

Eveline Schulze

Die Tote auf den Gleisen

Authentische Kriminalfälle

Das Neue Berlin

Über dieses Buch

Drei Fälle, drei Täter? Den Totschläger von 1991 nahm man am Tatort fest, der Vergewaltiger in den 60er Jahren wurde auch ermittelt. Nur im Todesfall von 1954 blieb ein möglicher Gewaltverbrecher unentdeckt. Bei ihren Recherchen stößt die Autorin in den Akten auf einen Selbstmord, der vermutlich keiner war. Einiges deutet darauf hin, dass die Ermittler zu rasch die Akten schlossen. Warum? Müssen sie nach über sechs Jahrzehnten wieder geöffnet werden? Denn bekanntlich verjährt Mord in Deutschland nicht. Evelin Schulze betritt in ihrem siebten Buch kriminalistisches Neuland.

Über die Autorin

Eveline Schulze, geboren 1950, studierte Journalistik. In den 80er Jahren war sie bei der Kriminalpolizei Görlitz tätig. Sie legte mit »Mordakte Angelika M.« (2007), »Kindsmord« (2009), »Liebesmord« (2010), »Mord in der Backstube« (2012), »Kindsleiche im Ofen« (2013) und »Vaters Pistole« (2015) bereits sechs erfolgreiche Sammlungen authentischer Kriminalfälle vor.

Sämtliche Inhalte dieser Leseprobe sind urheberrechtlich geschützt. Sie dürfen ohne vorherige schriftliche Genehmigung weder ganz noch auszugsweise kopiert, verändert, vervielfältigt oder veröffentlicht werden.

Bildnachweis

Fotos: Robert Allertz (S. 13, 20, 48, 60, 103, 122, 139, 219), Matthias Wehnert (S. 40), Archiv (S. 26, 89, 91, 172, 174, 176, 194, 208)

Die Illustrationen sind, soweit nicht jüngeren Datums, aus den Akten und authentisch, hingegen wurden zur Wahrung der Persönlichkeitsrechte die Namen von Tätern und Opfern, Angehörigen und Zeugen verfremdet. Das gilt auch für die ermittelnden Kriminalisten. Dialoge und Abläufe von Handlungen sind frei erfunden.

ISBN 978-3-360-01314-9

© 2016 Verlag Das Neue Berlin, Berlin
Umschlaggestaltung: Buchgut, Berlin
unter Verwendung eines Motivs von ullstein bild –
imageBROKER/Judith Thomandl

Die Bücher des Verlags Das Neue Berlin
erscheinen in der Eulenspiegel Verlagsgruppe.

www.eulenspiegel.com

Inhalt

Die Tote auf den Gleisen	7
Der Brillenreißer	101
Rambo in Görlitz	159

Jede Straftat hat ein Motiv – abgesehen bei geisteskranken Tätern, wiewohl auch bei diesen mitunter das Verbrechen auf Entschlüsse im denkfähigen Zustand zurückzuführen ist. Lässt man die emotional ausgelösten Delikte fort, so bleibt die Gewinnsucht als dominierender Antrieb zu verbrecherischen Taten.

Frank Arnau (1894–1976),
Schweizer Kriminalschriftsteller

Die Tote auf den Gleisen

»Scheiß Karbid.« Der Streckenläufer registriert unwillig das Flackern der Lampe. Wie stets vor der Schicht hatte er die Klumpen zerkleinert und sorgfältig in den unteren Behälter gefüllt, darauf den zweiten mit dem Wasser gesetzt. Die Tropfen fallen kontinuierlich auf die Kalziumkarbidkrümel und sorgen dafür, dass Acetylen freigesetzt wird, das dann vor einem Hohlspiegel verbrennt und einen hellen Schein wirft. Das Karbid ist von erkennbar niedriger Qualität, vor dem Krieg war es besser. Der Streckenläufer rüttelt die Lampe, die Flamme wird größer.

