleich erfuhren, Erfahrung mit der Deutung verdutzter Gesichtsausdrücke. Die Frage „Was nun?“ stand uns in die Gesichter geschrieben. Es steht mir nicht an, das österreichische Deutsch unserer Gesprächspartnerin in Schrift umzusetzen, deshalb gebe ich ihre Rede in Hochdeutsch wieder:

„*Sie kommen sicher aus Ostdeutschland, liege ich da richtig?*“

„*Sie liegen richtig.*“

„*Dann gibt es eine Chance, dass ihnen geholfen wird. Der Pfarrer von Heiligenblut hat schon einige male in solchen Fällen die Maut übernommen. Ich empfehle ihnen, fahren sie zurück nach Heiligenblut, gehen sie ins Pfarrhaus und bitten sie um eine Unterredung mit Hochwürden.*“

Sie beschrieb uns noch genau den Weg zum Pfarrhaus und wünschte uns viel Glück. Wir fanden das Pfarrhaus, aber es war Mittagszeit und das Pfarrbüro nicht besetzt. Ganz zufällig wollte ein schwarz bekittelter Mann an uns vorbei rauschen. Er beantwortete freundlich unser inzwischen sprachlich angeeignetes „Grüß Gott“ und hielt in seinem eiligen Gang inne als wir ihn nach Hochwürden fragten:

„*Der bin ich, und was kann ich für sie tun?*“

Diese Frage brauchten wir nicht zu beantworten, denn Hochwürden hatte die blau gebundenen Reisepässe erkannt, die ich als Bündel in der Hand hielt. Er forderte uns auf in das Büro einzutreten, verschwand selbst in einem Nebenraum, kam nach wenigen Minuten mit einigen Geldscheinen und einem Quittungsblock zurück, übergab uns das Geld, ließ die Quittung unterschreiben und wünschte uns:

„*Gott behüte sie und gebe ihnen eine gute Heimreise. Bitte entschuldigen sie mich jetzt, ich habe es eilig, in die Kirche zu kommen.*“

Das war unser **Wunder von Heiligenblut**. Wir wurden nicht gefragt, was wir wollten. Der Pfarrer wusste es. Er ersparte uns die Bettlerformel und fragte nicht einmal danach, ob wir denn gottgläubig und katholisch sind. Er praktizierte Hilfe in der Not, ohne sie an Bedingungen zu knüpfen. Dank sei dem Pfarrer von Heiligenblut der uns am 8. August 1961 die Heimfahrt ermöglichte.

Vielleicht hätte er uns aber doch besser einige Tage einsperren lassen sollen. Dann hätten wir die Mauer und die gesperrte Grenze der DDR von außen gesehen.

Die Dame an der Mautstation war hoch erfreut, uns wieder zu sehen, kassierte den von Hochwürden erhaltenen Betrag und wünschte uns – sichtbar von Herzen – eine glückliche Heimkehr. Damit öffnete sich der Weg zur Passhöhe, und mit dem Erklimmen derselben hatten wir trotz des etwas schwachbrüstigen Motors, trotz der immer noch den Standard im PKW-Bau der DDR bildenden Thermosyphon-Kühlung und trotz des Frontantriebes keinerlei Probleme. Auf halbem Wege zur Passhöhe erschien es ratsam, die Kühlwassertemperatur durch Zufügen von frischem Quellwasser etwas zu reduzieren. Bei dieser Tätigkeit befanden wir uns in guter Gesellschaft. Nicht nur Opel, Ford und Genossen sehnten sich nach frischer Kühle, sondern Mercedes und BMW waren mit von der Partie. Auch deren Besitzer oder Fahrer schlepten Wasser von der Quelle zu ihren Untersätzen.

Da gab es nur wenige Vertreter der vierrädrigen motorisierten Transportmittel die mit schnödem Grinsen an uns Wasserträgern vorbei rauschten. Ihre Auspuffgeräusche waren so

charakteristisch, dass man sie mit geschlossenen Augen schon aus weiter Ferne identifizieren konnte: VW Käfer und Goggomobil - die Luftgekühlten.



**Das Schild rechts im Hintergrund kennzeichnet die Grenze des**

### ***Bundeslandes Kärnten, optischer Beweis für die Anwesenheit des Troll III. in Österreich***

Über ein Anfahrproblem auf Schotter hatte ich in einem früheren Kapitel schon berichtet. Das war durch sportlichen Einsatz der Mitfahrer innerhalb weniger Sekunden aus der Welt geschafft. Dann waren wir ganz oben, und das bei märchenhaftem Wetter. Gleißender Sonnenschein, gleißend weiße Cumulus-Wolken und mindestens einhundert Kilometer Weitsicht. Wir waren auf dem höchsten Punkt dieser Erde den wir jemals erreicht haben, und unsere Stimmung war nur noch als euphorisch zu qualifizieren. Wie waren wir der unsererem Entschluss dankbar, aus den zwei Urteilen „unmöglich“ und „problemlos“ den mathematischen Mittelwert zu ziehen. Der Beweis war erbracht, ein bis an die Grenze seiner zulässigen Belastung beladener Wartburg 311 Camping mit seiner 36 PS Motorleistung aus 900 Kubik Zweitakterhubraum hatte nicht der geringsten Zweifel daran gelassen, dass er am Berg hinter den großen westlichen Automarken nicht zurücksteht. So hatte er uns ein Naturerlebnis vermittelt, das für uns Flachländer aus der Norddeutschen Tiefebene zu einem weltbewegenden Ereignis ausartete. Nicht die Schau allein über die hohen Berge, nein auch der im Hochsommer zur Schneeballschlacht einladende Firnschnee war etwas Außerordentliches. Wir vier Erwachsenen haben uns benommen wie die Kinder. Wir waren ja sooo glücklich, auch wenn diverse Zuschauer über unser kindisches Benehmen die Nase gerümpft haben mögen.



***Die Großglockner Hochstraße wurde von Troll III. bezwungen, Nur der Abstieg ins Tal verlief unter kritischen Bedingungen***

Nun gut, wir haben den Aufenthalt auf der Passhöhe am Hochtörl in vollen Zügen genossen. Sicher hätten wir das aber nicht fertig bekommen, hätten wir gewusst, was uns bei der bevorstehenden Talfahrt erwartete.

Die traten wir nach ausgiebigem Genuss der ungewohnten Höhe auch an. Obwohl wir alle vier Teilnehmer des Unternehmens ziemlich erfahrene Kraftfahrer waren, hatte sich niemand Gedanken darüber gemacht, wie sich ein PKW mit Zweitaktmotor auf einer ca. 14 Kilometer langen, in engen Serpentinauflaufenden Gebirgsstraße mit Gefälle zwischen 10 und 15 % benehmen würde. Und das war gut so!

Wir ließen also den „Schönen“ mit gesperrtem Freilauf und eingelegtem zweitem Gang in die Piste rollen. Dabei stellte sich unverzüglich die Erfahrung ein, dass sich die gefällebedingte Schiebekraft des vollbeladenen Fahrzeuges und die Bremskraft des Motors nicht ohne kräftiges Treten des Bremspedals in ein annehmbares Gleichgewicht bringen ließen. Ohne die zusätzliche Bremswirkung tourte der Motor jaulend auf unzulässig hohe und dem Ohr des

technisch veranlagten Menschen nicht zuträgliche Drehzahlen hinauf. So war die schwachbrüstige Vierradbremse des „frühen“ Wartburg so gut wie ununterbrochen in Funktion, und schon nach wenigen Kilometern Gefällefahrt genügte unser Geruchssinn zur Einschätzung der Temperaturverhältnisse die sich an den Bremstrommeln eingepegelt hatten. Zum besseren Verständnis der nun folgenden Erscheinungen sei erwähnt, dass die Bremsbacken aller vier Räder vor Abfahrt aus Magdeburg mit neuen Belägen versehen worden waren, und das Spiel des Bremspedals auf Minimum eingestellt war. Das geschah im Hinblick auf die bevorstehenden Berg-und-Tal-Fahrten in den Alpen.

Der Gestank nach heißem Fett war bald so intensiv, dass nach weniger als einem Viertel der Talfahrt eine Pause zum Abkühlen eingelegt werden musste. Eine Parkbucht bot sich an, wir genossen noch einmal den Blick auf die Spitze des Großglockner, stiegen eine Berglehne hinauf, fanden blühenden Enzian und waren nach diesen angenehmen Beschäftigungen der Meinung, an unserem Troll III. abgekühlte Bremstrommeln vorzufinden. Weit gefehlt! Was uns den Aufenthalt am Hochtor so angenehm machte – Sonne und Windstille – wirkte sich nun negativ aus, d.h. zum Abkühlen mit annehmbarer Geschwindigkeit fehlte eindeutig ein kalter Wind.

Ein zweites mal noch wurde versucht, dem Bremssystem durch eine Pause Erleichterung zu verschaffen, aber dann gewöhnten wir uns an den ekligen Gestank der heiß gelaufenen Bremsen. Das zweite Drittel der Talfahrt absolvierten wir also mit Belästigungen, die nur unseren Geruchssinn betrafen, aber dann kam bei mir als Fahrer das Gefühl auf das von seriösen Schriftstellern in Abenteuerromanen mit der Wortgruppe „kalter Schweiß auf der Stirn“ beschrieben wird. Warum? Ganz einfach, die Trittfläche des Bremspedals näherte sich mit fühlbarer Geschwindigkeit dem Hindernis das der Kraftfahrzeugtechniker Bodenbrett nennt. Es bedurfte keiner besonderen Intelligenz zu folgern, dass mit dem Erreichen des Kontakts zwischen Pedal und Bodenbrett die Bremswirkung nicht mehr zu kontrollieren sein würde. Damit wäre auch die gesamte Kontrolle über das Fahrzeug keine Realität mehr gewesen. Ich war nahe dran, einen Schrei der Verzweiflung auszustoßen und den „Schönen“ mit einem kühnen Schwung gegen die Bergseite der Straße zu steuern.

Es siegte eine Art von verzweifelter Vernunft. Warum sollten die drei Mitfahrer aus ihren begeisterten Naturbeobachtern heraus gerissen werden? Was brachte es mir, wenn denen auch noch der kalte Schweiß von den Stirnen tropfte? Es wäre unverantwortlich gewesen, die passiven Teilnehmer in die Gefahrensituation einzuweihen, denn der zu keiner Aktion fähige Mitfahrer leidet unter seiner totalen Ohnmacht viel mehr als der aktive Fahrer. So führte ich denn die Hand zum Griff der Handbremse und bemühte mich, die Fahrtgeschwindigkeit damit in annehmbaren Grenzen zu halten. Das gelang auch, nur meldeten die Geruchsorgane nun nicht mehr „siedendes Fett“, sondern „angebrannte Pfanne“.

An diesen Vergleich erinnerte dann auch das von der Hinterachse ausgehende Geräusch als wir, im Tal angelangt, an der nördlichen Mautstation zwecks Kontrolle unseres Zahlungsbeleges anhalten mussten. Da fehlte auf einmal der kühlende Fahrtwind, und die wahrscheinlich glühenden

Bremstrommeln ließen das Fett in den Kugellagern sieden. Es klang wirklich als würde Wasser in eine Pfanne mit siedendem Fett gegossen. Dem Kontrolleur am Schlagbaum muss dieses Geräusch nichts Neues gewesen sein. Seine Reaktion qualifizierte ihn als guten Schüler im Studienfach Physik, denn er beeilte sich, den Schlagbaum zu öffnen, damit wir starten und den Bremsen die Wohltat des kühlenden Fahrtwindes zukommen lassen konnten. Wir hatten Glück, die Temperatur des Fettes erreichte den Zündpunkt nicht, es kam nicht zum Brand.

Der Start in die ebene Talsohle brachte allerdings noch eine unangenehme Überraschung. Beim Anfahren ertönte vom Heck des Fahrzeuges ein wahrhaft bedrohliches blechernes und sehr lautes Klappern, ein Geräusch, das dem Kraftfahrer kalte Schauer über den Rücken jagt.

Zum Austreten von Angstschweiß auf der Stirn war diese Erscheinung allerdings zeitlich zu kurz bemessen. Nach Erreichen einer mäßigen Fahrtgeschwindigkeit hörte diese Alarmglocke unvermittelt auf zu läuten, um an der nächsten scharfen Kurve infolge der Geschwindigkeitsabnahme erneut los zu donnern. Nachdem das ein paar Mal so gelaufen war, entschlossen wir uns doch zur konsequenten Fehlersuche. Auf dem Rücken liegend schob ich mich unter den recht tief liegenden Troll und ..... entdeckte keinerlei Anzeichen loser Teile, die das Klappern hätten auslösen können. Der blecherne Unterton des Geräusches brachte uns

schließlich auf die Idee, die Radkappen an den Hinterrädern abzunehmen, und schon hatten wir das corpus delicti vor Augen. Das kochende Fett im linken hinteren Radlager hat einen derart hohen Druck entwickelt, dass die aus Kunststoff bestehende Schraubkappe von der Radnabe abgesprengt worden war und bei nicht ausreichender Zentrifugalkraft im Hohlraum hinter der Radkappe polterte.

Virtuos mit der Handbremse hantierend erreichten wir Salzburg ohne weitere Zwischenfälle. So weit, so gut, aber was nützten uns die vielen Kfz-Werkstätten dieser schönen Stadt bei der totalen Ebbe in unserer Valuta-Geldbörse? Es gelang uns, einen Werkstattmeister davon zu überzeugen, dass wir uns in einer echten Notlage befanden. Er ließ sich überreden, einen schweren Wagenheber vom Typ „Eidechse“ kostenlos zur Verfügung zu stellen. Mehr auch nicht! Dann lag ich eine gute Stunde wieder auf dem Rücken unter dem sicher hochgebockten „Schönen“ und stellte die Bremsen nach (das hatte ich inzwischen schon gelernt), während die Mitfahrer einen Bummel durch das historische Stadtzentrum machten. Dieses Vergnügen wurde mir erst 29 Jahre später zuteil. Dazwischen lag die Zeit der Mauer, des sogenannten antifaschistischen Schutzwalles, die wenige Tage nach der Heimkehr von dieser Reise begann.

### ***Ungarn hin und zurück mit Hindernissen***

*Nachdem die Alpentour ohne schwere Verluste erfolgreich über die Bühne gegangen war und wir von anderen Wartburg-Besitzern nur Gutes über die Eignung des mit 36 PS recht schwach motorisierten Fahrzeuges als Zugmaschine auf Langstrecken gehört hatten, betrachteten wir es nicht als Wagnis, eine weite Urlaubsreise mit dem Zeltanhänger „Klappfix“ im Schlepp zu planen. Die rein kraftfahrzeugtechnischen Vorbereitungen dazu waren unter den gegebenen Umständen recht aufwändig. Außer der käuflichen und leihweisen Beschaffung von Ersatz- und Verschleißteilen hielten wir eine gründliche Durchsicht in der Kundendienst-Werkstatt für unbedingt erforderlich. Dies umso mehr als unangenehme Klappergeräusche und undefinierte Bewegungen an der Lenksäule zur Vorsicht mahnten.*

*Im Werkstattauftrag wurden diese Symptome speziell vermerkt und auf meinen Wunsch hin eingetragen: „Kunde hat Verdacht auf Rahmenbruch.“ **Die Wortwahl „Kunde hat Verdacht...“** wurde mit Bedacht getroffen, denn der Annahme-Meister ließ mich wissen, dass ein derartiger Vermerk am Rande einer Beleidigung für die technischen Mitarbeiter der Werkstatt sei. Seine Feststellung: „Als ob unsere Leute einen Rahmenbruch nicht auch ohne so eine Misstrauensbekundung finden würden.“*

*Es muss mir ein Schutzengelchen ins Ohr geflüstert haben, dass ich auf dieser Eintragung in den Reparaturauftrag bestehen sollte. Drei Tage vor der geplanten Abfahrt nach dem sonnigen Süden konnte ich Troll III. in Bestzustand – wie ich erwartete – aus der Werkstatt abholen. Die Auslieferung erfolgte mit dem Vermerk „keine Restmängel“, und ich startete vergnügt in Erwartung der Urlaubsfreuden in das Magdeburger städtische Straßennetz das zu dieser Zeit mit Kopfsteinpflaster noch reichlich ausgestattet war – zum Glück!*

*Kaum hatte ich den ersten Übergang von Asphalt auf „Katzenköpfe“ vollzogen, da meldete sich die Lenksäule mit schlimmeren Geräuschen und fürchterlicherem Schütteln als zuvor.*

*Mich packte die Wut. Auf der Stelle gewendet und zurück zur Werkstatt, und der erste Verantwortliche, der mir in die Fänge läuft ist der siebenmalgescheite Annahmemeister. Der hatte wohl etwas Ahnung von Psychologie der Gesichtszüge von Kunden, und er erkannte, dass mir eine Stinkwut im Gesicht stand:*

*„Was ist los, Kollege Fritzsche?“ brachte er noch heraus, ehe ich losplatzte.*

„Was los ist? Eine Anzeige wegen Verkehrsgefährdung und hinterlistigem Mordversuch ist los. Sie werden es noch bereuen, mir das Auto in diesem Zustand als Verkehrssicher übergeben zu haben.“

„Wieso das?“

„Das werden wir uns gleich auf der Bühne ansehen. Sofort fahren sie den Wagen auf die Bühne und wir werden zusammen den Rahmen Zentimeter für Zentimeter ableuchten. Da gibt es einen Rahmenbruch, da bin ich ganz sicher.“

*Den Meister verließ die überhebliche Sicherheit des Fachmannes gegenüber Laien, und er erfüllte meine Forderung. Ergebnis: ein Rahmenholm unmittelbar hinter dem linken vorderen Querlenker über die ganze Höhe gerissen. Nur die Oberseite des Kastenholms hielt die Vorderachse noch annähernd in der normalen Geometrie. Wie viele Stöße von Katzenköpfen und Schlaglöchern dieses lächerliche Verbindungsglied noch ausgehalten hätte, das bleibt in den Annalen des Schicksals verborgen. Viele könnten es nicht mehr gewesen sein bis sich das linke Vorderrad mit seiner gesamten Aufhängung vom Hinterteil des Rahmens gelöst hätte. Mit einem solchen Schaden hätte schon eine Geschwindigkeit weit unter 100 km/h genügt, um einen Überschlag zu produzieren. Von dem Ausscheren nach links und der Gefahr eines Frontalzusammenstoßes gar nicht zu reden.*

„Da müssen sie den Wagen hier lassen. Wir werden mal sehen, woher wir einen neuen Rahmen bekommen. Einen freien Rahmen haben wir nicht,“ äußerte der Meister kleinlaut, und das ermutigte mich zur härtesten Gangart. Dieser Sch...kerl macht sich über mich lustig weil ich meine Vermutung im Reparaturauftrag vermerkt haben will, und nun denkt er, dass die Sache einfach den „sozialistischen Gang“ geht. Mit mir nicht!

„Heute ist Mittwoch, am Samstag müssen wir nach Ungarn starten. Freitag Abend steht der Wagen mit neuem Rahmen zur Abholung. Wenn nicht, dann ist in der nächsten halben Stunde die Polizei da, und es gibt eine Anzeige wie bereits gesagt. Sie wissen, was auf dem Reparaturauftrag geschrieben steht.“

„Das kann ich nicht entscheiden, das kann nur der Betriebsdirektor.“

„Also, hin zu ihm.“

*Die Vorzimmerdame vertrat den Standpunkt, dass der Direktor beschäftigt und nicht zu sprechen sei. Das musste aber nicht ich ihr ausreden, das tat der Meister, und wir überfielen den Chef, ohne auf dessen Einverständnis zu warten. Der verstand sofort, in welcher kitzligen Lage sich sein Werkstattpersonal und letzten Endes auch er selbst befand. Daher fand er auch den Ausweg. Aus seiner Unterhaltung mit dem Meister ging hervor, dass die Werkstatt verpflichtet war, mindestens zwei neue Rahmen für Partei, Polizei, Stasi und Volksarmee in Reserve zu halten. Wer ein guter Wirtschaftsfunktionär war, der erfüllte solche Forderungen immer mit Reserve zur Reserve – „für alle Fälle.“ Es fiel die Entscheidung, dass ein Rahmen aus dem Sonderkontingent zur Verfügung zu stellen und der Wagen bis Freitag Abend in einen fahrbereiten Zustand zu versetzen sei. Letztere Zusage wurde auf einem neuen Reparaturauftrag mit dem Stempel „Reklamation“ festgehalten, und mir fiel ein Stein vom Herzen.*

*Warum dieses Harte Bestehen auf diesem kurzen Termin? Unsere ungarischen Freunde verlebten ihren Urlaub in Wernigerode und Umgebung, und am Samstag um 9 Uhr wollten wir uns mit ihnen in Rübeland treffen, um von dort nach einer Höhlenbesichtigung die Fahrt nach Ungarn anzutreten. Die Quartierleute unserer Freunde hatten kein Telefon, und bei den*

*unterentwickelten Kommunikationsverhältnissen der damaligen DDR wäre es fraglich gewesen, ob wir ohne eigenes Auto hätten rechtzeitig eine neue Terminvereinbarung treffen können. Außerdem musste unser ungarischer Freund am Montag wieder bei seiner Arbeitsstelle antreten.*

Die Sache ging klar. Die Polizei kam nicht ins Spiel, und wir konnten am Samstag frühmorgens mit dem Klappfix im Schlepp nach Rübeland aufbrechen. Dort auf dem Parkplatz angekommen umrundete ich prüfend unseren Schleppzug und stellte zu meinem Schrecken fest, dass von dem Stecker des Verbindungskabels zwischen Zugfahrzeug und Hänger nur noch ein Torso übrig geblieben war. Warum er herunter hing und während der ganzen Fahrt vom Straßenbelag abgeschliffen wurde, blieb ungeklärt. Wo aber am Samstag einen neuen Stecker auftreiben? Diese 8-poligen Stecker waren absolute Mangelware, doch – Glück im Unglück – es fand sich ein mitleidiger Autoelektriker der uns so ein Ding nicht nur überließ, sondern auch noch fachgerecht installierte. Er wusste nur zu gut, dass wir ohne funktionierende Anhänger-Elektrik nicht über die Grenzen gekommen wären. Ihm sei im Nachhinein noch einmal herzlich gedankt.

