New Yorker Plauderei.

Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs.—Von der Pferdebahn bis zum elektrischen Expreßbetrieb. — Fünf Millionen Passagiere pro Tag. — Fünfzig Jahre Hochbahn in der Metropole. — Das 400 - Millionen Dualsystem. — Angestellten - Fürsorge. — Verkehrs - Finanzen.

Wenn Herr Peter Minuit heute aus dem Grabe heraufsteigen und sehen könnte, was aus seiner Kapitalsanlage von $24 für die „kleine Insel" Manhattan geworden, würde er wahrscheinlich sich erst einmal gründlich die Augen reiben, in der Annahme, daß der Genever gestern Abend doch etwas stärker gewesen sein müsse als gewöhnlich, und dann Bellevue aufsuchen. Glauben würde er es nicht, was er sähe. Und uns Miterlebenden geht es da beinahe ebenso, denn das Tempo der Entwickelung dieser Riesenstadt ist derart, daß sie einem bei kurzer Zeitwesenheit schon fremd wird.

Alle vier Jahre vergrößert sie sich um die Seelenzahl von St. Louis oder Boston, alle vier Minuten erblickt in ihr ein neuer Erdenbürger das Licht der Welt. Ihre Schulden waren vor dem Eintritt Amerikas in den Krieg um eine viertel Milliarde größer als die der ganzen Ver. Staaten. Sie ist die größte jüdische, die größte Irenstadt. Sie beherbergt dreiviertel Millionen Deutsche, dreiviertel Millionen Russen, eine drittel Million Oesterreicher und Ungarn. Nahezu 9,000 Fabriken hat sie, über 1500 Hotels. Ihre Wasserröhren sind 3807 Meilen lang, jede halbe Stunde wird eine neue Gesellschaft gegründet und Hoch-, Tief-, Straßenbahnen, Taxi- und Omnibus befördern täglich rund auf Millionen Menschen, die, falls sie sich bei den Händen nähmen, eine Kette von New York bis nach Wien bilden würden.

Und hört unser Herr Peter Minuit dann noch, daß eine einzige Verkehrsgesellschaft, die Interboro, allein im Jahre 763½ Millionen Fahrkarten verkauft (also über sieben mal die Gesammtbevölkerung der Ver. Staaten im Jahre befördert) und daß das Band dieser Karten Mutter Erde gerade ein klein wenig oberhalb ihrer Equatortaille glatt umspannen oder dazu 170,000 mal das Woolworthgebäude hinauf und herunter reichen würde, so hat er genug und empfiehlt sich, um wieder seinen alten Wohnort oben oder unten — je nachdem seine Lebensbilanz und sein Genefer-Konto war — aufzusuchen.

Denn da donnert keine Hochbahn durch die Cañons der Straßen, da stellt aus der Tiefe nicht das Rollen der „Subway" - Züge, da schreckt den schüchternen Fußgänger nicht bei jedem Kreuzung der Gong einer Straßenbahn, eines Feuerwehrautos, oder der Ambulanz. Da gibt es nicht die ganze Regenbogenskala der Taxis, die Querleiter - Busse und den Arm des Gesetzes, der — ein neuer Mose — das rothe Meer dieses Verkehrs dem gehetzten Volke der Zweibeiner öffnet, damit es sich auf die andere Seite rette. Da endlich wird nicht unterwühlt und oben gehämmert, dröhnen einem nicht jahraus, jahrein die unterranen Explosionen und die oberirdischen elektrischen Bohrer in die Ohren; bis Ohr und Hirn stumpf geworden sind gegen das ständige Rattern, Donnern, Kreischen, gegen den vielhundertstimmigen Lärm, dem der Großstadtverkehr sich durch den Steinmauern dahinwälzt und an unsere Sinne brandet. Eine Stadt wie New York wird nie fertig. Das Gewand, das ihr heute geschaffen scheint, ist bereits morgen zu eng. Alles ist ständig im Fluß. Die Verkehrsmöglichkeiten erschließen neue Wohngebiete und deren Wachsen wieder fordert neue Bahnen. Es ist der ewiger Kreislauf, dessen Ende nicht gesehen werden kann, und was heute noch phantastischer Traum erscheint, ist in wenigen Jahren oder Jahrzehnten bereits vollendete Thatsache.

Wie jung ist die Geschichte des New Yorker Verkehrs und welche riesenhafte Entwickelung in dieser kurzen Spanne eines Menschenlebens! Noch in den Dreißiger Jahre rumpeln die ersten Straßenbahnen durch die engen Straßen, und machen den Omnibussen Konkurrenz. Am 2. Juli 1867 (kein Mensch hat dieses fünfzigjährigen Jubiläums gedacht) eröffnet Charles T. Harvey seine erste „Hochbahn" durch Greenwich Str. von der Battery nach der Cortland Str. Ihre Wagen laufen an endloser Kette und haben tiefliegende Sitze, damit das Gefährt nicht schwindelig wird. Aber es wird trotzdem schwindelig, denn nicht „auf Stelzen" durch sein Gebälk fahren und Harvey geht pleite.

