



**MARCHIVUM**

MANNHEIMS ARCHIV  
HAUS DER STADTGESCHICHTE  
UND ERINNERUNG



## **MARCHIVUM Druckschriften digital**

### **Neue Mannheimer Zeitung. 1924-1943 141 (1930)**

48 (29.1.1930) Abendblatt

[urn:nbn:de:bsz:mh40-350331](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:mh40-350331)

# Neue Mannheimer Zeitung

## Mannheimer General-Anzeiger

Belegpreise: In Mannheim und Umgebung durch Träger frei Haus monatlich RM. 2.—, in weiteren Reichsteilen abgeholt RM. 2.50, durch die Post ohne Gebührgeld RM. 2.—, Einzelverkaufpreis 10 Pf. — Adressen: Redaktion: Waldhofstraße 8, Schreyingergasse 10/12, Postfach 18, No. Friedrichstraße 4, Po. Hauptstraße 63, W. C. Hauptstraße 8. — Druckerei: Waldhofstraße 12 mit

Berlin, Redaktion und Hauptgeschäftsstelle: R. 1, 4-6. — Fernsprecher: Sammelnummer 24951. — Postfach-Nr. 17500 Karlsruhe. — Telegramm-Adresse: RemaZeit Mannheim

Anzeigenpreise: Im Anzeigenblatt RM. — 40 die 11 mm breite Colonette; im Restamt RM. 2.— die 70 mm breite Zeile. — Für im Voraus zu bezahlende Familien- und Gelegenheits-Anzeigen besondere Sätze. — Rabatt nach Tarif. — Für das Einbringen von Anzeigen in bestimmten Rubriken, an bestimmten Plätzen und für besondere Leistungen keine Gewähr. — Geschäftsband Mannheim.

Beilagen: Montag: Sport der N. M. Z. / Dienstag wochentlich: Aus der Welt der Technik Kraftfahrzeug und Verkehr Neues vom Film / Mittwoch wochentlich: Die sprachbare Scholle - Steuer, Gesetz und Recht Donnerstag wochentlich: Mannheimer Frauenzeitung Für unsere Jugend / Freitag: Winterport und Erholung Mannheimer Vereinszeitung / Samstag: Aus Zeit und Leben Mannheimer Musikzeitung

Abend-Ausgabe

Mittwoch, 29. Januar 1930

141. Jahrgang - Nr. 48

## Primo de Riveras Abschieds-Botschaft

... Ich flehe zu Gott, daß er mir gestatten möge, später von neuem mein Amt anzutreten"

### Neue Regierung aus Zivilisten

Telegraphische Meldung

Madrid, 28. Jan. (United Press)

Primo de Rivera scheint nicht die Absicht zu haben seine politische Laufbahn nunmehr endgültig aufzugeben. Wenigstens deutet er in seiner an das spanische Volk gerichteten offiziellen Abschieds-Botschaft, die heute veröffentlicht wurde, die Möglichkeit seiner Rückkehr an. Der Diktator erklärt in dieser Botschaft u. a.:

Es ist im Augenblick für mich unbedingt notwendig, lediglich der Wiederherstellung meiner Gesundheit zu leben. Ich flehe jedoch zu Gott, daß er mir erlauben möge, später von neuem mein Amt anzutreten und dem Vaterlande bis zu meinem Tode in jeder möglichen Weise zu dienen."

Weiterhin richtet Primo de Rivera in seiner Botschaft einen dringenden Appell an das Volk und die Marine, der künftigen Regierung des Landes loyal zu dienen und sie bei der Lösung der schweren Probleme, denen Spanien zur Zeit gegenübersteht, mit allen Kräften zu unterstützen.

Daß Primo de Rivera großen Wert auf die Gesundheit legt, daß sein Rücktritt lediglich aus Gesundheitsrücksichten erfolge, ist auch aus seinem Kommuniqué an die spanische Presse ersichtlich, in dem dieser Umstand mit Nachdruck betont wird.

