

# SOUMIER

Zentral-Organ für die Interessen  
der im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe beschäft. Arbeiter und Arbeiterinnen Deutschlands.  
Publikations-Organ des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes.

Erscheint jede Woche Sonntags.  
Einzel-Abonnement pro Quart. franco geg. franko 1,50 Mk.  
Der Courier ist in die Postzeitungliste eingetragen.

Redaktion und Expedition: Berlin SO 16, Engelauer 21.  
Telephon: Amt Marienplatz, 950 und 11 864  
Geöffnet von 9 Uhr vorm. bis 4 Uhr nachm., Sonntags geschl.

Redaktionschluss  
am Montag Morgen vor Erscheinen des Blattes.  
Unverlangte Manuskripte werden nicht zurückgesandt.  
Zuschriften und Reklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 38.

Berlin, den 25. Oktober 1914.

18. Jahrg.

**Verbandsmitglieder!** Die knochigen Finger bitterer Not pochen hart an die Türen der ausgesteuerten Arbeitslosen und der Familien der im Felde stehenden Kollegen. Unsere heiligste Pflicht ist es, nach besten Kräften zu helfen. Das können wir alle, indem wir regelmäßig unsere Ertragsbeiträge an den Verband bezahlen, deren Erträgnis nur für die Vermissten unter der Kollegenschaft Verwendung findet. Wer wagt es, sich länger zu weigern, an den Hungernden und Darbenden Solidarität zu üben?

## Die Arbeiterbewegung als Vorschule für die Landesverteidigung.

Dieser Krieg, so furchtbar seine Wirkungen, so ungewiß sein Resultat ist, hat in den zwei Monaten, die er bereits andauert, schon so manche Wahrheit enthüllt, die Toren und Philister nicht erkannten und über die gewissenlose Demagogie und Unehrliebe den tüchtigen Schleier der Verleumdung und Lüge deckten. Eine dieser Wahrheiten, die dieser Krieg vor aller Welt bloßgelegt, ist, daß die modern organisierten Arbeiter nicht die Vaterlandsfeinde sind, als die sie von Toren und Unehrlieben beschrien wurden. Die Mobilmachung, die so glänzend vor sich ging, das bewundernswürdige Durchhalten und Bordinnen unserer Heere, das heroische Verhalten gegen eine Welt von Feinden, die ringsum auf unsere Nation heranstürmen, wäre dies alles denkbar, wenn die deutschen Sozialdemokraten, die modern organisierten Arbeiter, die doch einen riesigen Teil unserer siegreichen Heere darstellen, diese arbeitslosen Truppe und vaterlandslosen Gesellen wären, als sie von feindlichen und gewissenlosen Zeitungschreibern und von verbissenen Wahheitsverdrehern jahraus, jahrein hingestellt wurden? Nein! Dieser Krieg zeigt, für jeden, der für Wahrheit empfänglich ist, daß das Gegenteil richtig ist. Der Geist der starken Organisation, der Geist der Selbstsucht, der ein Merkmal der modern organisierten Arbeiterschaft ist, ist einer jener mächtigen Faktoren, die den glänzenden Aufmarsch unserer Kriegerheere und deren Unergründlichkeit vor den gewaltigen Feinden erst möglich machen. Was wäre die Wiesenorganisation der so notwendigen Kriegsfürsorge auf allen Gebieten in der Heimat, wenn sie nicht in den Gewerkschaften und den anderen Faktoren der modernen Arbeiterschaft eine mächtige Stütze hätten? Zahllos sind die Aufregungen von Gegnern und ehemaligen Bekämpfern der Sozialdemokratie und der freien Gewerkschaften, die das ehrlich zugeben. Eine recht beachtende Darlegung über diese Tatsache, die die weiteste Verbreitung verdient, findet sich im 2. Septemberheft des „Kunstwart“. Paul Bröder, ein scharfer Gegner und Bekämpfer der Sozialdemokratie, führt dort in einem Artikel, den er mit: „Die Arbeiterbewegung als Vorschule für den Krieg“ überschrieb, unter anderem das folgende aus: „Die deutsche Arbeiterbewegung hat eine starke, in ihrem Aufbau, in ihrer Wirkung, und ihrer Haltung echt deutsche Organisation, die schon mancher mit unserer militärischen Organisation verglichen hat. Sie macht, gleich fast allen deutschen organisatorischen Leistungen, ihre Handreise um die Welt und wird von den Arbeiterklassen aller Völker angenommen. Auch sie gehört zu dem deutschen Gedanken, der die Welt erobert! Und diese starke Organisation ist nicht möglich ohne gleichzeitige Persönlichkeitsziehung des einzelnen Mitgliedes. Denn eine wirkliche Organisation ist niemals eine von obenher durch mechanische Konstat-schließung gekettete, willkürliche Masse, sondern sie ist ein Körper mit Haupt und Gliedern, in dem jeder Teil seine besondere Aufgabe mit dem Namen des Ganzen hineingefassten eigenen Willen zu erfüllen hat. Die Arbeiterbewegung verlangt — ebenso wie der Militarismus — von ihren Gliedern zugleich Einordnung und Selbstbehauptung, verständiges Handeln des Einzelnen innerhalb des Bewegungskörpers des Ganzen. Ich denke an die Gewerkschaftsbewegung. Es ist mit ihrem Wesen verknüpft, daß sie die Masse umschult zu einem Heere von persönlichkeitsbewußten Gliedern, daß sie aus willkürlichen, feindlich abgerichteten, nur nach