Jener Gedanke allerdings bleibt am Leben und nachdem sein Unternehmen mit den Dampflokomotivbetrieb erlitten hat, am Weihnachtstag '78 der Versuchszug über die neuerbaute Jerome Hochbahnlinie, die elf Tage nach Betrieb voll von South Ferry nach der 129. Str. aufnimmt und der im Laufe des Jahres die 6. Avenue Hochbahn von der Morris bis zur 59. Str. (ursprünglich von Dr. Gilbert 1875 begonnen) und ein Jahr später die 2. Avenue Hochbahn von Chatham Square bis zur 129. Str. folgen.

Die Züge sind etwa vier Wagen lang, von Lokomotiven gezogen, deren letzte erst am 24. Juni 1903 von der 9. Avenue Strecke verschwindet, um in der Folge auf den Rangierbahnhöfen benutzt oder ins Ausland verkauft zu werden, wo sie (z. B. in japanischen Bergwerken) noch heute mit der alten Aufschrift treue Dienste thun. Zur Speisung der Lokomotiven werden Brunnen gegraben, von denen ein 500 Fuß tiefer an der 128. Str. und 2. Ave. aufgegeben werden muß, weil man nach einigen Tagen merkt, daß man mit ihm nur Salzwasser aus dem Harlem River pumpt; das Fahrgeld beträgt 15 Cents, die am Ende der Fahrt beim Verlassen des Bahnsteigs entrichtet werden; Nebelmänner halten, wenn die Luft umsichtig wird, entlang der Strecke alle paar hundert Schritte Wacht und verhüten Zusammenstöße; die Pelham-Verlängerung der 3. Ave. - Linie wird im Jahre 1888 eröffnet, die „Vaffimeters" erscheinen und das Fahrgeld sinkt auf einen „Dime"; man richtet gewisse Sparstunden ein, in denen die Fahrt nur einen Nickel kostet und wo der Andrang infolgedessen lebensgefährlich wird, dann wird der ganze Sonntag ein Nickeltag und endlich führt man den heute geltenden Fahrpreis als Norm für alle Stunden und Tage ein.

Auf den Stationen schreitet die Zeit rückwärts. Man fängt mit Gasheizung an, geht dann zur elektrischen über und landet endlich bei der primitiven mit Kohlenöfen. Die Beleuchtung ist fortschrittlich. Erst Petroleum mit der allabendlichen Lampenparade an den Endstationen, dann Gas und endlich Elektrizität, bei der man allerdings von der Bogenlampe schnell zu der milderen Glühlampe zurückkehrt.

Um die Jahrhundertwende taucht der Gedanke der elektrischen Zugbeförderung auf, die 1879 bereits von Siemens & Halske versucht, ein Jahr später in Lichterfelde bei Berlin zum ersten Male kommerziell angewandt und 1887 hier in Amerika, in West Virginia, von Frank Sprague eingeführt worden war. Im Januar 1902 laufen auf der 2. Ave. - Strecke die ersten elektrischen Züge, im März auf der 3. Avenue, im Oktober auf der 6. und drei Monate später auch auf der 9. Avenue. Zuerst allerdings nur als Lokalzüge, neben denen der Dampf das Expreßfeld noch beherrscht, aber bald ihn auch auf diesem verdrängend.

Die Zahl der Geleisemeilen sämmtlicher Straßen-, Hoch- und Untergrundbahnen wächst von Jahr zu Jahr: beträgt 1860 erst wenig über 142 (12 auf je 100,000 Köpfe der Bevölkerung), hat 1900 schon das erste Tausend weit überschritten (35½ auf je 100,000 Einwohner), und erreicht 1915 die Länge von 1730.28 Meilen, wobei allerdings die Verhältniszahl etwas sinkt (33.01 auf je 100,000). Die Zahl der in jedem Jahr beförderten Passagiere steigt gleichzeitig von 50 Millionen (43 Fahrten pro Kopf der Bevölkerung) im Jahre 1860 auf eine Milliarde im Jahre 1903 und über $1,800,000,000 (352Fahrten pro Kopf) 1914, die der im Betrieb befindlichen Wagen von 662 (1860) auf 12,000 mit rund 550,000 Sitzen im gegenwärtigen Augenblick.

London erhält 1853 die erste Tiefbahn. Der Ur-Sub Manhattans kehrt sich vor 41 Jahren von der Nordwestecke der Murray Str. einen Block lang und 10 Fuß breit wie hoch unter der Ostseite des Broadway nach der Warren Str., hat einen Wagen, der mit Druckluft befördert wird, und geht Pleite, als eine geladene Gesellschaft mit dem Chef des Waarenhauses Devlin & Co., der damals Stadtkämmerer war, und durch dessen Geschäft nur man in die unterirdische Verkehrsader hinabsteigen konnte, im Tunnel stecken blieb.

