

Der Berliner Verkehr im Kriege.

Straßenbahn, Auto und Pferdeomnibus.

K. Berlin, im Oktober.

Als ich kürzlich den Chef des bekanntesten Berliner Restaurants für das wohlhabende Bürgertum, Kempinski, fragte, wie er mit dem Besuch zufrieden sei, antwortete er mir: „Ich bin völlig zufrieden. Der Verkehr ist leidlich normal. Natürlich ist die Zeit für uns schwer. Aber das liegt mehr in den teuren Preisen. Ueberschüsse können wir da nicht machen. Aber die Sache geht besser, als wir gedacht hatten. Es kommen zum Beispiel eine ganze Menge Fremde zu uns, ferner sehr viel Leute aus der Provinz, die Kriegslieferungen mit den Ministerien und den Kriegsausschüssen abschließen wollen usw.“

Greift man nach der Statistik über den Fremdenverkehr im Monat August, so sind in Berlin gemeldet worden: 100.386 Fremde. Es ist mindestens zehn Jahre her, daß in Berlin

die Fremdenziffer 100.000 im Monat August erreicht worden ist. Daraus allein schon ist zu ersehen, daß Berlin äußerlich jetzt ganz denselben Eindruck machen muß wie im Frieden. Es mögen vielleicht etwas weniger einheimische Männer auf den Straßen sein. Nach dem ersten Kriegsjahr zählte Berlin fast 300.000 Personen (Männer), das sind bald 10 Prozent weniger, trotz der noch immer gefüllten Kasernen und der zahlreichen Verwundeten, die man übrigens merkwürdigerweise weniger auf den Straßen sieht als zum Beispiel in Wien und Budapest. Die Verwundeten werden hier mehr in den Lazaretten zurückgehalten. Nur Sonntags sieht man sie auf den Straßen. Außerdem werden sie, soweit dies möglich ist, für einen Beruf ausgebildet.

Die Verkehrsmittel freilich entsprechen den Ansprüchen nicht in dem Maße, als es zu wünschen wäre. Man muß heute viel mehr zu Fuß laufen als ehemals. Das kostet zwar mehr Zeit, aber es ist gesünder, und das ist auch etwas wert.

Das wichtigste Verkehrsmittel ist in Berlin noch immer die Straßenbahn. Der Betrieb der Straßenbahn wurde zu Beginn des Krieges, der Zahl der laufenden Wagen nach, um etwa 30 Prozent eingeschränkt. Der Verkehr war schwach, und ein Teil des Personals mußte ins Feld. Allmählich aber ist der Betrieb wieder verstärkt worden. Heute laufen höchstens nur noch fünf Prozent Wagen weniger als früher. Dafür hat die Polizei erlaubt, daß die Wagen stärker mit Fahrgästen besetzt werden und die Fahrgeschwindigkeit auf verschiedenen Strecken etwas erhöht wird.

Die Dividende im vorigen Jahr betrug 6 Prozent, gegen 8 Prozent im Jahr zuvor. Der Rückgang der Dividende war hauptsächlich die Folge der höheren Ausgaben, höheren Löhne, Materialpreise usw. Die Gesellschaft machte im Sommer dieses Jahres Anstalten, die Fahrpreise zu erhöhen. Die Stadt versagte aber die Genehmigung. Denn sie sagte sich mit Recht, 6 Prozent Verdienst ist in Kriegszeiten gerade genug.

Die Hoch- und Untergrundbahn hat mehr unter der Ungunst des Krieges gelitten. Bei ihr ging die Zahl der beförderten Personen in den Kriegsmontaten des Vorjahres zurück. Das ist auch heuer so geblieben. Nur vom Juni bis Juli trat ein Aufschwung ein. Da verminderte sich der Rückgang von 24 Prozent auf 15 Prozent gegen die gleichen Monate des Vorjahres. Entsprechend dem Rückgang des Verkehrs wurde die Zahl derzüge vermindert und mit der Abnahme des Nachtlebens der Betriebsschluf um 20 Minuten früher festgesetzt. Daß der Gewinn sich vermindert hat, erscheint selbstverständlich. Die Hochbahn ist schon vorher in dieser Beziehung nicht so begünstigt worden wie die Elektrische. Das wird erst besser werden, wenn sie mehr ausgebaut sein wird. Zum Knipsen der Fahrkarten sind überall Frauen angestellt worden, im ganzen 220.

