

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.

Wenn Herr Peter Minuit heute aus seinem Grab heraussteigen und seinen Kopf nach oben richten würde, so würde er sich wundern über die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs. Er würde sehen, dass die Stadt, die er einst als eine kleine Insel im Meer betrachtete, heute eine der größten und dichtesten Metropolen der Welt ist.

Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation. Von den ersten Pferdebahnen bis zu den modernen elektrischen Hochbahnen hat die Stadt eine beeindruckende Reise unternommen.

Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation. Von den ersten Pferdebahnen bis zu den modernen elektrischen Hochbahnen hat die Stadt eine beeindruckende Reise unternommen.

Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation. Von den ersten Pferdebahnen bis zu den modernen elektrischen Hochbahnen hat die Stadt eine beeindruckende Reise unternommen.

Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation. Von den ersten Pferdebahnen bis zu den modernen elektrischen Hochbahnen hat die Stadt eine beeindruckende Reise unternommen.

Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation. Von den ersten Pferdebahnen bis zu den modernen elektrischen Hochbahnen hat die Stadt eine beeindruckende Reise unternommen.

Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation. Von den ersten Pferdebahnen bis zu den modernen elektrischen Hochbahnen hat die Stadt eine beeindruckende Reise unternommen.

Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation. Von den ersten Pferdebahnen bis zu den modernen elektrischen Hochbahnen hat die Stadt eine beeindruckende Reise unternommen.

hatten, wenn die Luft inständig wird, entlang der Straße alle paar Minuten ein elektrischer Expresszug fährt. Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation.

Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation. Von den ersten Pferdebahnen bis zu den modernen elektrischen Hochbahnen hat die Stadt eine beeindruckende Reise unternommen.

Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation. Von den ersten Pferdebahnen bis zu den modernen elektrischen Hochbahnen hat die Stadt eine beeindruckende Reise unternommen.

Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation. Von den ersten Pferdebahnen bis zu den modernen elektrischen Hochbahnen hat die Stadt eine beeindruckende Reise unternommen.

Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation. Von den ersten Pferdebahnen bis zu den modernen elektrischen Hochbahnen hat die Stadt eine beeindruckende Reise unternommen.

Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation. Von den ersten Pferdebahnen bis zu den modernen elektrischen Hochbahnen hat die Stadt eine beeindruckende Reise unternommen.

Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation. Von den ersten Pferdebahnen bis zu den modernen elektrischen Hochbahnen hat die Stadt eine beeindruckende Reise unternommen.

Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation. Von den ersten Pferdebahnen bis zu den modernen elektrischen Hochbahnen hat die Stadt eine beeindruckende Reise unternommen.

Vollendung des Riesenwerkes, das im Ganzen 375 bis 400 Millionen Dollar verschlingen wird, das erfolgreichste Unternehmen seiner Art in der Welt ist in Bezug auf die Ausführung der Spitze aller Städte der Welt nicht zu denken. Der Montague Street-Tunnel unter dem East River wird voraussichtlich im nächsten Sommer fertig sein.

Von den ursprünglich 90 Kontrakten des Dualsystems sind nur noch fünf zu vergeben, das Ende des laufenden Jahres wird die Mehrheit der geplanten Hauptlinien bereits im Betrieb sein.

Das Riesenwerk, das im Ganzen 375 bis 400 Millionen Dollar verschlingen wird, das erfolgreichste Unternehmen seiner Art in der Welt ist in Bezug auf die Ausführung der Spitze aller Städte der Welt nicht zu denken.

Der Montague Street-Tunnel unter dem East River wird voraussichtlich im nächsten Sommer fertig sein.

Von den ursprünglich 90 Kontrakten des Dualsystems sind nur noch fünf zu vergeben, das Ende des laufenden Jahres wird die Mehrheit der geplanten Hauptlinien bereits im Betrieb sein.