### Über die Zusammenfassung des neuen Kabinetts

erläßt die United Press von informierter Seite, daß General Berenguer seine ursprüngliche Absicht, eine Reihe Militärpersonen mit Ministerposten zu betrauen, aufgegeben habe und nunmehr eine lediglich aus Zivilisten bestehende Regierung bilden wolle. Im übrigen hat sich der neue Ministerpräsident bereits in nicht näher näher bestimmter Weise über die Studentenunruhen geäußert und seine Umgebung wissen lassen, daß er nicht gesonnen sei, die Haltung der Studenten weiterhin zu dulden.

### Sofortige Neuwahlen?

Telegraphische Meldung

Madrid, 28. Jan.

Die Spanier aus Madrid berichten, daß der Versuch von Ribas das Verbot für den öffentlichen Unterricht aufzuheben, nach dem "Newport Herald" kommt der Versuch als Mißerfolg in Frage. General Berenguer ermahnte im Laufe des heutigen Tages die Kammer von Abgeordneten nicht in Madrid weilenden Persönlichkeiten, die er für sein Kabinett vorsehen möchte, in Madrid zu verbleiben. Man nehme an, daß dies, sobald die neuen Minister vom König ernannt werden können. General Berenguer habe die Absicht, sofort Neuwahlen anzusetzen. Er werde die Senatur mit größter Eile vorlegen.

### Glückwünsche aus Amerika

Newport, 28. Jan. (United Press)

Die Meldungen vom Rücktritt Primo de Riveras wurden in den heutigen Morgenzeitungen durchweg an erster Stelle gebracht und bildeten den Gegenstand höchster Beträchtlichkeit, in denen Spanien zu der bevorstehenden Wiedereinführung eines verfassungsmäßigen Regimes beglückwünscht wird, andererseits aber die Verdienste der Diktatur um die Befriedung Marokkos, die Hebung der spanischen Wirtschaft und die Wahrung der Ordnung und Ruhe im Lande voll und ganz gewürdigt werden.

Die "Newport Times" erklärt: "Es bedarf kaum zu der Hoffnung, daß nunmehr in Spanien eine Zeit größerer politischer Freiheit in Wort und Tat eintreten wird. Primo de Rivera kann wohlbehaglich von sich behaupten, daß er keineswegs durch einen Aufstand des spanischen Volkes vertrieben worden ist. Tatsächlich aber mußte er zurücktreten, weil er das Vertrauen und die Gunst des Heeres verloren hatte, ohne das er kein Amt nicht weiter hätte durchführen können."



König Alfonso XIII.



Primo de Rivera

## Reichswehr und Kommunisten

### Scharfe Gegenmaßnahmen gegen die kommunistische Propagandaarbeit

Drahtbericht aus dem Berliner Büro  
Berlin, 28. Jan.

Die Vorgänge in der letzten Zeit haben die Aufmerksamkeit auf die wachsende kommunistische Propagandaarbeit in der Reichswehr gelenkt. Die Kommandanten verließen, auf Reichswehr und Reichsmarine Einfluß zu nehmen, einmal durch die Verteilung von Propagandachriften, vor allem aber durch die Bildung kommunistischer Zellen. Hierzu werden verwandtschaftliche, freundschaftliche und sonstige Beziehungen zu Angehörigen der Reichswehr ausgenutzt. Auch bei gemeinschaftlicher sportlicher Betätigung mit Zivilisten wird Propagandaarbeit mit den Soldaten angedeutet. Man versucht außerdem, geschulte Mitglieder der R.P.D. in die Reichswehr einzuschmuggeln.

Das Reichswehrministerium hat sich daher zu scharfen Gegenmaßnahmen veranlaßt gesehen. Jeder Fall der Verteilung von Propagandachriften wird dem Reichswehrministerium gemeldet, das dem Oberbefehlshaber, dem Reichsmarineminister und dem Polizeipräsidenten Mitteilung macht. Die

Soldaten werden regelmäßig über das Befahren von Propagandachriften und deren Verteilungswünsche unterrichtet. Die vorgesetzten Behörden sind häufig demutlich, Persönlichkeiten ausfindig zu machen, die zur Zellenbildung in die Reichswehr eingeschoben werden könnten. Die Truppen werden über die staatsfeindlichen Bestrebungen und die Verfaßte, Zellen zu bilden, laufend unterrichtet.

