



Auf die Schippe genommen

Neues Ladegerät schont Mensch und Gut

Präsident Wegener von der Eisenbahndirektion Hannover hatte die Vertreter der Presse aus dem Raum Niedersachsen und Ost-Westfalen zu einer allgemeinen Aussprache und Besichtigung eines neuzeitlichen Ladegerätes nach Herford eingeladen.

Herford ist unter den Umladestellen, die für den Stückgutverkehr vorgesehen sind, nicht die größte und für den Einsatz von neuartigen Staplern von der Gürtart aus gesehen nicht die geeignetste Abfertigung für diese speziellen Versuche der Deutschen Bundesbahn. Sie wurde dennoch für diesen Versuch ausgewählt, um festzustellen, ob Gabelstapler sich auch für den Ladedienst bei ungünstigen Voraussetzungen eignen. Seit Juni dieses Jahres sind auf dieser Umladestelle (zu deren Verkehrsbereich etwa 150 Bahnhöfe im Kreis von 100 km gehören) Gabelstapler eingesetzt.

Dieser Name sagt zwar wenig, aber das Gerät selbst bedeutet für das Ladegeschäft und den Arbeiter viel. Fünf solcher Stapler, die von Güterbodenarbeitern gefahren werden, nehmen das Gut im wahren Sinne des Wortes „auf die Schippe“ bzw. Gabel, heben dieses und fahren es vom Schuppen in die an den Laderampen bereitstehenden Güterwagen oder holen es von dort ab.

Die Güter sind auf Holzpaletten, das sind Holzböden mit und ohne Gitterwände, zusammengestellt. Die Gabeln des Staplers fassen unter diese mit Gütern bepackten Paletten und heben sie bis auf etwa zwei Meter. So kann das Gut mittels dieser Paletten im Güterwagen mühelos gestapelt werden.

Das bereits im Ausland mit großem Erfolg eingesetzte Ladegerät ist zur Zeit im Bereich des Bundesgebietes nur in Herford vorhanden. Der neuartige Gabelstapler hat besonders bei den Kunden der Bundesbahn

38

Illustrierte hinein — das Geschäft hat noch geklappt. Und schon rollt der Zug aus dem Bahnhof. Wenige Minuten später hält am Nebenbahnsteig ein Fern-D-Zug. Schnell wird der Bestand durch ausländische Zeitungen ergänzt.

So ist ein Zeitungsverkäufer im „Dienst am Kunden“ Tag und Nacht zwischen den Zügen tätig. Er kennt den Fahrplan fast genau so gut wie der Aufsichtsbeamte. Zu seinem Beruf gehören Erfahrung und eine ganze Portion Fingerspitzengefühl; seine Geschäftstüchtigkeit darf nicht aufdringlich bei den Reisenden wirken.

Die Zeitungsverkäufer wünschen sich jeden Tag viele bedeutende politische Ereignisse, sie beleben das Geschäft am stärksten. Ja, sie haben einen scharfen Blick, und sie sind nicht ohne Lebensphilosophie. Ihr Fingerspitzengefühl sagt ihnen, was der Kunde lesen möchte. Manche Züge sind dafür bekannt, daß sie besonders viele lesefreudige Reisende bringen. Bei anderen wiederum ist nicht ein Groschen zu verdienen.

Die Zeitungsverkäufer sind nicht mehr aus dem Bahnlokalen fortzudenken und im Rahmen des „Dienstes am Kunden“ ebenso wichtig wie jeder Eisenbahner. Ihr Leben ist abwechslungsreich und interessant. Tag und Nacht sind sie am Zuge, immer mit einem freundlichen Lächeln ihre Ware feilbietend? „Zeitungen, Zeitschriften, Reiselektüre!“ ...

Filmgut reist auch per Expres

Was ein Expreszugwagen der Deutschen Bundesbahn nicht alles auf seiner Fahrt beherbergt, kann man als Laie kaum glauben. Da wollen z. B. Zwerghühner nach Bebra, eine Zuchtziege nach Frankfurt, ein schwarz-weißer Fox nach Karlsruhe und eine Menge Filmpakete nach München. Wie ein Warenhaus mit seinem bunten Allerlei mutet das Wageninnere an. Neben Artistengepäck stehen viele Pakete. Auf ihren roten Beklebezetteln liest man „Filmgut“.