Er stapft durch die Nacht. Immer dem Gleis entlang. So läuft er seit Jahren den Schienen nach, nachdem er von der Lokomotive musste. Im Ersten Weltkrieg fuhr er als Heizer, im Zweiten als Lokführer. Erst Soldaten und Kriegsgerät, dann Verwundete und Vertriebene. Hatte er auch Juden in die Lager befördert? Daran kann er sich nicht erinnern. In Auschwitz war er nie. Glaubt er jedenfalls. Räder mussten rollen für den Sieg, egal wohin, egal womit. Nach dem Krieg stieg er

ab. Von der Lok und auch sozial. Vom Lokführer zum Streckenläufer ist keine Verbesserung. Es fahren nicht mehr so viele Lokomotiven, also braucht die Deutsche Reichsbahn auch weniger Lokomotivführer. Von jenen Loks, die den Krieg unbeschadet überstanden, hatten sich die Russen ihre Reparationen abgezweigt, noch dazu das zweite Gleis, wo die Schienen parallel liefen. Kerber war unmittelbar nach dem letzten Schuss mit anderen Eisenbahnern von der Besatzungsmacht zur Demontage dienstverpflichtet worden. Sie hatten die Stahlschienen von den Bohlen geschraubt und diese wie Kinder aus dem Schotterbett gehoben. Es war ein Teil von ihnen, den Eisenbahnern, was sie weggaben. Gezwungen.

Deutschland wird von den Besatzungsmächten ausgeweidet. Das ist deren Recht. Ob es auch gut ist, bezweifelt der Mann. Und nicht nur Hans Kerber. Rache und Wiedergutmachung müssen irgendwann enden. Wie soll Land, das nicht nur kleiner geworden, sondern nunmehr auch noch in zwei Staaten geteilt ist, unter dieser Last aus den Ruinen auferstehen? An der Neiße ist nicht nur Görlitz zu Ende, sondern auch Deutschland. Dahinter lag Schlesien einst, also Deutschland, jetzt liegt dort Polen.

Und was wurde aus den Schienen? Verlegte man sie in der Sowjetunion neu an die Stelle der von der Wehrmacht zerstörten Gleise? Oder landeten die Eisenstränge in den Stahlkochereien, wo sie eingeschmolzen wurden? Keine Ahnung.

Er läuft weiter, setzt den Fuß auf die öldurchtränkten Schwellen. Sie riechen trotz des schweren Novemberebels, der müde auf den Gleisen liegt. Hans Kerber

hat die Hoffnung noch nicht aufgegeben. Er ist jenseits der 50 und wird eines Tages wieder auf einer dampfenden Lok stehen, um sie zu fahren. Jedes System braucht die Bahn. Und qualifiziertes Personal. Das weiß er. Dazu muss er keine Zeitung lesen. Bevor er nämlich vorhin aufgebrochen war, hatte ihm der Fahrdienstleiter das neue *Neue Deutschland* über den Tisch geschoben und auf einen Beitrag auf der ersten Seite gestippt. »Lies mal«, hatte er gesagt, und das klang wie eine Dienstanweisung.

Kerber hatte nur einen flüchtigen Blick auf die lediglich aus vier Seiten bestehende Postille geworfen. Ein Kurt Freitag, der sich Präsident der Reichsbahndirektion Berlin nannte, erinnert dort an ein Treffen mit Wilhelm Pieck vor Jahresfrist. Pieck war Präsident des Landes, den kannte Kerber, Freitag hingegen nicht. Der Reichsbahn-Obere schrieb von der großen Ehre, die ihnen am 5. November 1953 zuteil geworden sei, weil das Staatsoberhaupt eine Eisenbahnerdelegation empfangen hatte. Man habe damals Pieck versprochen, »durch unsere gute Arbeit zu beweisen, dass wir würdig sind, den Ehrennamen Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik zu tragen. Wir versprochen, mit aller Kraft für die Einheit unseres Vaterlandes zu wirken.«

Den letzten Satz unterstrich Kerber, jener zuvor nötigte ihm allenfalls ein Grinsen ab. »Ehrenname«. Was für ein Schmarrn! Entweder war man Eisenbahner mit Ehre und Anstand, oder man war es nicht. Seit erstmals die Bahn zwischen Nürnberg und Fürth gedampft war, gab es eine besondere Zunft unter den vielen Zünften in Deutschland.