Der Gedanke schläft dann über ein Vierteljahrhundert, bis die Errungenschaften der Elektrizität das Projekt in größerem Maßstabe möglich machen. Im Februar 1900 wird der Kontrakt für die erste Tiefbahn vergeben und am 27. Oktober 1904 können die 73 Meilen Einzelgeleise, deren Anlage 43 Millionen Dollar gekostet, in Betrieb genommen werden. Aber bald erweist sich das neue Verkehrsmittel den Bedürfnissen der Riesenstadt nicht mehr gewachsen und am 19. März 1913 unterzeichnet die Stadtverwaltung mit der Interboro und der als Vertreterin der B. R. T. fungirenden N. Y. Municipal Railway Co. den bekannten Kontrakt für das große Dualsystem, das eine viergeleisige südwärtige Verlängerung der Broadway-Tiefbahn von Times Square durch die 7. Ave. bis Park Place und von dort zweigeleisig bis Battery Park unter dem East River entlang bis Jorolemon und Fulton Str., eine viergeleisige nordwärtige Verlängerung der 4. Ave. - Tiefbahn vom Grand Central - Bahnhof durch Lexington Ave. bis zur Mott Ave. und 138. Str. und von dort dreigeleisig einerseits durch Jerome Ave. nach Woodlawn, andererseits durch den Southern Boulevard nach Pelham Bay Park, eine dreigeleisige Hochbahn - Verlängerung der alten Tiefbahn vom Bronx Park nach der Stadtgrenze an der 241. Straße, eine viergeleisige Verlängerung der alten Tiefbahn in Brooklyn von der Atlantic nach der Livonia Ave. und von dort zweigeleisig nach Brownsville (zusammen 53 Meilen neuer Strecke im Interboro Betrieb), sowie 56 Meilen neuer Bahnanlagen, die von der B. R. T. Co. und sechs weitere (in Queens) vorsieht, die von beiden Gesellschaften zusammen betrieben werden sollen. Zusammen also 115 Meilen Neubauten, sodaß mit den bisherigen Anlagen beide Bahnen später 220 Meilen für den Schnellverkehr zur Verfügung haben werden, eingeschlossen darin sechs Unter- und drei Ueberwasser - Verbindungen mit Brooklyn und Queens.

Von den 330 Einzelgeleis - Meilen des Dualsystems (260 Tiefbahn, 45 Hochbahn und 25 drittes Geleise auf alten Hochbahnen), die unter Kontrakt 3 und 4 im März 1913 in Angriff genommen wurden, werden sich bis Ende des Jahres voraussichtlich bereits Dreiviertel im Betrieb befinden, sodaß im gleichen Zeitraum wie beim ersten Tiefbahnbau dreieinhalb mal so schnelle Fortschritte gemacht worden sind. Allerdings die Kontraktklausel, daß der Gesammtbetrieb am 1. Januar 1917 aufgenommen werden solle, konnte nicht erfüllt werden, und vor 1920 ist an eine Vollendung des Riesenwerkes, das im Ganzen 375 bis 400 Millionen Dollar verschlingen wird, das kolossalste Unternehmen seiner Art darstellt und New York in Bezug auf Geleismeilenlänge an die Spitze aller Städte der Welt stellt, nicht zu denken. Der Montague Str.-Tunnel unter dem East River wird voraussichtlich im nächsten Sommer fertig, der Clark Str. - Tunnel, der die Westseite - Linie der Interboro mit ihren Brooklyner Strecken verbindet, etwa um dieselbe Zeit. Die Eastern District - Linie von der 6. Avenue in Manhattan durch die 14. Str. unter dem East River nach East New York soll im Sommer 1919, und das letzte Glied, der Tunnel nach Queens in Höhe der 60. Str., Ende 1919 vollendet werden.

Von den ursprünglich 90 Kontrakten des Dualsystems sind nur noch fünf zu vergeben und das Ende des laufenden Jahres wird die Mehrzahl der geplanten Hauptstrecken bereits im Betrieb sehen. Noch nicht vergeben sind die zwei Sektionen der Nassau Street Tiefbahn, die die Chambers Str. Endstation der Centre Str. - Schleife mit dem Whitehall - Montague Str. Tunnel nach Brooklyn verbinden soll, eine Abtheilung der Queensboro Tiefbahn von der gegenwärtigen Endstation an Park Avenue und 42. Str. zum Times Square, die sechste (Hochbahn) Avenue - Strecke der 14. Str. Eastern Linie zur Verbindung mit der Broadway Linie, und die kurze Verbindungsstrecke zwischen der Culver Linie und der neuen Coney Island Endstation der Brooklyner Linien.

Vergeben wurde im Laufe des Jahres die zwei Meilen lange Hochbahnstrecke von der Livonia Avenue der Eastern Parkway Linie, die Ende 1918 in Betrieb genommen werden soll.