Während in einem Kino der letzte Akt eines Spielfilms abrollt, verschnürt der Vorfürer schon die gespielten Filmrollen, um sie nach Theaterschluß schleunigst zur Bahn zu fahren. Dort warten schon die Männer der Bahn, die um die beschleunigte Beförderung dieser Rollen wissen. Denn Filmgut gehört, wie lebende Pflanzen, Arzneien usw. zu den bevorzugten Expresgütern. So kann beispielsweise ein Film bei einer Matinee in Hannover gezeigt und am gleichen Tage abends schon dem Münchener Publikum vorgeführt werden. So pünktlich und schnell reist Expresgut mit der DB.

Die erfahrenen Ladeschaffner, die Begleiter dieser Sendungen, verstehen mit diesem Gut, das richtungsweisend geordnet steht, umzugehen. In den kurzen Aufenthaltszeiten dieser schnellfahrenden Züge muß doch manches Kilogramm Gut ein- und ausgeladen werden. Da heißt es, immer feste ran! Aber diese geübten Männer vom Fach, die die Expresgüter auf ihren weiten Reisen begleiten, haben es bisher immer noch zur Zufriedenheit der DB und ihrer Kunden geschafft.

40

viel Beifall gefunden. Er ermöglicht eine vollkommen einwandfreie Behandlung des Gutes während der Beförderung und schützt daneben auch die Ladebediensteten vor den gerade im Ladedienst zahlreichen Unfallgefahren. Das wird verständlich, wenn man weiß, daß ein Güterbodenarbeiter in einer Dienstschrift mehr als hundert Zentner bewegen und dabei einen Weg bis zu 30 Kilometer zurücklegen muß. Seit Einführung des Gabelstaplers sind die Berufskrankheiten der Arbeiter dieser Dienststelle (wie Brüche, Erkältungskrankheiten als Folge von Schwitzen auf zugigem Güterboden usw.) um 50 Prozent zurückgegangen.

Schließlich will die Bundesbahn mit dem Einsatz dieses Gerätes — wie weit das Gerät auf anderen Bahnhöfen Verwendung finden wird, hängt von der Finanzlage der Bundesbahn ab — in Bezug auf Kundendienst und vorzügliche Güterladetechnik dem Ausland nicht nachstehen.

„Walfisch-Interview“

Eine Wal-Fahrt auf der Schiene

Gestern trafen wir diese „Riesendame“ unter den Walfischen bei ihrer Ankunft auf dem Bahnhof Hannover Hgbf. Und bereitwilligst erzählte sie uns von ihrer weiten Reise und meinte ganz stolz: „Das beste Beförderungsmittel für meine Länge und Last ist und bleibt für mich die Eisenbahn. Ich bin leider ‚herzlos‘, denn mein Herz (6 Zentner schwer) wird in einem besonderen Güterwagen transportiert.“

Das schienentreue Riesentier ist ein weiblicher Finnwal von 23 m Länge. Sein Gewicht kann nur geschätzt werden — wer wollte es genau feststellen? Die Männer vom Fach nennen eine Zahl von 50 000 bis 60 000 kg. Also soviel, wie 15 bis 20 Elefanten oder 80 bis 100 Ochsen wiegen. Ein großer Brocken für die Bahn. Ein Spezialwagen der DB beförderte diesen Riesental über Dänemark nach Deutschland, wo er in Hannover den Schaulustigen gezeigt wurde. Der Transport von der Schiene zu den Schauplätzen wird mit Culemeyer-Fahrzeug durchgeführt. Der Pächter der „Riesendame“, ein Schweizer, will mit seinem Schaustück auf seiner weiteren Eisenbahn-Wal-Fahrt zunächst das Bundesgebiet bereisen. Wir wünschen gute Fahrt!

Zwischen den Zügen

„Zeitungen, Zeitschriften, Reiselektüre!“ Seine markante Stimme über-tönt selbst die weibliche, die durch die Lautsprecher über die Bahnsteige schwingt. Das gehört nun einmal zu seinem Geschäft.