Besten handelnden Massen eine willensklare, Erfahrung sammelnde und ergebnisbringende, folgerichtig handelnde Gesellschaft formt. Außerdem wächst sich die Gewerkschaftsbewegung unversehens zu einem Körper aus, der nicht nur selber einen großen Wert darstellt, sondern auch in seinem Dasein an dem Bestehen und Gedeihen der wirtschaftlichen Umwelt interessiert ist.“ Ueber die sozialdemokratische Partei, die er als „mächtigsten und ideengebenden Teil der Arbeiterbewegung“ bezeichnet, schreibt der Gegner dieser Partei: „Aber die Sozialdemokratie hat doch dem Kriege gegenüber den Boden der grauen Theorie verlassen und sich auf den grünen Boden des Lebens gestellt. Das ist äußerlich freilich erklärlich, denn auch das Dasein der Sozialdemokratie steht und fällt mit dem Dasein des deutschen Volkes, in dem Augenblick, da dieses in Lebensgefahr gerät, erlischt im Sozialdemokraten die Nutzenferne, und das große Einsgefühl in dem Volls-ganzem ergreift ihn mit eherner Gewalt.“ An anderer Stelle heißt es: „Vor allen Dingen ist fest zu halten, daß die Arbeiterbewegung den Mann organisatorisch geschult hat, ihn gleichzeitig zum selbständigen Handeln und zur Einfügung in das Ganze erzog. Im Angesicht des Krieges übertrug er einfach seine Begleitung auf das Vaterland.“ Die Manneszucht und Disziplin unserer Kriegerheere, das Pflichtgefühl der sozialdemokratischen Vorgesetzten und den Eifer derselben erklärt Bröder aus der Kürze der Zeit, die sie von Militär entlassen sind, er fährt dann fort: „aber unsere Landwehrlente und Landsturmlente? Und die Gefreiten und Unteroffiziere, die aus ihren Reihen hervorgegangen sind? Sie sind zum größten Teil Leute, die in der Arbeiterbewegung stehen und es mit ihren Pflichten als organisierte Arbeiter sehr genau nehmen. Man muß ihr jetziges Verhalten aus nächster Nähe beobachtet haben, um erkennen zu können, wie sehr bei diesen gereiften und in steter Arbeit erzogenen Männern die eigene, höhere Einsicht die Triebfeder des militärischen Gehorsams ist, den sie nun an den Tag legen. Man muß sehen, wie sich die Mann-schaft unter sich mit ihrem Führer bezieht, wie alle mit vorrätlicher Sicherheit die Grenzen des persönlichen Verkehrs zur militärischen Form einzuhalten wissen, und wie sie im nächsten Augenblick mit Selbstverständlichkeit die militärischen formalen Einzelheiten erfüllen, durch die sich der Einzelne unterordnet und einfügt.“ Sehr interessant liest es sich, wenn dieser Gegner der Sozialdemokratie weiter schreibt: „Wenn wir bedenken, wie sehr in heutiger Zeit der Sieg der kämpfenden Truppen abhängt von der Tüchtigkeit des einzelnen Mannes, wenn wir bedenken, was von ihnen gefordert wird und wie er sich als selbständig Denkender und Handelnder zeigen soll, so müssen wir zugestehen, daß die militärische Erziehung im stehenden Heer jahrzehntlang einen geheimen Mithrasdienst in unserem Volke gehabt hat. Die Schützenlinie schwärmt aus, sorgsam schmiegt sich der Soldat an den Boden, nimmt Handgriff um Handgriff an seinem Magazinge-wehr vor, schießt Zug um Zug, jedesmal sein Ziel nehmend. Feuersdisziplin — die höchste Leistung des Soldaten — wird diesen Krieg gewinnen. Wenn wir siegen, so siegen wir durch die Selbstdisziplin, die in unseren Soldaten herrscht, die ihm nicht nur der Militarismus, sondern ihre allgemeine selbständige Lebensauffassung anerkann. Alles ist berechnet, daß der Soldat Persönlichkeit sei, sich aus eigener Kraft regiere und das Kommando des Vorgesetzten als von sich auszugeben nachempfiehlt. Es ist unser Glück, daß in diesem Kriege das Recht auf unserer Seite ist und daß dies jeder Arbeiter erkennt. Mühten wir mit dem schlechten Gewissen Krieg führen, mit dem zum Beispiel