Daß die Kommunisten von Zeit zu Zeit kleine Erfolge haben, läßt sich nicht verkennen. In Gefangnissen ist indes kein Erfolg. Der Vorwurf, daß das Reichswehrministerium nicht energisch genug gegen die kommunistische Propaganda vorginge, ist, wie aus vorstehender Seite vernehmlich wird, durchaus unzutreffend. Reichswehrministerium und die militärischen Kommandosstellen des Heeres und der Marine verfolgen vielmehr alle Anzeichen mit größter Aufmerksamkeit. Man ist sich überzeugt, daß die Propagandaarbeit wie bisher völlig unermittelt bleibt und jeder Versuch gewalttätiger Umstürze von vornherein zum Scheitern verurteilt sein werden.

## Fortschritte auf der Flottenkonferenz

### Ein englisch-französisches Kompromiß - Zulassung von 78 Pressevertretern

Drahtbericht aus Londoner Vertreters  
London, 28. Jan.

Ein englisch-französisches Kompromiß in der grundsätzlichen Streitfrage der totalen oder klassenmäßigen Flottenvergrößerung ist das Hauptergebnis des gestrigen Tages. Die Einigung, die nur provisorisch ist, aber bereits die Zustimmung der Amerikaner gefunden hat, fällt sich auf der Linie, die wir in früheren Berichten angedeutet haben, nämlich Bestimmung der Gesamttonnage und der Klassenanzahl, modifiziert durch das Recht, in fest umschriebenen Grenzen einen Teil der zugesprochenen Quoten von einer Schiffsklasse auf die andere übertragen zu dürfen.

Das Kompromiß wird den Hauptgegenstand der für morgen vormittag 10 Uhr angesetzten Plenarsitzung bilden. Sowohl London als Washington werden dabei die ursprünglichen französischen bzw. englischen Ansätze über den Ausgangspunkt der Abklärungsfrage darlegen und dann die Linien des von den Sachverständigen ausgearbeiteten Kompromißes darlegen.

Der Protest der englischen und amerikanischen Presse gegen die Teilnahme der Flottenkonferenz hat einen unerwarteten Erfolg gehabt. Auf die Initiative Sir Jameson's hin hat man beschlossen, we-

nigstens einen Teil der Pressevertreter im Verhandlungsausschuß unterzubringen und zwar immerhin insgesamt 78 Journalisten, was ungefähr ein Drittel der täglich im St. James-Palast verlesenen Korrespondenzen darstellt. Nur wegen des Raummangetes hat man nicht sämtliche Journalisten auflesen können, doch werden im Robinson-Café, wo die Konferenz untergebracht werden, durch die der außerhalb Weibende Teil der Presse die Reden der Delegierten hören kann.

Die morgige Sitzung gilt ebenso wie alle bisherigen Einzelgespräche offiziell noch der Festlegung der Tagesordnung der Konferenz. Man darf das aber nicht so verstehen, als wenn die Delegationen über diese formale Frage noch nicht hinausgekommen wären. Die Festlegung der einzelnen Programmpunkte bringt bereits die grundsätzliche Auseinandersetzung über die konkreten Streitfragen mit sich. Wenn beispielsweise Einigkeit über die Frage erzielt wird, ob man zuerst über Schlachtschiffe oder über Kreuzer sprechen soll, so heißt das schon, daß man sich über wichtige Grundfragen der tatsächlichen Diskussion einig geworden ist. Man kann die direkten Verhandlungen der Konferenz am besten so umschreiben, daß sie in vorläufiger allgemeiner Form bereits die fundamentalen Abklärungsprobleme behandelt.