Ein Pfiff — schon quillt zischend der Wasserdampf hoch unter den Rädern einer großen D-Zuglokomotive. Im abfahrenden Zug sind noch einige Kunden. Der Zeitungsverkäufer setzt an zum Lauf und kann im letzten Augenblick noch das Abteilfenster erreichen. Ein Sprung, die

39

„Keep smiling“ bei der DB

Familie Bartels meint:

„Es macht wieder Spaß!“

Bei der Bundesbahn hat sich vieles zum Guten geändert seit jenen Tagen, da wir in überfüllten, fensterlosen Wagen fahren mußten. Und die meisten Reisenden erkennen das auch an. Wir haben kürzlich Familie Bartels auf einer Reise ein Stückchen begleitet. Sie hatte allerlei nette Überraschungen, die die Fahrt amüsant und angenehm machten. Schon am Fahrkartenschalter 1 im Hauptbahnhof fing es an. Hier bediente Herr Kurt Wagner (das war auf einem Schild am Fenster zu lesen). Er stand hinter dem Schalter und bemühte sich höflich und zuvorkommend, alle Wünsche seiner Kunden, der Kunden der Bundesbahn, zu erfüllen. Familie Bartels erfuhr dann alles, was sie für die Reise noch wissen wollte. Auch dem nächsten Reisenden, der eine Urlaubsfahrt plante, wurde vom Schalterbeamten mit Rat und Tat geholfen. Und einem Mütterchen, das im letzten Augenblick noch seinen Zug erreichen wollte und Sorge um eine Fahrkarte hatte, reichte er schnell eine Fahrkarte und wünschte ihr eine gute Reise.

An der Sperre war es nicht anders. „Ein wirklich schöner Reiseanfang“, lobte Frau Bartels, und dann kam ihnen auf dem Bahnsteig auch der hilfsbereite D-Zug-Schaffner schon entgegen. Fiffi und Koffer wurden nachgereicht. Reisen macht hungrig. Deshalb ließ Familie Bartels sich das Essen im Speisewagen, wo weißbejackte Kellner bedienten, auch besonders gut schmecken. „So macht das Reisen Spaß“, sagte Frau Lotte schließlich und lachte ihrem Mann zu. Der nickte nachdenklich, zog an seiner Brasil und sagte: „Ja, die Bundesbahn hat in ihrem Betrieb wirklich Kundendienst eingeführt. Mancher Reisende macht es den Eisenbahnern recht schwer und könnte von ihnen einiges lernen.“



41



„Wie meinst du das?“ warf Frau Bartels ein. „Auf einer Fahrt erlebte ich neulich folgendes: Mir gegenüber saß ein beleibter Herr und neben ihm ein junger Mann, der sicherlich von der Arbeit kam und recht müde war. Nachdem er eingeschlafen war, rutschte er mehrfach mit seinem Kopf gegen die Schulter seines Nebenmannes. Empört stieß der ihn zurück und meinte: „Können Sie nicht woanders ausschlafen?“ — Alle Abteilinsassen waren empört über diese harten Worte, aber niemand sagte etwas. Kurz danach sank dem wohlbeleibten Mann das

Zeitungsblatt aus der Hand, denn auch er war beim Schienenrhythmus eingeschlafen. Als der Zug auf dem nächsten größeren Bahnhof hielt, fuhr der Junge hoch und wollte aussteigen, drehte sich noch einmal um, rüttelte den eingeschlafenen älteren Herrn und fragte: „Wollten Sie nicht auch hier aussteigen?“ — Der schlug die Augen auf: „Was wollen Sie noch von mir? Ach so, ja, ich muß hier raus“, rief er ärgerlich. Die Abteiltür fiel krachend ins Schloß.“

Aber natürlich sind auch die Eisenbahner Menschen, die ebenso wie alle anderen Sorgen haben, denen mal etwas verquer gegangen ist, und die dann natürlich auch „kurz angebunden“ sind. Die Bundesbahn wacht aber darüber, daß jeder Eisenbahner, der mit Reisenden zu tun hat, immer höflich und zuvorkommend ist.