Die Gesammtkosten der der Stadt gehörenden Linien, die vor Jahresfrist auf $252,000,000 geschätzt wurden (wovon ca. 180 Millionen auf die Stadt, 58 auf die Interboro und 14 Millionen auf die N. Y. Municipal Railway Corporation entfielen) sind jetzt bereits auf 275 Millionen gestiegen und mögen angesichts der anormalen Verhältnisse weiter steigen. Zahlreiche der die Bauten ausführenden Unternehmerfirmen arbeiten heute schon mit Verlust, da die Arbeitslöhne zusammen mit den Materialpreisen enorm gestiegen sind.

Die Gesammtzahl der betheiligten Firmen beträgt über 40, die Zahl der heute an den Bauten beschäftigten Arbeiter rund 14,000, die sich indes mit der fortschreitenden Fertigstellung der verschiedenen Strecken immer weiter vermindert.

In dem mit Triebsandlagern durchsetzten Felsboden New Yorks boten die Arbeiten zeitweise schwierige Probleme dar, die aber alle ebenso wie die Verkehrsprobleme bei der Erneuerung der Harlem Brücke und der Legung der 3. Hochbahngeleise glänzend überwunden wurden. Hand in Hand mit dem Bau neuer Verkehrswege ging gleichzeitig ein modernen Anforderungen entsprechender Ausbau der Alten.

Die in der Tiefbahn benutzten Motorwagen sind seit dem 1. Januar 1916 alle aus Stahl und auch die noch verbliebenen „Composit" - Anhänger werden allmählich durch Ganz-Stahl-Wagen ersetzt (800 in Bestellung), um ihrerseits wieder auf den Hochbahnen die allzu vorsintfluthlichen Holzwagen zu verdrängen. Das Signalsystem wird ständig weiter verbessert (siehe das 107 Hebel elektro - pneumatische Stellwerk an der 159. Straße und 8. Avenue) und dank anderen Vorsichtsmaßregeln sowie einer systematischen Erziehung des Publikums zur Achtsamkeit nehmen die Unglücksfälle ständig ab. So betrug die Zahl der Unfälle auf sämmtlichen Straßen-, Hoch- und Tiefbahnen Groß New Yorks im Jahre 1915 40,012 (223 auf je 10 Millionen beförderter Passagiere) und die Zahl der Getödteten 0,115 auf je eine Million Passagiere (weniger als halb so viel wie 1907). Um auch jene Aengstlichen zu beruhigen, die bei jeder Unterquerung des Hudsons und East Rivers von einem Wassereinbruch träumen, sei endlich bemerkt, daß zufolge einer kürzlichen Untersuchung das East River Röhrenpaar sich in acht Jahren noch nicht um den Bruchtheil eines Zolles aus seiner ursprünglichen Lage verschoben hat, also keine Gefahr besteht.

Verkehrsgesellschaften können in Bezug auf Fragen der Sozialfürsorge nicht ganz rückständig sein, denn sie stehen zu sehr im Licht der öffentlichen Kritik. Auch die Interboro und B. R. T. haben daher in gewissem Sinne dem Zug der Zeit folgen und die Verantwortlichkeit großer Arbeitgeber gegenüber ihren Angestellten anerkennen müssen. Von irgend welchem fortschrittlichen Geist, von irgend welcher sozialen Erweitheit ist indes vorläufig nichts zu spüren. Es handelt sich um Brosamen von den reichgedeckten Tischen der Aktionäre und häufig sind auch diese spärlichen Krumen nur Umhüllung, nur Köder, in dem sich der Haken birgt, der den Angestellten fester an die Gesellschaft fesseln soll.

Ein System der Pensionirung alter oder invalider Angestellter besteht bei der Interboro z. B. erst seit einem Jahr und in einer Form, die wie eine Ironisirung dieser Fundamentalforderung sozialer Fürsorge anmuthet. Pensionsberechtigt sind alle Angestellte, die mindestens 25 Jahre ununterbrochen im Dienst der Gesellschaft gestanden und das 70. Lebensjahr erreicht haben oder dauernd dienstuntauglich geworden sind. Die Pension beträgt 1 Prozent für jedes Dienstjahr (bis zu 40) des Durchschnittslohnes der letzten zehn Jahre, jedoch nicht weniger als $20 pro Monat. Empfängt der Pensionsberechtigte gleichzeitig aus der durch seine Beiträge mitgeschaffenen Kasse Kranken- oder Invalidengelder, so wird die Pension auf die Differenz zwischen diesen und den ihm sonst zustehenden Betrag reduzirt. Das Recht auf sie kann außerdem infolge Theilnahme an Ausständen (unterbrochener Dienst) und „schlechter Führung" entzogen werden, sodaß die Gesellschaft eine Art polizeilicher Kontrolle auch über das Privatleben ausübt.