Von den ursprünglich 90 Kontrakten des Dualsystems sind nur noch fünf zu vergeben, das Ende des laufenden Jahres wird die Mehrheit der geplanten Hauptlinien bereits im Betrieb sein.

vorläufig nichts zu spüren. Es handelt sich um Probleme von den reichsten Tischen der Aktionäre und häufig sind auch diese spärlichen Krümel nur Umhüllung, nur Köder, in dem sich der Handel birgt, der den Angestellten fest an die Gesellschaft fesseln soll.

Ein System der Pensionierung aller oder invidueller Angestellter besteht bei der Interboro z. B. erst seit einem Jahr und in einer Form, die wie eine Pensionierung dieser Fundamentalforderung sozialer Gerechtigkeit anmutet.

Die Pension beträgt 1 Prozent für jedes Dienstjahre (bis zu 40) bei Durchschnittslohn des letzten Jahres, jedoch nicht weniger als \$20 pro Monat. Empfänger der Pensionen berechnen sich gleichzeitig an der

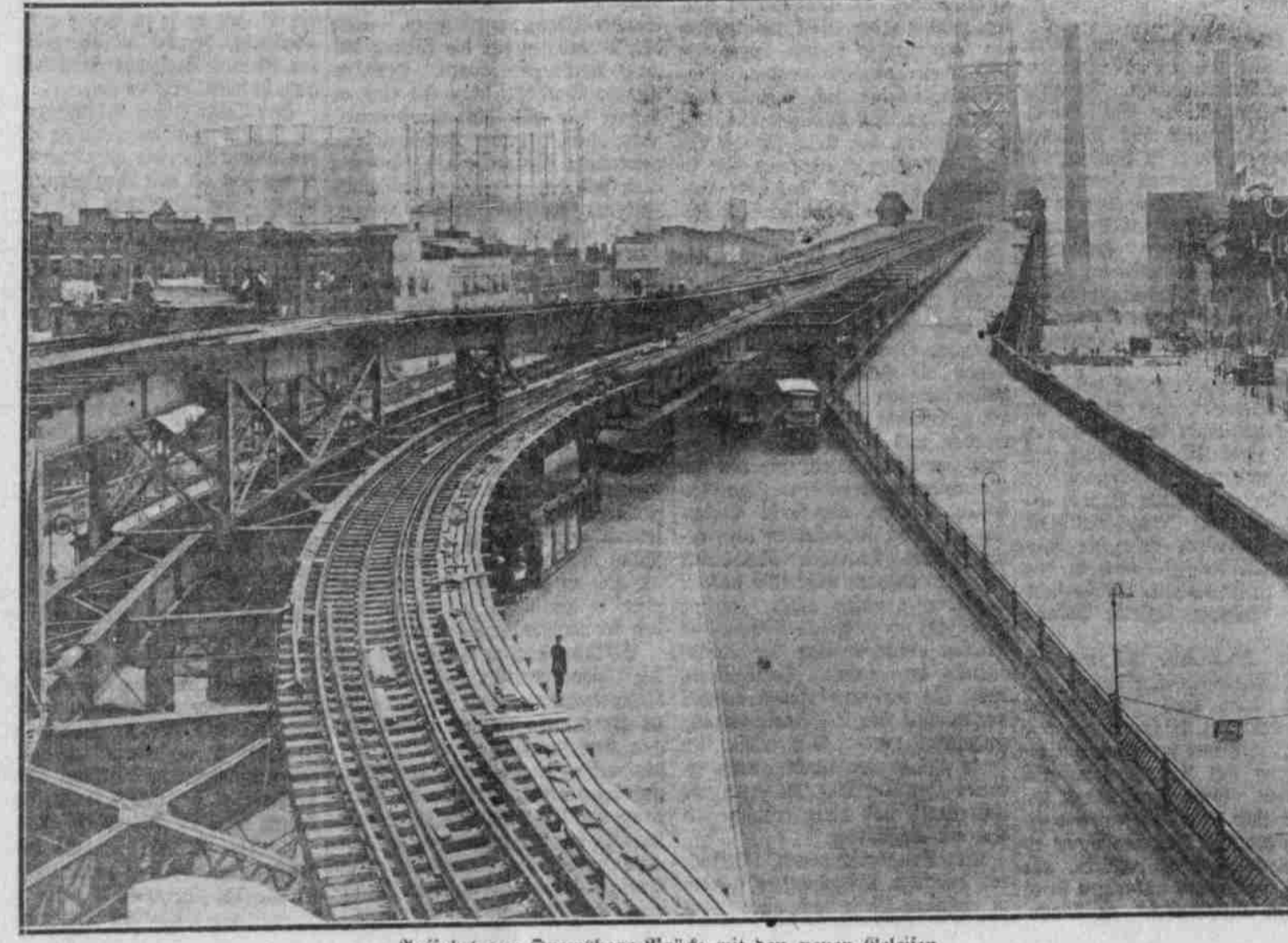
(also 20 Prozent eines Monatslohns bei Höchstlohn).