England seine Söldner gegen uns schicken läßt, wir würden mit Angst auf jeden einzelnen Mann und insbesondere auf jeden intelligenten Arbeiter sehen müssen, der in der Arbeiterbewegung voranmarschiert und im Heere als Gefreiter oder „besonders anstelliger Mann“ die Gruppe in der vortretenden Schützenlinie führt. Soll er sie mit jener Klarheit und Ruhe und Pflichttreue führen, so muß sein Gewissen rein sein, er muß den Zweck des Krieges billigen. Seil uns, daß es so ist! Unsere Sozialdemokraten wollen aus ehrlichem Herzen siegen und wir werden siegen, weil das Volk mit uns ist!“

Am Schlusse schreibt Bröder: „Es ziemt sich gerade für einen scharfen Gegner der sozialdemokratischen Arbeiterbewegung, wie ich es bin, das entwicklungs-mäßige Gute in ihr anzuerkennen. Die Pflicht gebietet zu sagen, was ist. Nach dem Kriege wird der Kampf der Parteien wieder einsetzen. Aber möchten wir nie wieder vergehen, was wir gemeinsam besessen und 1914 zusammen geleistet haben!“ Was da dieser Gegner der Sozialdemokratie im „Kunstwart“ schreibt, ist für uns Sozialdemokraten natürlich nichts Neues, jedoch es verdient registriert zu werden.

## Werden die Kriege gefährlicher?

Die ganze Frage, die jetzt alle diejenigen beschäftigt, die liebe Menschen draußen im Feld stehen haben, ist die: sind die Kriege gefährlicher oder humaner geworden, ist die Aussicht, gesund heimzukehren, heute größer als in früheren Kriegen oder geringer. Ganz Günstler unterjocht als Kadmann diese Frage in der „Mensch“ und kommt dabei zu Resultaten, die, wenn wir sie auch nicht in vollem Umfang anerkennen können, doch manches Tröstliche enthalten.

