



Kapitel 3



Die erste Fahrt



Die Betreuer für den Sonderzug nach Villach mit Kurswagen nach Selzthal, Zell am See, Innsbruck und Bad-Aussee tummelten sich im Gang der SBG-Außenstelle Dortmund und warteten auf ihre Unterlagen.

Ich war vorher in der Kleiderkammer. Hier wusste Werner Quabeck, zuständig für die Uniformen, sofort meine Kleidergröße. Für die Hemden musste allerdings mit einem Maßband der Halsumfang gemessen werden. So bekam ich drei hellblaue Hemden mit der Aufschrift „Reisebüro-Sonderzug“, eine dunkelblaue Hose mit einem seitlichen gelben Streifen und eine dunkelblaue Jacke, ebenfalls mit Aufschrift „Reisebüro-Sonderzug“, und eine dunkelblaue Krawatte. Das Wichtigste aber bekam ich nicht in der Kleiderkammer, sondern in einem Zimmer, in dem kleine Tafeln mit technischen Wagennummern aneinandergeriht einen Sonderzug, der am gleichen Tag fuhr, bildeten. Hier residierte Gisbert Schneider, der für die Zusammenstellung der Liegewagen zuständig war. Von ihm erhielt ich für 3,- DM meinen Vierkant, mit dem ich Abteile abschließen, Sicherungstafeln aufschließen und sonst alles im Zug ab- oder zuschließen konnte.

An der Wand im Gang hingen die Einsatzpläne für das nächste Wochenende. Mit Unterschrift hinter dem Zielort, der Zugnummer und

seinem Namen bestätigte man seinen nächsten Einsatz. Meine nächste Fahrt sollte nach Dagebüll an der Nordsee gehen, ein Zug der sogenannten Seeschleife, dazu später mehr. Die beiden Reiseleiter des Zuges nach Villach riefen nacheinander die Namen der Betreuer auf, man erhielt die Belegungsliste seines Liegewagens, den Schlüssel für sein Dienstabteil und später eine robuste alte Armeetasche mit den weißen Kopfkissenbezügen. Mir wurde Jesus vorgestellt, der Betreuer meines Nachbarwagens, der mir alles Wichtige für die Fahrt erklären sollte. Wir hatten zwar alle im Sommer 1972 schulterlange Haare, aber Jesus hatte

Touropa-Liegewagen mit Reiseleiterabteil, Ende der 1950er Jahre (Abb. aus dem Archiv des Eisenbahn- und Heimatmuseum Erkrath-Hochdahl von Armin Gärtner).



wirklich die längsten. Wir gingen zusammen in die Wagenhalle, wo der Zug nach Villach stand. Mit uns fuhr Jochen Knör, zuständig für das Wäschelager, die Elektrokarre mit den Laken für die Liegewagen. Wie so wir die Kopfkissenbezüge selbst zum Zug tragen mussten, war mir zu diesem Zeitpunkt nicht klar. Am Zug angekommen, bekamen wir die Laken für unseren Liegewagen. Jochen fuhr mit der Elektrokarre am Zug vorbei, jeder stand an seiner Tür in der Nähe des Dienstabteils und nahm die Laken in Empfang. Zuerst musste der Wagen aufgerüstet werden. Das heißt, zuerst die linke obere Liege aufklappen und je nach

Vor dem Scharnow-Hummel-Sonderzug-Liegewagen, Ende der 1950er Jahre (Abb. aus dem Archiv des Eisenbahn- und Heimatmuseum Erkrath-Hochdahl von Armin Gärtner).



Belegung des Abteils die Decken aus dem Dienstabteil, die Laken und die vorher bezogenen Kopfkissen dort gerade aufgestellt arrangieren. Während des Aufrüstens wurde der Zug gereinigt, so dass es nicht ganz einfach war, an einem Teppich saugenden Putzer auf dem Gang mit einem Stapel von Decken vorbeizukommen.