Unter der Bahnhofsuhr

Uhren sind die Mahnmale der Zeit und auch die unentbehrlichen Helfer im Betrieb der Eisenbahn. Kurzum: so eine Uhr ist verantwortlich für den pünktlichen und reibungslosen Ablauf unseres Tagewerkes. Nach ihr richten sich beispielsweise auf unserem Hauptbahnhof unzählige Hände an den Signalen, Tasten, Fernsprechern, auf den Bahnsteigen, Lokomotiven, in den Zügen, im Bahnhofs- und Abfertigungsdienst. Sie ist vielleicht so etwas wie eine stille Freundin, die wir gar oft um Nachsicht bitten, wenn uns die Zeit nicht reicht. Aber sie ist unnachsichtig und läßt sich nicht aufhalten. Wo kämen wir wohl auch hin? Nicht nur der Fahrplan der Bahn, sondern auch der unseres Lebens würde in Unordnung geraten.

Und hat die Bahnhofsuhr nicht doch so etwas Mütterlich-Gütiges, und ist sie nicht der ruhende Pol in der Hast des Eisenbahnbetriebes? Freundlich lächelt sie die vielen Reisenden an: „In einer halben Minute nach der Bahnhofsuhr, die die Sekunden anzeigt, ist es soweit. Abfahrt des D-Zuges 174 in die weite Welt und Einfahrt des Personenzuges 762 von Hamburg.“ Schon gestern und vorgestern war es so, auch morgen wird es so sein. Stumm und ohne viel Aufsehens erfüllt sie ihre Pflicht. Nun hat sie auf den Bahnsteigen mehrere Schwestern bekommen, die die Sekunden anzeigen. Aber den glücklichen Reisenden schlägt auch keine Sekunde...

42

Die schönen, bunten Eisenbahnen

Männer besitzen eine Vorliebe für Eisenbahnen. Nachdem es nicht möglich ist, daß alle als Lokomotivführer oder Bahnhofsvorsteher das Steckenpferd zum Beruf erheben, bleibt es bei den Miniaturmodellen. Zur Weihnachtszeit findet sich in jedem fortschrittlichen Journal der Bildwitz, bei dem der Vater des Sprößlings die Eisenbahn okkupiert. Schaufenster mit Modelleisenbahnen sind grundsätzlich von erwachsenen Männern umlagert, zwischen deren Beine sich die Knaben, die es eigentlich angeht, verbissen zur Auslage hindurchquälen.



Für diejenigen, denen die Modelleisenbahn zu kostspielig ist, bleibt das Steckenpferd der Eisenbahn-Briefmarken. Es braucht nicht besonders erwähnt zu werden, daß es auf diesem Gebiete Spezialsammlungen überall in der Welt in Hülle und Fülle gibt.

Die Hundertjahrfeier der Eisenbahn eines Landes ist heute angesichts des entwickelten Luftverkehrs nicht mehr ganz so bedeutungsvoll. Dennoch wird das Sammelgebiet „Eisenbahnen“ immer wieder durch neue Ausgaben erweitert, und auf den Marken sind dann die Entwicklungsstufen dieses wichtigen Verkehrsgebietes zu sehen. So haben kürzlich wieder Jugoslawien und Rußland schöne Eisenbahnmarken herausgebracht: Jugoslawien anläßlich des hundertjährigen Bestehens seiner Eisenbahn, und Rußland, um den gegenwärtigen Stand seiner Eisenbahn-Bautechnik zu zeigen.



Etwa 78 Staaten haben bisher über 800 Eisenbahn-Briefmarken ausgegeben. Die Marken zeigen Hunderte von verschiedenen Motiven des interessanten Verkehrsgebietes.

Neu-Braunschweig war das erste Land der Welt, das eine Eisenbahnmarke herausgab, und zwar schon im Jahre 1860. Die zweite Marke dieser Art erschien 1869 in den USA; die erste südamerikanische Marke gab es 1871 in Peru. Auf bulgarischen Marken ist der ehemalige König Boris III. auf der Lokomotive abgebildet, der ein leidenschaftlicher Freund der Eisenbahn war.

Es gibt auch eine humoristische Eisenbahnmarke. Sie kommt aus Costa Rica und stammt aus dem Jahre 1947. Diese grün-schwarze im Tiefrdruck hergestellte Marke wurde zur Erinnerung an die 50-Jahrfeier der „Ferrocarriol des Pacifico“ — einer elektrischen Eisenbahnstrecke — ausgegeben und zeigt eine — Dampflokomotive!