Es war Sommer und sehr heiß, und wir hatten 2 Kinder dabei. Einstimmig wurde festgestellt, dass um die Mittagszeit ein Bad größte Lustgefühle erzeugen könnte. Am Wege, gar nicht weit von Rübeland, kannten wir die Neudorfer Teiche die uns dann auch die erhoffte Badelust vermittelten. Nach dem Bad kurze Siesta und dann Start zur nächsten Etappe. Der Wunsch war da, aber Troll III. weigerte sich, ihn zu erfüllen. Der Motor sprang zwar an und tuckerte im Leerlauf mit einigen Aussetzern, aber so bald man Gas gab, um anzufahren, verabschiedete er sich. Wollte man die Suche nach dem Grund dieses ungewöhnlichen Fehlerbildes im Detail beschreiben, dann könnte ein ganzes Kapitel daraus werden.

Nur ganz kurz: die nach erprobten Regeln der Fehlersuche ausgeführte Tests ergaben eindeutig. kein Kraftstoff im Vergaser. Alles klar, dachten wir, Benzinpumpe defekt. Ein inzwischen noch zu uns gestoßener deutscher Freund fuhr mit seinem Wartburg hinunter nach Stolberg und brachte nach kurzer Zeit ein Ersatzteil-Set für die Benzinpumpe. Die wurde ausgebaut, zerlegt, mit neuer Membran und neuen Ventilen versehen, wieder montiert und ??? Ergebnis gleich Null. Kein Kraftstoff obwohl der Tank voll war. Es konnte nur noch an der Kraftstoffleitung vom Tank zur Pumpe liegen.

Der Tank befand sich hinter unter der Ladefläche des Wartburg-Camping die mit Gepäck und Camping-Utensilien bis unter das Dach vollgestapelt war. Wir mussten aber an das Saugrohr der Kraftstoffleitung heran. Also, alles ausladen, Saugstutzen ausbauen und die Dichtheit der Leitung prüfen. Wie ? Vorn zuhalten, hinten zutschen. Da klebte dann meine Zunge an dem unter leichtes Vakuum gesetzten metallischen Standrohr das durch einen Gummischlauch mit der fest verlegten, ebenfalls metallischen Kraftstoffleitung zur Benzinpumpe verbunden war. Das schmeckte fürchterlich und die Zunge klebte, klebte, klebte. Also keine Undichtheit. Wir waren mit unserem Latein am Ende. Hätte ich nur gepustet, anstatt zu zutschen!

Ich gab die Suche auf..

Da blieb nur ein Ausweg: Eine Werkstatt aufsuchen. Aber wie?

Als Schleppfahrzeuge zur Verfügung standen der Trabant unserer ungarischen Freude und der Wartburg des erwähnten deutschen Freundes. Beide Fahrzeuge ohne Anhängerkupplung. Mit beiden funktionsfähigen Wagen als Vorspann hätte man unseren schwer beladenen Troll mit dem ebenso schwer beladenen Campinganhänger wohl bewegen können, aber solche Traktionsbedingungen waren in der Straßenverkehrsordnung der DDR wie wohl auch anderer Staaten nicht vorgesehen. Diese Art Verstoß wäre sicher hart geahndet worden, noch dazu, wenn er unter Beteiligung von Ausländern statt fand.

Am Samstag Nachmittag ein Abschleppfahrzeug zu aktivieren, das war seinerzeit in der DDR aussichtslos. Größere Fahrzeuge kamen an unserem Standort nicht vorbei, aber es fand sich eine Lösung.

Die nächste Stadt – Stolberg - lag runde 250 Meter tiefer als unser Standort, bis zu der abwärts führenden Serpentine war es einerseits nicht weit und die Straße verlief völlig eben.

Mein Freund Klaus H bewies seine Bereitschaft, seinen Wartburg zu ruinieren, indem er ihn vor unser Gespann spannte (auch verboten aber ohne ausländische Beteiligung) und uns im Schrittempo die 2 Kilometer bis zum Gefälle schleppte. Das ging gut. Die Polizei hatte

*Wochenende. Irgendwelche Brüche von Antriebselementen des Schleppfahrzeuges wurden nicht registriert.*

*Und dann rollten wir mit dem ungebremsten Anhänger hinter uns im „Teufelsgang“ die mit 8 bis 10 % recht steile und mit diversen Haarnadelkurven gespickte Straße nach Stolberg hinunter. Die von Klaus H. anlässlich des Kaufes der Ersatzteile für die Benzinpumpe erkundete Werkstatt lag an der Gefällestrecke nahe dem Ortseingang, und es bestand Hoffnung, dass trotz der fortgeschrittenen Tageszeit noch jemand in der Werkstatt sein würde. Die Kameraden bastelten an einem Oldtimer, und das war nicht Arbeit, sondern Hobby. Da man Hobbies vorzugsweise in der Freizeit betreibt, schien die Hoffnung berechtigt zu sein.*

*Sie war es!*

*Das Winken mit einer größeren Banknote verstanden die Kollegen ohne Dolmetscher. Sie ließen sich im Detail berichten, was wir schon an Fehlersuche praktiziert hatten und strengten ihre fachmännischen Köpfe an, während wir wieder das gesamte Gepäck ausluden, um an das Saugrohr der Benzinleitung heran zu kommen. Dann entwickelte sich etwa folgender Dialog:*

*„Habe ich sie richtig verstanden? Sie haben die Benzinleitung von der Pumpe gelöst, das Standrohr aus dem Tank ausgebaut, der Schlauch wurde vorn zugehalten, und sie haben hinten am Standrohr gezutscht?“*

*„Genau so.“*

*„Dann probieren wir es doch mal mit Pusten.“*

*„Was soll das bringen?“*

*„Werden sie gleich sehen.“*

*Wir sahen es nicht, aber wir hörten beim Pusten ein zischendes Geräusch in der Abendstille. Der Gummischlauch zwischen Standrohr und der unter dem Wagenboden verlegten metallischen Leitung hatte ein Loch das bei unserer vorausgegangenen Dichtprüfung mit munderzeugtem Vakuum zugezogen wurde.*

*Eindeutige Quelle des Schadens: beim Aufsetzen der Karosserie auf das neuen Fahrgestell in der Magdeburger Werkstatt war der frei liegende Schlauch abgequetscht wurden.*

*Die Reparatur dauerte nur Minuten, der besagte Schein wechselte seinen Besitzer (ohne Quittung natürlich), und die Karawane konnte weiter ziehen. Wir erreichten den Balaton ohne weitere Querelen.*

*Ein Jahr später aber, auf der Rückfahrt vom Balaton nach Hause, kam es „dicke“. Wir hatten unseren hoch geschätzten Campingplatz in Balatonlelle verlassen und rollten auf der Balaton-Uferstraße Richtung Heimat. Da es dort keine Steigungen gibt bewies Troll III. seine Rennpferdqualitäten, indem er das Gespann („Klappfix“ am Haken) auf 90 km/h hielt, solange es die ungarischen Straßenverkehrsvorschriften zuließen. Die Stimmung an Bord war ausgezeichnet, denn wir hatten einen Urlaub mit blendendem Wetter hinter uns*

*Es muss eine Art Naturgesetz sein, dass böse Überraschungen häufig in euphorische und sonst wie frohe Stimmungslagen einbrechen. Das ist aber ganz natürlich, denn sonst wären es je keine Überraschungen.*

*Es gab einen lauten Knall, fast unbeherrschbare Kräfte zerrten plötzlich am Lenkrad, und ein Überschlag wurde wohl nur dadurch verhindert, dass ich immer total „unsportlich“ und gar*

*nicht „elegant“ beide Hände am Lenkradkranz hielt, die Daumen über der Mittelspeiche positioniert. Den Ausschlag der Längsachse des Fahrzeuges um 45 Grad nach links konnte ich durch hastiges Gegenlenken so abfangen, dass unser Gespann die Bäume am Straßenrand nicht berührte. Mit lautem Quietschen unterwarf sich Troll III. dem Willen des Fahrers, quittierte diese Gängelung aber damit, dass er weit über die gewünschte Richtung parallel zur Trassenachse hinaus schoss und nun unter 45 Grad rechts der Baumreihe auf*



dieser Seite zustrebte. Glücklicherweise lösten diese Seitwärtsbewegungen in meinem Bremsfuß keine Reaktion aus, denn eine harte Bremsung hätte mich Sicherheit zum seitlichen Überrollen entweder des Hängers oder der Zugfahrzeuges geführt. Als unverdientes Glück zu werten war die Tatsache, dass der Knickwinkel zwischen Hänger- und PKW-Achse den Rahmen nicht überschritt, außerhalb dessen die Berührung beider Gefährte zu Schäden an den Aufbauten geführt hätte.

Wie viel Ausschläge nach links und rechts zu bewältigen waren, wurde in meinem Gedächtnis nicht festgehalten. Wir kamen fast ohne Bremsbetätigung am rechten Straßenrand zum Stehen und mussten einige Minuten mit geschlossenen Augen still auf unseren Plätzen sitzen, ehe wir mit zitternden Knien die Straße betreten konnten. Welch Glück, dass an diesem Tag die Sommersaison am Balaton bereits längst zu Ende war und dass der Autoverkehr noch längst nicht so dicht war wie er dort heute ist. Ein Fahrzeug im Gegenverkehr hätte uns und dessen Insassen das Leben kosten können. Ein Frontal-Zusammenprall zweier Fahrzeuge ohne Knautschzone und die heute selbstverständlichen Verstärkungen der Karosserien hätte die noch nicht mit Anschnallgurten gesicherten Insassen ins Jenseits oder in der Rollstuhl befördert.

Es dauerte noch einige Minuten, ehe ich in der Lage war, mich mit dem Grund der wilden Ausschläge zu befassen. Das brauchte kein langes Suchen: Reifenplatzer hinten links. Ohne den Anhänger wäre das eine leicht zu beherrschende Panne gewesen, aber der schwer beladene Klappfix übermittelte ein erhebliches Paket kinetischer Energie ungebremst an die nicht mehr spurtreu laufende Zugmaschine.



### **Panne auf der Balaton-Uferstraße**

Alles war gut gegangen, das Ersatzrad löste seinen Bruder mit dem zerfetzten Reifen ab, und weiter ging die Fahrt. „Alles paletti“ würde der heutige mitteleuropäische Kraftfahrer sagen, an die nächste Tankstelle fahren, sich dort eine neue Decke kaufen (mit Kreditkarte bezahlen) und aufziehen lassen und eine Stunde später ganz gelöst die Heimfahrt fortsetzen.

Nein, so ging das nicht, es waren halt andere Zeiten, und wir lebten in der Mangelwirtschaft des Sozialismus. An einen Reifenkauf am Balaton war nicht zu denken, d.h. bis nach Budapest (120 km) musste mindestens ohne funktionsfähiges Ersatzrad gefahren wrden. Das

taten wir dann auch und versuchten dabei den Gedanken an eine zweite Reifenpanne zu verdrängen. In Budapest wohnten sehr gute ungarische Freunde – Elemér und Jutka – von denen wir hofften, Hilfestellung beim Beschaffen eines neuen Reifens zu erhalten.

Die Hilfe erhielten wir, und sie war nur dadurch möglich, dass Elemér einen Tag Urlaub nahm. Wir waren in der DDR bürokratische Kopfstände und Saltos bei der Verteilung von Mangelware gewohnt, aber das waren echte „peanuts“ im Vergleich zu dem, was uns in Budapest erwartete.





### **Troll III mit Hänger am Stadtrand Von Budapest**

*Autoreifen gab es nur gegen Bezugschein, und einen Bezugschein erhielten nur ungarische Staatsbürger auf Antrag, wobei zwischen Antragstellung und Belieferung unbestimmte Zeiträume lagen. Elemér, seines Zeichens Doktor der biologischen Wissenschaften, übernahm die Aufgabe, dem Chef der Autoreifen-Zuteilungs-Stelle*

*überzeugend klar zu machen, dass man ein sechsrädriges Gespann nicht ohne Einsatztaugliches Ersatzrad auf eine Strecke von rund 1000 Kilometer schicken kann. Es bewährte sich die gewisse Sympathie der Ungarn zu den Deutschen die ich schon in sowjetischer Kriegsgefangenschaft kennen gelernt hatte. Da waren nämlich die Ungarn einsam auf weiter Flur mit ihrer Auffassung, dass sie im zweiten Weltkrieg Bundesgenossen Deutschlands waren. Alle andere gefangenen Mitkämpfer (die Österreicher einbezogen) entwickelten im Kontakt mit den sowjetischen Bewachern virtuose Fähigkeiten in der Beweisführung, dass sie von Hitler zum Kriegsdienst gepresst worden waren.*

*Also, der Chef dieser Mangelregulierungsbehörde ließ sich erweichen, einem deutschen (ehemaligen) Bundesgenossen und jetzigen sozialistischen Freund einen Bezugschein für einen neuen Reifen, passend für den Wartburg, auszustellen.*

*Dank der Anwesenheit des ortskundigen Freundes gelangten wir nach fast einstündiger Fahrt zu dem Lager wo sich die Mangelware Autoreifen zu Zigtausenden in Stapeln präsentierte. Wenn nun jemand denkt, wir hätten unseren Bezugschein übergeben, einen Reifen erhalten und bezahlt, der irrt. Zuerst schickte man uns tatsächlich ins Lager. Ein dort beschäftigter Mitarbeiter prüfte zuerst unseren Schein und löste dann die Frage, ob denn die erforderliche Reifengröße im Lager vorrätig sei. Diese Prüfung hatte ein positives Ergebnis. Der Mann schrieb etwas in Ungarisch auf den Schein und weiter ging's zum Auslieferungsbüro. Dort erhielten wir auf Vorweisung unseres signierten Bezugscheins und Lieferbarkeitserklärung eine Rechnung, und Elemér erkundigte sich gleich, wo sich die Kasse befand. Wer nun glaubt, dass die Kasse auf dem zweiten Korridor des gleichen Baues zu finden gewesen wäre, der irrt wiederum.*

*In Wirklichkeit befand sich die Kasse ganz in der Nähe der zuerst aufgesuchten Verteilungsbehörde. Also, wieder durch die halbe Stadt Budapest die auch damals schon von vielen Autos heimgesucht wurde und welcher der Begriff „Stau“ durchaus nicht fremd war. Eben so wenig fremd war den Budapestern die Parkplatznot in den zentralen Stadtteilen. Nun gut, nach einer weiteren Stunde hatten wir unsren Reifen bezahlt und quälten uns dann wieder durch verstopfte Straßen während der nachmittäglichen Verkehrsspitze, um noch rechtzeitig*

*vor Geschäftsschluss zum Reifenlager zu kommen. Es war Freitag, und im sozialistischen Gesellschaftssystem galt der Spruch: „Ab Freitag um eins macht jeder seins.“*

*Wir hatten Glück, denn ein eigentlich gar nicht mehr im Dienst befindlicher sympathischer Ungar ließ sich überreden, nach Geschäftsschluss noch den bezahlten Reifen heraus zu geben. Er musste es nicht bereuen, ein gutes Trinkgeld war uns diese Leistung wert. Total*

erschöpft erreichten wir die Wohnung der ungarischen Freunde, wurden dort mit erlesener Gastfreundschaft aufgenommen und konnten am nächsten Morgen die nächste Etappe unserer Heimreise in Angriff nehmen. In der Nähe von Brno sollte noch einmal genächtigt werden.

Unterwegs an der Strecke, nicht weit von der ungarisch-slowakischen Grenze, in Győr gab es ein Restaurant in dem wir schon mehrmals gut gegessen hatten. Die Tatsache, dass es den Namen Vörös Csillág (Roter Stern) trug, sagte nichts über die Qualität der Küche und der sonstigen gastronomischen Betreuung aus. Für Autofahrer zeichnete sich der Rote Stern dadurch aus, dass es gegenüber einen großen Parkplatz gab. Das Essen war auch dieses mal gut, und wir platzierten uns wohl gesättigt und in bester Stimmung zur Weiterfahrt. Zündschlüssel ins Schloss, Schaltung aus Anlassen und .... nach längerem „Nuddeln“ – wie wir das so nannten – gab der Auspuff dumpf blubbernde Geräusche von sich, und von einem geregelten Motorlauf konnte keine Rede sein. Der Versuch, diesem Mangel mit langgestrecktem Bein abzuhelpen, blieb ein Misserfolg. Dann hörten wir einen das Motorgeräusch übertönenden Schrei des Parkplatzwächters:

„Viz, Viz !!!“ Dabei zeigte er auf unser Auto.

So viel Ungarisch verstand ich, dass der Mann „Wasser, Wasser“ schrie. Aber was wollte er mit dieser Warnung andeuten? Meine kleinen grauen Zellen arbeiteten im Gigahertz-Bereich und kamen letztlich zu dem Schluss, dass unser Troll III. Wasser von sich gab. Weitere logische Folgerung, unterstützt durch die Richtung des auf uns zeigenden Zeigefingers: das Wasser tritt am Heck aus. Da wir keinerlei Flüssigkeitsbehälter im Kofferraum hatten, konnte es nur noch Kühlwasser sein das aus dem Auspuff spritzte. Klarer Fall, Zylinderkopfdichtung ist „durch“. Also, keine Hoffnung auf baldige Weiterfahrt.

Ungarn sind in ihrer Mehrzahl überaus sympathische, höfliche und hilfsbereite Leute, und diese Erfahrung wurde erneut bestätigt. Sehr schnell fand sich ein freundlicher Herr der nicht nur Ortskundig war, sondern auch leidlich deutsch (mit dem üblichen österreichischen Tonfall) Sprach:

„Bittä schön, was habens dann für Komplikationen?“

„Wir brauchen eine Autowerkstatt mit Wartburg-Service.“

„Da konntens kan bessern Platz aussuchen. Die Werkstatt erreichens z'fuß in 5 Minuten.“

Er wies uns die Richtung, und wir trabten dort hin.

Zum Beschreiben unseres Problem reichte mein Ungarisch natürlich nicht aus, aber die charmante Damen in der Reparaturannahme war über meine in ihrer Muttersprache gestammelte Begrüßung so erfreut, dass sie flugs einen deutsch sprechenden Meister herbei zauberte. Der hörte sich unser Klagen an und antwortete nur:

„Ham's a Göld ungarisches?“

„Haben wir.“

„Dann pack'n wr's. Gehn's zruck zum Auto, gleich kommt'n Abschlepper.“

„Haben sie denn eine neue Zylinderkopfdichtung für den Wartburg-Motor?“

„Jo freili.“

Und das war die eigentliche Überraschung. In der DDR – zumindest außerhalb Berlins – waren Zylinderkopfdichtungen **die Mangelware**. Da jeder Wartburg-Fahrer unter Garantie eine solche Dichtung als Reserve bei sich führen wollte, kam der einzige Produzent mit den Lieferungen nicht einmal in die Nähe einer Deckung der Nachfrage. Hätte man unseren

Camping mit dem beschriebenen Schaden in eine DDR-Werkstatt geschleppt, dann konnte die Auskunft des Meisters lauten (wörtlich erlebt, Ehrenwort):

„Bring'n se mich die Dichtung, ich baue sie die ein.“ Das im Ursprungsland des Wartburg. Im fernen Ungarn dagegen, schien es einen Mangel dieser Art nicht zu geben. Sicher hatten die Ungarn clevere Außenhändler die den Import der Fahrzeuge nur in Verbindung mit einer

ausreichenden Ersatzteilversorgung in Gang gebracht hatten. Vielleicht ein zusätzlicher Grund für den Mangel in unserem Heimatlände.

Troll III. wurde auf das Werkstattgelände geschleppt, und Sekunden später stürzten sich drei Männer über ihn her, bauten den Motor aus (!), demontierten Zylinderkopf und Kurbelgehäuse, entwässerten und trockneten alle vom Wasser betroffenen Teile, und nach einer Stunde war der Motor mit neuer Zylinderkopfdichtung wieder eingebaut. An den genauen Preis dieser Dienstleistung kann ich mich nicht erinnern, ich weiß nur, dass wir ihn in die Rubrik „spuckebillig“ einordneten. Unter Hinterlassung würdiger Trinkgelder verließen wir von gutem Wünschen begleitet mit eigener Kraft die Werkstatt und beglückwünschten uns zu dem unerwartet glatten Ausgang dieser Panne.

Die ungarisch-slowakische Grenze wurde südlich Bratislava passiert, die Fahrt durch die Stadt war das reinste Vergnügen und wir näherten uns der nördliche Stadtgrenze. Vor uns fuhr ein mit Schotter hoch beladener schwerer Kipper der wegen ständigen Gegenverkehrs nicht zu überholen war. Die aufkeimende Angst vor möglicherweise herabfallenden Schotterbrocken veranlasste mich, einen ausreichenden – so dachte ich – Sicherheitsabstand einzuhalten. Für eine einigermaßen ebene Straße war der Abstand auch gut bemessen, nicht aber für eine quer über die Straße laufende wulstige Erhebung, entstanden sicher durch die unlängst erfolgte Verlegung einer Rohrleitung unter der Straße hindurch.

Was da passierte, kann ich auch heute noch vor meinem geistigen Auge als Zeitlupen-Video ablaufen lassen, obwohl der ganze Vorgang kaum länger als 1-2 Sekunden dauerte. Der Kipper preschte mit unverminderter Geschwindigkeit über diesen Wulst, die Kippmulde bekam einen Aufwärtsschlenker, und ein Schwarm von fast faustgroßen Schottersteinen ergoß sich über die Bordwand auf die Straße. Wieso aber ein einziger Stein eine besonders hohe Startbeschleunigung und eine nach oben gerichtete Startrichtung erhielt lässt sich physikalisch nicht nachvollziehen. Dieses Projektil bewegte sich geraden Weges auf unsere Windschutzscheibe zu, es gab einen Knall, die Windschutzscheibe wurde momentan undurchsichtig, und ein sehr kleine Blickfeld nach vorn eröffnete sich durch ein faustgroßes Loch in der Scheibe.. Das war unser Glück, denn durch dieses Loch konnte ich mich auf die rechte Begrenzung der Straße orientieren und unser Gespann mit weicher Bremsung zum Stehen bringen. Das war also die zweite glücklich ausgegangene Gefahrenbremsung an zwei Tagen. Als professionelle Optimisten sahen wir die Lage von diesem Standpunkt. Wir hatten unheimliches Glück. Im Unterschied zu der Balaton-Uferstraße floss auf der Ausfallstraße aus Bratislava der Gegenverkehr dicht bei dicht, und ein unkontrolliertes Ausscheren auf die Gegenfahrbahn hätte grausige Folgen gehabt.