In Krankheitsfällen stehen den Angestellten und Familien zwei Gesellschaftskassen zur Konsultation (nicht zur dauerhaften Behandlung) frei zur Verfügung, außerdem ein Chirurg und Hospitalbehandlung bei Operationen und schweren Krankheiten. Mitglieder besuchen Kranke und Bekanntheitsreisen, auch Sanatoriumbehandlung erhalten, und sorgen außerdem für die zurückbleibenden Familien.

Ein „Sonnenscheinkomitee“ findet aus einem von den Angestellten ausgewählten Fonds Fälle besonderer Not. Restaurants an den Endstationen liefern zum Selbstkostenpreis anständige Mahlzeiten (eine Million pro Jahr). Erholungsgründe mit Schwimmbecken, Leibesübungsplatz, Pool und Billardtischen, Brausebädern etc. sorgen nach dem Dienst und in seinen Pausen für Körper- und geistige Erfrischung.

Die Kassen der Interboro betragen rund 3 bis 4%, während Aktien und Lebensmittelpreise gleichzeitig um das Vielfache dieser Zinsen gestiegen sind. Angesichts dieser Zustände ist die Inflation der Preise, die ihre Höhe an den Proportionalen Werten der Aktien und den 15% Millionen „Abverkauf“ der Gesellschaft messen, und denen mit allen Mitteln die Organisation aufgehoben und natürlich auch beeinflusst. „Brotherrhood“ unmöglich zu machen verdrückt, ebenso begreiflich wie das Kapitalistische an den Endstationen liefern zum Selbstkostenpreis anständige Mahlzeiten (eine Million pro Jahr).

Seit der Jahrhundertwende, d. h. seit der ersten Hochbahn, beteiligt sich die Stadt finanziell an dem Ausbau unterer Verkehrssysteme und erweitert damit den Besitz der Anlagen, im Gegensatz zu den alten Hochbahnen, die unter staatlichem Betrieb der privaten Gesellschaften auf ewig blühen.



Auffahrt zur Queensboro-Brücke mit den neuen Gleisen.

Noch nicht begonnen sind die zwei Endstationen der Nass Street-Hochbahn, die die Chambers Street-Station der Centre Street-Schleife mit dem Whitehall-Montague Street-Tunnel nach der Queensboro-Hochbahn verbindet. Die Queensboro-Hochbahn wird von der Queensboro Bridge über den East River nach Queens führen.

Die Queensboro-Hochbahn wird von der Queensboro Bridge über den East River nach Queens führen. Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation.

Die Queensboro-Hochbahn wird von der Queensboro Bridge über den East River nach Queens führen. Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation.

Die Queensboro-Hochbahn wird von der Queensboro Bridge über den East River nach Queens führen. Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation.

Die Queensboro-Hochbahn wird von der Queensboro Bridge über den East River nach Queens führen. Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation.

Die Gesamtlänge der beteiligten Firmen beträgt über 40, die Zahl der heute an den Bauten beschäftigten Arbeiter rund 14.000, die sich indes mit der fortwährenden Fertigstellung der verschiedenen Strecken immer weiter vermindert.

