

### Der eiserne Wiener Nachtpostillon.

In der Zentrale der neuen Nachtpostbahn. — 50.000 Pakete in einer Nacht besördert. — Musterhafte technische Einrichtungen. — Der Posthorn-Motorzug. — Entladung mit „Förderbändern“. — Das Gedächtnis des Expeditors. — Die Fracht der Millionenstadt.

Auf dem weiten Rantvenplateau vor dem Hauptpostpaketamt glänzen frischgelegte Schienen. Sie zweigen zum allgemeinen Straßenbahnnetz ab, an das seit wenigen Tagen die neueste Verkehrspezialität Wiens, der Straßenbahnpostverkehr, angeschlossen ist. Mit Erlaubnis des Vizepräsidenten der niederösterreichischen Post- und Telegraphendirektion Herrn Winkler v. Forazest darf man den neuen „Bahnhof“ der soeben eröffneten Wiener Nachtpaketpost besichtigen. Es ist halb 1/9 Uhr abends und binnen kürzester Frist soll der erste, vom Südbahnhof abgelassene Nachtzug in der Richtung Hauptpaketamt eintreffen. Im Hintergrund leuchtet die Riesenfront des Paketamtes, in dessen großen Sälen eben die gigantischen Mengen des Neujahrverkehrs bewältigt werden. Mehrere Büsingwagen, vollbeladen, stehen zur Rangierung und zum Abtransport bereit, auf dem Geleise. Drei Herren, Oberverwalter Placht des Paketamtes, Postoffizial Leitner, der sich um die Inbetriebsetzung der neuen Straßenbahnpost große Verdienste erwarb, und Dr. Kamharter vom Paketamt repräsentieren für heute nachts die Leitung des Betriebes. Die Herren übernehmen in freundlichster Weise die Erklärungen der allerneuesten Metamorphose des guten alten österreichischen Postillons, die der Krieg geschaffen.

Der Paketverkehr mittels Straßenbahn ist eine von der Erschwerung der Fuhrwerksbeschaffung im Kriege veranlasste Reform. Seit mehr als einem Jahre beschäftigte sich Postpräsident Konrad Hoheneisel, dem alle neueren Transportreformen, auch der Autopostverkehr, zu danken sind, mit dem Problem, das jetzt glücklich gelöst ist und dessen Vorteile greifbar in der Mitteilung zusammengefaßt sind, daß nach der bevorstehenden Aufnahme des Vollbetriebes zwischen allen Bahnhöfen rund 50.000 Postpakete in einer einzigen Nacht mit der Straßenbahn in alle möglichen Postbezirke Wiens geworfen und — was bisher nur teilweise der Fall war — schon am nächsten Tage den Empfängern zugestellt werden können.

In den wenigen Minuten bis zum Eintreffen des ersten Nachtzuges hat der Besucher Gelegenheit, die Organisation und Beschaffenheit des Kampfbahnposthofes kennen zu lernen. Mit mehreren technischen Erfindungen mußte hier die „Tüde des Objektes“ überwunden werden. Die hochbehafteten grauen Büsingwagen, die je 600 Pakete fassen, haben Tafeln wie richtiggehende Waggonen, auf denen genau die Zeit des Abganges und die Nummer des Postzuges angeschrieben ist. Die Wagen können auf den Straßenbahnschienen ebenso wie auf gewöhnlichem Straßengeleise fahren und ebenso leicht in die Schienen hinein, als aus denselben herausfahren. Ja, bei ausgegradetem Terrain, das für die Wagen nicht auf den Schienen befahrbar ist, können diese sogar — neben dem Geleise fahren, durch eine Reihe vom steuernden Motorwagen gelenkt. Lichtleitung, Fahrbetrieb, Motorwagen, Personal der Wagenführung, das alles stammt von der Straßenbahn, der auch die Einschulung des Personals in einem besonderen „Paketbahnkurs“ und die tägliche sorgsame Ueberwachung der ganzen Anlage obliegt. Direktor Spängler, Betriebschef Pradeck, Inspektor Lerchenfelder haben „straßenbahnseitig“ die Sache mit vollster Aufmerksamkeit organisiert.