Aussteigen, eine Zigarette rauchen, tief Luft holen, die Glasgranalien aus der Frotnöffnung des Autos herausschlagen, die auf Fahrer- und Beifahrersitz verteilten Granalien möglichst vollständig entfernen und die weiteren Aktionen planen. Wo ist Hilfe zu erwarten? Zweifellos am sichersten in der Großstadt Bratislava. Das Wenden mit dem Gespann auf der dicht befahrenen Straße war nur dadurch möglich, dass andere Kraftfahrer uns durch Anhalten und Zeichengabe den Wenderaum frei hielten. Solidarität der Landstraße!

Wohin nun? Wohin wendet sich ein in Not geratener Bürger im Ausland? Natürlich zum nächsten Konsulat seines Landes, und ein solches gab es in Bratislava. Wir kannten sogar dessen Postanschrift und konnten uns unter Vorweisung dieser Adresse ohne slowakische Sprachkenntnisse durchfragen. Dann standen wir vor einem repräsentativen Gebäude mit

schwerer Eicheholtztür und wagten es, den Klingelknopf zu betätigen. Die Tür wurde nur einen Spalt geöffnet, eine junge Frau steckte ihren Kopf heraus und fragte nach unserem Begehren. Die Antwort war eindeutig:

„Wir sind keine Hilfsorganisation für gestrandete Einzeltouristen. Wo kämen wir da hin, wenn wir jedem helfen wollten der aus irgend einem Grunde hier stecken bleibt.“

*Sprach's und knallte uns die Tür vor der Nase zu. Dumm gelaufen. Ich hätte es wissen sollen, denn aus Erzählungen von im sozialistischen Ausland dienstreisenden Kollegen wurden Horrorberichte über die „Hilfsbereitschaft“ der diplomatischen Vertretungen der DDR verbreitet.*

*Dann standen wir – Vater, Mutter, Tochter – neben unserem angeschlagenen Troll III. und machten offenbar traurige und auf menschlichen Zuspruch wartende Gesichter. Passanten blieben stehen, schauten sich unser Missgeschick an, nickten uns freundlich und vielleicht auch mitfühlend zu und gingen weiter. Sie erkannten uns als Deutsche und hielten sich wegen der zu erwartenden Verständigungsschwierigkeiten für unfähig, uns Hilfe anzubieten. Wir waren ihnen nicht böse.*

*Gedanklich hatten wir darauf gesetzt, dass irgend ein Kenner der deutschen Sprache (davon gibt es in Bratislava eine ganze Menge) uns ansprechen würde. Das ging aber nicht so schnell, und ich war schon fast so weit die Methode anzuwenden, die ich in einer ganz anderen Notsituation angewendet hatte. In die Menschenmenge an einer Straßenbahn-Endstelle habe laut hinein geschrieen: „Bitteschön, gibt es hier jemanden der deutsch versteht?“*

*Es bedurfte diesmal einer so aggressiven Methode nicht. Ein sehr intelligent und sympathisch aussehender Mann wandte sich uns zu, grüßte und fragte in fast akzentfreiem gepflegten Deutsch:*

*„Wenn ich ihr Aussehen richtig beurteile, dann brauchen sie jemanden, der ihnen zu einer neuen Frontscheibe für ihr Auto verhilft. Ich kann ihnen versprechen, wenn es in Bratislava eine solche Scheibe gibt, dann werde ich sie finden. Mein bester Freund ist der Chef der Großhandelsorganisation für Autoteile.“*

*Hatten wir ein Glück. Dass von den einigen Hunderttausend Einwohnern Bratislavas einer mit solchen Beziehungen auftauchte, das war mit einer Fünfer im Lotto zu vergleichen. Der Mann bat uns, etwas zu warten, verschwand in einer nahe gelegenen Gaststätte, setzte sich 10 Minuten später zu uns in den Wagen und navigierte uns durch die Stadt zu einer Kfz-Werkstatt wo es nach Meinung des Großhändlers unbedingt eine Frontscheibe für den Wartburg geben müsste. Dank der sprachgewandten Unterstützung unseres Helfers kamen wir schnell an den richtigen Mitarbeiter, der aber konnte uns nur sagen, dass er die einzige vorhandene Scheibe gestern einem Havaristen gleichen Schlages eingebaut hatte. Unser Begleiter war offensichtlich ein Mann mit großem Einfluss in der Stadt. Er motivierte den Mitarbeiter der Werkstatt dazu, eine Reihe von Telefongesprächen mit anderen Betrieben der Branche zu führen, aber das Ergebnis war und blieb negativ. Mit dem Ausdruck größten Bedauerns stellte unser Helfer fest:*

*„Nun kann ich ihnen leider nur noch garantieren, dass es in Bratislava zur Zeit nicht eine einzige Frontscheibe für einen Wartburg gibt. Wäre eine im Angebot, man hätte sie mir bestimmt zur Verfügung gestellt. Was mir jetzt noch übrig bleibt, ist die Beschaffung eines preiswerten Quartiers. Sie können unmöglich um diese Zeit (es war inzwischen etwa 18 Uhr) ohne Frontscheibe noch nach Brno weiter fahren.“*

*Er lotste uns wieder ins Stadtzentrum und dort auf einen Parkplatz, von dem aus zwei Hotels im Blickfeld lagen. Mit der Bitte, eine Weile zu warten entfernte er sich und kam bald mit der Nachricht zurück, dass er eine ganz preiswerte Variante im Hotel Decin vereinbart habe. Wir bekämen ein Einzelzimmer, könnten das aber mit zwei Erwachsenen und dem Kind beziehen.*

*„Dass sie Luftmatratzen in ihrer Campingausrüstung haben, glaubte ich voraussetzen zu können.“*

*Der Preis war so niedrig, dass wir mit den wenigen Tschechenkronen die Übernachtung, und ein bescheidenes Abendessen bezahlen konnten, ohne die Reserve für Kraftstoff angreifen zu*

müssen. Das Umtauschlimit an „Transitvaluta“ war begrenzt und „schwarzer“ Umtausch von Mark der DDR in Tschechenkronen immer ein Risiko. Man konnte von der Polizei dabei geschnappt oder von den Devisenhändlern betrogen werden. Über beide Varianten lagen Erlebnisberichte vor.

Wie Umsichtig unser Helfer war, zeigte sich noch in der Tatsache, dass er die Erlaubnis mitbrachte, den Campinganhänger im Hof des Hotels abzustellen. Autoklau war damals längst nicht so im Schwange wie am Anfang des dritten Jahrtausends unserer Zeitrechnung, aber ein nicht verschließbarer Campinganhänger auf einem unbewachten Parkplatz wäre doch für bestimmte Typen zu verführerisch gewesen. Wegen des von außen wegen fehlender Frontscheibe frei zugänglichen Troll III. machten wir uns seltsamerweise überhaupt keine Gedanken. Alles Bewegliche wurde ausgeräumt – das war nicht wenig – und die gähnende Öffnung mit einer Wolldecke zugehängt, und das war's.

Unser Helfer hatte sich sogar noch an dem Ausladen unseres Gepäcks und dessen Transport ins Hotel beteiligt und ... war plötzlich verschwunden. Soviel Hilfe und Zuwendung hatte er uns gegeben, und nun konnten wir unseren Dank in Worten selbst nicht übermitteln. Die Damen an der Rezeption kannten den Mann und versprachen, unsere schriftliche Danksagung an ihn weiter zu geben.

Für die Weiterfahrt Richtung Brno am nächsten Morgen konnte das Wetter nicht besser sein. Da es zu dieser Zeit noch keine geeigneten Folien zum Abdecken der Frontöffnung ohne unannehmbare Sichtbehinderung gab, hätte Regenwetter die Weiterfahrt sicher verhindert. Von Bratislava nach Brno sind immerhin rund 130 Kilometer zu fahren, und eine Autobahn gab es noch nicht. Wir saßen also mehr als zwei Stunden lang ungeschützt im Fahrtwind, wurden von Insekten bombardiert und beim Überholen langsam fahrender, Sand transportierender Kipper mit Schauern von Stecknadeln – so fühlte sich das das Auftreffen der Sandkörner im Gesicht an – übergossen. Im Heck der Karosserie sammelten sich Insekten aller Art, und unsere größte Angst war, dass die „eingefangenen“ Wespen aggressiv werden könnten. Sie wurden es nicht! Nach etwas mehr als zwei Stunden trafen wir auf die erste Tankstelle am Stadtrand von Brno. Tanken mussten wir sowieso, und da konnte man sich auch nach einer Werkstatt erkundigen die möglicherweise über einen Vorrat an Windschutzscheiben für Wartburgs verfügte.

Das Tankstellenpersonal verstand leider kein Wort der deutschen Sprache, es bedurfte aber auch keiner wortreichen Erläuterung, um unsere Sehnsucht nach einer neuen Frontscheibe verständlich zu machen. Ein Motorradfahrer kam zum Tanken, erkannte unsere besondere Lage und bot sich an, uns als Dolmetscher und Führer tätig zu unterstützen. Er diskutierte lange mit dem Chef der Tankstelle, und dann begab sich der zum Telefon. Er telefonierte lange. Wie viele Werkstätten er angerufen hat, war nicht festzustellen, aber nach etwa einer halben Stunde kam er Freude strahlend heraus und nannte dem Motorradfahrer die Adresse einer Werkstatt die bereit war, uns eine neue Scheibe einzusetzen. Das war sicher ein großer Erfolg, und das Problem, diese Werkstatt zu finden, löste der Mann mit dem Motorrad, indem er vor uns her fuhr.

In der Werkstatt angekommen fungierte er auch weiterhin als Dolmetscher, aber zum Ergebnis des ersten Kontakts mit dem Werkstattmeister bedarf es noch einiger Erläuterungen zu den zwischenstaatlichen Wirtschaftsbeziehungen der sozialistischen Länder. Diese Beziehungen florierten auf der Ebene der staatlichen Planwirtschaft. Da gab es

Handelsverträge die zwischen den staatlichen Außenhandelsorganisationen auf der Grundlage der sozialistischen Wirtschaftsplanung abgeschlossen wurden. Der in diesen Dokumenten festgeschriebene Warenaustausch funktionierte auch überwiegend ohne Ausfälle. Keinen Platz in den Wirtschaftsverträgen hatte das Individuum Mensch. Die vom

*Reisebüro der DDR geplanten Pauschalreisen waren Gegenstand der Verträge, aber der Individualtourist war darin nicht vorgesehen. Der konnte pro Aufenthaltstag im sozialistischen Ausland eine limitierte Summe der eigenen Währung in die Währung des besuchten Landes umtauschen, und das war's. Eine Vorsorge für die Unterstützung der Individualtouristen in nicht vorhersehbaren Notlagen z.B. durch einen Autounfall gab es von staatlicher Seite nicht.*

*Der ADMV (Allgemeine Deutsche Motorsportverband) der DDR bemühte sich auf „gesellschaftlicher“ Basis um eine Beseitigung dieses Mangels und hatte gerade für die Saison 1961 für die CSSR (die Tschechoslowakische Sozialistische Republik) eine Lösung realisiert die allerdings nur für Mitglieder des Verbandes galt.. Mit der paramilitärischen Jugendorganisation Swazarm der CSSR gab es eine Vereinbarung, dass diese die Bezahlung von Autoreparaturen oder die Rückführung von Autowracks übernahm, die Summe dem ADMV in Rechnung stellte und dieser das Geld von dem betroffenen Mitglied einzog. Auf das Funktionieren dieses Verfahrens rechneten wir, und unser Motorradfahrer erläuterte das dem Boss der Werkstatt.*

*Seine Antwort wurde uns verdeutscht:*

*„Von so einer Vereinbarung weiß ich nichts. Kein Geld, keine Windschutzscheibe! Das Mindeste ist eine schriftliche Bestätigung des Bezirkssekretariats von Swazarm, dass die Rechnung von denen bezahlt wird.“*

*Lange Gesichter. Wie finden wir dieses Sekretariat?*

*„Kein Problem,“ meinte der Motorradfahrer, „ich weiß wo das ist, fahren sie wieder hinter mir her.“*

*Er zeigte uns nicht nur den Weg bis zum fraglichen Gebäude, sondern übernahm auch die Suche nach dem voraussichtlich für solche Fragen zuständigen Mitarbeiter. Dessen Gesicht dokumentierte totale Unwissenheit als ihm die Sachlage vorgetragen worden war. Die in tschechischer oder slowakischer Sprache geführte, ziemlich erregte Diskussion zwischen unserem Helfer und dem Swazarm-Bürokraten habe ich naturgemäß nicht verstanden, aber das Ergebnis wurde mir übermittelt:*

*„Der ruft jetzt in Prag an und erkundigt sich, ob er zur Übernahme der Rechnung befugt ist. Zuerst hat er gemeint, das ginge ihn überhaupt nichts an.“*

*Das Gespräch nach Prag wurde angemeldet, und es dauerte seine Zeit bis es zustande kam. Der Motorradfahrer wartete mit mir und strahlte dabei stoische Ruhe aus.*

*Wie kann man dem Menschen einen Dank mit mehr als nur Worten abstaten? Um dieses Problem drehten sich derweil meine Gedanken, aber ich kam zu keinem Schluss. Mit unseren Finanzen war es verdammt schlecht bestellt. Diese Gedankenkette wurde durch die Sekretärin unterbrochen die mir einen kurzen Schrieb auf Kopfbogen überreichte. Sie sprach etwas Deutsch und sagte nur:*

*„Alles gut, Swazarm bezahlt.“*

*Da fiel uns ein ganzer Steinbruch vom Herzen, und der Jubel wurde noch gestützt durch den Vorschlag des Motorradfahrers:*

*„Ich bringe sie noch zurück zur Werkstatt.“*

*Genau so wie es uns in Bratislava ergangen war, entfernte sich unser Führer und Dolmetscher vor der Einfahrt der Werkstatt, ohne sich durch mehr als ein kleines Winken zu verabschieden. Das war ein Beweis selbstloser Hilfe auf individueller Ebene, der nichts zu tun hatte mit der staatlich verordneten deutsch-tschechischen Freundschaft. Wir konnten uns nicht einmal mit Worten für seine unschätzbare Hilfe bedanken.*

*Eine knappe Stunde später rollten wir mit neuer Windschutzscheibe weiter gen Heimat. Das heitere Wetter das uns auf der Fahrt von Bratislava nach Brno begleitet hatte, war*

*inzwischen drohenden schwarzen Wolken gewichen, und als wir das Ortsschild der Stadt Brno hinter uns ließen, entlud sich über uns ein Wolkenbruch. Welch' Glück hatten wir doch. Im Zuge dieser Rückfahrt aus dem sonnigen Süden hatten wir aber noch ein Erfolgserlebnis das Glücksgefühle auslöste. Seit Monaten vor der Ungarnreise hatten wir Ausschau gehalten nach einem modernen Gasherd mit integrierter Gasheizung für die Küche. Wir hatten auch erfahren, dass es aus DDR-Produktion ein unseren Vorstellungen entsprechendes Gerät gibt, nur die Frage nach dem **Wo** ließ sich bisher nicht beantworten. Wie üblich wurde unser Wunsch in alle Kanäle des sozialistischen Rundsprechsystems eingespeist, und ein in Dresden wohnhafter Vetter meldete, dass er eventuell einen Zugriff realisieren könnte. Das war kurz vor der Abfahrt nach Ungarn, und es war vereinbart, auf der Rückfahrt in Dresden einen Ruhetag einzulegen. Die Begrüßungsformel unseres Vetters lautete dann auch:*

*„Gasherd ist!“*

*Wie wir dieses Trum von Gasherd von Dresden nach Magdeburg transportierten, zeigt das eingeschobene Foto. So wurden die Mängel der Mangelverteilung in der sozialistischen Wirtschaft durch private Initiativen etwas gemildert.*



***Der Gasherd auf dem Klappfix, der von Dresden nach Magdeburg geholt wurde***

*Troll III. hat uns 6 Jahre lang verhältnismäßig treu gedient. Er war für uns nach wie vor „der Schöne“, und allein schon die Dauer dieser speziellen Auto-Mensch-Beziehung war geeignet, sie mit einer Hülle von Emotionen zu umgeben. Der rationale Kern ging dabei nicht verloren. Wir dachten an Troll des Dritten Alter und daran, dass die Liebe zu einem Auto schnell schwinden kann wenn es seine Pflicht – die reibungslose Beförderung von Menschen – nicht mehr zu erfüllen in der Lage ist. So wirkte es schließlich wie eine Erlösung, dass der freundschaftliche Kontakt zu einem Mitarbeiter des Volkseigenen Autohandels den Weg zu einem Troll IV. ebnete. Damit wurden Aktivitäten ausgelöst die einen möglichst günstigen Verkauf des Troll III. zum Ziel hatten. Es wurde der spektakulärste Autoverkauf in meinem langen Autoeignerleben.*

*Vertrauend auf das in sozialistischen Ländern (so auch in der DDR) überaus effektiv arbeitende Rundsprechverfahren, begann ich die Nachricht auszustreuen, dass der zwar nicht mehr ganz junge aber immer noch wunderschön anzusehende Wartburg-Camping demnächst zum Verkauf ansteht. Bezugnehmend auf diese ihm von wer weiß wem zugetragenen Information besuchte uns ein seriös sich gebender fremder Mann als Bewerber für eine*

*Kaufoption. Er schaute sich den Wartburg Camping an, ließ sich unsere Preisvorstellung sagen und fand den Preis akzeptabel. Er bat darum, dass wir ihm den Termin des*

*Besitzwechsels wenigsten 3 Tage im Voraus bekannt geben möchten, und dass wir ihm gleichzeitig den Taxpreis laut Urkunde der Kraftfahrzeugtechnischen Anstalt (KTA) nennen sollten. Erläuternd dazu sei angemerkt, dass beim individuellen Autohandel in der DDR eine freie Preisbildung unter Strafandrohung verboten war. Das zum Verkauf anstehende Fahrzeug war der KTA (Kraftfahrtechnische Anstalt) vorzuführen wo staatlich geprüfte und zugelassene Experten den Preis des Altfahrzeuges an Hand von gescheiterten Tabellenwerken ermittelten. Für eine saftige Gebühr (saftig im Relationsbegriff der DDR) erhielt man eine Taxurkunde als Ausweis für den Restwert des Autos. Exakt der dort eingetragene Wert musste in den Kaufvertrag eingesetzt werden. Nur bei Vorliegen dieser Übereinstimmung wurde der Besitzerwechsel von der Kfz-Zulassungsstelle dokumentarisch bestätigt. Dass diese Formalie von der Bevölkerung tausendfach und hunderttausendfach umgangen wurde, piffen die Spatzen von den Dächern. Dass selbst hochrangige Funktionäre aller Art diesem Laster frönten, erzählte man sich hinter vorgehaltener Hand. Diese Bonzen erhielten unter anderem auch Personenkraftwagen aus westlich-kapitalistischer Produktion zu Preisen erheblich unterhalb derer, die der Normalbürger für die Erzeugnisse der Autoindustrie des Inlandes zu zahlen hatte. Wenn sie dann aber den nächsten Neuwagen erhielten, dann verjubilten sie den Westwagen zu einem Phantasiepreis. Ich will nicht behaupten, dass alle so handelten, es waren aber nicht wenige.*

*Bei einem illegalen Geschäft dieser Art musste die Übergabe des „überzahlten“ Betrages so erfolgen, dass sie für Ermittlungen der Rechtssicherungsorgane keinerlei nachweisbare Spuren hinterließ. In dieser Beziehung hatten wir beim Verkauf des Troll III. ein ungewöhnliches Erlebnis.*

*Der große Tag der Lieferung eines neuen Wartburg Camping kam heran. Datum und Uhrzeit der Übergabe des Altwagens wurden vereinbart. Etwa eine halbe Stunde vor der angesetzten Zeit klingelte es an der Wohnungstür. Da stand ein uns völlig unbekannter Mann und meinte nur: „Ich soll Ihnen den Brief hier aushändigen.“*

*Er verschwand sofort wieder. Wir öffneten den Umschlag, und was fanden wir darin?*

*Die Differenz zwischen dem Taxpreis und unseren realen Preisvorstellungen, ein Betrag von rund 5000,- Mark (in Worten: fünftausend). Es waren nur die Geldscheine! Keine Adresse auf dem Umschlag, keine Mitteilung, und es wurde keine Quittung verlangt. Unglaublich, war das einzige Urteil das uns im Augenblick einfiel.*

*Pünktlich zum vereinbarten Termin erschien eine Gruppe von 3 uns wiederum völlig unbekanntem Männern. Einer davon wurde uns als Käufer vorgestellt, die beiden anderen gaben sich als eine Art Fachberater aus. Der Wartburg wurde gemeinsam besichtigt und für gut befunden. Danach begaben wir uns wieder in die Wohnung. Dort wurde der von uns schon aufgesetzte Vertrag über den Verkauf des Fahrzeuges zum amtlichen Taxpreis gelesen und unterschrieben. Der Käufer schrieb einen Scheck über den Taxpreis aus und fuhr mit unserer „alten Krücke“ davon. Die beiden anderen Herren stiegen in ihren PKW, und wir haben sie nie wieder gesehen.*

*Später erfuhr ich, dass uns ein sehr guter Bekannter an die Händler empfohlen und für unsere Seriosität sozusagen gebürgt hatte. Wie groß war doch das Vertrauen unter den Menschen zu dieser Zeit!*

## **17. Ein Thronfolger nach dem anderen**

Wenn ich an Troll IV. denke, dann fällt mir eigentlich außer Zuverlässigkeit und Schnelligkeit nichts ein. Er war äußerlich vom Troll III. nur durch die Farbe der Lackierung zu unterscheiden: Grau-Elfenbein an Stelle von Himmelblau-Elfenbein. Na, und der Kühlergrill sah etwas anders aus.



Die wirkungsvollste Veränderung gegenüber seinem Vorgänger war die Vergrößerung des Hubvolumens der drei Zylinder von 900 auf 1000 Kubikzentimeter und die Leistungssteigerung von 36 auf 45 PS. Troll IV. hatte nichts dagegen, dass ihm auf der Autobahn eine Dauergeschwindigkeit von 130 km/h abverlangt wurde, und er hat uns nie im Stich gelassen. Es ist mir kein Werkstattaufenthalt zwecks Reparatur in Erinnerung. Die Unterbewertung dieser geradezu wunderbaren Eigenschaften durch uns Besitzer wird u.a. dadurch dokumentiert, dass in meinem Fotoarchiv nur ein einziges Foto von ihm existiert. Das wurde am Tage des **Verkaufes** Aufgenommen.