Kerber erfüllte es stets mit Heiterkeit, wenn Selbstverständlichkeiten zu formidablen Sonderleistungen aufgeblasen wurden. Und in den folgenden Zeitungsspalten fand er einige Beispiele dieser Art. Beispielsweise hatte im Wettbewerb zu »Ehren der Volkswahlen« die Deutsche Reichsbahn »am 17. Oktober die höchste Weiterleitung von Güterwagen seit 1945« erreicht. Na bravo, dachte Kerber, griff sich seine Karbidfunzel und machte sich auf den Weg.

Plink, plink. Der Hammer am langen Griff schlägt gegen die Schiene. Der Ton ist sauber und rein, kein Scheppern oder Schnarren, das auf einen Sprung im Eisen oder eine gelockerte Mutter hinwies. Kerber besitzt ein professionelles Gehör. Er merkt jede Unregelmäßigkeit, alle seine Sinne sind trainiert.

Im flackernden Licht der Lampe schreitet er weiter. Rechter Hand – mehr zu ahnen als zu sehen – steht der Bahnhof mit fehlendem Glasdach. Zu Beginn des letzten Kriegsjahres hatte ein sowjetischer Flieger eine Bombe ausgeklinkt. Die war durchs Dach gerauscht und hatte nur mäßigen Schaden angerichtet. Glück für Görlitz: Die Stadt lag außerhalb der Reichweite der angloamerikanischen Bomber und war zudem militärisch unbedeutend, und der Alliierte im Osten besaß keine Fernbomber. Erst als die Front auf die Niederlausitz zurollte, war die Stadt einige Male aus der Luft angegriffen worden. Harmlos das Ganze, kein Vergleich mit Dresden, Berlin, Magdeburg, Hamburg, Köln oder Würzburg.

Kerber schreitet voran, mustert die Gleise, schlägt mit dem Hammer gegen das Eisen. Schwein gehabt, denkt er. Kein halbes Hundert Häuser ging vollständig

in Flammen auf, weniger als Hundert trugen sichtbare Kriegsschäden davon. So blieb die Altstadt mit ihren jahrhundertealten Gebäuden erhalten. Der Bahnhof bekam einen Kratzer, das Bahnbetriebswerk mit Drehscheibe und Schiebebühne, dem er sich nun nähert, blieb ebenfalls verschont.

Durch den Nebel dringen Stimmen. Sie gehen wie durch Watte und dämpfen die Lautstärke. Die Kollegen von der Frühschicht sind bereits zugange. Es ist wie immer. Das Räderwerk der Deutschen Reichsbahn läuft verlässlich und wie geschmiert, egal, welche Fahnen gerade auf dem Bahnhofsvorplatz wehen.

Der Mann in der dunklen Uniform läuft weiter. Ihn fröstelt. Trotz der Bewegung kriecht die Kälte in die Kleidung. Obgleich doch Friedensware. Sie hatten nach dem Krieg nur den Reichsadler mit dem Kreuz entfernen müssen, auch den Kragenspiegel, all die verfänglichen Insignien des Dritten Reiches. Doch der Stoff war gut. Nicht solche Pferddecken aus Wollersatz und Lumpen, die es während und nach dem Krieg gab, als es an allem fehlte. Kerber schüttelt sich kurz, reibt die Ärmel und schlägt die Arme um den Körper. Den Hammer hat er sich zwischen die Schenkel geklemmt, die Lampe am Koppel vibriert. Die Übung ist ihm vertraut. Er bildet sich ein, dass ihm dadurch wärmer würde. Dann greift er sich den Hammerstiel und nimmt seinen Gang wieder auf. Das Licht der Karbidlampe reicht vier, fünf Eichenschwellen weit.