44

Schornsteinfeger reisen separat

Sicherlich werden Sie auf der Reise im Zuge schon einmal nach dem glückbringenden Schornsteinfeger gefahndet haben. Als wir Rudolf Jung aus Hannover gestern ein Stück des Weges begleiteten, fragten wir ihn, wo er eigentlich im Zuge reise.

Die ganze Welt lächelte ihn an. Vor dem Hauptbahnhof und auf den Bahnsteigen hörte man es immer wieder: „Ah, sieh mal, ein Schornsteinfeger! Da haben wir heute noch Glück!“ Und Rudolf Jung sieht außer seinen Schornsteinen nur glückstrahlende Gesichter, wohin er auch kommt.

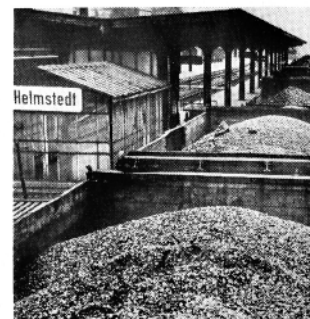
So ein Schornsteinfeger, der drei Jahre lernt und diese Lehrzeit in den Außenbezirken der Stadt zunächst mit kleinen Arbeiten bei einem Gesellen beginnt, fährt im Zuge separat, nämlich im Packwagen. Die innerdienstlichen Bestimmungen der Eisenbahn schreiben das so vor: „Schornsteinfeger im Arbeitszeug und andere Reisende, deren Kleidung die Plätze beschmutzen würde, sind im Gepäckwagen unterzubringen, wenn ihnen in den Personenwagen — namentlich in den Abteilen für Reisende mit Traglasten — kein geeigneter Platz zugewiesen werden kann.“

Rudolf Jung und seine vielen Kollegen, die mit den Zügen nach den Vororten Hannovers fahren — der gesamte Regierungsbezirk wird zum größten Teil von den schwarzen „Glücksbringern“, die im Stadtgebiet wohnen, betreut —, haben beim Zugführer im Packwagen bereits ihren Stammplatz und kennen den Eisenbahnbetrieb bereits von dieser Warte aus genau so gut wie ihr Handwerk. Es läßt sich also nicht vermeiden, auch Schornsteinfeger müssen dienstlich reisen! Und das wissen wir nun: Das Glück reist vorn im Packwagen mit uns.



43

AUS DER VERGANGENHEIT



Zonengrenze im Mai

In der Nacht zum 12. Mai waren es nun schon drei Jahre her, in der die Scheinwerfer der Wochenschau und die zahllosen Blitzlichter der Pressefotografen den Bahnhof Helmstedt und den Grenzübergang an der Autobahn aus dem Nachtdunkel erhoben und damit gleichzeitig dieses Stück Zonengrenze in den Blickpunkt der Welt rückten.

Der Signalarm hob sich an diesem Tage nach 10^{1/2} Monaten wieder für den ersten Interzonenzug. Der heutige Vorsitz des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn und damalige Direktor für Verkehr, Professor Dr. Frohne, gab das Abfahrtszeichen für den ersten Personen- und Güterzug in Helmstedt zur Fahrt nach Berlin. Als weitere Paten waren die Vertreter der Hauptverwaltung der damaligen Reichsbahn, Reichsbahndirektionspräsident Wegener sowie Vertreter der Staatsregierung von Niedersachsen zu diesem ereignisvollen Akt erschienen.

Weitere Güterzüge, Dienstzüge und der bekannte Interzonenzug FD 111 für deutsche Reisende folgten, und langsam begannen die Schienen ihre rostige Farbe wieder zu verlieren. Der Verkehr nach Berlin lief. Und man war in Erwartung der ersten Gegenzüge.

Die Eisenbahner von hüben und drüben waren auf diesen Tag schon vorbereitet, und großer Anstrengungen bedurfte es nicht, als sie sich auf die Wiederaufnahme des Verkehrs einstellten. Alle Einrichtungen waren noch vorhanden und sind laufend überprüft worden. Die getrennten

45