*Im Hintergrund der treue und Superschnelle Troll IV. den wir so schnöde gegen Troll V., den „Banditen im Frack“ eintauschten.*

Gemessen an meinen bisherigen Erfahrungen war der Camping mit dem tausender (1 Liter) Motor ganz und gar untypisch für den seinerzeitigen Entwicklungsstand der Automobilproduktion in der DDR. In besonders angenehmer Erinnerung ist mir das damalige Missverhältnis zwischen der hohen Dauergeschwindigkeit des „Tausenders“ einerseits und den seinerzeitigen Messmöglichkeiten der Autobahnpolizei andererseits. Obwohl wir – meine Frau genau so wie ich – den Troll IV. auf der Autobahn (zulässig 100 km/h) immer mit „vollem Speed“, d.h. 130 Sachen, laufen ließen, haben wir nicht eine einzige gebührenpflichtige Verwarnung wegen Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit eingefangen.

Betrachtet vom Standpunkt des auf die Darstellung von Gags und Katastrophen bedachten Berichtstatters war Troll IV. ein eher **langweiliges Auto**, so langweilig wie die Spitzenerzeugnisse der Automobilindustrie heute sind. Eigentlich hätte man diesen treuen Renner hegen und pflegen sollen, aber es kam ganz anders. Die seit mehreren Jahren laufende Bestellung meiner Frau auf einen neuen Wartburg Camping stand ganz unerwartet früh zur Lieferung an. Die Wartezeit zwischen Bestellung und Lieferung war noch nicht auf

das 1989 erreichte Maximum von 15/16 Jahren angestiegen. Dennoch waren wir überrascht von der telefonischen Mitteilung:

*„Hier ist das Autohaus. Sie können sich morgen den bestellten Wartburg Camping abholen.“*  
Ende der Durchsage.

Nun hatten wir eifrig die Pressemeldungen über den technischen Fortschritt im VEB Automobilwerk Eisenach verfolgt und waren bestens über die in Serie gegangenen Neuerungen unterrichtet. Man hatte in Eisenach das „Lifting“ sozusagen unter den Röcken

begonnen – beim Fahrwerk. Die Querblattfedern waren endlich einer Einzelradaufhängung mit Schraubenfedern gewichen, und Testberichte sprachen von einer märchenhaft komfortablen Federung.



***Troll V. – äußerlich vom Vorgänger nicht zu unterscheiden.  
Komfortable Federung – das Beste an ihm***

Der zweite durchgreifende Modernisierungsschub betraf den Motor. Das war immer noch der Dreizylinder-Zweitaktmotor, aber der hatte nun an Stelle der Thermosyphonkühlung ein Umlaufsystem mit Kühlwasserpumpe und thermostatischer Regelung der Kühlwassertemperatur. Nach dem beim Troll IV. erlebten Leistungssprung konnte man nach diesem mutigen Schritt der Motorenbauer auf einige Wunder hoffen.

So entschieden wir uns für die Trennung von dem fleißigen und unermüdlichen Renner. Der Käufer wartete schon eine geraume Zeit auf dieses Ereignis, und die Finanzierung des Wechsels bereitete keine Kopfschmerzen. Wie das Foto auf der vorhergehenden Seite zeigt, führen wir mit beiden Fahrzeugen zum Käufer, und das widerspricht ein wenig dem historischen Ruf:

*„Der König ist tot, es lebe der König!“*

Troll IV. wurde entthront und – welch miserable Intrige – Troll V. so ganz einfach inthronisiert. Diese diplomatische Verfehlung sollten wir zutiefst bereuen, und die Reue begann schon auf der kurzen Autobahnstrecke zum Ablieferungsort des entthronten tausender 311er Camping.

Meine Frau steuerte den Neuen, ich fuhr dahinter mit dem Alten. Da meine Frau schnelles Fahren liebte, wartete ich nun darauf, dass mir der Neue mit Caracho davon stieben würde. Weit gefehlt, er tat es nicht. Bei 115 km/h hörte das Beschleunigen auf, und die Fahrgeschwindigkeit stabilisierte sich auf diesem Niveau. Das wollte mir nicht in den Kopf,

also machte ich „langes Bein“ und schoss an dem Langweiler vorbei, um meine Frau zu einem kleinen Wettrennen aufzumuntern. Vergebens, sie blieb rettungslos zurück. Dabei war sie vernünftig genug, um nicht das Gaspedal bis aufs Bodenbrett zu trampeln, was unter Umständen bei dem neuen Motor mit Kolbenfressern enden konnte.

Die Ablieferung des Troll IV. beim Kunden verlief schon nicht mehr ganz ohne Reuegefühle, aber da war ja zum Glück noch die ganz besonders weiche Federung des Troll V. die wirklich ein neues Gefühl von Komfort aufkommen ließ. Auf der Rückfahrt nach Magdeburg nahm ich mir den faulen Hund zur Brust und genoss dabei vorwiegend das angenehm weiche

Schwingen das an die Rumpelrei der Vorgänger getreten war. Was aber die Geschwindigkeit anbetraf, waren meine Bemühungen nicht einen Deut erfolgreicher als die meiner Frau. Auf alten Erfahrungen basierend, nahmen wir das noch nicht so ernst, denn der Motor war doch ganz neu und „ging noch stramm“ wie man damals so sagte.

Die Hoffnung darauf, dass der Motor erwachsen werden würde, erfüllte sich nicht. Es kam viel schlimmer als man befürchten konnte. Eine Fahrt nach Berlin auf der A2 war angesagt, die seit dem Kauf zurückgelegte Strecke betrug mindestens 1000 Kilometer, und nun wollte ich es wissen.



*Diese tiefe Verbeugung unter der geöffneten Motorhaube hat mir der „Bandit im Frack“ verd..... oft abverlangt*

Also, langes Bein und den Bruder kommen lassen. Das tat er prompt bis zur angesagten Grenze von 115 km/h, und trotz Berührung des Gaspedals mit dem Bodenbrett bewegte sich die Tachonadel keinen

Millimeter über diesen Strich hinaus. Aber auf diese barbarische Behandlung reagierte Troll V. mit einem nicht ganz unbekanntem aber dennoch seelischen Schmerz vermittelnden Geräusch:

„*Krchrrrrrrrrtzrrch*!“ sagte der Motor und verstummte abrupt.

Nun war das bei den Wartburgs kein wirklicher Beinbruch, denn der praktisch immer wirksame Freilauf verhinderte, dass die kinetische Energie des schiebenden Fahrzeuges aus dem Getriebe und vielleicht auch dem Kurbeltrieb Kleinholz machte. Speziell beim Troll III. hatten wir Kolbenfresser mehrmals erlebt und glaubten nun auch zu wissen, dass der Motor nach fünf bis zehn Minuten wieder anspringen und ohne wesentliche Nachwirkungen wieder seine Pflicht tun würde. Die Fressmarken auf den Kolbenflanken und der Zylinderbuchse hatten sich bisher als vernachlässigbarer Makel erwiesen.

Nicht so beim Troll V. Der Motor sprang bald wieder an, brachte uns nach Berlin und wieder nach Hause, aber mit welchem Geräuschpegel! Es klapperte und klickerte und hörte sich so an, als würde jeden Augenblick das erste Pleuel atomisiert durch den Auspuff davon fliegen. In der Kundendienstwerkstatt war man über diese Symptome nicht sonderlich erstaunt. Ein Motorenmechaniker flüsterte mir zu, dass der Kühlwasserfluss durch die Zylindermäntel seit dem Einbau der Kühlwasser-Umwälz-Pumpe nicht mehr richtig funktionierte und der mittlere

Zylinder zu wenig Kühlung erhielt. Der Meister machte mir klar, dass der Motor demontiert und zerlegt werden muss, und damit würde das Fahrzeug mindestens 10 Tage ausfallen. Glücklicherweise gab es auch in der DDR Gewährleistungsbedingungen, und die enthielten Aussagen über umfangreiche Rechte des Kunden. Es bedurfte nur einer gewissen Härte und Aggressivität seitens des Kunden, um diese Rechte in den Werkstätten durchsetzen zu können. Das Abwehrsystem der Werkstätten gegen berechnete Forderungen nach kostenloser Nachbesserung war bestens entwickelt, woran sicher auch die Schulungen seitens der Volkseigenen Automobilindustrie nicht ganz unschuldig waren.

Nach sorgfältigem Studium der nicht ganz einfach zu beschaffenden Gewährleistungsbestimmungen kam ich zu der Überzeugung, dass ein Motor mit Kolbenfressern nach weniger als 1000 Kilometer Fahrstrecke eines vor wenigen Wochen erst aus der Produktion ausgestoßenen Fahrzeuges auch dann vom Kunden nicht akzeptiert werden musste, wenn von der Kundendienstwerkstatt eine Überholung vorgenommen würde. Aus dieser Überzeugung resultierte primär eine Diskussion mit dem zuständigen Meister: *„Eine Überholung des Motors kommt nicht in Frage. Ich verlange einen fabrikneuen Motor als Ersatz.“*

*„Wo denken sie hin? Wir können den Motor den sie zur Sau gefahren haben doch nicht wegschmeißen.“*

*„Sollen sie auch nicht. Was sie damit machen ist mir sch...egal, nur in meinen Wartburg kommt ein neuer Motor den hier noch niemand zerlegt hat.“*

*„Das erklären sie mal dem Betriebsleiter, mit mir können sie darüber nicht verhandeln.“*

Der Betriebsleiter ließ sich mehrfach verleugnen, er war bestimmt über mein Anliegen informiert. Irgendwann erwischte ich in doch. Mancher andere DDR-Bürger hätte sicher die Zeit nicht aufbringen können die zur Treibjagd auf den Genossen Direktor erforderlich war. Für mich war es kein Problem, mir gleitende Arbeitszeit einzurichten, und ich verfolgte stur mein Ziel. Die sich dann entwickelnde Unterhaltung mit dem Entscheidungsträger verlief weniger sachlich als die mit dem Meister. Dafür wurde sie mit fortschreitender Zeit immer lauter geführt. Die heutzutage schon abgedroschen wirkende und von mir als Trumpf gezogene Drohung mit der Übergabe des Vorganges an einen Rechtsanwalt hatte damals einen Schock zur Folge. Die Einschaltung eines Rechtsanwalts wurde von dem potenziellen Beklagten automatisch gleich gesetzt mit dem Beginn einer gerichtlichen Behandlung des Falles. Wer wollte aber ohne unumgängliche Notwendigkeit Kontakt mit den nicht ohne Grund ziemlich verrufenen „Rechtspflegeinstanzen“ des sozialistischen Staatswesens bekommen.

Der Direktor lenkte schließlich ein, eine neuer Motor wurde nicht nur zugesagt, sondern angeblich auch eingebaut. Den Begriff „angeblich“ benutze ich mit Bedacht, denn mir standen keine Mittel zur Verfügung, mit denen ich die Behauptung der Werkstattleute hätte überprüfen können.

Die Praxis der nächsten Ausfahrten schien meinen Verdacht zu bestätigen, denn der „Neue“ benahm sich nicht anders als der „Alte“. Der Kolbenfresser trat bei einer Belastung ein die beim Troll IV. bestenfalls ein müdes Lächeln hervorgerufen hätte. Es wiederholte sich der Kampf um einen neuen Motor, und auch den gewann ich.

Inzwischen hatte es die ersten stärkeren Regenfälle nach der Auslieferung des Troll V. gegeben, und damit waren weitere nicht eben erwünschte Überraschungen verbunden: es regnete rein! Da das Fahren mit Regenschirm über dem Fahrersitz nicht üblich und selbst unter den Bedingungen der DDR nicht so richtig denkbar war, gab es wieder nur die Reklamation:

*„Da schmieren wir ein Bisschen Bärenscheiße hinter die Gummidichtung, und dann ist das dicht,“* meinte der Meister in der Karosseriewerkstatt und hatte dabei den schwarzen Kitt im Sinne, mit dem die hermetisierende Wirkung von Zylinderkopfdichtungen aufgebessert wurde. Dem setzte ich meine Meinung entgegen:

*„Wenn bei einem nagelneuen PKW das Regenwasser ringsum an der Windschutzscheibe durch kommt, dann ist das mit ihrem Zylinderkitt nicht zu dicht zu machen.“*

Der Streit ging hin und her und endete wieder beim Direktor, dem das Auftauchen meiner Physionomie nicht die geringste Freude bereitete. Dieses mal blieb er hart, d.h. er machte keine Zugeständnisse:

*„Entweder sie akzeptieren die Abdichtung mit Werkstattmitteln, oder wir machen gar nichts.“*

Er hatte mit meiner, der Sturheit des im Zeichen des Stier Geborenen nicht gerechnet. Inzwischen war mir zu Ohren gekommen, dass es in Magdeburg einen freischaffenden öffentlich zugelassenen Kfz.-Gutachter gab. Dem stellte ich den Troll V. vor, und für den schien es eine Lust zu sein, auch die kleinsten Mängel an der Karosserie zu finden und zu beschreiben. Ganz genau erinnere ich mich noch daran, dass seine Mängel-Liste 27 Positionen aufwies. Wenn ein Autobesitzer von heute erfährt, was dieses Gutachten gekostet hat, dann wird er meinen, sich verhöhrt oder verlesen zu haben. Es kostete sage und schreibe 120, - Mark der DDR, und seine Wirkung war Tausende wert.

Das oberste Leitungsorgan des Automobilhandels im Bezirk war die Direktion der HO Industriewaren. Dem Boss dieser Institution präsentierte ich das Gutachten, und es lag in seinem Ermessen, die Mängel anzuerkennen oder einen darauf bezogenen Streit vor Gericht auszutragen. Letzteres war ihm aus weiter oben bereits erläuterten Gründen nicht so richtig angenehm. Er versprach eine gütliche Regelung, und die bestand in einer Generalüberholung der Karosserie im Herstellerwerk. Unser schon mehrfach konsultierter Rechtsanwalt empfahl aber, wegen der sich häufenden Mängel an dem Fahrzeug in aller Form die Wandlung zu beantragen. Die Begründung des Wandlungsbegehrens war so formuliert, dass die zugesagte Generalüberholung die Rechtmäßigkeit des Anspruches auf Wandlung nicht in Frage stellte. Troll V. wurde dennoch zum VEB Karosseriewerk Halle gebracht, und von dort für die Zeit der Überholung ein Leihwagen gleichen Typs zur Verfügung gestellt. Derartige Symptome von Kulanz eines Volkseigenen Betriebes haben mit Sicherheit nur wenige DDR-Bürger erlebt.

Da das Wandlungsbegehren nicht zurück gezogen wurde und der Oberboss des Autohandels einen Streit vor Gericht unbedingt vermeiden wollte, kam unmittelbar nach Heimholung des überholten Troll V. ein mündliches Kompromissangebot – telefonisch und etwa mit folgendem Wortlaut:

*„In der nächsten Woche bekommen wir die ersten 3 Wartburg 353 mit der neuen Kombikarosserie „Tourist“. Beim 353er sind die Kinderkrankheiten des 312ers beseitigt. Wir würden Ihnen einen der drei neuen verkaufen, wenn sie ihr Wandlungsbegehren zurückziehen. Außerdem vermitteln wir ihnen einen potenziellen Käufer für ihren 312er Camping.“*

Dieser Vorschlag war viel besser als er auf den ersten Blick aussieht. Der sogenannte potenzielle Käufer würde für den kränkenden kaum ein Jahr alten 312er Camping mehr bezahlen als der 353er Tourist ab Werk kosten würde. Ein fabrikneues Fahrzeug und noch ein-zwei Tausender drauf für einen gebrauchten und generalüberholten Vorgänger, das war doch ein Schnäppchen ohne Gleichen. Das wusste der Boss des Autohandels, und dieses Geschenk war ihm die Befreiung von dem Gedanken an eine gerichtliche Behandlung des Falles wert. Ob er von dem potenziellen Käufer vielleicht auch noch einen Tausender als Vermittlungsgebühr erhielt, kann ich nicht behaupten.

Das Geschäft wurde in diesem Sinne abgewickelt, und ich war eine begrenzte Zeit lang glücklich über diesen Tausch. Wohl gemerkt, eine begrenzte Zeit lang! Die Karosserie des Troll VI - Tourist entsprach dem internationalen Standard seiner Entstehungszeit, und von den Kinderkrankheiten des Vorgängers schien er frei zu sein. Schien er! Als gewisse Rache für das zeitlich begrenzte Glückseligkeit über ein nicht ganz sauberes und dennoch DDR-übliches Geschäft hat er mir und uns gewaltig „einen übergeben“. Aber davon ausführlich im nächsten Kapitel.





*Die im Gesicht des Eigners schwach erkennbare Freude erklärt sich daraus, dass der „Bandit im Frack“ bald einen Nachfolger haben wird. Das erwies sich als unbegründete Vorfreude*

## **18. Troll VI. – Rache des volkseigenen Autohandels**

Nach mehr als 10 Jahren Wartburg-Produktion ohne jede Änderung des äußeren Erscheinungsbildes hatte sich Langeweile ausgebreitet, obwohl die Karosserie des Wartburg 311 zum Zeitpunkt ihrer Entstehung (angeblich war ein italienischer Designer beteiligt) eine weltweit anerkannte abgerundet elegante Linienführung aufzuweisen hatte.

Nach einen – wie man heute Neudeutsch sagt – „total lifting“ lief ab 1967 in Eisenach ein PKW mit der Bezeichnung „Wartburg 343“ vom Band, der mit seinen mehr kantigen Formen dem neuen Zeitgeschmack entsprach. Allerdings wurden die DDR-Bürger von diesem Zeitpunkt an mehr als 20 Jahre lang an die Formgebung erinnert, die Mitte der sechziger Jahre von den Karosserieschneidern als „ultima ratio“ betrachtet wurde. Die Karosserie des letzten im Jahre 1990 in Eisenach vom Band gerollten Wartburg 1.3 unterschied sich von der Urform des 343ers nur durch Details, die nur dem Kenner auffielen.



*Auch Troll VI. wurde als „Zugtier“ über lange Distanzen gefordert*

Wie dem auch sei, im Jahre 1968 war die neue Wartburg-Karosserie ein echter Superhit, und - was die Linienführung anbetraf - war die Kombiversion „Tourist“ besonders gut gelungen. Dieses edle Fahrzeug dann auch noch in

leuchtend weißer Lackierung war für uns der reinste Hammer. Gut aussehend, geräumig, flott auf der Straße und Aufsehen erregend weil vorerst noch selten anzutreffen, war Troll VI. Objekt unserer heißen Autoliebe. Er schmeichelte sich bei uns ein, und niemand ahnte auch nur im Entferntesten, dass dieses Auto sich bald als hinterlistiges Biest herausstellen sollte.

Die erste große Reiseunternehmung mit Troll VI. hatte den Balaton zum Ziel. Mit Frau, Tochter und deren Cousine, dem Zeltanhänger „Klappfix“ am Haken und Gepäck für fünf Wochen Urlaub starteten wir bestens gestimmt Ende Juli des Schicksalsjahres 1968 gen Süden. Etwas Besonderes hatte diese Expedition dadurch an sich, dass erstens in der Tschechoslowakei der „Prager Frühling“ herrschte und zweitens eine Kombination von Dienst- und Erholungsreise geplant war. Meine berufliche Tätigkeit erstreckte sich auf bauliche und bauphysikalische Probleme in Kühl- und Tiefkühlhäusern, und mir wurde die Ehre zuteil, die Gründe für ein ganz spezielles Problem zu untersuchen, das in gleicher Form auch in der Tschechoslowakei und in Ungarn für Ärger sorgte. Auf dem Wege von Magdeburg nach dem Balaton sollte ich also im dienstlichen Auftrag eine Reihe von Abstechern machen, mir geschädigte (und nicht geschädigte) Tiefkühlhäuser in beiden Ländern ansehen und mit den dortigen Spezialisten in Erfahrungsaustausch treten. Stationen waren in der CSSR die Städte Chomutov, Prag, Kolin, Batslava, Nitra und Preschow, in Ungarn Budapest, Baja und Békeszaba. Zu den 2500 km direkter Fahrstrecke Magdeburg-Balaton und zurück kamen also noch rund 1500 km Abstecher.

Eine so angenehme Verbindung von Erholung und interessanter beruflicher Tätigkeit war in der DDR recht ungewöhnlich aber Dank den unkonventionellen Arbeitsmethoden des Institutsdirektors möglich. Wir würden viel von der Welt sehen und hofften, auch viel Freude dabei zu haben. Der zweite Teil der Hoffnungen sollte sich nur bedingt erfüllen.

Erste Zweifel an der Realisierung freudiger Hoffnungen traten bereits auf der A9 auf, als wir den langen Berg zur Ausfahrt Schleiz hinauf „asteten“. Da fing doch unser lieber Troll VI. an, mit der Vorderachse leichte und langsam an Intensität und Amplitude zunehmende Querschwingungen auszuführen die sich dann auch durch Drehbewegungen am Lenkrad in wechselnden Richtungen bemerkbar machten.