In dem mit Treibstoffanlagen durchgeführten Hebelplan New Yorks haben die Arbeiter gewisse Schwierigkeiten, die aber alle ebenso wie die Verkehrsprobleme bei der Erneuerung der Harlem-Brücke und der Legung der 3. Hochbahn-gleise glänzend überwunden wurden.

Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation. Von den ersten Pferdebahnen bis zu den modernen elektrischen Hochbahnen hat die Stadt eine beeindruckende Reise unternommen.

Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation. Von den ersten Pferdebahnen bis zu den modernen elektrischen Hochbahnen hat die Stadt eine beeindruckende Reise unternommen.

Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation. Von den ersten Pferdebahnen bis zu den modernen elektrischen Hochbahnen hat die Stadt eine beeindruckende Reise unternommen.

Die Entwicklung des New Yorker Schnellverkehrs ist ein Zeugnis für die Fortschritte der Technik und der Organisation. Von den ersten Pferdebahnen bis zu den modernen elektrischen Hochbahnen hat die Stadt eine beeindruckende Reise unternommen.

durch seine Beiträge mitgeschaffenen Rasse-Krankens oder Anwaltschaft, so wird die Pension auf die Differenz zwischen diesen und den ihm sonst zukunftsigen Betrag reduziert. Das Recht auf sie kann außerdem infolge Teilnahme an Kassen (unterbrochener Dienst) und „schlechter Führung“ entzogen werden, jedoch die Gesellschaft eine Art polizeilicher Kontrolle auch über das Privatleben ausübt.

Am klarsten entwirrt sich der sozialistische Geist dieses „Systems“ in der Bestimmung, daß jährlich von der Gesellschaft nur \$50.000 (also nur 1 Prozent der Summe, die als Dividende an die Aktionäre geht) für Pensionen ausgezahlt werden sollen, falls der Betrag nicht ausreicht, so in der vorgeschriebenen Höhe zu zahlen.

Die Angestellten der Interboro sind die Motorfahrer. Sie erhalten nach dem vor einem Jahre festgesetzten Lohnsatz nach schätzbarer Dienstzeit \$4.20 pro Tag und haben also nach 40-jährigem „ununterbrochenem“ Dienst und guter Führung Anspruch auf eine Pension von etwa \$10 pro Woche, die aber reduziert werden kann, falls bei dem ständig sich vergrößernden Betrieb die 100 festgesetzten Pensionen über \$300 steigen und also mehr als die ausgerechneten \$50.000 verlangen sollte. (Durchschnitt \$7.50 pro Woche, \$390 pro Jahr.)

Jeder Kommentator erkennt 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 organisiert, die Arbeitsbedingungen der Leute studiert und die größten Mißstände abhelfen bestrbt ist. Die Leiter sind alle höhere Beamte der Gesellschaft und von einer Vertretung der Angestellten ist nicht die Rede.

Wo ihr keine besonderen Kopien erwachen, heißt die Interboro fortgeschrittenen Grundfragen. So hat sie auf eigenen Grundstücken eine Reihe von Häusern errichtet, die Nahrungsmittel zum Selbstkostenpreis an die Angestellten verkaufen. Ob in diesen Selbstkostenpreis auch irgend welcher Beitrag für Lebenshaltung einfließen wird, entzieht sich allerdings der Kenntnis, da das „Welfare Department“ jede Auskunft über seine Tätigkeit verweigert.

Diese erreicht sich neben der Pensionierung auch auf anderen, unfaßlichen, unheimlichen, deren Zweck das Bestreben der Angestellten allein aufgebracht, aber von der Gesellschaft mitvermerkt werden. Die letztere stellt dafür Verwalterräume und Personal und garantiert die Beschäftigung der Rasse. Eine Rückzahlung von Beiträgen gibt es nicht, jedoch darf ein entlassener Angestellter unter gewissen Bedingungen weiter zahlen, um sich das Minimalverdienst von \$250 zu sichern. Ein Darlehen ist gewährt ohne dringenden Grund, jedoch ohne Sicherheit bis zur Höhe von zwei Monatslöhnen, rückzahlbar nach zwei Monaten in Wochenraten von 10 Prozent