Unter den Füßen knirscht der Schotter, wenn er mit dem Fuß nicht den Balken trifft. Die Abstände sind nicht auf Schrittweite angelegt. Zwei Schwellen schafft er nicht mit einem Tritt, und nehme er

jede Bohle, müsste er trippeln. So geht jeder zweite Schritt notgedrungen in den schwarzen Schotter. Der Tritt rührt den Geruch auf, der zwischen den Steinen nistet, das Carbolineum, in das die Hartholzbalken getaucht wurden, bevor man sie verlegte. Sie halten ein halbes Menschenleben und länger. Zum typischen Schienodeur gehört auch das, was die Bahn beim Darüberrollen unter sich lässt. Aus gutem Grund ist die Benutzung der Wagentoiletten bei Stillstand untersagt, doch sobald der Zug den Bahnhof verlässt, ist der Besuch des Stillen Örtchens wieder zulässig. Die Natur verwischt die Spuren auf den Gleisen gnädig. Ein feiner Landregen geht darüber hinweg und löst alles in Wohlgefallen auf.

Die Gleise glänzen im Lampenschein, der Nebel macht sie feucht. Plink, plink macht der Hammer und die Karbidlampe brennt. Streckenläufer Kerber wechselt hinüber zum anderen Gleis, welches es hier noch gibt. Das haben die Russen nicht etwa zu demontieren vergessen. Diese Strecke führt nach Berlin. Die andere, die er bislang abschrift, ist die von Görlitz nach Dresden. Vor zwei Jahren war das noch die Landeshauptstadt, jetzt ist Dresden Bezirksstadt wie vierzehn andere Orte im Land.

Schemenhaft taucht das Stellwerk auf, oben fällt Licht aus den Fenstern. Nur kurz blickt Kerner hinauf und verdrängt einen Anflug von Neid. Die sitzen im Warmen, denkt er und schreitet weiter. Dann kommen das Tanklager und die Bekohlungsanlage. Unzählige Male in seinem früheren Lokführerleben hat er hier gestanden und Wasser und Steinkohle aufgenommen. *Tempi passati*, denkt er, aber sie wird wiederkommen,

seine Zeit. Nur noch vorbei an der Werkhalle und der Heizlokanlage, mit der wartende Reisezugwagen, Weichen und Gebäude mit Wärme versorgt werden. Eine Heizlokomotive fuhr vor und blies den Dampf in eine Röhre. Plink, plink macht Kerber mit dem Hammer. Gleich würde er die Überführung erreichen. Rechts endet die Rauschwalder Straße, links beginnt die Reichenbacher. Warum ausgerechnet mitten unter der Brücke die Straßentrennung und -benennung vorgenommen worden ist, entzieht sich seiner Kenntnis. Mit Logik hat das nicht zu.

Hundert Meter hinter der Überführung laufen die beiden Gleise auseinander, ein Strang läuft nach Norden, einer nach Westen. Das ist die Strecke nach Dresden. Kilometerstein 1,0 steht mitten auf der Überführung. Tausend Meter vom Bahnhof bis hierher hat er



Die Überführung, die die Straße teilt – links die Rauschwalder Straße, rechts die Reichenbacher

bereits geschafft. Käme er von Norden, würde er in unmittelbarer Nähe dieses Steins einen zweiten sehen. In diesen ist 207,5 gemeißelt. So weit ist der Schlesische Bahnhof in Berlin, der seit vier Jahren Ostbahnhof heißt, entfernt.

Hans Kerber, der Streckenläufer, erreicht die Überführung. Der Lichtkegel der Lampe vor seinem Bauch schlägt einen Bogen, er wandert über die beiden Gleise und macht auch die Leere im Gleisbett sichtbar. Nur die Schwellen sind erkennbar. Nackt und bloß liegen sie im Nebel.

Unter Kerbers Füßen rumpelt die Straßenbahn. Instinktiv greift er in die Manteltasche. Er lässt den Deckel seiner Taschenuhr aufspringen. Es ist kurz nach 5 Uhr, wie er im Licht der Karbidlampe feststellt. Die Bahn ist pünktlich, und er ist es auch. In zehn Minuten kommt der Morgenzug aus Dresden.

Sein Blick folgt routiniert dem Lichtstrahl, plink, plink folgt dem Hammerschlag. Nichts Auffälliges zu sehen und zu hören. Oder doch? Kerbers Blick stoppt, als er am Ende des Lichts ein Bündel zu erkennen glaubt. Könnte ein Tier sein, denkt er, Wildschwein oder Reh, das unter die Räder kam. Oder ein Hund? Er beschleunigt seine Schritte. Das will er genau wissen.