Nachdem die Steigung überwunden war, ließen die Schwingungen nach und wiederholten sich weniger stark an einigen Steigungen bis zum Ortsrand von Plauen, wo wir eine Kundendienstwerkstatt des VEB Automobilwerk Eisenach antrafen. Als Unterwegskunden wurden wir sehr schnell dem Annahmemeister zugeführt, der sich geduldig unsere Klagen anhörte. Als er dann unser Gespann und die zugehörigen Passagiere in Augenschein genommen hatte, setzte er ein überhebliches Lächeln auf und meinte:

*„Wenn sie den Wartburg so rücksichtslos überlasten, dann soll er sich wohl schütteln.“*

Auch wenn an dieser Aussage ein gutes Stück Wahrheit gewesen wäre, so wäre ich auch dann nicht bereit gewesen, mir die Konsequenzen einer solchen Sachlage vor Augen zu führen. Das hätte geheißen, entweder die ganze Fahrt abubrechen, oder aber die Last erheblich zu verringern. Wie das? Die Kinder zu Hause lassen oder gar die Ehefrau. Niemals. Der Meister spürte wohl meinen inneren Widerstand gegen die Folgen seiner Diagnose und fügte hinzu:

*„Trotzdem nehmen wir den Wagen kurz in die Werkstatt und schauen mal, ob da was zu machen ist.“*

Das war schon ein ganz anderer Ton. Es war wunderbares Wetter, und die Wartezeit wurde zur Zubereitung unseres Mittagessens genutzt. Wozu hatten wir denn die komplette Küche im Klappfix. So waren wir satt und ausgeruht, als der Meister unseren Troll wieder vorfuhr und meldete:

*„Die Mitnehmerbuchsen – die Kraftübertragungselemente zwischen Getriebe und Gelenkwellen – waren total trocken. Wir haben reichlich Fett reingebracht und denken, dass sie ohne Befürchtungen weiterfahren können.“*

*Ach, welcher Stein fiel uns da vom Herzen. Wir mussten schnell weiter, denn in Chomutov warteten die tschechischen Kollegen im Kühlhaus auf den angemeldeten Besuch. Die Steigungen zur Grenze der CSSR nahm unser Troll VI. ohne die geringsten Anzeichen von Unregelmäßigkeiten. Die Spannung löste sich, und wir verwandelten uns wieder in fröhliche Urlaubstouristen mit Dienstreiseauftrag. Der Empfang im Kühlhaus zu Chomutov war umwerfend. So hatte ich die Tschechen trotz vieler vorausgegangener Kontakte noch nie erlebt. Meist waren sie verschlossen uns gegenüber und sehr zurückhaltend. Jetzt aber unter dem Zeichen des Prager Frühlings wirkten die Kollegen total gelöst und überschütteten uns mit Erweisungen erlesenster Gastfreundschaft.*

*Frau und Kinder hatte ich am Auto zurück gelassen und wollte meine dienstlichen Aufgaben möglichst schnell erledigen, um bei Tageslicht noch Prag zu erreichen. Nichts war's. Der Direktor empfing mich mit den Worten:*

*„Wo ist ihre Frau, wo sind die Kinder?“*

*Meine Bedenken wegen der bevorstehenden Fahrt nach Prag ließ er nicht gelten:*

*„Sie haben eine Eskorte. Die Kollegen von der Prager Zentrale werden sie sicher durch die Stadt geleiten, auch wenn es dunkel sein sollte.“*

*Die Mitfahrer wurden herein gebeten, und auf uns wartete ein erlesenes Empfangsessen, bei dem in Trinksprüchen immer wieder das Lob des neuen Parteichefs Dubcek gepriesen wurde. Die Kollegen machten uns unmissverständlich klar, dass sie nun ein Vorbild für die DDR-Bürger seien, und sie fragten etwas provokativ, warum uns sonst immer so vorbildlichen Deutschen noch nichts Ähnliches eingefallen wäre. Da konnten wir uns nur darauf herausreden, dass die DDR im Unterschied von der Tschechoslowakei erstens den Krieg verloren, zweitens eine diverse Hunderttausend Soldaten zählende sowjetische Besatzung und drittens die „deutschen Revanchisten“ vor der Haustür hat. Die tschechischen Kollegen drückten uns ihr tief empfundenes Mitleid und Bedauern aus, und wir kamen uns ein Wenig minderbemittelt vor.*

*Die Fahrt nach Prag leistete Troll VI. mit vorbildlichem Eifer. In Prag wurden wir wieder auf Händen getragen, in Kolin nicht weniger, und die Weiterfahrt nach Bratislava war eine reine Freude. Dort ließen wir Tochter und Cousinchen mit dem Klappfix auf einem Zeltplatz in der Obhut eines sehr sympathischen slowakischen Berufskollegen zurück und nahmen den Abstecher nach Nitra und Preschow ohne den schweren Anhänger in Angriff. Dabei streiften wir die Hohe Tatra und erfreuten uns immer wieder der etwas von oben herunter wirkenden Herzlichkeit der Tschechen und Slowaken, die sich uns mit ihrem Prager Frühling so haushoch überlegen fühlten. Sie schimpften zwar über die Sowjets, die nach einer Stabsübung der Länder des Warschauer Paktes nicht komplett aus der Slowakei abgezogen worden waren, aber meinten, das wäre unter „Kleinigkeiten“ abzubuchen. Leider war das eine böse Fehleinschätzung. Nicht nur die Tschechen und Slowaken sollten bald aus ihren Frühlingsträumen aufgerüttelt werden. Auch uns stand ein unangenehmer Kontakt mit den Restbeständen der Stabsübung nahe bevor.*

*Troll VI. gab uns vorerst keinen Anlass mehr, an seiner Zuverlässigkeit zu zweifeln. Wir erreichten Preschow am östlichen Ende der Slowakei, genossen dort die überschwängliche Gastfreundschaft und begaben uns nach einem feuchtfröhlichen Abend und einer ruhigen Nacht genau nach Zeitplan auf die Rückreise nach Bratislava wo uns Tochter und Cousinchen mehr oder weniger (vielleicht mehr weniger) ungeduldig erwarteten. Die Stadt Ruzomberok (die einmal Rosenberg hieß) hatten wir passiert und damit mehr als die Hälfte der Tagesdistanz zurückgelegt, da gab es einige Kilometer von der Stadtgrenze auf der Straße nach Zilina einen unerwarteten Aufenthalt. Eine Schlange von aufgestauten Kraftfahrzeugen (den Begriff Stau kannten wir bis dato nur aus dem Westradio und Westfernsehen) und eine Menge Polizei. Verständigung mit den Staupartnern war kaum möglich, aber es fand sich jemand bereit, uns in Russisch (der Amtssprache im internationalen Umgang der*



sozialistischen Länder) eine Auskunft zu geben. Gern taten das die Tschechen und Slowaken nicht! Die „Russen“ waren dort noch unbeliebter als in der DDR.

„ Die Russen blockieren die Straße. Die haben sich nach der Beendigung der großen Stabsübung nicht von der Stelle bewegt. Sch...russen!“

Im Detail stellte sich heraus, dass die Kolonne aus Panzern, Artillerie, gepanzerten Mannschaftstransportern und Versorgungsfahrzeugen etwa 10 Kilometer lang und dadurch die Straße nur einspurig befahrbar war. Ein heutiger Kraftfahrer stelle sich vor, dass eine Straßenbaustelle mit Ampelregelung 10 Kilometer lang ist und die Fahrgeschwindigkeit im Bereich des eingeschränkten Verkehrs die 20 km/h nicht überschreitet. Das dauerte! Nach etwa 90 Minuten waren wir dran und atmeten auf während wir die Parade der Russen (niemand sprach dort von Sowjets) abnahmen. Schließlich schlichen wir in dem Tempo daran vorbei das laut militärischer Dienstvorschrift für das Fahrzeug festgelegt ist, in dem der eine Parade abnehmende Kommandeur salutierend steht. Nach Parade war uns nicht zu Mute, nein, wir haben auch über die Sch...russen geschimpft. Warum scherten die sich nicht nach Hause, warum lungerten die hier tatenlos als Verkehrshindernis in der Slowakei herum?

Der Vorbeimarsch dauert wohl rund eine halbe Stunde, und dann Beschleunigen, vierten Gang rein und mit vernünftigem Tempo die letzten Kilometer bis Bratislava abschruppen. Aber ....., es wäre so schön gewesen!

Kaum hatten wir uns auch nur einen Kilometer vom Ende der Kolonne entfernt, da rumste es ganz fürchterlich im Frontbereich des Troll, und die Vorderachse rumpelte quer zur Fahrtrichtung hin und her mit einer Amplitude die das vor Plauen Erlebte um ein Vielfaches übertraf. An Weiterfahrt nicht zu denken, rechts ran, Motorhaube hoch und zur Fehleranalyse schreiten. Meine Frau saß am Lenkrad, ich stand vor dem Fahrzeug und kommandierte:

„Kupplung, ersten Gang rein, ganz vorsichtig mit wenig Gas die Kupplung etwas kommen lassen.“

Das machte die Angetraute perfekt, ohne dass ich Angst haben musste rückwärts laufend umgestoßen und überfahren zu werden. Und was sahen meine erstaunten Augen? Bei jeder Radumdrehung verschob sich der in Richtung der Fahrzeug-Längsachse eingebaute Motor um etwa fünf Zentimeter nach rechts und nach links. Zu weiterer Fortbewegung aus eigener Kraft keine Chance.

Da stehst Du im fremden Land, hast gerade nach langem Warten ein aus Demonstrationen militärischer Macht bestehendes Hindernis passiert, bist Umgeben von Kraftfahrern, die noch an dem gleichen Frust zu kauen haben, der dich bis hierher begleitet hat, und die nicht bereit sind auch noch den Pannensfrust eines Ausländers mitzutragen. Die Straße war nicht übermäßig breit. Drei Fahrzeuge nebeneinander waren darauf nicht unterzubringen. Wenn sich der Stau in Gegenrichtung bis zu unserem Standplatz aufbauen würde, dann ginge nichts mehr. Ein Megastau wäre die Folge gewesen.

Das Ende der sich in unserer Gegenrichtung aufbauende Fahrzeugschlange erreichte gerade die Höhe unseres ungewollten Standplatzes, da tauchte ein Motorradfahrer auf der die drohende Gefahr wohl mit dem ersten Blick erfasste und Abhilfe schaffen wollte. Ihm war klar, dass wir von der Straße verschwinden mussten. Er hielt auf unserer Seite an, und er hatte nicht nur die von unserem Fahrzeug ausgehende Gefahr einer totalen Verstopfung, sondern auch die Tatsache erfasst, dass wir Deutsche sind.

In seinem wunderschönen breiten Böhmisch-Deutsch erklärte er uns die verkehrstechnischen Zusammenhänge, die wir längst selbst erkannt hatten, ließ sich erklären, dass wir aus eigener Kraft nicht mehr bewegungsfähig waren und bot seine Hilfe an, um den Troll VI. mit Muskelkraft zu wenden und in die Kolonne zurück in Richtung Ruzomberok einzureihen. Auf meine erstaunte Frage nach dem Grund dieser Wendung setzte er ein gewinnendes und verständnisvolles Lächeln auf und erklärte:

„Nächste Werkstatt in Eurer Richtung ist in Zilina – 50 Kilometer hin. Das schafft ihr nicht. Ich bin Hoteldirektor, habe schönes Zimmer für euch, könnt gut essen und Trinken. Chef von Autowerkstatt ist mein Freund, der macht das über Nacht. Könnt ihr morgen wieder fahren.“

„Aber wie kommen wir zurück nach Ruzomberok?“ *war mein berechnete Frage.*

„In ein paar Minuten kommt Lastauto, habe ich vorhin überholt. Chauffeur ist Freund von mir. Der schleppt euch bis zur Werkstatt. Alles klar?“

*Das war wieder die im Prager Frühling aufgeblühte Blume der diesmal slowakisch-deutschen Freundschaft, von der wir profitierten. Der LKW war wirklich nach wenigen Minuten am Platz, die Fahrer der aufgestauten Fahrzeuge organisierten bereitwillig den Platz für dessen Rangiermanöver, dann stand er vor uns und ich brauchte selbst beim Anbringen des Abschleppseiles keine Hand anzulegen.*

Aber dann! Was sich dann abspielte, verursachte mir körperliche Schmerzen. Wenn ich gehofft hatte, dass die Vorderachse beim Schleppen Ruhe geben würde, dann war das ein grundlegender Fehler. Die Bewegungen quer zur Fahrzeuglängsachse und die auch mit größter Anstrengung nicht aufzuhaltenden Ausschläge des Lenkrades, begleitet von gefährlichen Geräuschen, begleiteten uns die 10 Kilometer an der Militärkolonne entlang und die folgende 3-4 Kilometer bis zu der Kfz-Werkstatt, die der Hoteldirektor dem LKW-Fahrer als Ziel angegeben hatte. Wir erreichten das Ziel, ohne dass die Vorderachse mit einem Knall auseinander fiel, der LKW-Fahrer rollte sein Abschleppseil ein und kletterte wieder in sein Fahrerhaus. Mir war soviel Reaktionsvermögen geblieben, dass ich ihn verfolgen konnte, um ihm Dank zu sagen und ihm den erwarteten Obulus zu entrichten. Den Dank nahm er freundlich lächelnd an, aber von Geld wollte er nichts wissen. Internationale Solidarität der Straße!

Der LKW-Fahrer hatte wohl ausgerichtet, dass wir unter der Patenschaft des Hoteldirektors standen. Dementsprechend freundlich wurde unser fußkranker Troll VI. angenommen. Es war allerdings schon Feierabend, und die Reparatur wurde für den frühen Morgen des nächsten Tages zugesagt. Die Verständigung machte keine Probleme, man sprach deutsch.

Das Hotel lag nur wenige Schritte von der Werkstatt entfernt, wir erhielten ein ansprechendes Zimmer, und es gab auch eine viele Positionen umfassende Speisekarte, ohne die damals in der DDR üblichen Streichungen. Unser slowakischer Pate in Bratislava wurde telefonisch von unserem Pech unterrichtet und gebeten, die Kinder auf dem Campingplatz zu informieren und zu versorgen.

Nach dem Abendessen gesellte sich der Hoteldirektor zu uns, und bei einigen Schoppen slowakischen Rotweins wurde über die politische Lage diskutiert. Und wieder mussten wir uns der Frage stellen:

*„Ihr Deutschen seid doch sonst so fortschrittlich, und jetzt müssen wir Tschechen und Slowaken zeigen wie man von der russischen Knute wegkommen kann. Wollt ihr uns das nicht nachmachen?“*

Die Antwort war mehrschichtig:

*„Zum ersten habt ihr keine sowjetische Besatzungsmacht. Was die bedeutet haben wir am 17. Juni 1953 erlebt. Zum zweiten haben wir den Krieg verloren und stehen eigentlich noch immer unter Kriegsrecht. Zum dritten gibt es für euch nicht die „Bedrohung“ durch eine „West-Tschechoslowakei“ wo eure bösen „Westrevanchisten“ tätig sein könnten.“*

So langsam gingen mir die siegesgewissen und leicht überheblichen Vorwürfe unserer Gastgeber auf die Nerven. In Bratislava hatten wir von meinem Berufskollegen eine andere Meinung gehört, und die lautete in Kurzform:

*„Das kann nicht gut gehen. Das lassen sich die Sowjets auf Dauer nicht gefallen. Wir werden noch unser blaues Wunder erleben.“*

Daran dachte ich, sprach es aber gegenüber unserem hilfsbereiten Hoteldirektor nicht aus. Warum sollte ich ihm die Stimmung verderben? Er würde es früh genug merken wenn die politische Lage in Richtung Katastrophe umkippt.

Nach geruhsamer Nacht und reichlichem Frühstück pilgerten wir zur Werkstatt und waren über das Ergebnis der Bemühungen sehr erstaunt.

*„Wir sind Probe gefahren und können nichts feststellen.“*

*„Das kann doch nicht wahr sein,“* lautete meine spontane Reaktion, *„gestern droht die Laube auseinander zu fallen und heute soll nichts zu finden sein? Los wir fahren gemeinsam Probe.“*

Ich setzte mich auf die Fahrerseite, neben mir der bestes Deutsch sprechende Kfz-Meister, und wir drehten eine Runde um die Stadt. Ergebnis: keinerlei Anzeichen eines technischen Mangels! Was blieb uns übrig als erneut in Richtung Zilina zu starten.

An der bewussten Militärkolonne war inzwischen eine Ampelregelung eingerichtet worden, und der Andrang der Verkehrsteilnehmer war geringer als am Vortag. Wartezeit und Passage dauerten weniger als eine Stunde, und am Ende der Kolonne ging es dann richtig zur Sache. Gute Straße, wenig Verkehr; da konnte man dem Troll VI. schon mal die Höchstgeschwindigkeit abverlangen. Ach wie schön war das doch, aber das dauerte nicht lange. An einer Steigung ging das Gerappele wieder los, mindestens ebenso schlimm wie am Vortag gehabt. Rechts ran, Abschleppseil klar machen und mit selbigem winkend am Straßenrand zeigen was los ist.



***Mit dem Abschleppseil winken – diese Sprache verstanden auch die Slowakischen Kraftfahrer perfekt***

Ein LKW aus DDR-Produktion – ein Robur – hielt an. Sein Fahrziel war Zilina, und der Fahrer wusste, dass es dort eine Kundendienstwerkstatt für deutsche PKW gibt. Entfernung bis Zilina runde 40 Kilometer. Alsdann, Abschleppseil eingehängt und ab die Post. Es dauerte nur wenige Minuten bis ich mir Gewissheit darüber verschafft hatte, dass diese „Post“ eine Extrapost war. Der Robur hatte keine Ladung und schaffte mit dem windigen Wartburg im Schlepp auf gerader Strecke gut seine 90 Stundenkilometer, und der Fahrer wollte uns wohl zeigen was sein deutscher LKW alles kann. Durch Hupzeichen wollte ich andeuten, dass es Probleme gibt, aber der Fahrer reagierte nicht. Verständlich, denn der Robur machte bei dieser Geschwindigkeit einen Höllenlärm, und die Hupe des Troll VI. gab nur ein jämmerliches Quieken von sich. Den linken Fuß ständig auf dem Bremspedal, die Beinmuskulatur immer in Alarmzustand, ständig von der Angst verfolgt, dass die rappelnde Vorderachse doch noch auseinander fällt, so jagte unser Schleppzug durch die wunderschöne Landschaft der Nordslowakei, während meine Wahrnehmungsorgane nur auf das schwarze Asphaltband, die Bremslichter des Robur und auf den Durchhang des Abschleppseiles konzentriert waren. Wer solche Schleppbedingungen schon erlebt hat, der sei noch darüber

unterrichtet, dass dieser Hund von einem Fahrer stets mit vertretbarer Höchstgeschwindigkeit an Kurven heran fuhr und erst im letzten Augenblick hart in die Bremsen ging. Vielleicht war das so eine Art unterschwellige Rache an den Deutschen, vielleicht aber auch eine nicht mehr korrigierbare fahrerische Unart – der Holzfuß.

Wir erreichten Zilina ohne Zwischenfälle und wurden an der IFA-Werkstatt abgehängt. Erst beim Versuch auszusteigen wurde mir richtig klar, dass die unerträglichen Schmerzen in der linken Wadenmuskulatur einem Wadenkrampf entstammten, mit dessen Lösung ich lange zu kämpfen hatte.

Auch hier lehnte der Fahrer jegliche materielle Belohnung ab. Vielleicht meinte er auch, dass wir nach diesem Gewaltritt ausreichend bestraft waren. Er übermittelte dem Werkstattmeister mit einem umfassenden Wortschwall welcher Art unser Schaden war, und dass er die Zwangsbewegungen des gesamten Antriebssystems mit eigenen Augen gesehen hatte. Auch das Werkstattpersonal in Zilina hatte großes Mitleid mit uns. Die Kollegen wollten nicht daran schuld sein, dass unsere Kinder auf dem Campingplatz in Bratislava verhungerten. Der Troll VI. kam sofort auf die Bühne, Vorderräder wurden abgeklappt, die Gelenkwellen einer Sichtkontrolle unterzogen und ..... nichts Anomales gefunden. Allgemeines großes Schulterzucken seitens der Spezialisten. Die kamen dann auf die gleiche Idee wie ihre Kollegen in Plauen. Gelenkwellen mit reichlich Fett wieder einsetzen und sehen ob es etwas nützt. Es nützte!

Nach einer knappen Stunde fand die Probefahrt statt, und Troll VI. zeigte sich wieder im besten Licht. Miststück nannte ich ihn, aber war er denn der schuldige Teil? Waren es nicht doch die hilflosen Kfz-Mechaniker die wie viele Mediziner nur Symptome beseitigten, ohne wirklich nach dem Grund der Krankheit zu suchen? Nach so viel Problemen kommt man echt ins Grübeln.

Wir rollten in Solofahrt ungehindert bis Bratislava und von dort mit angehängtem Klappfix bis nach Budapest, kurvten drei Tage durch und um die Stadt, um dann dem eigentlichen Urlaubsziel – dem Balaton – zuzustreben. Alles glatt ..... nur auf den letzten drei Kilometern vor dem Ziel Balaton-Boglár schüttelte sich Troll VI. wieder wie ein Hund der aus dem Wasser gekommen ist. Nach so vielen „Rappelkilometern“ ließen wir uns aber nicht aus der Ruhe bringen, fuhren langsam weiter und dachten bei Ankunft am Campingplatz an Schillers Erlkönig: *„Erreicht den Hof mit Müh und Not...“*

Nicht weit von unserem Standplatz in Siofók gab es eine auf Wartburg spezialisierte Kundendienstwerkstatt, und die war am nächsten Morgen das Ziel unserer Wünsche. Troll VI. hatte sich besonnen und absolvierte die Strecke ohne Anzeichen einer Krankheit. Zu blöd! Was sollten wir den ungarischen Spezialisten zeigen. Nur erzählen konnten wir und die inzwischen aus den bösen Erfahrungen abgeleiteten scheinbaren Gesetzmäßigkeiten übermitteln.

*„Wenn er kalt ist läuft er rund. Ohne vorherige frische Fettzufuhr zur Gleitpaarung Mitnehmer-Gelenkwelle tut er das nur 50-60 Kilometer. Wird reichlich Fett eingebracht, dann treten die Schwingungen erst nach einigen Hundert Kilometern auf.“*

Inzwischen hatte ich auch sicher ermittelt, dass die Schwingungen im Geschwindigkeitsbereich zwischen 30 und 80 km/h mit der größten Wucht auftraten, und dass die Beschleunigung bis zu der oberen Rüttelgrenze durch den Fahrer nur mit abgeschalteten Sinnesorganen (außer Augen) durchzustehen war.

Die Kollegen von der Wartburg-Werkstatt benötigten einen Dolmetscher zum Erfassen meines Vortrages. Nach einer gemeinsamen Probefahrt – natürlich ohne jegliche Anzeichen von Unregelmäßigkeiten – konnte ich aus ihrem nachsichtigen Lächeln ableiten, dass sie mich für etwas „bekloppt“ hielten. Sie versprachen dennoch, die Vorderachse sorgfältig zu untersuchen und versprachen, das sofort zu tun. Nach einem mehrstündigen Bummel durch Siofók tauchten wir wieder in der Werkstatt auf und sahen Troll VI. schon draußen stehen. Auskunft des Meisters:

„Die Antriebe waren völlig trocken. Warum das so ist – keine Vorstellung. Wir haben reichlich Fett hinein getan und Probe gefahren. Alles in Ordnung.“

Es verging eine Woche mit Entspannung und Badespaß bis wir die Dienstfahrt nach Baja und Békecsaba antraten, immerhin eine Rundreise von fast 800 Kilometern. Alles ging gut, und wir glaubten schon, dass das ungarische Schmerzfett mit seiner besonderen Qualität den Pannenteufel ausgetrieben hätte. Am vierten Tag nach Beginn der Rundreise rollten wir wieder auf der Balatonstraße unserem Campingplatz zu und – es war einfach nicht zu glauben – fast an der gleichen Stelle wie eine Woche zuvor fing Troll VI. dort wieder an zu bocken.