Unbedingte ist der Behauptung Günstlers zuzustimmen, daß die Zahl der an Krankheiten und Seuchen Zugrundegehenden sich immer mehr vermindert, je weiter die Kultur der Krieg führenden Völker fortschreitet. In früheren Kriegen war die Zahl der durch Krankheiten Fortgeführten größer als die der einem feindlichen Geschoss zum Opfer Fallenden. So starben im Kreimkrieg (1854—56) vom französischen Heere durch Waffengewalt 20 240 Mann, durch Krankheiten, Unfälle usw. dagegen 65 153; das Verhältnis war also wie 1:3,2. Im amerikanischen Bürgerkrieg (1860—1865) verlor das Nordheer 110 038 Mann durch feindliche Kugeln, 224 586 aber durch Krankheiten; Verhältnis wie 1:2,0. Der Deutsch-Oesterreichische Krieg brachte den Preußen 4450 Verluste durch Kugeln und 6427 durch Krankheiten, während bei den Oesterreichern durch beide Ursachen 8873 und 10 079 Mann zu Grunde gingen. Das Verhältnis war also hier für die Preußen wie 1:1,4, für die Oesterreicher wie 1:1,1 im Durchschnitt wie 1:1,2. Im Deutsch-Französischen Kriege überstieg zum ersten Male wenigstens auf deutscher Seite die Zahl der durch Waffengewalt Gefallenen, die der durch Krankheiten Gebliebenen; es starben 28 278 Mann durch französische Kugeln und nur 14 904 durch Krankheiten; Verhältnis 1:0,5. Einen Rückschlag wies allerdings der Russisch-Türkische Krieg (1877/78) mit 34 742 durch Waffengewalt und 82 679 durch Krankheiten Angekommenen auf; doch ist hierbei der niedrige Kulturstand der beiden Gegner zu berücksichtigen und daher dieses Beispiel auszuscheiden. Wir erhalten dann also folgende Reihe: 1:3,2, 1:2,0, 1:1,2 und 1:0,5. Die Fortschritte der medizinischen Technik, des Verpflegungswesens, der stärkere Ausbau der zum Transport der Truppen dienenden Eisenbahnen und die da-



Gegen dieses Urteil legte die Auto-U.-G. Revision beim Reichsgericht ein, indem sie rügte, das Berufungs-urteil basiere auf einer Verlesung der §§ 254, 278, 421, 426 BGB., da es zu Unrecht das Vorliegen eines echten Gesamtschuldverhältnisses angenommen habe.

### Eisenbahner.

#### Nationale Einigkeit.

##### Ein Wort an die Verwaltungen der Staatseisenbahnen.

Der gegenwärtige Krieg hat im Deutschen Reiche in allen Beziehungen, die Menschen verschiedener Klassen und Stände zu einander haben, Veränderungen herbeigeführt, die auch die kühnste Phantasie nicht vorauszufragen gewagt hätte. Wandlungen, wie sie sich hier vollzogen haben, sind nur möglich, wenn Ereignisse das Empfinden eines ganzen Volkes aufs tiefste erschüttern, wenn eine drohende Gefahr alle Bevölkerungs-schichten in gleicher Weise umlobet, wie das bei Ausbruch des Weltkrieges der Fall war und noch ist.

verstummt; von der äußersten Rechten bis zur äußersten Linken nur ein deutsches Volk.

Möchte doch das Gefühl dieser großen Einigkeit auch nach dem Kriege anhalten, dann wird es gut stehen um unser deutsches Volk.

Auch an unierer Wochenchrift soll es nicht fehlen, die Pläne der Einmütigkeit und Einträchtigkeit aller Parteien o h n e A u s n a h m e zu nähren, die unser herrlicher Kaiser mit seinem großen Wort in großer Zeit angefaßt hat.

„Die Eisenbahn“ ist kein beliebigeßes Blatt, und wir wollen an dieser ihrer Erklärung ebensowenig zweifeln, wie an den Worten des Kaisers, und wir geben hier der Hoffnung Ausdruck, daß den Worten auch Taten folgen.

Eine Hauptaufgabe der Eisenbahn bestand bis zum Ausbruch des Krieges in der Bekämpfung der Sozialdemokratie und unserer gewerkschaftlichen Organisation, die als eine sozialdemokratische angesehen wurde. Der Reichsverband zur Bekämpfung der Sozialdemokratie, dessen Kampfmethode sich die Eisenbahn zu eigen gemacht hatte, hat bereits seine Tätigkeit eingestellt und nun wird auch der Kampf der Eisenbahn gegen unseren Verband als beendet zu betrachten sein.

Die freien Gewerkschaften Deutschlands sind nie vaterlandslos gewesen, und wenn noch jemand an ihrer Vaterlandsstreue und Eingabe für die Allgemeinheit gezweifelt hat, so dürfte wohl durch ihr Verhalten und Wirken während des Krieges der letzte Zweifel beseitigt sein. Auch die Verwaltungen der Staatseisenbahnen dürften sich jetzt überzeugt haben, daß die gewerkschaftlichen Organisationen nicht Vereine sind, die dem Staatsinteresse zuwider handeln, sondern die sie gewillt sind in der Lage sind, ihre gegenwärtige Tätigkeit in den Dienst des Vaterlandes zu stellen, sobald die Notwendigkeit dies erfordert.