Am Klarsten enthüllt sich der sozialrückständige Geist dieses „Systems" in der Bestimmung, daß jährlich von der Gesellschaft nur $50,000 also nur ½ Prozent der Summe, die als Dividende an die Aktionäre geht) für Pensionen ausgesetzt und diese selbst reduzirt werden sollen, falls der Betrag nicht ausreicht, sie in der vorgesehenen Höhe zu zahlen.

Die Angestellten der Interboro sind die Motorführer. Sie erhalten nach der vor einem Jahr festgesetzten Lohnskala nach sechsjähriger Dienstzeit $4.20 pro Tag und haben also nach 40jährigem „ununterbrochenen" Dienst und guter Führung Anspruch auf eine Pension von etwa $10 pro Woche, die aber reduzirt werden kann, falls bei dem ständig sich vergrößernden Betrieb die Zahl der Pensionsberechtigten über 130 steigen und also mehr als die ausgesetzten $50,000 verlangen sollte. (Durchschnitt $7.50 pro Woche, $390 pro Jahr.)

Jeder Kommentar erübrigt sich hier.

Die Interboro hat vor längerer Zeit ein sogenanntes „Welfare Department" ins Leben gerufen, das die soziale Fürsorge der Gesellschaft und Selbsthilfe der Angestellten organisirt, die Arbeitsbedingungen der Leute studirt und die gröbsten Mißstände abzustellen bestrebt ist. Die Leiter sind alle höhere Beamte der Gesellschaft und von einer Vertretung der Angestellten ist nicht die Rede.

Wo ihr keine besonderen Kosten erwachsen, huldigt die Interboro fortschrittlichen Grundsätzen. So hat sie auf eigenen Grundstücken eine Reihe von Läden errichtet, die Nahrungsmittel zum Selbstkostenpreis an die Angestellten verkaufen. Ob in diesen Selbstkostenpreis auch irgend welcher Betrag für Ladenmiethe eingeschlossen wird, entzieht sich allerdings der Kenntniß, da das „Welfare Department" jede Auskunft über seine Thätigkeit verweigert.

Diese erstreckt sich neben der Pensions- auch auf eine Kranken-, Unfall- und Sterbekasse, deren Fonds durch Beiträge der Angestellten allein aufgebracht, aber von der Gesellschaft mitverwaltet werden. Die letztere stellt dafür Verwaltungsräume und Personal und garantirt die Verpflichtungen der Kasse.

Eine Rückzahlung von Beiträgen giebt es nicht, jedoch darf ein entlassener Angestellter unter gewissen Bedingungen weiter zahlen, um sich das Minimalsterbegeld von $250 zu sichern.

Ein Darlehensfonds gewährt nach dreimonatiger Dienstzeit Darlehen ohne Sicherheit bis zur Höhe von zwei Wochenlöhnen, rückzahlbar nach zwei Wochen in Wochenraten von 10 Prozent (also 20 Prozent eines Wochenlohnes bei Höchstverdienen).

In Krankheitsfällen stehen den Angestellten und Familien zwei Gesellschaftsärzte zur Konsultation (nicht zur dauernden Heimbehandlung) frei zur Verfügung, außerdem ein Chirurg und Hospitalbehandlung bei Operationen und schweren Krankheiten. Pflegerinnen besuchen Kranke und Rekonvaleszenten, die auch Sanatoriumbehandlung erhalten, und sorgen außerdem für die zurückbleibenden Familien.

Ein „Sonnenscheinkommittee" lindert aus einem von den Angestellten aufgebrachten Fonds Fälle besonderer Noth. Restaurants an den Endstationen liefern zum Selbstkostenpreis anständige Mahlzeiten (eine Million pro Jahr). Erholungsräume mit Lesezimmern, Leihbibliothek, Pool und Billardtischen, Brausebädern etc. sorgen nach dem Dienst und in seinen Pausen für körperliche und geistige Erfrischung. Seit über zehn Jahren müht sich auch die Y. M. C. A. in Mittagsversammlungen u. A. um die geistige und moralische Fortbildung der Leute. Freie Abendschulen geben Unterricht in Betriebsfragen, Spielplätze für Baseball, Fußball, Tennis etc., Ausflüge, Bälle, Jahresessen, eine 100 Mann starke Tiefbahnkapelle, eine Monatsschrift, die von der Bahnleitung herausgegeben wird, Freipässe für Frauen von Angestellten u. a. bilden den Rest der Fürsorgethätigkeit, die in manchem gut und fortschrittlich, in vielen Punkten aber noch sehr verbesserungsbedürftig ist.