Jetzt wollte ich es wissen. Mehrmals hatte ich zugesehen wie die Gelenkmanschetten der Antriebe gelöst, die Vorderräder frei gemacht und abgeklappt, die Gelenkwellen aus den Mitnehmerbuchsen gezogen wurden, und ich hatte mir die Arbeitsgänge ganz gut gemerkt. Warum nicht selbst auf Fehlersuche gehen. Es drängte uns kein Termin mehr, wir hatten Zeit, und die sollten wir auch ausgiebig brauchen.

Troll VI stand neben unserem Klappfix in einem Fichtenwäldchen das uns Schatten spendete, und deshalb ging ich an Ort und Stelle ans Werk. Da meinem Empfinden nach nur der rechte Antrieb krank war, begann ich mit dem Aufbocken und Demontieren auf dieser Seite. Alles klappte wunderbar bis zu dem Augenblick als die Gelenkwelle aus der Mitnehmerglocke gezogen wurde. Hier müsste nun eine technische Beschreibung folgen die nur dem Wartburg-Spezialisten verständlich wäre. Ich mache es kurz.

Die in Nuten der Mitnehmerhülse gleitenden Finger der Gelenkwelle waren mit Kugelförmigen Ringen ausgestattet, und jeder dieser Ringe rollte auf 27 sogenannten Nadeln. Das waren im vorliegenden Fall zylindrische Stahlkörper etwa 15 Millimeter lang und nicht viel mehr als 1 Millimeter im Durchmesser. Die Kugelringe waren frei beweglich, und das Lagerungssystem wurde außerhalb der Mitnehmerhülse nur von Schmierfett zusammen gehalten. Soviel wusste ich, kam aber nicht auf den Gedanken, dass sich das Fett auch aus diesem Bereich durch Reibungshitze in dünnflüssiger Form entfernt hatte und somit jegliche Fixierung der Kugelringe verloren gegangen war. Die Folge, beim Herausziehen der Gelenkwelle lösten sich zwei Kugelringe mit insgesamt 54 Nadeln und alles verteilte sich zwischen den Fichtennadeln im Waldboden. Wenn auch nur eine dieser Nadeln unauffindbar gewesen wäre dann hätte es für weiteres Fahren mit dem Troll VI. schlecht ausgesehen. Die exakte Anzahl der Nadeln kannte ich nicht. Durch vorsichtiges Anheben des an seinem angestammten Platz verbliebenen Kugelringes und peinlich genauer Zählung der dort in vorgeschriebener Ordnung verbliebenen Nadeln stand die zu lösende Aufgabe fest: 54 Nadeln finden.

Zusammen mit meiner Frau brachten wir auf dem Bauch unter dem Auto liegend runde drei Stunden mit dem Sortieren des Waldbodens zu. Das ging nicht etwa mit den Fingern, die waren als Werkzeuge viel zu Grob. Jeder mit einem spitzen Messer bewaffnet zogen wir Fichtennadeln um Fichtennadel beiseite, wobei die Fläche des beim Herunterfallen aus rund 30 Zentimeter Höhe mit einzelnen Nadeln belegten Waldbodens schwer einzuschätzen war. Nun, wir waren erfolgreich, und nach dieser Sysiphus-Arbeit reif für ein Bad und eine Mahlzeit.

Danach begann die eigentliche Fehlersuche. An der Gelenkwelle und ihren drei Fingern ergab die Sichtprüfung nicht die geringsten Anhaltspunkte für einen Schaden. Schließlich muss mir ein Englein ins Ohr geflüstert haben, dass ich mal mit dem Finger die Flanken der Mitnehmernuten abtasten sollte. Keiner der Kfz-Schlosser in vier Werkstätten hatte sich wohl die Finger schmutzig machen wollen und dementsprechend auf diesen Akt der Fehlersuche verzichtet. Was mein Zeigefinger da ertastete, löste bei mir einen mittlere Schock aus. In allen drei tragenden Flanken hatten sich unter dem Druck der Kugelringe ovale Lunken von mindesten 5 Millimeter Tiefe gebildet. Damit war es möglich, logisch zu erklären, was wir auf den letzten 2500 Kilometer Fahrt erlebt hatten. Kraftfahrzeugtechnischen Laien darf ich

empfehlen, den folgenden Abschnitt zu überlesen. Sie würden sich bei dem technischen Kauderwelsch mit Sicherheit langweilen.

*Alsdann, solange sich in der Antriebspaarung Mitnehmerglocke-Gelenkwelle ausreichend Fett befand, konnten sich die Kugelringe in diesen Vertiefungen und über deren Ränder hinaus (z.B. bei sehr unebener Fahrbahn) relativ frei bewegen. Die minimale Behinderung dieser Bewegungen reichte aber aus, um eine ebenso minimale Pumpwirkung bei übernormaler Entwicklung von Reibungswärme zu entwickeln. Das dünnflüssige Fett verlagerte sich aus den Mitnehmerglocken in die Antriebsmanschetten, und irgendwann war die Paarung trocken. Dann verhakten sich die Kugelringe in den Vertiefungen und sorgten dafür, dass der gesamte Motor-Getriebe-Block bei jeder Radumdrehung wechselweise nach rechts und links gezwängt wurde*

Mit dieser Erkenntnis ausgerüstet und mit einem Zentner Wut im Bauch sprach ich am nächsten Tag wieder bei der Wartburg-Werkstatt in Siofök vor. Dort konnte sich niemand an die erste Vorstellung des kranken Troll VI. erinnern, und ich konnte nichts nachweisen, weil die zuvor dort ausgeführte Behandlung kostenlos geschehen war. Nun kümmerte sich ein Meister persönlich um unseren Patienten und bestätigte freimütig meine Diagnose etwa mit folgenden Worten:

„Haben sie richtig gesehen, ist Produktionsfehler von IFA-Fabrik Eisenach. Können sie mit Nachläufer (Anhänger) nicht fahren nach Hause. Hier keine Ersatzteile. Müssen bestellen, dauert aber sehr lange, 4-5 Wochen ungefähr.“

Na, dann Prost! Wir schrieben den 15. August, und am 21. August sollte oder musste unsere Heimfahrt beginnen. Schöne Aussichten! Nach Hause mussten wir schon angesichts der Tatsache, dass das Geld knapp wurde und eine Kreditquelle nicht in Aussicht war. Außerdem wartete mein Institutsdirektor ungeduldig auf die Ergebnisse meiner in der CSSR und in Ungarn angestellten Studien. Das Auto und den Klappfix mit der gesamten Campingausrüstung in Ungarn lassen und mit der Bahn nach Hause fahren? Eine Horrorvorstellung. Es blieb nur eine Möglichkeit offen: eine Büchse Schmierfett kaufen und sich mit Gottvertrauen darauf einlassen, dass sich die zulässigen Fahrtstrecken zwischen zwei Schmierfettgaben nicht von Teilstrecke zu Teilstrecke wesentlich verkürzen würden. Mit dieser Entscheidung im Hinterkopf genossen wir die letzten 5 Tage unseres „Erholungs“-Urlaubes am Balaton.

Am Morgen des 21. August erhoben wir uns recht früh von unseren Luftmatratzen, um nach Umrüstung des Klappfix auf Reisezustand möglichst bald zur ersten Heimfahrtetappe zu starten. Völlig unerwartet und zu ganz ungewöhnlicher Zeit und in ungewöhnlichem optischem Zustand (im Morgenmantel mit aufgelösten Haaren) tauchte die Besitzerin des Zeltplatzes bei uns auf und erklärte aufgeregt:

„Nicht Zelt einpacken! Katastrophe! Russen und Deutsche in Tschechei einmarschiert. Radio sagt, deutsche Touristen nicht fahren zu Hause. Müssen abwarten. Grenzen gemacht zu.“ Das hatte uns gerade noch gefehlt.

Auf dem Zeltplatz wurde es lebendig. Durch unsere laute Unterhaltung wurden Mitbewohner darauf aufmerksam, dass irgend etwas Außergewöhnliches passiert war. So standen wir dann letzten Endes in einem großen Kreis und diskutierten über das Thema „was tun?“

Beschlossen wurde die Entsendung einer Delegation zur DDR-Botschaft nach Budapest und die Kontaktaufnahme mit den örtlichen Behörden. In Ungarn verstanden und sprachen damals wie heute sehr viele Leute mehr oder weniger gut die deutsche Sprache. Erfahrungsgemäß waren aber Vertreter dieser Volksgruppe in Behörden einschließlich Polizei sehr selten zu finden. Man kam da eher mit Russisch oder Englisch klar als mit Deutsch. So fiel das Los auf mich, die Kontakte zu Stadtverwaltung und Polizei zu knüpfen, zumal ich außer mit ziemlich perfektem Russisch auch mit einigen Brocken Ungarisch um mich werfen konnte.

Vor der Stadtverwaltung hatten sich schon zahlreiche Vertreter der DDR-deutschen und auch der tschechoslowakischen Urlaubergruppen eingefunden, Gerüchte machten die Runde, und es verging viel Zeit, ehe sich die Tür öffnete und von amtlicher Seite lapidar erklärt wurde:

## **„Wir wissen nur, dass vorerst keine Einreise in die CSSR möglich ist. Kommen sie morgen wieder.“**

Die nach Budapest gereiste Delegation kam am Abend mit der gleichen Auskunft von der DDR-Botschaft zurück:

*„Am Ort bleiben, abwarten!“*

Auf dem Zeltplatz summt es wie in einem Bienenkorb kurz vor dem Schwärmen. Immer wieder bildeten sich Diskussionsgruppen, in denen ausgiebig über die undurchsichtige politische Lage und vor allem über die Zwangslage, in der sich diejenigen Urlauber befanden, die an diesem Tag oder am nächsten Tage die Heimreise antreten wollten.

Am Abend kam eine Familie am Campingplatz an, die sich von der polnischen Seite der Hohen Tatra durch die Slowakei nach Ungarn durchgeschlagen hatten. Die Leute erzählten eine schlimme Story. Ohne zu wissen, wodurch die plötzliche Feindschaft der Slowaken ausgelöst wurde (sie hatten kein Radio bei sich), mussten sie Steinwürfe über sich ergehen lassen und haben sich mehrfach verfahren, weil die Wegweiser verdreht worden waren.

Schöne Aussichten! Vor allem für ein Gespann mit kranker Zugmaschine.

Am nächsten Tag standen wir wieder vor der Gemeindeverwaltung und erhielten dort eine tröstliche Information:

*„Wer die Heimfahrt in der Zeit vom 20. bis 22. August antreten wollte und das Nachweisen kann, erhält ein Überbrückungsgeld das später zu Hause zurück gezahlt werden kann.“*

Für unser leibliches Wohl war also gesorgt. Wenigstens ein Problem weniger. Erst am 25.

August kam dann von der DDR-Botschaft in Budapest die definitive Anweisung:

*„Transit durch die CSSR bis auf weiteres nicht möglich. Heimfahrt nur über Ukraine und Polen.“*

Unter den Diskussionsgruppen hatte sich ein Kern heraus kristallisiert der unbedingt so schnell wie möglich nach Hause wollte oder musste. Es waren insgesamt 12 Familien. Denen machte ich ein Angebot:

*„Ich beherrsche die russische Sprache in Wort und Schrift und habe <Russlanderfahrung>. Ich schlage vor, dass wir im Konvoi fahren und bin bereit, mich als Reiseführer zu betätigen. Voraussetzung ist nur, dass mir die Gemeinschaft hilft, mit dem lahmen Fahrzeug über die Runden zu kommen.“*

*Ergebnis: große Begeisterung.*



**Eine Karawane von 12 Fahrzeugen mit dem kranken Troll VI. an der Spitze startete frühmorgens am 26.08.1968 in Balaton Boglár zur Heimfahrt über Ukraine und Polen**

*Und so setzte sich am 26. August im ersten Morgengrauen eine Kolonne von 12 Fahrzeugen in Richtung der ungarisch-sowjetischen Grenze in Bewegung. Wir, als einziges Gespann an der Spitze. Frisch gefettet erweckten die Antriebe des Troll VI. den Eindruck absoluter Funktionsfähigkeit, und die Kolonne rollte mit der dem Straßenzustand nach höchstmöglichen Geschwindigkeit. Die war nicht immer besonders hoch, denn das Straßennetz Ungarns war zumindest seinerzeit auf eine einigermaßen geradlinige Trasse vom Balaton nach der kurzen Grenze zur Sowjet-Union nicht ausgerichtet. Die elf Solofahrzeuge hielten sich brav hinter unserem Gespann, denn die Angst vor dem Transit durch die sowjetischen Waldkarpaten war größer als der Ärger über das Kolonnefahren.*

*Nach 9 Stunden Fahrt mit Stops zum Tanken und Ruhen war der Grenzübergang bei der grenznahen Stadt Chop erreicht. Da erhob sich allgemeines großes Staunen über die schnelle und unkomplizierte Grenzabfertigung und vor allem über die Tatsache, dass am sowjetischen Kontrollposten sogar ein Dolmetscher für die anreisenden deutschen Touristen anwesend war. Der gab präzise Informationen über Geldumtausch und die Lage eines großen Hotels, in dem ausreichend Zimmer für den erwarteten Ansturm von Heimkehrern bereit gehalten wurden. Dorthin rollten wir und wurden mit ausgewählter Freundlichkeit empfangen. Der Hinweis auf „ausreichend bereit stehende Zimmer“ erwies sich als Sage. Wir erhielten noch ein Zimmer, nachdem ich mit meinen russischen Sprachkenntnissen besondere Sympathien des Hotelpersonals auf mich gelenkt hatte. Konferenz- und Aufenthaltsräume, Korridore und Aufzugsvorräume waren mit Menschen belegt, die ihr Lager auf dem Fußboden aufgeschlagen hatten. Der fühlbarste Engpass bei dieser Überbelegung war die zahlenmäßige Begrenztheit der zur Verfügung stehenden Toiletten.*

*Deren Zustand entsprach zudem ganz und gar nicht mitteleuropäischem Standard. Es stank grausam nach Chlorkalk und menschlichen Ausscheidungen.*

*Als unser Pech erwies sich nun, dass auch dort leidlich deutsch sprechendes Personal zur Verfügung stand und meine Dienste als Dolmetscher kaum gebraucht wurden. Wir bezogen unser Zimmer, machten uns frisch und begaben uns dann in das Restaurant zum Abendessen.*

*Dort gab es eine böse Überraschung. Wir trafen dort an Stelle der erwarteten etwa 25 Personen aus den restlichen 11 Fahrzeugen der Kolonne nur noch ein älteres Ehepaar aus Falkenstein im Vogtland. Zehn von zwölf PKW der Typen Trabant, Wartburg, Skoda und Lada hatten sich angesichts der wenig einladenden Unterbringung klammheimlich davon gemacht, ohne den „fußkranken“ Kolonnenführer zu informieren. Die Falkensteiner hatten zufällig einer Diskussion des Trupps beigewohnt, in der ganz klar zum Ausdruck kam, dass man offenbar keinen Dolmetscher und Russlandkenner benötigte, um nach Hause zu kommen. Sie wollten die nächst größere Stadt – Mukatschewo – noch vor Dunkelheit erreichen und hofften dort auf ein weniger stressiges Nachtlager. Wir haben nichts mehr von ihnen gehört und gesehen.*

*Nach dem Abendessen musste Troll VI. noch gewartet werden, d.h. aufbocken, rechtes Vorderrad demontieren, Gelenkmanschette am Getriebe lösen, reichlich Fett eingeben usw. Das Tagewerk endete bei Eintritt der Dunkelheit, und nach den Anstrengungen des Tages haben wir blendend geschlafen.*





**In den Waldkarpathen. Von elf mit uns gestarteten Begleitfahrzeugen war nur noch ein einziges bei uns.**

*Nach ausgiebigem Frühstück startete die nur noch aus zwei Fahrzeugen bestehende „Kolonne“ zur Überquerung der Waldkarpathen mit dem Wunschziel, bis zum Abend die polnische Grenze zu überschreiten und eine Unterkunft in Przemysl oder Rzeszów zu finden. Die Strecke entsprach etwa der Distanz vom Vortage, und wir glaubten damit rechnen zu können, dass Troll VI. mit der Fettreserve im rechten Antrieb bis dorthin auskommen würde. Diese Zielsetzung erwies sich leider als Wunschtraum. Bis Mukacewo rollten wir flott und ohne verkehrsbedingte Aufenthalte. Dann ging es nordwärts in die Berge, und da befanden wir uns plötzlich im Aufmarschgebiet der Sowjetarmee gegen Rumänien.*

*Die rumänische Regierung hatte im Gleichklang mit dem Tito-Regime in Jugoslawien ihren Unmut über den Einfall der Sowjets in die CSSR zum Ausdruck gebracht und sich damit den Unwillen der Moskauer Führung eingehandelt. Moskau reagierte, wie wir später erfuhren, mit einer Drohgebärde, bestehend aus der Teilmobilisierung in der Südwest-Ukraine und dem Aufmarsch einer motorisierten Armee gegen die rumänische Grenze. Dieser Aufmarsch war nicht unkompliziert da zwischen den größeren sowjetischen Garnisonen und der rumänischen Grenze die Waldkarpathen mit relativ wenigen, nicht eben breiten und sehr kurvenreichen Straßen in der gewünschten Südrichtung lagen.*

*Kriegsmäßiger Aufmarsch bedeutet für den zivilen Straßenverkehr – auch für den Verkehr in Gegenrichtung – den totalen Stillstand, solange sich eine Militärkolonne in sichtweite befindet. Das dürfte in allen Ländern der Welt so sein, aber in der Sowjet-Union wurde dieses Prinzip besonders konsequent gehandhabt. Wir fuhren den Kolonnen entgegen, wurden zum Anhalten aufgefordert und durften erst dann weiter fahren, wenn das letzte Fahrzeug der mit wenig mehr als Fußgängergeschwindigkeit schleichenden Einheit unseren Standort passiert hatte. Wenn wir dann glaubten, nun eine größere Strecke mit angemessenem Tempo fahren zu können, dann erwies sich das als Aberglaube. Schon sehr bald stießen wir auf den nächsten Streckenposten der uns unmissverständlich ins Abseits dirigierte. So standen wir an diesem Tage mehr als wir fuhren.*

*Einen besonders dauerhaften Stau erlebten wir gegen Mittag dieses denkwürdigen Tages als sich drei Militärkolonnen ineinander verkeilten. Die eine parkte an einem Mobilmachungspunkt. Neben der Straße auf der grünen Wiese standen Tische, dahinter Uniformierte sitzend, davor Zivilisten stehend in langen Schlangen, daneben LKW, beladen mit Uniformen und Handfeuerwaffen. Irgendwie vollzog sich dort die Verwandlung von Zivilisten in Kämpfer der Sowjetarmee, und wer diese Wandlung durchlaufen hatte, stieg auf die LKW, die am Straßenrand auf ihre Besatzung warteten. An eben dieser Stelle trafen eine in südlicher Richtung rollende, mit frisch mobilisierten Soldaten besetzte und eine nach Norden strebende Kolonne – augenscheinlich ohne Ladung – aufeinander. Beiderseits der für drei LKW-Breiten ganz und gar nicht ausreichenden, beiderseits von Bäumen bestandenen*

*Straße gab es tiefe Straßengräben, so dass ein Ausweichen nach rechts oder links nicht denkbar war. Es dauerte wohl zwei Stunden, ehe sich die Kommandeure der verschiedenen Einheiten auf ein Ausweichmanöver in Form von Rückwärtsfahrt geeinigt und dieses realisiert hatten.*

Als es Abend wurde, rollten wir in die Stadt Strij ein, hatten fast 10 Stunden Reisezeit hinter uns und eine Strecke von rund 220 Kilometer geschafft. Troll VI. hatte sich während dieser Schleichfahrt prächtig benommen. Daraus ließ sich schließen, dass der Fettvorrat in den Antriebsgelenken auch bei extremer Langsamfahrt über große Steigungen mit engen Serpentinausfahrten ausreicht, um eine Strecke dieser Länge ohne technische Probleme zurücklegen zu können. Als wir der einzigen uns noch begleitenden Trabant-Besatzung klar machten, dass wir zu keiner Weiterfahrt mehr im Stande sind, verloren wir auch diese potenzielle Nothilfe.

Das aus Falkenstein im Vogtland stammende Ehepaar fühlte sich noch fit genug, um die Weiterfahrt bis nach Polen hinein auch bei Dunkelheit bewältigen zu können. Wie ich bei einem späteren Besuch erfuhr schafften sie es in einem Gewalttritt ohne Übernachtung bis nach Hause.

Im störungsfrei laufenden Solofahrzeug war die physische Belastung des Fahrers wohl merklich geringer als in unserem kränkelnden Gespann, wo jederzeit mit bösen Überraschungen gerechnet werden musste. In der Einsamkeit der Karpathenpässe und der ständigen Gegenwart militärischer Einheiten war darüber hinaus unsere Gefühlslage „äußerst angespannt“ gewesen, und das drückte gewaltig auf die körperliche Leistungsfähigkeit. Wir entschlossen uns zur Übernachtung in Strij und waren ab sofort allein auf der Piste.

Auch in Strij klappte das Hotelmanagement ganz ausgezeichnet. Wir bekamen ein großes Zimmer mit Bad und Toilette (keine Selbstverständlichkeit zu dieser Zeit und an diesem Ort), und nach der üblichen Tagespflege unseres Troll VI mit reichlicher Einfettung der Antriebe, konnten wir im Restaurant des Hotels für unser leibliches Wohl sorgen. Dies auf unerwartet hohem gastronomischem Niveau und zu unglaublichen Tiefstpreisen. Vier Personen verzehrten Vorsuppe, Krautrouladen als Hauptgericht, je eine Portion Eiskrem, diverse Getränke (unter anderem eine Flasche Sowjetskoje Schampanskoje), und das Ganze kostete 9 Rubel und 35 Kopeken. Die beim Bezahlen angebotene Aufrundung auf 10 Rubel (gleich 30 DDR-Mark) wurde brüsk abgelehnt, denn in dieser paradiesischen Region galt die Annahme von Trinkgeldern damals noch als ehrenrührig.

