

Die Groß-Berliner Straßenbahnen während des Krieges.

Von

Professor Dr.-Ing. E. Giese.

Verkehrstechn. Oberbeamter des Verkehrsamt Groß-Berlin.

Durch von Ruf zu von Waffen im Juli 1914 wurde den Straßenbahnen in wenigen Tagen ein großer Teil ihres Betriebspersonals entzogen. Bei der Großen Berliner Straßenbahn und ihren Tochtergesellschaften sank z. B. die Zahl der Betriebsbediensteten im August 1914 auf 61 v. H. des Friedensstandes. In Ermangelung von Ersatzpersonal mußten zunächst einschneidende Betriebsbeschränkungen vorgenommen werden. Da ausreichende männliche Ersatzkräfte für die Dauer nicht beschafft werden konnten, so wurde zur Einstellung von weiblichen Hilfskräften — auch eine Errungenschaft des Krieges — geschritten. Während bis zum Februar 1915 zunächst nur mit geringem weiblichen Personal gearbeitet wurde, setzt alsdann entsprechend dem Rückgang der männlichen Bediensteten eine so starke Vermehrung der weiblichen Bediensteten ein, daß schon im November 1915 die Anzahl der männlichen Bediensteten überflüssig wurde und seit Anfang 1917 bereits annähernd zwei Drittel des Betriebspersonals (bei der Großen Berliner Straßenbahn etwa 4800) aus Frauen bestand. Die Frauen wurden zunächst nur als Schaffnerinnen verwendet; erst 1915 beginnt ihre Verwendung als Fahrerinnen in, wenn auch langsam, so doch regelmäßig zunehmender Weise (gegenwärtig bei der Großen Berliner Straßenbahn etwa 800). Es verdient hervorgehoben zu werden, daß durch die tätige Mitarbeit der Frauen das Groß-Berliner Verkehrsleben vor größeren Erschütterungen bewahrt geblieben ist.

Während es bei Kriegsbeginn lediglich die Personalschwierigkeiten waren, die den Straßenbahnbetrieb erschwerten, gestellten sich mit der längeren Dauer des Krieges zu diesen zunächst noch Materialschwierigkeiten. Es galt Kupfer zu sparen und den Wagenpark, dessen Instandsetzung Schwierigkeiten bereitete, möglichst zu schonen. Hierzu kam endlich die Forderung nach Strom- und Kohlenersparnis, die im weiteren Verlauf des Krieges für den Umfang des ganzen Betriebes entscheidend war. Alle diese Schwierigkeiten wurden bekämpft:

Durch Einziehung und Verkleinerung von Linien; durch Erweiterung der Zugfolge und durch ausgedehnte Verwendung von Beiwagen. Ferner wurde angestrebt, den Arbeitsbeginn und -schluß in den Fabriken etwas nach dem Verkehr zu regeln, um möglichst doppelte Fahrten und die Anhäufung des Verkehrs zu gewissen Stunden zu vermeiden. Endlich wurde der Schneeräumung eine besondere Beachtung geschenkt, weil der Schnee in den Straßenbahngleisen besonders betriebsstörend wirkt. So hieß es sich während des Krieges dauernd den jeweiligen Anforderungen anpassen.

Von den während der Kriegszeit vorgenommenen Veränderungen im Betriebe seien die folgenden angeführt: Gänzlich eingezogen wurden 23, verkleinert 7 Linien. Die Zugfolge wurde bei Kriegsbeginn auf 76 Linien erweitert; diese Erweiterung blieb jedoch auf die Dauer nur bei 25 Linien erhalten. Gegenüber diesen Einschränkungen wurden vergrößert 12 Linien; eine Linie (Linie 101) wurde neu eingerichtet und zwar zu dem Zweck, den starken Verkehr der Militärurlauber zwischen dem Steintner, Potsdamer und Anhalter Bahnhof zu bedienen. Die Inbetriebnahme des Tunnels unter dem Kaiser-Franz-Joseph-Platz ermöglichte die Vereinigung zweier Halbmesserklinien der Berliner elektrischen Straßenbahnen zu einer Durchmesserlinie sowie die Schließung eines offenen Ringes der Berliner städtischen Straßenbahn. Ferner sei die Durchführung der Linien R und P nach Spandau (Erikstraße) erwähnt; hierdurch trat eine Erhöhung der täglich Durchfahrenden von 4000

auf 15 000 ein. Endlich wurde die Spandauer Straßenbahn in das Charlottenburger Stadtgebiet bis zum Bahnhof Jungfermiede hineingeführt.

Die Betriebsbeschränkungen, die zunächst aus Anlaß der Personalverringerung im ersten Kriegsmonat vorgenommen wurden, betragen z. B. auf dem Reg der Großen Berliner Straßenbahn und ihrer Tochtergesellschaften etwa 27,5 v. H., bei der Berliner elektrischen Straßenbahn 21,1 v. H. und bei den Berliner Omnibussen sogar 42,4 v. H. der Friedensleistung. Diese Beschränkungen wurden teilweise allmählich wieder aufgehoben, so daß z. B. bei der Großen Berliner Straßenbahn und ihren Tochtergesellschaften gegenüber 133 Mill. Wagenkilometer im Jahre 1918 gefahren wurden:

i. J. 1914	124 Mill. Wagen/km	(gegenüber 1913 7 v. H. weniger)
" 1915	118 " " "	" 11 " "
" 1916	125 " " "	" 6 " "
" 1917	123 " " "	" 7,5 " "

Mit diesen Betriebsleistungen wurden gegenüber 568 Mill. Personen i. J. 1918 befördert:

i. J. 1914	526 Mill. Personen	(gegenüber 1913 7 v. H. weniger)
" 1915	537 " " "	" 5 " "
" 1916	614 " " "	" 8 " "
" 1917	762 " " "	" 34 " "

Ein Vergleich dieser Verkehrsleistungen mit den gefahrenen Wagenkilometern zeigt deutlich, welche Überfüllung heute in den Straßenbahnwagen herrscht. Die Anzahl der beförderten Personen auf das Wagenkilometer stieg von 4,2 i. J. 1913 auf 6,2 i. J. 1917, was eine um 48 v. H. stärkere Besetzung gegenüber der Friedenszeit ergibt.