Der vor Kurzem veröffentlichte Jahresbericht der Interboro für das Rechnungsjahr 1916/17 zeigt eine Zunahme der Bruttoeinnahmen um nahezu 4 Millionen Dollars (auf $39,866,146.44) und eine Zunahme der Ausgaben um 2½ Millionen (auf 16½ Millionen), sodaß eine Reineinnahme von über 23 Millionen, oder nach Abzug aller Steuern und Zinsen sowie Amortisationsbeiträgen auf Hypotheken, Obligationen, Aktien etc. ein korporatives Netteinkommen von über 9 Millionen verblieb, wovon 7 Millionen zur Ausschüttung einer wie üblich 20% betragenden Dividende auf das Aktienkapital von 35 Millionen benutzt wurden.

Nach den Statistiken der öffentlichen Verkehrskommission, den einzigen, die in Details eingehen, betrugen die Ausgaben sämmtlicher ihr unterstellten Verkehrsgesellschaften für Saläre und Löhne, einschließlich der Direktorengehälter, im Jahre 1915 rund 28½ Millionen Dollars, wovon auf die Interboro noch nicht ein Drittel entfällt. Anstatt das investirte Kapital der Aktionäre in fünf Jahren durch Dividenden zu verdoppeln, hätten also, wenn man sich mit der für eine dem öffentlichen Verkehr dienende Gesellschaft gewiß nicht zu kleinen Dividende von 7% begnügte, die Gehälter und Löhne sämmtlicher Angestellten um 50% erhöht werden können (insgesammt um 4½ Millionen Dollars). Das sollte den leitenden Herren zu Gemüth geführt werden, wenn sie bei jedem drohenden Streik ihrer Angestellten von der Unmöglichkeit jammern, die Lohnforderungen zu bewilligen, und wenn sie „zum Schutz des öffentlichen Interesses" gegen die Streiker die Polizei zu Hilfe rufen.

Ungelernte Arbeiter für Straßenbau, Farmarbeit etc. erhalten heute einen (allerdings anormalen) Tagelohn von 3 bis 4 Dollars bei achtstündiger Arbeitszeit. Die Arbeitszeit der Betriebsangestellten der Interboro variirte 1915 zwischen acht Stunden (Motorführer) und 12 Stunden (Kartenverkäufer, Porter etc.) täglich bei einem Wochendienst von 6 bis zu vollen sieben Tagen, ist indeß durch das im August 1916 auf 2 Jahre geschlossene Abkommen etwas reduzirt worden. Die in diesem Abkommen gleichzeitig festgesetzten, heute geltenden Löhne betragen:

Für Kondukteure $2.60 (bei 10stündiger Arbeitszeit), nach drei Jahren $2.80.

Für Guards $2.20 (bei 10stündiger Arbeitszeit), nach drei Jahren $2.50.

Für Motorführer $3.35 (bei achtstündiger Arbeitszeit), nach sechs Jahren $4.20.

Für Porter $1.80 (bei 12stündiger Arbeitszeit).

Für Gatemen $2 (bei 12stündiger Arbeitszeit).

Die Lohnerhöhungen betrugen rund 3 bis 6 Prozent, während Miethen und Lebensmittelpreise gleichzeitig um das vielfache dieser Zahlen gestiegen waren. Angesichts dieser Thatsachen ist die Unzufriedenheit der Leute, die ihre Löhne an den 20prozentigen Dividenden der Aktionäre und den 15½ Millionen „Ueberschuß" der Gesellschaft messen, und denen mit allen Mitteln die Organisirung außerhalb der von der Interboro geschaffenen und natürlich auch beeinflußten „Brotherhood" unmöglich zu machen versucht wird, ebenso begreiflich wie das Nichteinmischen der staatlichen Kommission für öffentliche Betriebe in diese Fragen unbegreiflich ist. Denn nur die Investirung ungeheuren städtischen Kapitals im Bau von Tiefbahnen ermöglichte ja erst der Gesellschaft ihre Riesenein nahmen und Dividenden.

Seit der Jahrhundertwende, d. h. seit der ersten Tiefbahn, betheiligt sich die Stadt finanziell an dem Ausbau unseres Verkehrssystems und erwirbt damit den Besitz der Anlagen, im Gegensatz zu den alten Hochbahnen (und neuen dritten Geleisen auf ihnen), die unter staatlichem Freibrief den privaten Gesellschaften auf ewig gehören.

Die Summe der bis zum heutigen Tage von der Stadt für den Bau von Verkehrsmitteln ausgegebenen Schuldverschreibungen beträgt $199,437,888.77 (hiervon $5,400,948.77 „Sinking Fund"), die von 3 —4½ Prozent Zinsen tragen. Das im Umlauf befindliche Aktienkapital der privaten Verkehrs - Gesellschaften betrug 1915 über eine viertel Milliarde Dollars, wozu noch rund 600 Millionen in fundirten Schuld kamen. In Dividenden wurden im gleichen Jahre 10½ Millionen ausgeschüttet, der zurückgelegte Ueberschuß betrug über 18½ Millionen, die Gesammteinnahmen erreichten die Höhe von 94 Millionen, die Ausgaben mit Abschreibungen rund 50 Millionen, an Steuern wurden nahe an 6 Millionen abgeführt.