Der Herr Reichsminister hat das Koalitionsrecht nicht antaste, nur Vereinen, die sozialdemokratischen Bestrebungen huldigen und den Streit für sich in Anspruch nehmen, dürften seine Beamten und Arbeiter nicht beitreten. Was die sozialdemokratischen Bestrebungen betrifft, so scheidet dieser Grund nach dem Vorkergefagten jetzt aus, bleibt noch die Frage des Streiks. Nun, wer die Pflichttreue, die Vaterlandsliebe und die opferfreudige Gesinnung unserer Eisenbahner während dieser schweren Zeit zu beobachten Gelegenheit hatte — und wer hätte das besser wahrnehmen können, als der Herr Minister selbst — der kann nicht glauben, daß für Deutschland jemals eine Zeit käme, in der dieses tüchtige Beamten- und Arbeiterheer im Dienste versagen und über das Reich oder einen Bundesstaat ein Unglück heraufbeschwören würde.

Wir die Gewerkschaften, so waren auch die Konsumvereine bisher als sozialdemokratische Vereine angesehen und als solche für die Eisenbahner verboten. Der Herr Minister hat jetzt den Beitritt zu den Konsumvereinen gestattet, und auch die Reichspostverwaltung hat die diesbezüglichen Verbote aufgehoben. Das Wesen und Halten der sozialdemokratischen Presse ist den Beamten und Arbeitern der Staatseisenbahnen ebenfalls nicht mehr verboten. Nur das Verbot des Eintritts in die freien Gewerkschaften ist bis jetzt noch nicht aufgehoben.

Wir die Gewerkschaften, so waren auch die Konsumvereine bisher als sozialdemokratische Vereine angesehen und als solche für die Eisenbahner verboten. Der Herr Minister hat jetzt den Beitritt zu den Konsumvereinen gestattet, und auch die Reichspostverwaltung hat die diesbezüglichen Verbote aufgehoben. Das Wesen und Halten der sozialdemokratischen Presse ist den Beamten und Arbeitern der Staatseisenbahnen ebenfalls nicht mehr verboten.

Wir die Gewerkschaften, so waren auch die Konsumvereine bisher als sozialdemokratische Vereine angesehen und als solche für die Eisenbahner verboten. Der Herr Minister hat jetzt den Beitritt zu den Konsumvereinen gestattet, und auch die Reichspostverwaltung hat die diesbezüglichen Verbote aufgehoben.

daß diese auch uns Eisenbahner der unmündigen Jünglinge einschließen, in der Ueberzeugung, daß die innere Festigkeit und Geschlossenheit unseres Volkes Vorbedingung ist für die Erreichung und fernere Sicherung des Friedens nach außen. Wer nationale Einigkeit will, der gebe Gesinnungs- und Koalitionsfreiheit. Kein schöner Dank könnte den deutschen Eisenbahnern für die außerordentliche Pflichterfüllung während des Krieges zu teil werden, als die Befreiung der Koalitionsverbote.

#### Niederschlagung von Ordnungsstrafen.

In Anerkennung der seit Beginn des Krieges von den Beamten überall betätigten opferfreudigen Gesinnung hat der preussische Minister des Innern für seinen Geschäftsbereich angeordnet, daß alle Ordnungsstrafen, die gemäß § 15 des Disziplinargesetzes vom 21. Juli 1852 seit dem 1. August d. J. wegen einer vor diesem Zeitpunkt begangenen Verfehlung verhängt sind, einschließlich der Kosten des Verfahrens durch die Behörde, von der die Bestrafung ausging, niedergeschlagen werden. Die gleiche Maßnahme ordnet ein Erlaß des preussischen Eisenbahnministers vom 1. d. Mts. für die Beamten der Eisenbahnverwaltung an.

Wird sich diese Maßnahme auch auf Verstöße gegen § 2 Ziffer 3 der gemeinsamen Bestimmungen für Arbeiter aller Dienstzweige der preussisch-berlinischen Staatseisenbahnverwaltung erstrecken? Man darf es wohl erwarten, denn die opferfreudige Gesinnung ist nicht weniger bei denen vorhanden, die für ihre politische Ueberzeugung oder wegen ihres Eintretens für die Koalitionsfreiheit der Eisenbahner eingekerkert wurden, als bei denen, die um irgend einen dienstlichen Vergehen wegen bestraft worden sind.