Ungefähr eine Stunde vor Abfahrt aus der Wagenhalle wurden wir über den Zuglautsprecher vom ersten Reiseleiter zur Dienstbesprechung in den Funkwagen gerufen. Der Funkwagen hieß so, weil sich hier im ersten Abteil des Wagens das Reiseleiterabteil befand, ausgerüstet mit einer Schrankwand und ausziehbarer Schreibfläche auf der linken Abteilseite. In dieser Schrankwand wird auch der sogenannte Funkkoffer an einen Verstärker angeschlossen. Mit diesem Funkkoffer, in dem sich ein Kassettenrecorder, diversere Schlagerkassetten und ein Mikrophon befanden, wurden die Durchsagen der Reiseleiter in die Abteile zu den Fahrgästen übertragen. Allerdings nicht über Funk, sondern über eine Kabelverbindung zwischen den Waggons. In der Dienstbesprechung erfuhren wir nun wichtige Informationen zum Fahrplan, unsere Ruhe- und Aufenthaltszeiten am Zielort und dass wir uns den Gästen gegenüber vernünftig zu benehmen hätten. Nach der Dienstbesprechung gingen wir in den Speisewagen nebenan. Dort stand für jeden Wagen ein Getränkekontingent, meistens bestehend aus einer Palette Dosenbier, einer Palette mit alkoholfreien Getränken, einem Korb mit abgepackten Pulverkaffeeportionen und Plastikbechern und zwei großen Thermoskannen mit heißem Wasser für den Pulverkaffee zum Abholen bereit. Dann gab es einen kurzen Ruck im Zug, die Lok war angekoppelt und unser Zug konnte den Betriebsbahnhof verlassen.

Im Dortmunder Hauptbahnhof stiegen meine ersten Urlaubsgäste zu. Ihnen nahm ich die Gepäckstücke ab und lagerte sie erst einmal auf der Plattform. Aufgrund der Kofferaufkleber war ersichtlich, in welches Abteil jeder Koffer gehört. Dumm war natürlich, wenn Koffer oder Taschen nicht mit dem wichtigen Aufkleber – der Auskunft über den Namen des Fahrgastes, des Ausstiegsortes und der Nummer des Sitz- oder Liegeplatzes verrät – versehen war. Dann war Fragen ange-

sagt und als zuständiger Betreuer guckte man dann in jedes Abteil und fragte: Wem gehört der rot-karierte Koffer?

Nach den Ruhrgebietsbahnhöfen kam Jesus zu mir. Da mein Wagen nur halb belegt war, meinte er, dass man die Gäste „auflockern“ sollte. Das hieß, wenn ein Abteil mit sechs Personen belegt ist, könnte man z. B. zwei von den Gästen in einem freien Abteil unterbringen. Dafür brauchte man allerdings die Genehmigung des Zugreiseleiters. Also gingen wir in den Funkwagen ins Reiseleiterabteil und holten uns die Erlaubnis zum „Auflockern“. Allerdings mit der Aufforderung, die Reiseleitung über den Stand der belegten Plätze zu informieren, damit Nachbuchungen auch auf wirklich freien Plätzen untergebracht werden konnten.

Im Abteil Nummer 2 waren nur zwei Fahrgäste untergebracht. Mit besorgtem Gesicht gingen wir in Abteil 2 und meinten, dass in Stuttgart mitten in der Nacht noch Fahrgäste für dieses Abteil vorgesehen wären. Was hieß, entweder bis tief in der Nacht aufbleiben oder in der Nacht gestört zu werden. Wir hatten natürlich „die Lösung“. Ein freies Abteil, wo man ungestört die ganze Nacht schlafen kann. Jetzt hatten wir ein neues freies Abteil 2 und ein gutes Trinkgeld von 20 DM. In das freie Abteil 2 kam ein Herr mit seiner neuen Freundin, der unbedingt mit ihr allein sein wollte. Auch hier war das Trinkgeld angemessen. Auf diese Art wurde fast der gesamte Wagen umplatziert, wobei auch viele Koffer geschleppt werden mussten. Der Aufwand hatte sich gelohnt und meine Fahrgäste waren sehr zufrieden.

Nach Bonn kam der 2. Reiseleiter durch den Zug und notierte, ob Fahrgäste während der Nachtzeit kommen würden und ob Interesse an einem Personalesen im Speisewagen nach Abfahrt Koblenz bestehen würde. Die spät zusteigenden Fahrgäste würde der sogenannte Z-Mann, das war die Bezeichnung für den Zusatzbetreuer, der die Funktion eines Nachtwächters hatte, zu den Plätzen bringen. Und zum Abendessen im Speisewagen würde es Hühnerfrikassee oder Rindsroulade geben, wie immer.

Nach 22:00 Uhr war Nachtruhe im Zug angesagt. Der Zugreiseleiter machte seine Abenddurchsage, wünschte allen eine gute Nacht und wies nochmals darauf hin, dass ab jetzt das Rauchen in den Abteilen