

Die Straßenbahn im Postdienst.

14000 Pakete in der Nacht befördert.

In der Geisterstunde begann am Sonntag in der Nähe des schmutzen Dienstgebäudes der Eisenbahndirektion Berlin am Schöneberger Ufer im Dunkel der Nacht ein seltsames Treiben, das aber nicht mit dem Glockenschlage 1 abbrach, sondern bis in die sechste Morgenstunde andauerte. Als der Straßenbahnverkehr fast in allen Vierteln Berlins zur Ruhe ging, fuhr hier ein Triebwagen mit drei seltsam ausschauenden Angängern vor. Es waren richtige offene Sommerwagen, Querlatten als Verschalung bildeten einen notdürftigen Ersatz für die fehlenden Seitenwände. Gleichzeitig kamen von dem nahen Postamt in der Ludenwalder Straße ungefüge Paketwagen.

Dreißig halbwüchsige Burschen, von denen mancher ganz stolz auf seine Armbinde, das Abzeichen für die Zugehörigkeit zur Kaiserlichen Post, schaute, nahmen hier Aufstellung. Ein Postsekretär erteilte noch kurz einige Anordnungen. Direktor Otto, Oberinspektor Krause, Betriebsinspektor Zirus hielten als Vertreter der Straßenbahn ein wenig Umschau, und dann begann die Arbeit. Die Jungen verteilten sich an die Straßenbahnwagen. Eine Reihe wurde gebildet, und flugs gingen die Pakete aus den Gepäcken in die Straßenbahnwagen. „Keine Riste an die Scheiben,“ so erscholl zu Anfang das Mahnwort. Förmlich in Reih und Glied wurden die Pakete mit bewunderungswürdiger Ausnützung des Raumes verstaut. Den Jungen machte die Arbeit offenbar viel Spaß, und es bedurfte gar nicht der Mahnung des aufsichtsführenden Postbeamten „Fixer, fixer“. Nur fünf Minuten mehr als man veranschlagt, brauchte man zum Beladen der Straßenbahnwagen mit den Paketen. Nahezu 4000 Pakete — sie wurden sorgfältig ein- und später wieder ausgezählt — wurden in knapp 50 Minuten untergebracht. Noch ein kurzer, prüfender Blick, die Begleitmannschaften stellten sich auf die Wagen, ein Glockensignal und fort ging's nach dem Schlesiſchen Bahnhof.

Hier hat sich inzwischen das Gleiche abgespielt. Nur sind die Helfer fast durchweg Frauen und Soldaten. Während man am Schöneberger Ufer noch eine kleine Säuberung der Straße vornimmt, die freilich notwendig genug war, kündigt ein Glockensignal das Nahen des „Gegenzuges“, der vom Schlesiſchen Bahnhof abgelassen ist, an. Die Paketwagen stehen schon in Reih und Ordnung, um ihn würdig zu empfangen. Eilig geht man an das Entladen, die Querlatten werden herausgehoben, und sobald eine Bresche in den Berg der Pakete gelegt ist, klettern zwei kleine, aber gewandte Burschen in das Innere des Sommerwagens, um den Abbau des Paketberges nach allen Regeln der Kunst vorzunehmen. Schon nahen wieder neue Paketwagen vom nahen Postamt. Während man noch mit der Entleerung der hintersten Wagen beschäftigt ist, füllen sich die vorderen bereits mit Sendungen, die vom Schlesiſchen Bahnhof aus weiter befördert werden sollen. Bis in die sechste Morgenstunde arbeitet man so am Schöneberger Ufer und in der Nähe des Schlesiſchen Bahnhofes, befördert mitten durch Berlin rund 14000 Pakete, und erspart dadurch zugleich 64 Gespanne, mit denen außerdem die Arbeit weit länger gedauert hätte.

Sicher wird in Zukunft diese Beförderung noch schneller und ausgiebiger geschehen können. Es lassen sich in kürzerer Zeit und mit denselben Mitteln gut 15—18000 Pakete so von dem einen Postpaketamt zum anderen befördern. Weit schneller und ohne jede Störung des Straßenbetriebes würde diese Beförderung sich vollziehen, wenn direkte Gleise zu den großen Paketpostämtern führten. Es kämen hauptsächlich in Betracht das Postamt am Schlesiſchen Bahnhof, das in der Ludenwalder, das große Vermittlungsamt in der Oranienburger Straße und das am Stettiner Bahnhof. Diese Einrichtung würde nicht nur jetzt in der Kriegszeit, wo es an Gespannen fehlt, sondern auch im Frieden von großem Vorteil sein,

Post und Straßenbahn würden dabei ganz gut „fahren“ und sicherlich auch das Publikum, das namentlich jetzt auf manches Postpaket allzu lange warten muß.

K. J.