

1965 beteiligte sich Nöring für sechs Wochen am Getreide-Ernteeinsatz auf Rügen. Um das Korn schnell zu entladen, kippte eine Vorrichtung den S4000-Pritschenzug an.³¹



Nöring hatte das Vergnügen, mit frohgelaunten Berliner Steppkes Ausflüge in die Umgebung zu unternehmen. Auf den ansonsten für Versorgungstransporte benutzten Lastwagen befestigte man Bänke, und los ging's.

Aus jüngerer Zeit datiert die folgende Episode: An einem Freitagnachmittag nahm für Kraftfahrer Nöring die Rückfahrt nach Berlin mit einem W50-Lastzug in Schleiz ein jähes Ende. Am Kakerbeck-Anhänger war das rechte Federauge gerissen. Kurz entschlossen befestigte Nöring die Achse mit Rödeldraht am Federbock. Nach mehrmaligen Kontrollstopps erreichte das Gespann wohlbehalten Berlin. Am Montag betrachtete der Meister des Werkstattbereiches kopfschüttelnd das Provisorium und ordnete umgehend eine ordnungsgemäße Reparatur an.

Kraftfahrer Sandow

In den Erinnerungen des Fredy Sandow spielt der Beginn seiner Tätigkeit beim Berliner Kraftverkehr eine untergeordnete Rolle. Viel lieber denkt er an die Zeit als Fernfahrer zurück. Doch der Reihe nach: Mit einem H6-Kipper half Sandow, Berlin vom Trümmerschutt zu befreien. Bald bot sich ihm die Möglichkeit, innerhalb des Unternehmens den Einsatzbereich zu wechseln. Zunächst konnte er mit einem Krupp-Lastzug Fahrten außerhalb des Nahbereiches durchführen. Wenig später vertraute ihm der Einsatzleiter des GKB einen französischen Unic-Esterel-Kühlsattelzug an. Im Auftrag der Fleischtransportabteilung beförderte er tiefgefrorene Rinder- und Schweinehälften von den Fleischkombinaten in Prenzlau, Dresden, Karl-Marx-Stadt und Magdeburg nach Westberlin. Fahrten zur Versorgung der im Hamburger Hafen liegenden DDR-Überseeschiffe mit Proviant standen auch auf dem Tourenplan. Die meistens aus Bananen bestehenden Rückladungen vermittelte Deutrans über die Spedition Ihle.

Dieser 1963 gebaute Unic-Thermo-Sattelzug in den Farben Rot und Weiß wurde von Fredy Sandow im Versorgungstransport des GKB gefahren.¹⁹



Oft transportierte Chauffeur Sandow im Auftrag des Betriebs „Elfe“, Berlin-Weißensee, die zur Konfektherstellung benötigte Fondantmasse. Nachdem der Kraftverkehr die Unic-Zugmaschine wegen zunehmender Reparaturanfälligkeit ausgemustert hatte, absolvierte ein importierter Frontlenker der Marke Gräf & Stift die Auslandstouren. Kurze Zeit später wechselte das Fabrikat erneut. Nun zog für etliche Jahre ein Skoda 706 RTTN den Kühlaufleger. Sandows Aktivitäten verlagerten sich auf Touren in die RGW-Staaten, bei denen er in verschiedenen Situationen sein Können unter Beweis stellte. In Ungarn gab es keine detaillierten Straßenkarten, so daß man bei einer Eisenbahnkreuzung erst vor Ort feststellen konnte, ob ein Übergang, eine Unter- oder Überführung vorhanden war. Da sich bei einer Aufliegerhöhe von 3,90 m viele Brücken als zu niedrig erwiesen, blieb oft nur eine – manchmal kilometerlange – Rückwärtsfahrt als einziger Ausweg.

Arbeitsreich verlief auch eine nächtliche Reparatur an der Skoda-Maschine, bei der drei Kopfdichtungen gewechselt werden mußten. In der Sommerzeit holte Fredy Sandow mit dem Sattelzug Erdbeeren aus Polen für die Markthallen der gesamten Republik. Auch Speiseeis vom Moskauer Kühlhaus gelangte per Straßentransport zum Verbraucher.

Bei Pannen erwiesen sich russische Lkw-Fahrer als sehr hilfsbereit, vielleicht weil der Termindruck in den sozialistischen Ländern nicht so ausgeprägt war wie im nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet. Auf blendende Scheinwerfer an entgegenkommenden Fahrzeugen machten sich bei Nachtfahrten die Chauffeure – wie hierzulande auch – durch Lichthupe aufmerksam. Der betroffene Kraftfahrer löschte daraufhin mitunter die Fahrzeugbeleuchtung und schaltete sie erst nach der Vorbeifahrt wieder ein. Kraftfahrer Sandow erinnert sich an die reichhaltige Verpflegung auf seinen Fahrten zurück. In den 60er Jahren kostete in russischen Gasthäusern ein komplettes Menü mit Getränk zwischen 2 und 2,50 Rubel (1 Rubel entsprach dem Gegenwert von 3 DDR-Mark).