den Unterhalt in Betriebsfragen, Spielplätze für Baseball, Fußball, Tennis etc., Ausflüge, Bäder, Jahresreisen, eine 100 Mann starke Tiefbahnpolizei, eine Monatschrift, die von der Bahndirektion herausgegeben wird, freipasse für Frauen von Angestellten u. a. bilden den Rest der Fürsorgeleistung, die in manchen Fällen gleichzeitig für einen praktischen Zweck: jeder Station einen bestimmten datierten, kritischen Fortschritt zu geben, um sie so für den folgenden Passagier leichter erkennbar zu machen. Man experimentiert mit neuen, bequemeren Wagen, mit stetig an Zahl wachsenden Eiderbettenvorrichtungen, mit der wissenschaftlichen Berechnung des Menschenstromes auf den einzelnen Stationen.

Man weiß, daß die öffentliche Kritik bei den Gesellschaften als Sporn in der Seite. Der Bürger rät immer immer und häufig mit Recht, so bei der kürzlich erfolgten Verlegung des gesamten Tiefbahnbetriebs wegen Kohlenmangels, als man den auf die Arbeiterverhältnisse gemühten betonen Spruch dahin vorbrachte: alle Arbeiter sollen sich, wenn ein einziger Mann es will.

Über kein wird nicht und erkennen auch das öffentliche. Wo bewältigen irgendwo in der Welt Hoch- oder Tiefbahnen einen derartigen Menschenstrom, wo laufen über eine einzige Brücke (die Brooklyn) während des Tagesbetriebes jede Stunde 1000 Wagen der Hoch- und Tiefbahnen, wo folgen in den Tiefbahnen die Züge mit gleicher oder nur annähernder Regelmäßigkeit aufeinander wie bei uns?

Gewiß es ist eine Erbindeutungsförderung, aber wir kommen vorwärts. Gewiß, wir erlitten unter im Sommer und erlitten oben im Winter, man schreit, drängt, häßt, quetscht und tritt sich (immer auf das beste Höhenauge), um mitzukommen, man hängt sich die Arme aus und hebt sich die Füße aus, aber man fährt, fährt, rumrennt für einen Kiebel, fährt, fährt, fährt und fährt, also doppelt häßlich, denn Zeit ist Geld, man kann im obersten Stock wohnen und an der Battery sein Geschäft haben, heute Grundbesitzumlauf, wo die Füße einander gute Nacht sagen und über ein oder zwei oder zehn Jahren per Hoch- oder Tiefbahn hinausfahren, man spürt pochendes, tosendes Leben überall, jeder Schienenstrang ist eine Erde, die einen neuen Stabilität das rote Lebensblut des Verkehrs speist. Was wäre New York ohne seine Bahnen?

Der alte Brangel im Dienst. Der alte Brangel vor dem Krieg war immer nur der gutmütige „Papa Brangel“, der alle kühnen jungen Männer küßte und die Berliner durch ihre Redenarbeit in möglichst verkehrtem Deutsch erbaute — nein, er konnte im Dienst auch hart, so langsam sein. So rief er einst einem Offizier, der eine wichtige Redewendung überbringen hatte, aber langsam und vorsichtig daherkam, unwillig zu: „Nehmen Sie Galopp, mein Herr! Wenn Sie den Hals brechen sollten, hat Ihnen der Staat den Schaden mindestens zehnmal bezahlt!“

Als 1904 eine Ausstellung Dragners, die von den böhmisches Lehermarkt hatte zurückzukehren müssen, ohne ihren Leutnant zurückzulassen und der Unteroffizier meinte, der Leutnant wäre gewiß gefangen genommen worden, da unterließ ihn Brangel barfuß, 24. hieß, daß er tat. In den Gefangenen würde er sich hängen lassen. Er aber meinte, daß sofort zum Arrest — ich will Ihnen zeigen, auf seinen Leutnant aufpassen!