

lendenlahm aufs Lager sank, fuhr mein Bett mit mir Auto. Die ganze Nacht. Und dann kamen die Angstträume: der Wagen wurde mir gestohlen, die Fahrgäste entwichen, ohne zu bezahlen, die Herren Kollegen verfolgten mich mit Haß und Rachedurst.

Aber nach vierzehn Tagen hatte sich das alles gelegt. Ich konnte fahren. Die Kanaille Franz, mein Wagen, tat nur noch was *ich* wollte, ich hatte vor nichts auf der Welt Respekt und konnte fluchen wie ein alter Halunke. Mit einem Wort, ich unterschied mich durch nichts mehr von einem richtigen, wasch- und lichteichten Berliner Droschenschofför. Das Fluchen gehört übrigens zum Handwerk wie das Lächeln zu einer Filmdiva. Es ist nicht nur Ehrensache, daß man es geläufig beherrscht, so aus Stilgefühl etwa, sondern es bedeutet eine Art seelischer Entspannung für die Nervosität und den Zorn, der sich in vielen Stunden Kampfes mit Wagen, Straße, Verkehrsvorschriften und Publikum notgedrungen aufstapelt. Man kommt nicht ohne das aus. Dazu gehört auch die ganze übrige Droschken-Terminologie, eine Sprache für sich, die gelernt sein will, und die der Uneingeweihte bestimmt nicht ohne Anleitung versteht. Man höre sich einmal an einem Droschkenhalteplatz beispielsweise folgendes Gespräch an:

„Heit hats jar nich jeschlackert. Erst hatt ick en Springer nach Anhalt, da keilen mir die Zausels ein un ick rutsch ab. Dann mach ick en Satz nach Excelsior rüber, da stehen drei Fijuren. Ick jeh uf die Klötzer, det der Schlitten drieselt, un watsoll ick dir sagen, da steht en Helmut daneben un will mir fotegrafieren. Ick aber jleich mit vierzich Sachen ab, det er mir nich erwischen tut. Denn bin ick hierher jelungert un nu stell ick mein Apparat in Stall. Wejen die paar Knochen mach ick

nich noch fufzich Leere. Een Pfund ha ick ja schon ranjeschaukelt un Schmalz ha ick och janz jut, wern wir ebend noch ne Molle zwitschern.“

Um das zu verstehen, muß man tausend Worte Droschkendeutsch gelernt haben.

Von meinen Kollegen habe ich überhaupt viel gelernt. Am Halteplatz standen sie immer in Gruppen um meinen Wagen, und ich hielt Audienz. Zuerst schimpften wir ein bißchen über irgend etwas, bloß so aus Gewohnheit, dann bekam ich goldene Ratschläge erfahrener Männer, zum Schluß erzählten sie mir dann außerordentliche Erlebnisse

aus ihrer Praxis. Seit-her kann man mir mit Jägerlatein nicht mehr imponieren. Ritterlich und hilfsbereit waren sie fast alle. Bei kleineren Reparaturen habe ich mir allerdings nicht gern helfen lassen, aus Stolz und aus Eitelkeit. Ich kam mir so ungeheuer wichtig vor, wenn ich bei aufgeklappter Kühlerhaube, dreckig bis zu den Ellbogen, in Franzens Eingeweide wühlte und angeblich hilfreiche, aber in Wirklichkeit völlig illusorische Manipulationen vornahm.



Aber es gab eine Operation, die ich haßte wie die Pest, nämlich das Öffnen und Schließen des Verdecks. Ich konnte mich nie entschließen, das allein zu machen, sondern stellte mich dazu allmorgendlich an einen Halteplatz und fing mit großem Aufwand an Zeremonien langsam an, zu tun als ob, spuckte in die Hände, stöhnte und lief geschäftig um den Wagen herum. Dann dauerte es nicht lang, bis ein Kollege kam: „Komm man, Mächen, ick wer dir det machen, det kannste nich.“

Gott, es gab ja auch andere Kollegen. Gut gemeinte Zurufe aus anderen Wagen durfte ich immer hören, wenn ich unterwegs war. „Dämliche Zicke, jeh nach Haus, schäl Kartoffeln und stopf Strümpfe, statt daß de uns de