#### Die erste Benutzung der Eisenbahn für Kriegszwecke.

Die Beförderung der deutschen Reichstruppen nach Schleswig-Holstein im Feldzuge von 1848 bis 1850 gilt gewöhnlich als die erste Gelegenheit, bei der Truppen mit der Eisenbahn auf den Kriegsschauplatz befördert worden sind, es geben ihr jedoch noch zwei ähnliche, weniger bekannte Benutzungen der Eisenbahn für Kriegszwecke voraus. Im Mai 1848 wollte der österreichische Feldmarschall Graf Thurn sich in Oberitalien mit dem H. H. A. de Mele vereinigen, der sardinische General Durando verhinderte aber diese Vereinigung, indem er sich der Eisenbahn bediente und so seine Truppen in die Gegend von Vicenza brachte, ehe die Oesterreicher dort eingetroffen waren.

Erheblich umfangreicher als die bisher genannten waren die Militärtransporte 1850 aus Anlaß der politischen Verbindungen zwischen Preußen und Oesterreich. Damals wurden in einem Zeitraum von 26 Tagen 75 000 Mann österreichische Truppen mit 8000 Pferden, 1800 Fahrzeugen und Geschützen und 4000 Tonnen Militärgut aus Wien und Ungarn unter Benutzung der Nordbahn und der nördlichen Staatsbahn über Brünn und Olmütz an die österreichische Nordgrenze befördert.

Die Bedeutung der Eisenbahnen für die Kriegsführung ist in der ersten Zeit des Eisenbahnwesens nicht richtig gewürdigt worden, nur vereinzelte Stimmen sprachen sich schon in jener Zeit dahin aus, daß die Einführung der Eisenbahn einen Umschwung in der Befestigung der Festungen mit sich bringen werde. Einer der ersten, der die Bedeutung der Eisenbahnen für den Krieg richtig erkannte, war Volke, der 1836 eine kleine Schrift Ueber die militärische Ausnutzung der Eisenbahn verfaßte und ihr im Jahre 1841 eine größere Abhandlung über denselben Gegenstand folgen ließ.

„Der Krieg, so schwer er sein mag, so viele Wunden er schlägt, so hart er in das Leben des einzelnen eingreift, er hat auch seine guten Seiten. Er greift in das tiefste Herz des Volkes — und siehe da, was niemand für möglich gehalten hätte: Parteigegegensätze und Parteilichkeiten, sie sind

den Weg der Verständigung ebneten und erwarten,





Saarbrücken:

Als einmütige Unterstützung wurden folgende Summen gezahlt: Angestellte, über 3 Jahre im Dienst, einen vollen Monatslohn, unter 3 Jahre einen halben Monatslohn und Arbeitern und Nichtangehörigen 30 Pf.

Schönebeck a. Elbe:

Unterstützungen werden nicht bezahlt. Frauen sind nicht beschäftigt.

Stralsund:

Die Frauen der Kriegsteilnehmer erhalten zwei Drittel des Lohnes. Frauen sind nicht beschäftigt.

Wiesbaden:

Die Familien der Kriegsteilnehmer erhalten laufend 40 Prozent des Lohnes. Frauen sind nicht beschäftigt.

Vom Berliner Verkehr im ersten Kriegsmonat.

Aus der Verkehrsstatistik Berlins teilt das Berliner Statistische Amt die Ergebnisse für den Monat August mit. Im ganzen hatten gegenüber demselben Monat des Vorjahres die Hoch- und Untergrundbahn, die Straßenbahnen der verschiedenen Gesellschaften und die Omnibuslinien eine beträchtliche Minderung der beförderten Personen und dementsprechend der Betriebseinnahmen. Nach viel stärker wurde aber die Zahl der geleisteten Wagenkilometer verringert. Die weitgehende Einschränkung des Betriebes ermöglichte eine mehr als reichliche Ausnutzung des im Betrieb verbliebenen Wagenmaterials und führte zu der argen Wagenüberfüllung, die ja alle samt dem Personal Angehörigen durchgemacht haben und noch jetzt täglich durchmachen müssen.