Das sind riesige Zahlen und sie geben einen Begriff von dem Umfang des New Yorker Verkehrs, der ständig von Minute zu Minute weiter wächst und in fünfzig Jahren von heute Dimensionen angenommen haben wird, von denen wir jetzt kaum zu träumen wagen.

Neben dem rein Technischen tritt auch das ästhetische Motiv in den Vordergrund.

Auch die Kunst beginnt sich langsam zu regen. Beton verdrängt, wie bei der Jerome Ave.-Hochbahn, allmählich das nackte Gerippe der Stahlträger, das Beispiel europäischer Großstädte (besonders Berlins und Paris) wirkt erzieherisch, man wird farbenfroher und benutzt (auf der 4. Avenue-Tiefbahn in Brooklyn z. B.) diese reichere Palette gleichzeitig für einen praktischen Zweck: jeder Station einen bestimmten charakteristischen Farbenton zu geben, um sie so für den fahrenden Passagier leichter erkennbar zu machen. Man experimentirt mit neuen, bequemeren Wagen, mit stetig an Zahl wachsenden Sicherheitsvorrichtungen, mit der wissenschaftlichen Vertheilung des Menschenstromes auf den einzelnen Stationen.

Ueberall auf dem großen Gebiet gilt das Heraklitwort, daß alles im Flusse sei, denn die öffentliche Kritik sitzt den Gesellschaften als Sporn in der Seite. Der Bürger raisonnirt immer und häufig mit Recht, so bei der kürzlichen Lahmlegung des gesammten Tiefbahnbetriebes wegen Kohlenmangels, als man den auf die Arbeiterbewegung gemünzten bekannten Spruch dahin variiren konnte: Alle Räder stehen still, wenn ein einz'ger Kahn es will.

Aber seien wir ehrlich und erkennen auch das Geleistete an. Wo bewältigen irgendwo in der Welt Hoch- oder Tiefbahnen einen derartigen Riesenverkehr, wo laufen über eine einzige Brücke (die Brooklyner) während des Tagesbetriebes jede Stunde 1000 Wagen der Hoch- und Straßenbahn, wo folgen in den Tiefbahnen die Züge mit gleicher oder nur annähernder Raschheit aufeinander wie bei uns?

Gewiß es ist eine Sardinenbüchsenbeförderung, aber wir kommen vorwärts. Gewiß, wir ersticken unten im Sommer und erfrieren oben im Winter, man schiebt, drängt, stößt, quetscht und tritt sich (immer auf das beste Hühnerauge), um mitzukommen, man hängt sich die Arme aus und steht sich die Füße wund, aber man fährt, fährt stundenweit für einen Nickel, fährt billig, sicher und schnell, also doppelt billig, denn Zeit ist Geld, man kann im obersten Bronx wohnen und an der Battery sein Geschäft haben, heute Grundeigenthum kaufen, wo die Füchse einander gute Nacht sagen und über ein oder zwei oder zehn Jahren per Hoch- oder Tiefbahn hinausfahren, man spürt pochendes, rollendes Leben überall, jeder Schienenstrang ist eine Ader, die einem neuen Stadttheil das rothe Lebensblut des Verkehrs zuführt. Was wäre New York ohne seine Bahnen?

Der Anfang.

„Heute habe ich die ersten Anschaffungen für ein elegantes Rauchzimmer gemacht, das ich mir einrichte."

„So; was denn?"

„Eine Pfeife und ein halbes Kistchen Zigarren."

Auch ein Samariter.

Herr: „Haben Sie sich des Betrunkenen angenommen, der unten im Thorweg liegt?"

Diener: „Jawohl, ich habe eine Laterne daneben gestellt, damit diese Nacht keiner über ihn fällt."

„schonend mittheilen."

Vorsichtig.

„Du, ich komme mit dem schweren Koffer so langsam von der Stelle — willst du nicht laufen und die Fahrkarte für mich lösen? — Das Geld gebe ich dir an der Bahn!"

„Hm, recht gern — ich könnte dir aber auch deinen Koffer tragen."

Luxus.

„Dem Löb Meier soll ts ja jetzt ganz gut gehen?"

„Ob es ihm gut geht! Er nimmt einem schon was übel!"

Der Maler im Heringsladen

Von Richard Rieß.