Was ist das? Er schreckt zurück. Vor ihm liegt eine Frau, wie unschwer an dem grauen Rock und der Länge der Haare zu erkennen ist. Reglos liegt sie neben den Schienen auf dem Bauch, ihr Gesicht ist nicht zu sehen. Die ist tot! Für Kerber besteht kein Zweifel. Es ist nicht der erste Leichnam, den er im Gleisbett findet. In der Endphase des Krieges und auch in der harten Nachkriegszeit war die Bahn für viele Men-

schen der todsichere Ausstieg aus dem Leben. Wer nicht weiterwusste, warf sich vor einen Zug oder ging ins Wasser.

Der Streckenläufer will sichergehen und dreht den Kopf zur Seite, um der Toten ins Gesicht zu sehen. Es ist starr und kalkweiß, die Augen starren ins Leere. Kerner wischt mit der Hand die Lider nieder. Nicht, weil er sich vor diesem gespenstischen Anblick fürchtete, sondern weil er es so kennt. In der Ferne rattert ein Zug, die Räder rollen im Dutzend über die Stoßkanten der Schienen und machen diesen typischen Lärm, der in der Stille der ausgehenden Nacht besonders weit hallt. Das ist der D-Zug aus Dresden. Kerber mustert den Ort aufmerksam. Nein, er muss weder die Lage der Leiche verändern noch irgendetwas von den Gleisen räumen, alles o. B., ohne Befund.

Der Zug drosselt hörbar das Tempo, bevor er in die letzte Kurve geht und dann nach tausend Metern in den Bahnhof rollt. Kerber sieht den Lokführer am Seitenfenster stehen, den Blick voraus auf die Signale. Er erhebt sich. Nein, er wird weder mit der Lampe winken noch sich sonst irgendwie bemerkbar machen, das könnte nur zu falschen Schlüssen auf dem Fahrstand der Lok führen. Der Lokführer muss nicht kurz vorm Bahnhof bremsen und damit den ganzen Fahrplan durcheinanderbringen. Wozu auch: Helfen kann hier niemand. Ein Arzt wird gebraucht, um den Tod festzustellen. Und natürlich die Polizei, die die Identität der Frau klären muss, denn auf welchen Namen soll der Totenschein ausgestellt werden? Er, Kerber, kennt die Person nicht. Noch nie gesehen. Aber was besagt das schon? Görlitz zählte mal fast hunderttausend

Einwohner, als die Neiße noch durch die Stadt floss und nicht, wie heute, Grenze ist und den östlichen Teil von Görlitz zu Zgorzelec macht. Aber mit den vielen Umsiedlern und Flüchtlingen aus dem Osten, die hier hängengeblieben sind, mögen es vielleicht fast wieder so viele wie vor dem Krieg sein. Keiner weiß es. Gezählt hat sie niemand.

Der Zug rollt heran und vorüber, Kerber hebt grüßend die Rechte, der Lokführer bewegt ebenfalls kurz den Arm, dann ziehen die Waggonen an Kerber vorbei. Als das rote Schlusslicht in der Dunkelheit verschwunden ist, eilt er zum nächsten Kilometerstein, in welchem ein Streckentelefon eingelassen ist. Er öffnet mit dem Schlüssel die Klappe, greift den Hörer und dreht die Kurbel.

Das Ding stammt aus den frühen 20er Jahren, Siemens & Halske hatte nach dem Ersten Weltkrieg die Bahn im ganzen Reich mit diesem halbautomatischen internen Telefonnetz ausgestattet. Das funktionierte immer tadellos und überstand auch schadlos den Zweiten Weltkrieg. Deutsche Ingenieurkunst und deutsche Wertarbeit eben ...

Schon nach wenigen Drehungen hat der Streckenläufer den Fahrdienstleiter am Ohr. Der ist für den Zugverkehr im Bereich des Standorts verantwortlich.

»Morgen, Karl«, meldet sich Kerber abweichend von der Dienstvorschrift, doch hier kennt sich jeder von Kindesbeinen an, da verkehrt man nicht so, wie es sich einige Beamte ausgedacht haben.