Entwicklung der Verkehrsmittel 1913—1917.

Der gesamte Personenverkehr in Groß-Berlin hat betragen:

i. J. 1913	1240 Mill. Personen
" 1914	1273 " "
" 1915	1493 " "
" 1916	1246 " "
" 1917	1374 " "

Es hat demnach zunächst einen erheblichen Rückgang erfahren, der im Jahre 1915 mit 1195 Millionen (10,3 v. H. weniger als 1913) am größten war. Nachdem stieg der Verkehr wieder an und hat im Jahre 1917 den Umfang von 1913 bereits etwas überschritten. Diese Verkehrsabnahme hat sich nun auf die verschiedenen Verkehrsmittel keineswegs gleichmäßig verteilt. Der stärkste Anteil an dem Verkehrsabfall entfällt infolge der Einziehung der Pferde- und Autoomnibusse auf den Omnibusverkehr, der vom Jahre 1913, in dem 25 Pferde- und 17 Autoomnibuslinien, zusammen 42 Linien, betrieben wurden, bis zum Jahre 1918, in dem gegenwärtig nur noch 2 Pferdeomnibuslinien und eine Autoomnibuslinie, zusammen 3 Linien, in Betrieb waren, von 170 Mill. auf 33 Mill., d. h. auf etwa ein Fünftel zurückging. Ein geringer Rückgang ist auch infolge Verringerung der Zugfahrten beim Stadt-, Ring- und Vorortverkehr eingetreten. Ganz anders vollzog sich die Entwicklung des Schnellbahnverkehrs, der — zum Teil auch durch die kurz vor dem Kriege erfolgte Eröffnung mehrerer neuer Strecken veranlaßt — nach nur kurzem ganz geringfügigen Niedergang während des Krieges einen erheblichen Aufschwung erfahren hat, nämlich von 73 Mill. im Jahre 1913 auf 112 Mill. im Jahre 1917, d. h. um über 50 v. H. stieg. Der gesamte Straßenbahnverkehr des Jahres 1918, in dem 652 Millionen Personen befördert wurden, ging im ersten Kriegsjahr 1914 zunächst stark (etwa um 8 v. H.) auf 607 Mill. zurück. Nachdem setzte eine Steigerung ein, die zunächst gering war (619 Millionen i. J. 1915), dann stärker wurde (715 Millionen i. J. 1916) und sodann fast sprunghaft auf 836 Millionen i. J. 1917 (37 v. H. mehr gegenüber 1913) anstieg. Auch 1918 geht die Steigerung zunächst noch weiter. Dieser außergewöhnlich

starke Verkehr wurde bedingt durch den Mangel an Droschken und Kraftwagen, durch die weitgehende Einschränkung der Pferde- und Autoomnibusse, durch die Zugbeschränkung auf den Stadt-, Ring- und Vorortbahnen, ferner durch die gewaltige Entwicklung, die die Rüstungsindustrie erfahren hat, durch die Einrichtung zahlreicher kriegswirtschaftlicher Behörden, durch die Flüssigkeit des Geldes und letzten Endes auch durch den Wunsch, an Eisenbahnen zu sparen.

Die Bedeutung der Straßenbahn.

Die Verkehrsentwicklung zeigt, wie die Straßenbahn die verhältnismäßig am wenigsten für die Kriegsführung erforderliche Rohstoffe beanspruchen, sich zum eigentlichen Verkehrsmittel des Krieges entwickelt haben. Ohne sie hätte der ungeheure Kriegsverkehr gar nicht bewältigt werden können. Allerdings hat dies nur mit gewissen Opfern seitens der Bevölkerung geschehen können, die unter der großen Wagenfüllung schwer zu leiden hat.

Auch sonst hat der Krieg die Straßenbahnen vor ganz neue Aufgaben gestellt. Der ständig zunehmende Mangel an Pferden und Fuhrwerken führte in ausgedehntem Maße zu einer Heranziehung der Straßenbahnen zum Güterverkehr. Umfangreiche Gleisbauten wurden besonders zur Beförderung von Postpaketen am Lehrter Bahnhof, am Stettiner und am Silesischen Bahnhof sowie am Anhalter Güterbahnhof und beim Paketpostamt in der Oranienburger Straße ausgeführt. Demnächst werden auch die Hauptpostämter in den größeren Vororten Straßenbahnanschlüssen erhalten.

Überblickt man die hinter uns liegende Kriegszeit, so wird man bei Würdigung der überaus schwierigen Verhältnisse der Groß-Berliner Verkehrsunternehmen die Anerkennung nicht versagen können, daß sie nach besten Kräften bemüht gewesen sind, ihrer Aufgabe gerecht zu werden. Wenn das namentlich in neuerer Zeit nicht immer in dem wünschenswerten Maße gelungen ist, so hat dies im wesentlichen an Umständen gelegen, für die die Verkehrsunternehmen die Verantwortung nicht tragen, und die erst mit dem Eintritt des Friedens sich wieder allmählich werden beseitigen lassen.