Kürzlich schlenderte ich thatenlos durch die liebe Münchener Stadt. Wie ich dann durch die Thorwege ging, die enger alter Straßen ungerade Zeilen durchschneiden, blieb ich vor einem kleinen Laden stehen, darinnen Delikatessen geringer Art in gemüthlichem Durcheinander zum Kaufe lagen. Man bekam hier Heringe aus scharfriechender Tonne, und in einem Porzellan, das die verlockendeb Aufschrift „Kaviar" trug, lagen Neunaugen mit rostiger Kruste. Das Fenster dieser Hochburg der Leckereien aber trug die gemüthliche Inschrift: „Nahrungsmittel aus der alten guten Zeit" und darunter sah man einen Thurm kleiner runder Quartkäse, hierzulande „Topfen" genannt. Vier Pfennige das Stück. Ich trat in den Ladedn, aber kein Verkäufer kam mir entgegen. Die Klingel an der Tür schien versagt zu haben. War niemand zugegen? Doch, hinten am Hoffenster, durch das ein Licht fiel, ungetrübt von schmackhaften Auslagen, saß vor einer Staffelei ein Pantoffelgreis. Rothe Zipfelmütze überm Kopf, das Untergestell warm umhüllt. Als er sich schließlich umwandte, sah ich, daß eine große Messingbrille auf seiner Nase hockte. Darüber hinweg blickte er mich an, gar nicht sehr erfreut über den Kunden. Wandte sich dann zu einer Kellertreppe und rief: „Marie", indem er die erste Silbe dieses seltenen Namens gebührend betonte. Zu mir aber sagte er: „Entschuldigens scho!" und ging wieder zu seiner Staffelei. „Spitzweg", dachte ich jäh. Ei gewiß, und mir schien, als seien die wichtig beschaulichen Spießbürger dieses unvergleichlichen Münchener Meisters zu neuem Leben erwacht. Da stand er ja vor mir: Der Bibliothekar, der Kaktusfreund, der Hypochonder, da sah ich den bebrillten Porträtmaler, den trunkhaften Einsiedelmann, den Schmetterlingsjäger und den Alchimisten. „Spitzweg," dachte ich jäh, und jäh war mir der Name entfahren. Nahrungsmittel aus der guten alten Zeit! Gute, alte Zeit... auch hier!

Argwöhnisch wandte sich der Alte. In dieses Stadtviertel kamen selten die Künstler des Münchener Nordens und auch der Kunstfreunde nur wenige. „Hm", machte er.

„Sind sie der Herr in diesem Laden?" fragte ich.

„Hm," sagte er.

„Ich meine bloß, weil Sie ja ein Künstler zu sein scheinen."

„Hm", sagte er.

„Dürfte man nicht mal das Bild anschauen?"

Der Argwohn wuchs:

„Was?"

„Nein, wirklich, ich interessiere mich sehr dafür." Die Marie kam ja auch immer noch nicht. Mochte sie bleiben! Ich trat hinter den Ladentisch, in die Ecke hinein, vor die Staffelei, über die eine gütige Sonne ein paar Strahlen warmen Lichtes warf. Daneben stand, an eine große Kaffebüchse gelehnt, eine gedruckte Reproduktion der Feuerbach'schen „Iphigenie", die der Alte auf Leinwand zu bringen versuchte. Er pinselte an dem schwarzen Haare der schönen griechischen Frau und bemühte sich tiefernst um die Faltenpracht des Gewandes. Als ich vor das Bild trat, hielt er in der Arbeit inne.

„Sie wundern sich, daß ich hier a bisserl was' zsammenbringen möcht? Entschuldigen's, die Marie wird Ihna scho bring'n, was Si gern mög'n...."

Ich sah ihn erwartungsvoll an, er war ein wenig verlegen.

„Mei Sohn nämli, der is a Kunstmaler. Naa, koa berühmter. Er muß fürn Geschäft alleweil die Schaugallerie kopier'n.... Und da s' ihn jetzt eing'zog'n hab'n, nacha probier's halt ich wieder amal."

Er nahm alsdann ein Bild, das an der Wand lehnte; Schwind's Lieblichkeit „Morgenstunde", und hielt es mir entgegen. Es war eine der besten Nachahmungen, die ich jemals sah.

„Ja, warum halten Sie denn da dies Geschäft?" fragte ich. „Sie sollten ein schönes Atelier haben... Die Bilder gerathen Ihnen ja großartig!"

„G'fallns Ihna? Hm. Aber...., leb'n muß der Mensch manchmal halt aa. Und die Heringe gehen heut halt immer noch besser als wie die Feuerbach-Kopien."

Und da die Marie noch immer nicht kommen wollte, erhob sich der Alte nun und wickelte mir den Aal ein, um den ich bat, und schnitt mir den Cammembert.....

Viele Fremde, die München nach kurzer Bekanntschaft schildern wollen, verfallen in den Fehler, mit dem Klischee der „Bierstadt" und der „Kunststadt" und der „G'schpusstadt" Isarathen zu erschöpfen und alles Leben hier darauf Bezug nehmen zu lassen. Ich sage nicht, daß in München jeder kleine Kaufmann ein Künstler sei. Aber eine Staffelei in einem Heringsladen, das ist ein Anblick, den man wohl nur im Bannkreise der Frauenkirchthürme genießt.....

Erst Kopernikus hat die Erde der Reihe der Planeten eingeordnet.