Am Nachbartisch feiernde Bürger der Stadt Strij, luden uns dann noch an ihren Tisch ein, bewirteten uns mit Schampus und erklärten uns zu ihren „lieben Deutschen“. Es wurde spät.

Dennoch rollten wir am nächsten Morgen schon um sieben Uhr weiter in Richtung Lwiw alias Lemberg wo wir mindestens eine Stunde lang kreuz und quer fuhren, ohne den richtigen Ausgang zur polnischen Grenze zu finden. Der einzige während dieser Irrfahrt gesichtete Wegweiser trug die Aufschrift „WARSCHAU 495 km“, da wollten wir aber nicht hin. Ein LKW-Fahrer hatte dann Mitleid mit uns. Als Lotse brachte er uns auf die richtige Ausfallstraße.

Grenzkontrolle und Geldumtausch an der sowjetisch-polnischen Grenze wiederum überaus höflich und gut organisiert, und es gab den Hinweis, dass Übernachtungsmöglichkeiten in Przemysl vorbereitet sind.

Am Troll VI. vollzogen sich auf dieser Teilstrecke beängstigende Veränderungen. Immer stärker ausgeprägt zeigte sich, dass die Fortbewegung ohne die gefürchteten Querschwingungen nur noch in den Geschwindigkeitsbereichen von 0 bis 30 km/h und über 80 km/h möglich war. Angesichts der Belastung durch vier Personen und den Hänger war das Beschleunigen durch den „Rappelbereich“ nicht nur reine Nervensache, sondern es erzeugte in mir körperlichen Schmerz. Unter normalen Bedingungen innerhalb der Grenzen der DDR wäre ich mit dem Fahrzeug keinen Kilometer mehr gefahren. In Polen gab es keine Chance, eine Wartburg-Werkstatt zu finden. Ganz im Gegensatz zu Ungarn und Tschechien hatten die

Polen an diesem stinkenden Zweitakter keinen Gefallen gefunden und ein Servicenetz dafür gar nicht erst aufbauen lassen. Es blieb nur ein Ausweg: „Augen zu und durch!“

An der Stadtgrenze von Przemysl gab es einen Polizeiposten von dem wir als Deutsche erkannt und angehalten wurden. Die Verständigung klappte mit der russischen Sprache ganz ausgezeichnet. Sehr höflich wurden wir gefragt, ob wir eine Übernachtungsmöglichkeit suchten und bekamen einen jugendlichen Lotsen der uns zu einem Privatquartier brachte. Der Hausbesitzer leistete technische Hilfe bei der abendlichen „Versorgung“ des Troll VI. und bot dann auch alle Voraussetzungen für die Pflege des leiblichen Wohls seiner Quartiergäste.

Die vierte Tagesetappe bot bei sehr geradlinig verlaufenden Straßen recht gute Voraussetzungen für das Vorwärtskommen im oberen „glatten“ Geschwindigkeitsbereich. Weite Strecken konnten mit 100 Sachen zurückgelegt werden, denn der Verkehr war außerordentlich dünn. Nur auf den letzten 50 Kilometer vor Krakau wurde es stressig. Ich sehe vor mir ganz plastisch die hügelige Landschaft mit der in langen Wellen aber wie mit dem Lineal gerade verlaufenden zweispurigen Straße. Bergab ging es immer mit Vollgas bis auf 110-120 km/h, um an der Steigung nicht unter 80 km/h zu fallen. Das klappte im Ansatz sehr gut, wenn es nur die vielen Panjewagen nicht gegeben hätte. Da kommt man noch mit 85 km/h zur Hügelkuppe und hofft auf Weiterfahrt in einer Ebene oder wieder bergab, und erkennt plötzlich so ein antiquiertes Gefährt auf der eigenen Spur und ein entgegen kommendes Kraftfahrzeug. Also runter auf Pferdetempo, Gegenverkehr vorbei lassen und wieder mit zusammengebissenen Zähnen und hartem Gasfuß das Gespann durch die Rappelzone beschleunigen. Das passierte auf den fraglichen 50 Kilometer mindestens zehnmal, und das fraß an den Nerven.. Krakau und das oberschlesische Industriegebiet wurden dank guter Beschilderung der Trasse nach Wroclaw und recht gutem Straßenzustandes flott passiert, denn es gab Ortsumgehungen mit wenigen Geschwindigkeitsbegrenzungen. Dennoch, wie oft unsere Nerven die Beschleunigung bis zum rappelfreien Geschwindigkeitsbereich ertragen mussten, konnte wegen der Vielzahl der Ereignisse nicht zu Protokoll genommen werden.

Am späten Nachmittag erreichten wir Oppeln und entschlossen uns, dort zu nächtigen. Ein passendes Hotel fanden wir ohne fremde Hilfe, und es fand sich auch ein geeigneter Standplatz für die tägliche Pflege des rechten Antriebes. Das war nun schon Routine. Während ich unter dem aufgebockten Fahrzeug lag und die eingeübten Handgriffe verrichtete, wurden Werkzeuge und Zubehör in der Art zugereicht wie man sie aus den Krankenhausserien des TV bei Operationen immer wieder vorgeführt bekommt. Statt „Tupfer“ hieß das „Putzlappen“, statt „Skalpelli“ lautete der Befehl „17er Ringschlüssel“ usw. Nach erfolgreicher Beendigung der Operation und Reinigung der fettverschmierten Körperteile fand eine Beratung über die Gestaltung des Abends statt. Die Entscheidung für ein luxuriöses Abendessen wurde getroffen weil wir eine Menge Zloty eingetauscht und wenig davon verbraucht hatten. Im Ratskeller der Stadt Oppeln ließen wir uns aufsitzen was die Küche an Köstlichkeiten zu bieten hatte, und verfügten nach Bezahlung der Hotelrechnung nur noch über einen erbärmlichen Rest, mit dem wir die kurze Strecke bis Görlitz sicher würden durchfahren können. Bis dorthin musste der im Tank befindliche Kraftstoff reichen, und in Görlitz konnte ja auf Scheck getankt werden.

Auf der Autobahn in Richtung DDR-Grenze rollten wir zügig, obwohl sich die Grenze des rappelfreien Geschwindigkeitsbereiches merklich nach oben verschob. Etwas zu sorglos genossen wir die schnelle Fahrt und verpassten prompt die Ausfahrt, über die wir die kürzeste Verbindungsstraße nach Görlitz erreichen konnten. Der dadurch bedingte Umweg erwies sich als unerwartet lang. Er war nicht abzuschätzen, weil uns ein Autoatlas mit zuverlässigen Darstellungen der Verkehrswege in Polen fehlte. Bedrohlich näherte sich der Zeiger der Tankanzeige dem Nullpunkt und erreichte den unteren Anschlag als Görlitz noch mindestens 50 Kilometer entfernt lag. Da blieb nur das Hoffen auf die allbekannte Ungenauigkeit des Anzeigegerätes. Für unsere wenigen Zloty hätten wir keine 2 Liter Kraftstoff kaufen können,

und unsere Reserven an Mark der DDR hätten uns auch nicht gerettet. Die Vorstellung, in Polen mit dem kranken Gefährt und ohne Geld wegen Kraftstoffmangel liegen zu bleiben, belastete nun unsere Gemüter vorübergehend mehr als die Gebrechen unseres Troll VI. Mit schmerzhaftem Ziehen in der Magengegend strebten wir in unserem sich schüttelnden Gefährt dem Grenzübergang in Zgorzelec/Görlitz entgegen. Es klappte, und die erste DDR-Tankstelle lag nur wenige Meter von der GÜST (Grenzübergangsstelle) entfernt. Was nun noch bevor stand, war weitgehend risikofrei zu bewältigen, obwohl ein totales Versagen unserer Zugmaschine wegen des Hängers einige Probleme mit sich gebracht hätte. Wir kamen bei Bautzen auf die Autobahn, und da stellte sich heraus, das der obere schüttelfreie Geschwindigkeitsbereich nun erst bei etwa 95 km/h begann. Der Motor stellte seine erstaunliche Leistungsfähigkeit unter Beweis. Wer hätte geglaubt, dass der Wartburg mit seinen 45 PS, besetzt mit 4 Personen und mit einem gar nicht so leichten Campinghänger am Haken eine Spitzengeschwindigkeit von 120 Km/h erreichen kann? Er tat es, und das war gut so.

Auf dem Berliner Autobahnring angekommen, ließ sich die Tatsache nicht mehr übersehen, dass nur noch oberhalb 110 km/h ein annehmbarer Rundlauf der Vorderachse zu erzielen war. Die Autobahn A2 nach Magdeburg liegt im Flachland und bot damit alle Voraussetzungen zur ständigen Überschreitung dieser Geschwindigkeitsgrenze. Dennoch, 15 Kilometer vor Magdeburg war es dann so weit, dass trotz voll durchgetretenen Gaspedals bei 120 km/h und auch bei Fußgängergeschwindigkeit an eine Fortsetzung der Fahrt ohne die so oft geübte Pflege der Vorderachse nicht mehr zu denken war.



***Letzte Antriebspflege an der A2 bei Möser. Der Fahrer des im Hintergrund sichtbaren Lasters schenkte uns die erforderliche Dose mit Schmierfett***

Also runter von der Autobahn auf einen Parkplatz und Vollzug des schon beschriebenen Rituals. Den Troll vorn aufbocken, rechtes Vorderrad demontieren, Manschette lösen, Schwenklager vom unteren Querlenker lösen und abklappen – das funktionierte alles wie am Schnürchen. Wir hatten es ja oft genug geübt.

Aber, ..... wo war denn die Dose mit dem Schmierfett? Wahrscheinlich in Oppeln beim Einräumen des Werkzeugs übersehen worden. Was nun? Auf dem Parkplatz anwesende PKW-Fahrer aus Ost und West zuckten mit den Schultern: „*Fettreserven haben wir nur zu Hause in der Garage.*“ Eine mittlere Katastrophe.

Ein LKW-Fahrer aus Westdeutschland hielt hinter unserem Standort an und, Welch Wunder, er hatte tatsächlich eine Dose Fett dabei. Er bot sie uns zur sogar Entnahme der erforderlichen Menge an. Mit dem Ausdruck zutiefst empfundener Dankbarkeit nahm ich den Schatz entgegen und versicherte dem Spender, dass die Rückgabe unverzüglich erfolgen würde.

Der Brummifahrer schaute sich dann auch interessiert meine Versuche an, mit einem Löffel aus unserer Campingküche einen Fettbatzen in die defekte Mitnehnerglocke hinein zu praktizieren. Hoffnungslos! Ein zischendes Geräusch wie beim Eingeben von Butter in eine erhitzte Bratpfanne und auf den Boden tropfendes Fett waren eindeutige Indikatoren für die hohe Temperatur des Metalls. Da blieb kein Gramm Fett in dem zu füllenden Hohlraum.

Durch meine unflätigen Flüche und meinen verzweiferten Gesichtsausdruck zu besonderem Mitleid veranlasst, verzichtete der Trucker auf die Rückgabe der Fettdose, wünschte uns gute Fahrt und begab sich zur Weiterfahrt in sein Fahrerhaus.

Eine gute Stunde dauerte es bis die Mitnehnerglocke unter den Schmelzpunkt des Schmierfettes abgekühlt war und mit dem Einfetten und der Montage begonnen werden konnte. Die letzten 10 Kilometer fuhren wir dann im unteren rüttelfreien Geschwindigkeitsbereich, d.h. mit 20 km/h, und das auf der Autobahn A2. Warnblinkleuchten waren der Autoindustrie der DDR zu dieser Zeit noch unbekannt oder wurden als unnötige Accessoires betrachtet. So war es ein mittleres Wunder dass wir die Ausfahrt Magdeburg erreichen konnten, ohne einen Auffahrunfall zu verursachen.

Wir „erreichten den Hof mit Müh und Not“, aber wir erreichten ihn aus eigener Kraft. Bewältigt wurde dann auch noch die Strecke von der Wohnung bis zur Wartburg-Werkstatt, wo ich vom Annahmemeister als ungeliebter Stammkunde nicht sehr freundlich begrüßt wurde. Besser war der Kontakt zum Werkstattmeister, dem man beim Begrüßungshandschlag ganz elegant und unauffällig einen Schein in seinen Hand gleiten lassen konnte. Bis zu dieser Ebene vorgedrungen, konnte ich von unserem Leiden berichten und in Erfahrung bringen, dass schon mehrere Wagen aus dieser Serie mit dem gleichen Schaden repariert worden waren. Bisher aber alle schon während der Garantiezeit. Die hatte Troll VI. bereits hinter sich. Da aber die Erinnerung an regelmäßige Übergaben von mehr oder weniger großen **Banknoten** im Gedächtnisspeicher des Meisters nicht gelöscht worden war, versprach der, nach einem Kosten sparenden Ausweg zu suchen:

*„Das ist eindeutig ein Produktionsfehler. Wenn wir den Mangel gegenüber dem Herstellerwerk richtig deklarieren, können wir mit einer Kulanzleistung, d.h. kostenloser Reparatur rechnen.“*

Nach Besichtigung des Schadens meinte der Meister nur:

*„Es ist ein glattes Wunder, dass das Getriebe nicht komplett auseinander geflogen ist. So viel Glück auf einem Haufen ist wie das Große Los in der Lotterie.“*

Die Reparatur wurde auf dem Kulanzweg kostenlos ausgeführt, und einziger Kostenfaktor war der Schein, den sich der Werkstattmeister redlich verdient hatte. Ein weniger beliebter Kunde hätte von den Möglichkeiten einer kostenlosen Schadenbehebung nichts erfahren. Wie heisst doch der alte Spruch aus meiner mitteldeutschen Heimat:

**„Wer jut schmeert, der jut fährt“** –(hochdeutsch: *„Wer gut schmiert, der gut fährt“*)

Schmiere muss ja nicht immer nur Fett sein.

## 18. Troll VI wird verkauft

Ein so inniges Verhältnis, wie es zum Troll I. bestanden hatte, konnte ich zu den weiteren Gliedern der Dynastie nie wieder entwickeln. Noch hatte ich aber das Auto als

pflegebedürftiges und mit Zärtlichkeit zu hätschelndes Industrieprodukt geachtet. Das war nicht einfach ein Fortbewegungsmittel. Meine Autos hatten eine Seele, bis zu der man mit geeigneten Werkzeugen tief hinein dringen konnte. Man kannte die kleinen Schwächen und wusste sie zu überspielen oder durch besondere Zuwendung am Ausufernden zu verhindern.

Nach der Horrorfahrt von Ungarn über die „kalte Heimat“ nach Hause wurde das anders. Troll VI. war zum Gegenstand meines unterschwelligsten Hasses geworden, und ich hätte ihn am liebsten sofort nach dieser Odyssee verkauft. Aber, das wäre Wahnsinn gewesen. Wie sollte ich zu einem neuen Wagen kommen? Nach der gerade kürzlich erfolgten außerplanmäßigen Belieferung mit einem Exklusiverzeugnis des VEB Automobilwerke Eisenach und des VEB Karosseriewerke Halle/Saale hätte man mir einige Jahre lang überhaupt keine Bestellung abgenommen. Die Lieferzeit (besser gesagt Wartezeit) von der Abgabe einer Bestellung bis zur Bereitstellung eines neuen Fahrzeuges war inzwischen auf etwa 10 Jahre angestiegen. Der sofortige Verkauf des verhassten Untersatzes hätte also mindestens 12 Jahre autofahrerische Abstinenz bedeutet. Unmöglich! So blieb nur der Ausweg, aus dem reinen Hass so etwas wie eine Hassliebe zu machen.

Dieser unerfreuliche Zustand dauerte aber durch einen neuen Glückstreffer gar nicht lange. Im Zeitraum von August bis Ende Dezember 1968 gab es aber auch keine Probleme. Troll VI. warb mit völlig störungsfreiem Lauf um meine Liebe. Vergeblich!

Am 29. Dezember des Katastrophenjahres läutete morgens das Telefon, und es meldete sich eine weibliche Stimme:

*„Hier ist das HO-Autohaus. Sie können sich morgen ihren Wartburg-Tourist abholen.“*

*„.....?“* Ich hörte wohl nicht recht?

*„Habe ich sie richtig verstanden, meinen Tourist abholen?“*

*„Aber klar doch, würde ich sonst bei Ihnen anrufen?“*

Total verdattert gestattete ich mir noch eine dumme Rückfrage:

*„Und sie haben sich nicht in der Telefonnummer geirrt?“*

*„Wenn Sie Claus Fritzsche heißen und in der Olvenstedter Straße 9 wohnen, dann habe ich mich nicht geirrt. Und sie haben sich doch mit dem richtigen Namen gemeldet.“*

Nun bloß keine dummen Fragen mehr, sonst überlegt sich das Mädchen noch eine Absage.

*„Geht in Ordnung.“*

*„Bringen sie Scheck oder 20.000 Mark in Bar mit.“*

*„Alles klar, der Kauf ist perfekt.“*

Diese meine Aussage war im Augenblick weniger von realem Denken als von Emotionen getragen. Endlich den hassgeliebten Troll VI. loswerden und völlig unerwartet ein neues, vielleicht seiner Qualität nach auch besseres Fahrzeug erwerben zu können, welchem DDR-Bürger hätte das Herz nicht schneller geschlagen. Es dauerte eine Weile, ehe ich anfing in realen Kategorien zu denken. Was hatte die Tante vom Autohandel gesagt? Scheck oder Bargeld mitbringen? Eigentlich völlig klar, denn Abzahlungskauf war in der Autobranche völlig ausgeschlossen. Aber, wie sah es denn auf unseren Bankkonten aus? Relativ gut, nur waren 20.000 Mark mit dem besten Willen nicht zusammen zu bringen. Ein Kredit muss her! Also zur Bank für Handwerk und Gewerbe wo mein Guthaben seit einer Reihe von Jahren nie unter 10.000 Mark gesunken war. Außerdem kannte ich einige Mitarbeiter recht gut.

Telefonische Meldung beim Filialvorstand und Bitte um einen dringenden Termin, möglichst sofort. Die Antworten klangen sehr unwillig. Wer hat schon Lust, zwischen Weihnachten und Neujahr noch einen Kundenwunsch zu bearbeiten, der nicht unter der Rubrik „Routine“

einzuordnen war. Man ließ sich aber überreden, allerdings mit dem Hinweis, dass die höheren Entscheidungsträger sämtlich im Jahresendurlaub seien.

Wenig später saß ich einem jovial dreinblickenden jungen Mann gegenüber der sich als Vertreter des Filialleiters vorstellte, und es entwickelt sich sinngemäß folgendes Gespräch:

*„Ich habe bei Ihnen ein Girokonto mit einem aktuellen Stand von etwa 11.000 Mark.“*

*„Ich bin orientiert.“*

*„Unerwartet kurzfristig wird meine PKW-Bestellung vom HO-Autohaus realisiert, und da muss ich morgen früh 20.000 Mark auf den Ladentisch legen. Bis dahin kann ich aber meinen jetzigen Wagen nicht verkaufen. Deshalb brauche ich für maximal 10 Tage einen Überbrückungskredit von 10.000 Mark.“*

*„Ausgeschlossen! Ein Kredit in dieser Höhe muss bei der Zentrale beantragt werden, und das kann frühestens am 2. Januar realisiert werden.“*

*„Ich kann Ihnen doch das neue Auto als Sicherheit übereignen.“*

*„Hat keinen Zweck. Der Kollege, der so etwas ausgefallenes entscheiden könnte, verbringt seinen Weihnachtsurlaub in der Hohen Tatra.“*

Sinnlos, unter solchen Bedingungen weiter zu diskutieren. Das wäre nur verlorene Zeit gewesen. Individuelle Entscheidungen waren untergeordneten Mitarbeitern in der DDR strengstens verboten. Auch dann, wenn sie dem Unternehmen einen Nutzen gebracht hätten.

Von guten Freunden die fehlende Summe in kleinen Beträgen zusammen pumpen? Dauert viel zu lange. Es blieb nur eine kleine Erpressung. Einem guten Freund hatte ich vor langer Zeit 5.000 Mark geliehen, damit er seine Schulden aus dem Bau eines Wochenendhauses an ungeduldige Gläubiger zurück zahlen konnte. Dieser Freund – Henrik – hatte ein ungewöhnliches Hobby. Er baute Wochenendhäuser – im Sprachgebrauch der DDR Datschen genannt. Sein Grundkapital war regelmäßig lange vor Fertigstellung des jeweiligen Objektes aufgebraucht, und er musste regelmäßig Kredit aufnehmen, Da von Banken kein Entgegenkommen zu erwarten war, suchte und fand er immer wieder private Geldgeber.

Nach den Einweihungsfeierlichkeiten einer Datsche, zu denen die Gläubiger selbstverständlich eingeladen und mit reichlichen Mengen alkoholischer Getränke fröhlich gemacht wurden, kam regelmäßig der Katzjammer. Die Geldgeber mussten immer wieder getröstet werden, aber die definitive Lösung war dann doch immer wieder der Verkauf des Objektes. Der Verkaufserlös minus Schuldenabzahlung erwies sich dann als hoch genug, um einen neuen Bau anzufangen. Henriks Hoffnungen zielten darauf ab, dass der Netto-Verkaufserlös einmal so hoch werden würde wie der Gesamtpreis einer Datsche. Er hat es nie erreicht.