Die Große Berliner Straßenbahn leistete 6 453 537 (8 631 939) Wagenkilometer, beförderte 33 175 545 (38 159 248) Personen, vereinnahmte 3 261 254 (3 647 969) Mk. Pro Wagenkilometer wurden befördert 5,1 (4,4) Personen, vereinnahmt 50,5 (42,3) Pf.

Die Westliche Vorortbahn hatte trotz weitgehender Verabredung der Wagenkilometerzahl sogar noch eine Mehrung der beförderten Personen und der Einnahmen. Sie leistete 651 841 (814 168) Wagenkilometer, beförderte 3 292 255 (2 959 458) Personen, vereinnahmte 346 799 (306 838) Mk. d. h. pro Wagenkilometer 5,1 (3,6) Personen, 53,2 (37,7) Pf.

Die Südliche Vorortbahn hatten bei beträchtlicher Verringerung der Wagenkilometerzahl nur eine mäßige Minderung der beförderten Personen und sogar noch eine kleine Mehrung der Einnahmen. Das Ergebnis ist für die Westliche Vorortbahn 811 767 (1 004 972) Wagenkilometer, 3 795 719 (3 892 209) Personen, 407 387 (406 252) Mk., für die Südliche Vorortbahn 279 569 (335 345) Wagenkilometer, 923 769 (955 614) Personen, 96 620 (91 614) Mk.

Auch wenn man berücksichtigt, daß nach Ausbruch des Krieges die Stadt auf einigen schwach benutzten Linien den Betrieb ganz einstellte und daß die Große Berliner Straßenbahn auf mehreren Linien kleine Wagen durch geräumigere ersetzte, erscheint die oben nachgewiesene Steigerung der Einnahmen pro Wagenkilometer noch recht beträchtlich.

Die Wirkung des Krieges auf den Betrieb der Großen Berliner Straßenbahn.

Das Fahrpersonal zählte am 25. Juli d. J. 9012 Mann (4120 Fahrer und 4892 Schaffner); von diesen wurden bisher 4672 Mann einberufen, also mehr als die Hälfte. Die Gesellschaft suchte sich zunächst zu helfen, indem sie Frauen der ins Feld gezogenen aufforderte, ausübungsweise als Schaffnerinnen 5 bis 6 Stunden täglich Dienst zu tun. Es meldeten sich 845 Frauen, von denen 611 im Dienste behalten werden konnten.

das heißt, es sind zu den vorhandenen noch zwei neue eingerichtet, in deren jeder gleichzeitig etwa 50 Lehrlinge ausgebildet werden können. Trotz aller Schwierigkeiten wurde erreicht, daß im Laufe der letzten Wochen wöchentlich mehr als 400 Erftaleute in den Dienst gestellt wurden. Am 3. Oktober betrug der Bestand an Fahrern und Schaffnern 5957 Mann, wozu noch 469 Frauen und 312 Lehrlinge kamen, zusammen 6738 Personen. Es fehlten demnach gegenüber dem Stande vom 25. Juli noch 2274 Personen ohne die Lehrlinge.

Die Breslauer Städtische Straßenbahn und der Krieg.

Von der Städtischen Straßenbahn wird geschrieben: Die Straßenbahn, die während der Kriegszeit besondere Verkehrsschwierigkeiten zu überwinden hat, stand der Mobilmachung nicht unvorbereitet gegenüber. Es mußte mit einer Einberufung von mehr als der Hälfte aller Mannschaften gerechnet werden, und tatsächlich sind auch bisher über 800 Mann zum Kriegsdienst herangezogen worden.

Bei der Einstellung bezahlter Arbeitskräfte wurden zunächst die Kriegerrfrauen der Schaffner berücksichtigt. Ihr Einkommen beträgt bei einer Arbeitszeit von durchschnittlich 5 bis 8 Stunden 36 Pf. die Stunde. Die körperliche Anstrengung soll bis auf das Stehen nicht zu groß sein.

Der Betrieb soll nämlich allmählich wieder, bis auf die Linien 4, 17, 19, die während des Krieges gänzlich ruhen bleiben, in bisherigem Umfange aufgenommen werden. Um die volle Aufnahme des Betriebes zu erreichen, soll auch versucht werden, das Fahr- und Werkstattpersonal so weit wie möglich für unabschmählich erklären zu lassen.