»Morgen«, kommt es zurück. »Was gibt's?«

»Ich bin hier bei Kilometer 1,3 und habe eine tote Frau neben dem Gleis gefunden.«

Ohne Schrecksekunde und Pause kommt es zurück:
»Selbstmord?«

»Schwer zu sagen.«

»Wie sieht sie denn aus?«

»Rock und Bluse, kein Mantel.«

»Vielleicht ist sie aus dem Zug gestürzt? Gibt es Verletzungen?

»Du, ich bin kein Arzt, ich habe sie nicht untersucht. Der eine Fuß ist fast ab, wie es aussieht. Und diverse Verletzungen. Na, das Übliche eben.«

»Hm«, macht der Fahrdienstleiter. Auch er ist kein heuriger Hase, der Tod auf den Gleisen gehört zu seinem Beruf. Er registriert Unfälle, und um einen solchen handelt es sich offenbar, mit routinierter Gelassenheit als Vorkommnis im Betrieb und ausschließlich nach Maßgabe, ob der Fahrplan dadurch gefährdet ist oder nicht. Ist er in diesem Falle aber nicht, also kann er ruhig mit der Nachricht umgehen. »Ich informiere den Dienstvorsteher. Der soll die Polizei anrufen. Und du ...«

»Ich bleibe vor Ort und warte. Kilometer 1,3, unmittelbar hinter der Überführung.«

»Das musst du mir nicht sagen. Ich kenne im Umkreis von zehn Kilometern jedes Signal und jede Weiche.« Die Stimme klingt so, als wäre Karl tödlich beleidigt.

Kerber legt nach. »Wird wohl lange dauern, ehe jemand kommt.« Das ist eine Feststellung und keine Frage.

»Damit könntest du recht haben. Vor 6 Uhr kriege ich keinen ans Telefon. Und ehe die draußen sind, wird's 7. Ich hoffe, du hast genug Zigaretten dabei.«

»Danke für dein Mitleid.« Kerber hängt ein, macht das Metalltürchen zu und dreht den Schlüssel im Schloss. Dann richtet er sich auf. Beim Strecken schmerzen Knie und Oberschenkel, so jung ist er nicht mehr, wie er in solchen Moment mit Unmut bemerkt. Vielleicht sind das auch nur die Vorboten von Rheuma, das in seiner Familie Stammgast ist und von Generation zu Generation vererbt wird? Weiß der Geier.

Kerber dehnt den Rücken. Soll er sich ein trockenes Plätzchen suchen und sich hinsetzen? Da wird ihm noch kälter werden als ihm jetzt schon ist. Er beschließt, einige Meter zu laufen, um sich in Bewegung zu halten.

Kaum dass er den Rücken gekehrt hat, schnarrt es im Kilometerstein 1,3. Oha, da will einer etwas von ihm, denkt Kerber und fingert erneut den Schlüssel aus der Tasche. Es ist der Vorsteher, der Chef von allen. In der Kaiserzeit trugen die einen Schleppsäbel, wenn sie im Bahnhof unterwegs waren. Sie stolzierten durch ihr kleines Reich, als repräsentierten sie das große. Ein Dienstvorsteher war eine Amtsperson, und alle in Eisenbahneruniform schlugen die Hacken zusammen. Inzwischen ist auch hier ein wenig Liberalismus eingekehrt. Aber per Du ist man trotzdem nicht.

»Sie haben eine Leiche gefunden?«

»Ja.«

»Eine Frau?«

»Ja, eine junge Frau.«

»Selbstmord?«

»Keine Ahnung. Vielleicht.«

»Müssen wir die Strecke sperren?«

»Die Entscheidung müssen Sie treffen.«

»Kollege Kerber: Sie müssen das beurteilen und einen Vorschlag machen. Danach entscheide ich.«

Kerber schluckt. Die Ansage ist eindeutig und fast schon eine Kritik. Ist das der beschworene Geist der neuen Zeit? Demokratie am Arbeitsplatz? In einem hierarchisch organisierten Betrieb? Er will und kann es nicht glauben. Aber schön. »Ich denke, dass der Fahrbetrieb nicht eingeschränkt werden muss. Die Leiche liegt reichlich von der Schiene entfernt, und so fern von der Polizei die Gleise abgesehen werden müssen, bleibt genügend Zeit zwischen den paar Zügen, die bis Mittag die Überführung passieren. Wir organisieren Streckenposten, die beizeiten die herannahenden Züge signalisieren.«

Am anderen Ende der Leitung herrscht Ruhe.