Am meisten eingeschränkt hat man die Autoomnibusse. Dieser Betrieb war in Berlin in den letzten Jahren stark ausgedehnt worden. Das Kriegsministerium legte sofort nach Kriegsausbruch Beschlagnahme auf die meisten Autoomnibusse. So blieb von 9 bis 10 Autokuslinien nur noch eine einzige, die in der Friedrichstraße, bestehen. Auch über die Autoomnibusse kam der Krieg wie ein Gewitter. Einen großen Teil nahm die Militärverwaltung. Nicht auf einmal, aber nach und nach. Den Privatautobesitzern ging es natürlich nicht besser. Diejenigen, die ihr Auto zu Geschäftszwecken haben behalten dürfen, werden jetzt so streng kontrolliert, daß sie auf Geschäftswegen nicht einmal ihre Angehörigen mitnehmen dürfen. In Berlin sind zurzeit noch gegen 3000 Automobile in Betrieb, und zwar 1600 Droschken und 1400 private, knapp der dritte Teil dessen, was im Frieden vorhanden war.

Am besten ist man daran, wenn man ein Auto mit elektrischem Antrieb hat. Denn Benzin ist schon seit Anfang des Krieges nicht mehr zu haben, und der jetzige Bremsstoff, Benzol mit Spiritus, ist nicht gerade billig. Auch sind natürlich die elektrischen Autos beim Publikum viel beliebter, weil sie die Luft nicht verpesten. Aber an einem Hauptübel leiden sie genau so wie die anderen, nämlich an dem Mangel an Gummireifen. Da ist es denn für die Herren Autofahrer ein besonderer Schmerz, wenn ein Reifen platzt. Die Herren haben zwar eine große Fertigkeit im Reifen flicken erlangt, aber wenn schließlich das Plöcken gar nicht mehr geht und ein neuer Reifen angeschafft werden muß, dann ist die Not groß. Der Gummi ist einer der seltensten Artikel geworden. Da die Autotarife nur um 20 Pfennige Kriegszuschlag gestiegen sind, so sind im ganzen mit dem Autofahren wahrhaftig keine Kriegsgewinne zu verdienen. Es heißt sogar, daß es demnächst neue Reifen überhaupt nicht mehr gibt und um Weihnachten die Autos vielleicht ganz verschwinden werden.

Im Anfang des Krieges sahien es, als würde plötzlich das Kriegsalter den Pferdeomnibus eine Art Altweiberommer bescheren. Es wurden mehrere Pferdeomnibuslinien wieder aufgenommen, die schon längst aufgelassen waren, und an den Droschkenhaltestellen tauchte plötzlich das Pferd mehr als früher auf. Der Staat griff zwar auch nach den Pferden, aber der gewöhnliche Berliner Droschkenknecht steht nicht gerade im Ruf besonderer kriegerischer Eigenschaften. Von ihm ist einmal der Wis gemacht worden, er sei schneller als der Gedanke. Denn wenn man denke, er falle, so läge er schon. Neue Beliebtheit hat freilich der Droschkenknecht nicht erringen können. Man kann beinahe sagen: wer es eilig hat, geht lieber zu Fuß. Bei drei Pfund täglichem Hafer, etwas Kartoffeln und Häcksel, ein wenig Meie und Rudermischfutter, und Mais soviel, daß man daran riechen kann (der Rentner kostet 25 Mark, das ist viermal soviel als im Frieden), kann man ja wahrhaftig auch keinen Wettlauf erwarten.

Der Nachtverkehr ist in Berlin fast ganz eingeklappt. Hier beherrschen sonst die Pferdeomnibusse das Feld. Jetzt aber werden nur zwei Linien kümmerlich aufrechterhalten. Auch diese nur, um die Konzession für später nicht zu verlieren. Berlin ist jetzt nachts eine tote Stadt.