Man versichert, daß sie klappert. Es ist keine Kleinigkeit, was das heißt. Viele Tausende von Paketen, die zum Teil in den Wiener Postämtern aufgegeben werden und in der Zentrale am Wienerer zusammenfließen, aber auch in den Bahnhöfen der Großstadt eintreffen werden in einem kombinierten Bahnverkehrssystem zur Nachtzeit zwischen vorläufig drei (später sechs) Bahnhöfen instradiert und gehen noch in derselben Nacht, mit der Route, die am kürzesten und zweckmäßigsten erscheint, an ihren Bestimmungsort ab. Von acht Uhr abends bis acht Uhr früh absolviert der eiserne „Nachtpostillon“ seine Straßenbahnrundsfahrten durch Wien. Pünktlich trifft der erste Postzug ein. Er taucht jenseits der Brücke auf die zu Ehren der Siege Kadeßky's ihren Namen erhielt. Ein riesenhafter Motorwagen der größten sogenannten

Typen voran. In der beleuchteten Signalfarbe Posthorn. Der Postzugsführer und das Personal — Bahnbahner und Postleute — in dicken Pelzen, Handschuhen und schweren Filzschuhen, alles „stemmierte“ Ausstattungsstücke, ebenso genau betrachtet, wie die dem Laien sonderbar scheinende „Lehrkarte des Herrn Betriebsleiters mit ihren Linien, braunen und schwarzen Linien, die dem Bessenden auf den ersten Blick sagen, wo sich dieser und jener Zug eben jetzt befindet, wann er abgeht und einreffen muß. Und eben solche Stationen befinden sich auf dem Süd- und Ostbahnhof, sowie am Westbahnhof und binnen kurzem wird auch der Franz Josef-Bahnhof, der Nord- und Nordwestbahnhof in den Fahrplan einbezogen. So geht die ganze Nacht hindurch Zug um Zug über die langen, stillen Peripheriestrassen und rollt vollbeladen wieder aus der Innern Stadt zurück zum Bahnhof.

Der eingetroffene Zug wird von einer Gruppe Bediensteter empfangen und sofort die inzwischen vorbereiteten versperbaren Ladewagen zur Rangierung gebracht. Mit einer spielenden Leichtigkeit ist die Kuppelung — ein speziell erfundenes System — gelöst und sechs handfeste Männer verschieben den Wagen in der Richtung Pakethalle. Ganz nahe herangeschoben, wird er jetzt seiner Ladung enthoben. Aber nicht etwa in dem überlebten Sinn eines Vereintragens Stück für Stück. Flinker Hände erfassen die Pakete und werfen sie auf elektrisch betriebene „Förderbänder“, die, permanent routierend, die Pakete ins Innere der Halle schwimmen lassen. So geht die Einlieferung überraschend schnell vonstatten. Man merkt immer die Freude des Mannes der manuellen Arbeit, wenn ihm die Maschine zur rechten Zeit den mühevollsten Teil seines Werkes abnimmt.