Natürlich brachte der Krieg einen großen Ausfall an Einnahmen.

Natürlich brachte der Krieg einen großen Ausfall an Einnahmen. Dazu kamen noch tarifmäßige Anordnungen, die Gewährung von Flüssigkeitsfahrkarten an Soldaten bis zum Feldwechel hinauf und die Arbeitskolonnen. Auf diese Einnahme konnte nicht verzichtet werden, weil auf die Deckung der Betriebskosten gesehen werden mußte; außerdem wäre bei Gewährung freier Fahrt für die Zivilbevölkerung kaum noch genügend Beförderungsräume vorhanden gewesen.

Da sich die Aufsichtsbehörde sehr entgegenkommend verhält und die Fahrgäste den Verkehrsschwierigkeiten das nötige Verständnis entgegenbringen, so ist zu hoffen, daß die Städtische Straßenbahn auch weiterhin den berechtigten Ansprüchen genügen kann.

groß ist. Daß nur wenige männliche Arbeitskräfte den Anforderungen gewachsen seien, ist doch wohl nicht erst zu nehmen. Die verlangte Kaution wird wohl die „Schwäche“ der Arbeiter sein. Wenn jetzt nicht so streng auf die Einzahlung der Kaution gesehen würde, dann dürfte sich die Stadt vor Angeboten kräftiger männlicher Arbeitskräfte kaum retten können.

Die Große Leipziger Straßenbahn

fucht sich mit großen Annoncen in den Zeitungen gegen die Kritik zu verteidigen, die sie in der am 7. Oktober d. J. stattgefundenen Stadtverordnetenversammlung erfahren hat. Die Direktion will glauben machen, daß sie alles getan habe, was in ihren Kräften stand, um den Straßenbahnbetrieb wieder in ordnungsmäßigen Gang zu bringen, und sie verkündet, daß sie „dauernd bestrebt“ sei, den Betrieb „nach Maßgabe des Verkehrsbedürfnisses“ dauern weiter auszugestalten.

Das kann in der Tat gut werden. In vollen zehn Wochen seit der Mobilmachung hat es die Straßenbahndirektion fertig gebracht, den Betrieb von 60 Prozent auf 70 Prozent der Normalleistung zu verstärken. Wenn dies Tempo beibehalten wird, wird es also gerade 40 Wochen dauern, bis die Straßenbahn wieder ihre Normalleistung erreicht haben wird. Die Eröffnung dieser heiteren Perspektive ist der reine Hohn für den Fahrgast, der heute bis zu 20 Minuten warten darf, bis ein Dividendenarren der „Großen“ Leipziger Straßenbahn angebondelt kommt, um sich dann auf einem Vorber- oder Hinterperon oft in drangvoll eintretender Enge einzeln zu lassen, so er Gott dankt, wenn er am Ziele seiner Fahrt das famose Befehl wieder verlassen kann.



nimmt sowohl im Osten als auch im Westen einen für die verbündeten Zentralstaaten Deutschland und Oesterreich-Ungarn durchaus normalen, d. h. günstigen Verlauf. Garne Schläge werden den russischen Jarenhorden in Galizien und Polen versetzt, und wenn kleinere russische Armeeteile hier und dort die deutsche Grenze vorüberweise überschritten haben, so hatten diese Bluffs praktisch abfolut keine Bedeutung.

Es stimmt genug, daß sich brave deutsche Soldaten auf dem blutigen Boden Frankreichs mit Halbwilden aus französisch-britischem Kanonensputter herum-schlagen müssen. Schlimm genug, daß sich die „revolutionären“ und „republikanischen“ Franzosen vom russischen zaristischen Verbündeten leitammeln und die sonst so nüchternen Belgier sich vom feigen peribiden Albion nachführen lassen.

Also Deutschlands heutige Feinde haben Jahre hindurch ein selbes, hinterlistiges Käsefestpiel getrieben, als sie sich als deutschfreundliche Friedensfreunde gerierten; das peribide Albion übte sich in politischer Unwahrscheinlichkeit, als es Deutschland gewisse Abtrünnig-vorschläge schmachtast zu machen suchte, und Belgien führte eine verlogen-lügliche Entrüstungskomödie auf, als es sich über den zu Anfang des Krieges erfolgten