Lange vor dem besagten Zeitpunkt hatte ich mich überreden lassen, in das laufende Datschenprojekt 5000 Mark zu investieren, und trotz intensivster Mahnungen kam kein Pfennig zurück. Die zuletzt fertig gestellte Datsche gefiel dem Henrik so gut, dass er sich zum Verkauf nicht entschließen konnte. Da musste ein Ultimatum gestellt werden. Das diesbezügliche Telefongespräch dürfte etwa folgenden Wortlaut gehabt haben:

*„Henrik, ich brauche sofort mein Geld zurück. Morgen muss ich 20 Mille berappen, und da fehlen mir noch mehr als 5000 Emmchen.“*

*„Habe keins.“*

*„Dann besorg es dir, woher ist deine Sache.“*

*„Wozu brauchst du das Geld?“*

*„Bekomme völlig unerwartet morgen einen neuen Tourist.“*

*„Da wirst du doch sicher deinen alten Untersatz verkaufen. Was ist, wenn ich dir noch heute einen in Bar zahlenden Käufer dafür vermittle?“*

*„Das wäre eine Lösung.“*

*„Was willst du für deinen alten Schlitten haben?“*

*„Der ist gerade mal 2 Jahre alt, und unter 20 Mille geht der nicht weg.“*

Das war eine unverschämte Forderung. Troll VI. hatte fabrikneu so um die 18.000 Mark gekostet. Der Tacho zeigte 35.000 Kilometer, und der amtliche Taxipreis hätte nicht höher als 12.000 Mark betragen. Aber schließlich war die erste Preisangabe so etwas wie eine Verhandlungsbasis. Man musste doch noch einen oder zwei Tausender nachlassen können.

Henrik fiel hörbar ein Stein vom Herzen, und er beschloss das Telefonat mit den Worten:  
*„Gemacht! Noch heute Abend wird sich ein passender Käufer mit dir in Verbindung setzen.“*  
So ganz richtig glaubte ich nicht an diese Zusage, aber Henrik war ein Hans-Dampf in allen Gassen, kannte Hinz und Kunz und wusste immer wo ein Geschäft zu machen war.

Tatsächlich meldete sich abends ein mir sehr gut bekannter, privater Kleinunternehmer:  
*„N'abend, ich bin XY. Ich hoffe nur, dass ihr Tourist noch nicht verkauft ist. Ich kenne ihren Untersatz und bin mit dem Preis einverstanden.“*

*„Ich habe noch niemandem eine Zusage gegeben.“*

*„Dann bitte ich sie, akzeptieren sie mich als Käufer. Ich nehme den Wagen so wie er ist. Endreinigung nicht erforderlich. Und ich bringe die 20 Mille in Bar mit. Treffpunkt gegen 10 Uhr an ihrer Garage.“*

*„Geht in Ordnung.“*

Den Begriff „Geldwäsche“ kannten wir damals zumindest in der DDR nicht. Man sprach eher von un versteuertem Geld, und so etwas musste bei dem Käufer anliegen. Wer 20 Mille in Bar mitbringt, der hat die Piepen an den Büchern seines Unternehmens vorbei eingenommen.

Die Sache ging in Ordnung. Der Mann übergab mir am nächsten Morgen das Bündel Banknoten (ohne vorher Probe gefahren zu haben), übernahm die Papiere, setzte sich hinter das Lenkrad und rauschte davon. Ein Handel auf Treu und Glauben. So etwas gab es damals noch in der DDR.

Die angesagte Kaufsumme – 20.000 Mark – in einer gut verschlossenen Aktentasche unter dem Arm, machte ich mich sofort anschließend zu Fuß auf den Weg **zum Autohaus**. Mit Bedacht habe ich diese zwei Worte fett gedruckt. Wer die deutsche Sprache einigermaßen beherrscht, der entnimmt aus der Wortwahl, dass es in der fast 300.000 Einwohner zählenden Stadt Magdeburg im Jahre 1968 nur ein einziges Autohaus gab. Richtig geschlossen!

Abgesehen von wenigen durch die privaten Kunden im Werk abgeholten Exemplaren, wurde die gesamte Belieferung des Bevölkerungsbedarfs an PKW's durch dieses Autohaus mit einer überdachten Verkaufsfläche von etwa 300 m<sup>2</sup> und einem Hinterhof von 500 m<sup>2</sup> Grundfläche geschleust. An diesem Tag war dort der Teufel los. Die Anzahl der überplanmäßig gelieferten Fahrzeuge muss wohl „riesig“ gewesen sein. Auf dem Hof standen schätzungsweise dreißig Wartburgs, davon ungefähr ein Drittel in Kombiausführung mit der Werksbezeichnung „Tourist“. Innen drängten sich eng ineinander geschachtelt noch 20-25 Trabant sowie die fünfzig potenziellen Käufer. Da der Autokauf ein ganz besonderer Akt im Leben des DDR-Bürgers war, standen da nicht etwa 50 Personen, sondern – Frauen und Kinder mit gerechnet – mindestens 150 Anwärter auf einen brandneuen fahrbaren Untersatz.

An Schlangestehen gewöhnt und von der Erhabenheit des Augenblicks beeindruckt wartete man geduldig darauf, Kontakt zu einem der wenigen Verkäufer zu finden. Da sich solcherart Situationen durch Meditation virtuell verkürzen lassen und ich diese Technik beherrschte, kann ich nicht sagen, wie lange ich in der drängelnden Menge hin und her geschoben wurde. Schließlich war ich dran. Der Verkäufer:

*„Wie heißen Sie?“*

*„Fritzsche, Claus Fritzsche, Magdeburg, Olvenstedter Straße 9.“*

*„Ihren Personalausweis bitte.“*

Einsicht in das Dokument und Gesichtskontrolle.

*„Wie zahlen sie?“*

*„In Bar.“*

*„Kommen sie mit.“*

Er schiebt sich durch die Menge in Richtung Ausgang zum Hof, steuert auf einen ganz bestimmten Tourist zu, nimmt davor Aufstellung und verkündet:

*„Das ist ihr Wartburg.“*

Er verkündet das mit einer Entschlossenheit und Bestimmtheit die keine Rückfragen zulassen.



Vor so viel Autorität neige ich mein Haupt und versuche, die Farbe der Karosserie zu erfassen.

**Sandbeige** – kommentiert der Verkäufer und fragt gleich darauf:

*„Haben sie schon einen 353er Wartburg gefahren?“*

*„Ja, auch einen Tourist.“*

*„Dann wissen sie ja Bescheid.“*

Er reicht mir einen Zettel und erklärt weiter:

*„Damit gehen sie zur Kasse, entrichten den Kaufpreis, dann zu dem Mann von der Versicherung, schließen dort die Haftpflicht ab und melden sich dann wieder an der Kasse.“*

*Wenn alles in Ordnung ist, bekommen sie dort die Papiere und den Zündschlüssel und können dann schon losfahren.“*

Welcher heutige Autohändler würde sich wohl nicht ins Schlaraffenland versetzt fühlen, wenn er an einem Tage 50 PKW verkaufen könnte, und das mit maximal 5 Angestellten. Rationelle Verkaufsorganisation war gefragt, und Probefahrten oder Farbauswahl hätten den Prozess unverantwortlich in die Länge gezogen.

Nachdem ich meine 20 Mille über den Ladentisch geschoben hatte und dafür einen Kaufvertrag unterzeichnen durfte (der mir natürlich noch nicht ausgehändigt werden konnte), konnte ich mich an das Ende der Schlange vor dem Tisch des Angestellten der Staatlichen Versicherung der DDR anfügen. Wiederum meditierend erwachte ich später durch die Aufforderung, mich zu setzen. Der Versicherungsvertrag war bereits ausgefüllt. Welch Fortschritt gegenüber früheren Autokäufen, wo man zu Fuß das Büro der Versicherung aufsuchen musste.

Und nun kam der Hammer. Der Inhalt von Brieftasche und Geldbörse reichte nicht aus, um die Haftpflichtversicherung für ein Jahr im Voraus zu bezahlen. Es fehlten größenordnungsmäßig 5 Mark. Das veranlasste den Versicherungsmann zu der freundlichen Aufforderung:

*„Wenn sie hier keinen Bekannten finden, der ihnen das Geld leiht, dann müssen sie schon noch einmal nach Hause traben und Geld holen. Ehe sie hier nicht komplett eingezahlt haben, geht ihr Auto nicht aus dem Haus.“*

Einen Bekannten, den ich hätte anzapfen können, fand ich nicht.

So dackelte ich nach Hause, ließ mir von meiner Frau 5 Mark aus der Wirtschaftskasse geben, trabte zurück zum Autohaus und erhielt nun innerhalb eines Zeitraumes von weniger als einer Stunde alles, was nötig war, um das Territorium des Autohauses mit dem neuen Wagen verlassen zu dürfen.

Das war Troll VII. Über ihn ist nichts Spektakuläres zu berichten. Er diente getreulich ohne jegliche Macken bis er zwei Jahre später gegen einen Trabant getauscht wurde. Mit einem saftigen Wertausgleich, versteht sich. Dieser Tausch soll nicht mehr Gegenstand dieses Berichtes sein, denn diese Aktion ist in meiner autobiografischen Abhandlung mit dem Titel **„Der Ausserplan-Bau“** sehr ausführlich beschrieben.

Den Trabi - eigentlich Troll VIII – fuhr ich 14 Jahre lang, und der hätte es verdient, auch durch eine literarische Behandlung gewürdigt zu werden. Sein Pech – ich habe ihn nicht geliebt, und warum sollte ich den ganzen Ärger mit diesem Fortbewegungsmittel aus dem Gedächtnisspeicher ziehen und aufwärmen.

Wie es in der Geschichte nicht selten passierte, war auch in der Trolldynastie deren Begründer mit der „I“ hinter dem Namen der Beliebtteste und Größte. Mit zunehmendem Luxus des höfischen Lebens versanken viele Fürstenhäuser in der Bedeutungslosigkeit, und so verlief sich auch meine Trolldynastie unter degenerativen Erscheinungen. Nie wieder hat mir ein Auto so viel bedeutet wie Troll I.

## 16. Abgesang

„Das waren noch Zeiten!“ – diesen Ausruf deklamierte ich und deklamierten viele andere Autofans immer wieder, wenn über die Beziehung Auto-Mensch oder Mensch-Auto gesprochen wird. **Damals** kannten wir noch die Innereien des Autos, dessen Stärken und Schwächen. **Damals** war der durchschnittliche Autofahrer (zumindest in der DDR) noch darauf angewiesen, Fehler nicht nur zu diagnostizieren, sondern in vielen Fällen auch selbst zu beseitigen. **Damals** war ein technisch begabter Autofahrer im Heilen von Krankheiten seines geliebten Untersatzes mindestens so erfolgreich wie viele der heutigen Humanmediziner am Objekt Mensch. Oft noch erfolgreicher, denn sie bekämpften nicht Symptome, sondern waren gezwungen, den echten Ursprung eines Fehlers zu finden. **Damals** entwickelten noch viele Autobesitzer ein inniges Liebesverhältnis zu ihrem Fahrzeug und maßen ihm somit den Status eines Lebewesens besonderer Art zu.

Die Anfänge dieser intensiven Mensch-Auto-Beziehungen waren ihrem Inhalt nach während des ersten Jahrzehnts nach dem verlorenen Krieg in Ost und West wohl fast gleich: man bastelte überwiegend an der Lebenserhaltung von Vorkriegsmodellen. Nur fast gleich, weil sich in der westlichen (größeren) Hälfte unseres Landes private Initiativen im Wirtschaftsleben auszahlten, während sie in der kleineren östlichen Hälfte verpönt und teilweise sogar kriminalisiert waren. Daraus resultierte im Osten größerer persönlicher Aufwand bei stark verminderter Effektivität.

Im West-Ost-Vergleich öffnete sich die Schere nach Anlauf der Neuproduktion der Automobilindustrie noch weiter. Die Qualitätsstandards der volkseigenen Automobilindustrie hinkten, was ihr Erfüllung anbetraf, hinter denen der westlichen Marken mit Abstand hinterher. Die Ersatzteilproduktion und vor allem der Ersatzteilhandel wurden dem Bedarf nicht gerecht, und die Kraftfahrzeugmechaniker waren sich ihrer Monopolstellung sehr bewusst. Wir haben also noch mindestens 2 Jahrzehnte selbst gebastelt und improvisiert, Beziehungen gepflegt und waren immer darauf aus jemanden zu kennen, der noch jemanden kannte, der wiederum einen vom Fach an der Hand hatte..

Die beigegefügte Bildseite halte ich für ein Beweisdokument in dieser Angelegenheit. Welcher westliche Autobesitzer (nicht Oldtimer-Fan) ist wohl in der Lage, so viele Fotos von Pannen- und Reparatursituationen von so vielen eigenen PKW vorzuweisen? Diese Fotos wurden **gelegentlich** aufgenommen, und nicht etwa mit dem Ziel, eine Bilddokumentation zu Gestalten.

Aber es gab auch in der DDR einen Aufwärtstrend. Der Nachfolger des Troll VI. war typgleich und hat uns nicht im Stich gelassen. Er wurde auch gar nicht mehr zum Troll VII. gekrönt. Mit fortschreitender Vollkommenheit der Technik erstarb die besondere Beziehung zum Auto, d.h. es wurde (meinerseits) immer mehr nur als Fortbewegungsmittel behandelt. Der durch eine Baufinanzierung bedingte Abstieg vom Wartburg auf einen Trabi, und die vierzehn Jahre die ich mit ein und demselben Exemplar auf den Straßen zubrachte, waren ein Schicksalsschlag über dessen Details ein gesondertes Buch geschrieben werden müsste. Dazu fehlen mir aber detaillierte Erinnerungen. Die Zicken und Eskapaden dieses Trabi empfand ich als böartige Belästigung, die zu vergessen keine Schande war.

Mit einem 10 Jahre alten Wartburg, der den uralten Trabi ablöste und aus gutem Grund den Namen **Tricksi** erhielt war es nicht anders. Wer – wie es mir mehrmals passierte – bei klirrendem Frost den Vergaser zerlegen muss, um den gefrorenen Wassertropfen aus der Hauptdüse zu entfernen, wer bei Minusgraden unter dem schlecht aufgebockten Fahrzeug gelegen hat, um das Kupplungsseil auszuwechseln, wer unter offenem Himmel in knalliger



*Zwei Wartburg Tourist vom gleichen Jahrgang 1968. Der rechts stehende hätte den Titel Troll VII. erhalten sollen. Er erhielt ihn nicht*

Sonne mit einem Fachmann zusammen den Motor ausgebaut und die Kurbelwelle gewechselt hat, wer bei strömendem Regen und Sturm einen Keilriemen gewechselt oder einen losgerissenen Auspuff mit Draht provisorisch befestigt hat usw. usw., der ist heute froh, das Innenleben seines PKW nicht mehr kennen zu müssen.

Es war eine Ironie des Schicksals, dass meine letzte Wartburg-Bestellung Ende Dezember 1998 ausgeliefert wurde. Das war der „Ost-West-Hybride“ Wartburg 1.3 mit dem Motor vom VW Golf. Der Preis von etwas über 30.000 Mark der DDR entsprach dem **Dreißigfachen** meines seinerzeitigen Nettogehaltes. Eine Summe, die nur mit lukrativen Nebenarbeiten und einem ebenso lukrativen Verkauf des bis dahin gefahrenen Wagens aufzubringen war. Das einzige Problem das mir dieses Gefährt bescherte, bestand darin, dass er zwei Jahre später nur noch einen Verkaufswert von 2500 DM hatte.

So wie in der Geschichte der Menschheit Herrscherdynastien aufstiegen und irgendwann in die Bedeutungslosigkeit versanken, so erging es auch der Trolldynastie. Troll I. beherrschte mein Leben, solange er sich in meinem Besitz befand. Mit jeder folgenden Generation wurde die Bindung schwächer, und heute kommt es mir nicht in den Kopf, seinen Ur-ur-ur-....Enkel aus der Produktion des Jahres 2003 dem königlichen Geblüt zuzuordnen. Dieser Urenkel ist ein Ausbund von Betriebssicherheit. Die Motorhaube wird von mir höchstens zweimal im Jahr geöffnet, um Flüssigkeit in die Scheibenwaschanlage nachzufüllen. Von unten habe ich das Auto überhaupt noch nicht gesehen. Ich erwarte von ihm, dass er mich tausende von Kilometern transportiert, ohne dass ich mehr als die Bedienungsorgane kennen muss.

Die Auto-Mensch-Beziehungen sind degeneriert, aber so richtig traurig bin ich darüber doch nicht.

„Das waren noch Zeiten!“ – diesen Ausruf deklamierte ich und deklamierten viele andere Autofans immer wieder, wenn über die Beziehung Auto-Mensch oder Mensch-Auto gesprochen wird. **Damals** kannten wir noch die Innereien des Autos, dessen Stärken und Schwächen. **Damals** war der durchschnittliche Autofahrer (zumindest in der DDR) noch darauf angewiesen, Fehler nicht nur zu diagnostizieren, sondern in vielen Fällen auch selbst zu beseitigen. **Damals** war ein technisch begabter Autofahrer im Heilen von Krankheiten seines geliebten Untersatzes mindestens so erfolgreich wie viele der heutigen Humanmediziner am Objekt Mensch. Oft noch erfolgreicher, denn sie bekämpften nicht Symptome, sondern waren gezwungen, den echten Ursprung eines Fehlers zu finden. **Damals** entwickelten noch viele Autobesitzer ein inniges Liebesverhältnis zu ihrem Fahrzeug und maßen ihm somit den Status eines Lebewesens besonderer Art zu.

Die Anfänge dieser intensiven Mensch-Auto-Beziehungen waren ihrem Inhalt nach während des ersten Jahrzehnts nach dem verlorenen Krieg in Ost und West wohl fast gleich: man bastelte überwiegend an der Lebenserhaltung von Vorkriegsmodellen. Nur fast gleich, weil sich in der westlichen (größeren) Hälfte unseres Landes private Initiativen im Wirtschaftsleben auszahlten, während sie in der kleineren östlichen Hälfte verpönt und teilweise sogar kriminalisiert waren. Daraus resultierte im Osten größerer persönlicher Aufwand bei stark verminderter Effektivität.

Im West-Ost-Vergleich öffnete sich die Schere nach Anlauf der Neuproduktion der Automobilindustrie noch weiter. Die Qualitätsstandards der volkseigenen Automobilindustrie hinkten, was ihr Erfüllung anbetraf, hinter denen der westlichen Marken mit Abstand hinterher. Die Ersatzteilproduktion und vor allem der Ersatzteilhandel wurden dem Bedarf nicht gerecht, und die Kraftfahrzeugmechaniker waren sich ihrer Monopolstellung sehr bewusst. Wir haben also noch mindestens 2 Jahrzehnte selbst gebastelt und improvisiert, Beziehungen gepflegt und waren immer darauf aus jemanden zu kennen, der noch jemanden kannte, der wiederum einen vom Fach an der Hand hatte..

Die beigegefügte Bildseite halte ich für ein Beweisdokument in dieser Angelegenheit. Welcher westliche Autobesitzer (nicht Oldtimer-Fan) ist wohl in der Lage, so viele Fotos von Pannen- und Reparatursituationen von so vielen eigenen PKW vorzuweisen? Diese Fotos wurden **gelegentlich** aufgenommen, und nicht etwa mit dem Ziel, eine Bilddokumentation zu Gestalten.

Aber es gab auch in der DDR einen Aufwärtstrend. Der Nachfolger des Troll VI. war typgleich und hat uns nicht im Stich gelassen. Er wurde auch gar nicht mehr zum Troll VII. gekrönt. Mit fortschreitender Vollkommenheit der Technik erstarb die besondere Beziehung zum Auto, d.h. es wurde (meinerseits) immer mehr nur als Fortbewegungsmittel behandelt. Der durch eine Baufinanzierung bedingte Abstieg vom Wartburg auf einen Trabi, und die vierzehn Jahre die ich mit ein und demselben Exemplar auf den Straßen zubrachte, waren ein Schicksalsschlag über dessen Details ein gesondertes Buch geschrieben werden müsste. Dazu fehlen mir aber detaillierte Erinnerungen. Die Zicken und Eskapaden dieses Trabi empfand ich als böartige Belästigung, die zu vergessen keine Schande war.

Mit einem 10 Jahre alten Wartburg, der den uralten Trabi ablöste und aus gutem Grund den Namen **Tricksi** erhielt war es nicht anders. Wer – wie es mir mehrmals passierte – bei klirrendem Frost den Vergaser zerlegen muss, um den gefrorenen Wassertropfen aus der Hauptdüse zu entfernen, wer bei Minusgraden unter dem schlecht aufgebockten Fahrzeug gelegen hat, um das Kupplungsseil auszuwechseln, wer unter offenem Himmel in knalliger



*Zwei Wartburg Tourist vom gleichen Jahrgang 1968. Der rechts stehende hätte den Titel Troll VII. erhalten sollen. Er erhielt ihn nicht*

Sonne mit einem Fachmann zusammen den Motor ausgebaut und die Kurbelwelle gewechselt hat, wer bei strömendem Regen und Sturm einen Keilriemen gewechselt oder einen losgerissenen Auspuff mit Draht provisorisch befestigt hat usw. usw., der ist heute froh, das Innenleben seines PKW nicht mehr kennen zu müssen.

Es war eine Ironie des Schicksals, dass meine letzte Wartburg-Bestellung Ende Dezember 1998 ausgeliefert wurde. Das war der „Ost-West-Hybride“ Wartburg 1.3 mit dem Motor vom VW Golf. Der Preis von etwas über 30.000 Mark der DDR entsprach dem **Dreißigfachen** meines seinerzeitigen Nettogehaltes. Eine Summe, die nur mit lukrativen Nebenarbeiten und einem ebenso lukrativen Verkauf des bis dahin gefahrenen Wagens aufzubringen war. Das einzige Problem das mir dieses Gefährt bescherte, bestand darin, dass er zwei Jahre später nur noch einen Verkaufswert von 2500 DM hatte.

So wie in der Geschichte der Menschheit Herrscherdynastien aufstiegen und irgendwann in die Bedeutungslosigkeit versanken, so erging es auch der Trolldynastie. Troll I. beherrschte mein Leben, solange er sich in meinem Besitz befand. Mit jeder folgenden Generation wurde die Bindung schwächer, und heute kommt es mir nicht in den Kopf, seinen Ur-ur-ur-....Enkel aus der Produktion des Jahres 2003 dem königlichen Geblüt zuzuordnen. Dieser Urenkel ist ein Ausbund von Betriebssicherheit. Die Motorhaube wird von mir höchstens zweimal im Jahr geöffnet, um Flüssigkeit in die Scheibenwaschanlage nachzufüllen. Von unten habe ich das Auto überhaupt noch nicht gesehen. Ich erwarte von ihm, dass er mich tausende von Kilometern transportiert, ohne dass ich mehr als die Bedienungsorgane kennen muss.

Die Auto-Mensch-Beziehungen sind degeneriert, aber so richtig traurig bin ich darüber doch nicht.