Die mannigfaltigsten Artikel sind es, mit denen sich der Straßenbahnpostdienst zu befassen hat. Mehr als in der Friedenszeit sind es Lebensmittel, die den richtigen Untergrund echter Neujahrstende darstellen. Von den Lederschuhen bis zum Kinderspielzeug, vom Weiser Lampe, der den Festtagsbraten zu Neujahr in weiß Gott welcher Familie bilden wird, bis zum normalen Geschäftspaket, alle Arten geschäftlicher und privater Sendungen. Das Tempo der elektrischen Förderbänder überträgt sich auf die Manipulation im Saale. Ein Wunder von Mnemotechnik, der Expeditor, nimmt alle Postpakete in Empfang und schreibt sofort nach einem Blick auf die Adresse aus dem Gedächtnis die Ziffer des richtigen Postpaketbestellbezirktes darauf. Und das will was heißen, denn es sind sämtliche 84 Postpaketbestellbezirke, im weiteren Sinn sämtliche Strassen und Gassen von Wien, die der Beamte „im Kopf“ haben muß, um die Lage und somit die Nummer des Bestellbezirktes genau zu bestimmen. Jedes Nachschlagen würde nur Zeitverlust und das Anhäufen eines Chimborasso heranzuliefernder Paketlisten veranlassen. Und draußen wartet der schweigende Motorführer auf seinem Platz unter dem hell in der Winternacht strahlenden Posthorn. Er hat den strengen Befehl, genau und fahrlanmäßig abzufahren, ohne Rücksicht auf die vollendete oder nicht vollendete Ladung. Das Paketamt aber weiß dies und arbeitet mit Hochdruck, um seinerseits auf die Sekunde fertig zu werden. Und schon stehen Loris mit sortierten Kisten bereit, die alle noch in derselben Nacht auf den Südbahnhof oder anderswohin sollen und müssen, Geschenke und Gaben für die ferne Front. Unter den Paketen gibt es auch noch „Weihnachtsnachzügler“, Sendungen, die verspätet aufgegeben oder irgendwo aufgehoben, erst zu Neujahr ihre Bestimmung erfüllen werden.

Ganz geräuschlos, von einem mechanischen Ton der Fußglocke abgesehen, ist inzwischen der nächste Zug abgefahren. Längst vorher war die Packung vollendet. Der „Bremser“, ein Postbediensteter, sitzt wie auf einer richtigen Eisenbahn hoch oben auf seinem lustigen Sitz, röllich bestrahlt von der Sicherheitslampe, die den Zug rückwärts deckt. So geht die Eisenbahnfahrt durch die Stadt in mitternächtlicher Stunde. Manchmal überholt man ein graues Postauto, den Stolz von — vorgestern, heute mit den in Eisen starrenden, der bequemem Pneumatik beraubten, gräßlich knarrenden Felgen eine gestürzte Größe. In zehn Minuten ist die Strecke vom Hauptpostamt zum Südbahnhof zurückgelegt. Dort ist ein kleiner Park rasstert worden, um Raum für eine eigene Geleiseleise der Nachtpostbahn zu schaffen. In alle Frachtenhallen taucht in kürzeren und längeren Zeiträumen die neue Nachtpostbahn mit dem schimmernden Posthornsignal, der eiserne Nachtpostillon. Ueberall bringt der Postzug, mit verschiedenen Nummern gekennzeichnet, reiche Fracht und überall klingelt er, ebenso schwer beladen, wieder weiter.

Der Morgen beginnt, aber dank der fleißigen Arbeit der Wiener Nachtpostbahn sind viele tausende Pakete im richtigen Bestellbezirkte, auf der richtigen Strecke eingeladen. Der riesige Wert der ersparten Zeit, die Vorteile einer erheblichen Beschleunigung des gesamten lokalen Paketdienstes sind die Ergebnisse. Der durch den Pferde- und Gummimangel nothleidend gewordene Postbeförderungsdienst wird bald auf die — Möbelwagen verzichten können, mit denen er sich jetzt behelfen mußte.

Die Nachtpostbahn, die der und jener um Mitternacht aus dem Staffehause delogierte Passant erstaunt anstarrt, trägt so im Kriege zum Ruf der Weltstadt bei und repräsentiert jetzt neben nächtlichen Kohlen-, Erdäpfel- und Lastentransporten ein wichtiges Stück Wiener Verkehrsleben. So mancher möchte da draußen im „Fasanbierl“ gern mit dem beleuchteten, aber ganz leeren Motorwagen mitfahren, wenn es der Postbahn nicht strengstens verboten wäre, Passagiere mitzunehmen. Sie selbst fährt auf den Schienen der Elektrischen, aber erst wenn diese ganz unbenützt, still daliegen, ein Symbol des vielen Guten.