Soll er nachfragen? Kerber wartet. Dann vernimmt er ein Räuspern.

»Ich sehe das auch so, Kollege Kerber. So machen wir es. Ich werde entsprechend Anweisung erteilen.«

»Und die Polizei?«

»Ist bereits informiert.« Und nach einer kurzen Pause: »Ich komme auch gleich vorbei. Ich möchte mir selbst ein Bild machen. Ende der Durchsage.«

In der Hörmuschel knackt es. Kerber schaut irritiert. Was war das denn? Er hängt ein. Soll er abschließen? Wer weiß, wer sich da noch meldet? Er schüttelt den Kopf. Seine Bahnvorgesetzten sind durch, die Reichsbahndirektion wird wohl kaum anrufen. Also versperrt er gewissenhaft das Türchen am Kilometerstein.

Es ist unverändert dunkel, auch wenn der Uhrzeiger die 6 bereits überschritten hat. Der Nebel wird



Kilometer 1,3, Blick über die Eisenbahnüberführung in Richtung Görlitz

sich, wenn überhaupt, frühestens erst gegen Mittag lichten. Bis dahin herrscht die übliche Novembersuppe. Kerber hasst diese Jahreszeit. Es ist nass, trübe und kalt. Das schlägt aufs Gemüt. Wer zur Depression neigt, bekommt im November die volle Packung. Wer weiß: Vielleicht war auch die junge Frau depressiv?

Kerber holt aus der Innentasche seines Mantels eine Metallschachtel. Darin bewahrt er seinen Vorrat an Zigaretten auf, die er daheim vor der Schicht gedreht hat. Das macht er an jedem Tag. Erstens ist es billiger, zweitens kann er aus dem Tabak, der zumeist von einheimischen Feldern stammt und allenfalls mit Blättern aus Bulgarien verfeinert wurde, die harten Strünke herauslesen. Tabak ist auch noch neun Jahre nach dem Krieg Mangelware, da werden in den Fabriken die Blätter vollständig gehäckselt, um Masse zu

machen. Vonwegen Feinschnitt! Kerber pusselt jedesmal einen beachtlichen Haufen »Groschnitt« zusammen, bevor er den Tabak in seine Drehmaschine einlegt und Glimmstängel für Glimmstängel produziert. Die Strünke wirft er in den Müll.

Ein Streichholz flammt auf und erleuchtet Kerbers Gesicht. Der hält schützend die Hand vor das brennende Holz und die Spitze der Zigarette, die rot aufglimmt, als er zieht. Er verstaut die Blechdose wieder im Mantel und raucht, schaut hinüber zur toten Frau. So jung, denkt er, die hatte doch noch ihr ganzes Leben vor sich. Was hat sie nur geritten?

Nahezu zeitgleich, als hätten sie sich verabredet, treffen der Dienstvorsteher und die Polizei ein. Die Autos halten unweit der Unterführung, dort geht eine Treppe hinauf zum Bahndamm. Das dritte Fahrzeug, das wenig später anrollt, trägt ein rotes Kreuz. Das ist der Krankenwagen. Aha, denkt Kerber, der die Straße durch das blattlose Gestrüpp sieht, haben sie also auch noch einem Doktor das Frühstück vermasselt.

Wuchtig und schwer stapft der Eisenbahner auf der Treppe voran, er ist hier gleichsam Hausherr. Die Polizisten folgen ihm auf den Stufen. Kerber geht dem Kommando entgegen und will dem Dienstvorsteher so etwas wie eine Meldung machen, doch der winkt ab. Er weiß ja bereits das Wichtigste.

»Das ist Kollege Kerber«, stellt er den beiden Polizisten den Streckenläufer vor. »Er hat die Frau vorhin gefunden.«

»Kriminalrat Wolter«, sagt der ältere der beiden und reicht Kerber die Hand. »Und das ist Kommissar Schrunske. Dann schauen wir mal.«