### Diktators Glück und Ende

Aus der grauen Nebelatmosphäre dieser kalten feuchten Tage leuchten wir unsere Blicke nach dem sonnigen Spanien. Doch wenn man dort auch zur jetzigen Jahreszeit schon mehr Sonne und blauen Himmel hat als bei uns im rauhen Norden, so sind die politischen Verhältnisse Spaniens zur Zeit jedoch nicht minder düster und nebelhaft als bei uns die atmosphärischen. Wir mußten zwar schon seit langer Zeit, daß die Machtposition Primo de Riveras hart unterminiert war, trotzdem ist der Rücktritt des Diktators ziemlich überraschend gekommen. Da die spanischen Zeitungen unter Zensur stehen, so konnte man zunächst nicht wissen, ob die gehen in der letzten Nachmittagsstunde von einem amerikanischen Telegraphenbüro verbreitete und von der "Neuen Mannheimer Zeitung" noch im Abendblatt veröffentlichte Meldung von dem Rücktritt des Diktators sich bemächtigete. Von den französischen Nachbarn der Spanier wurde jedenfalls keine amerikanische Meldung sofort benotisiert und auch große deutsche Zeitungen, so zum Beispiel die "A. N. Z.", brachte noch heute vormittag eine falsche Meldung. In der die amerikanische Nachricht als unzutreffend hingestellt wird. Inzwischen ist jedoch auch den spanischen Zeitungen erlaubt worden über den wahren Stand der Dinge zu berichten und so besteht denn nicht der geringste Zweifel mehr, daß es mit der von uns im gestrigen Abendblatt schon gebrachten Meldung keine Richtigkeit hat.

Der Diktator, der Spanien sechs Jahre lang beherrschte, hat ausgespielt. Er selbst muß sich seiner Machtposition nicht mehr sicher gefühlt haben, denn wie hätte er sonst dazu, an die Arme die Vertrauensfrage zu stellen, ob er sich auch weiterhin noch auf die bewiesene Macht verlassen könne. Dieser für einen Diktator höchst ungewöhnliche Schritt hat in der ganzen politischen Welt das größte Aufsehen erregt und mit Spannung hatte man abgewartet das Ergebnis der Umfrage erwartet. Von den Generalkapitänen, an die Primo sich gewandt hatte, lag bis gestern nur eine einzige Antwort vor, nämlich die des Generalkapitäns von Saragossa. Zweideutig wie ein Spruch des Orakels von Delphi lautete diese Antwort: "Wir werden der Regierung treu sein, die von der Krone bestellt ist." Der König von Spanien, an dessen Händen der Diktator seine Macht bekam und der ihm allen Anfeindungen zum Trotz bisher gehalten hatte, konnte aus dieser Antwort einer der ersten Militärmachthaber des Landes die Versicherung herauslesen, daß das Militär treu bleibt. Und der ihm allen Anfeindungen zum Trotz bisher gehalten hatte, konnte aus dieser Antwort einer der ersten Militärmachthaber des Landes die Versicherung herauslesen, daß das Militär treu bleibt. Und der ihm allen Anfeindungen zum Trotz bisher gehalten hatte, konnte aus dieser Antwort einer der ersten Militärmachthaber des Landes die Versicherung herauslesen, daß das Militär treu bleibt.

Sehen seit Jahren war die Machtposition des Diktators schwer umstritten worden. In unserer so schnelllebigen und reich verregneten Zeit ist es kaum nicht überflüssig, daran zu erinnern, daß die Aufhebung unter den spanischen Studenten, die in den letzten Wochen so viel von sich reden machte, schon all die Jahre vorher ihre vielen Vorläufer hatte. So kam es u. a. schon im Jahre 1926 an einer schweren Krise der Diktatur Primo dadurch, daß das Offizierskorps der Kavallerie in Gegenwart von ihm trat. Jener Aufruf der Offizierskorps konnte jedoch unterdrückt werden, da die oberen Teile der Krone dem Diktator treu blieben und Primo nun genau war, die aufständischen Offizierskorps durch den König amnestieren zu lassen und gleichzeitig anzukündigen, daß er nunmehr eine Nationalversammlung mit be-







# Der Fahrgast hat das Wort!

### Beschwerden, Wünsche und Anregungen aus dem Leserkreis aufgrund unseres Artikels „Die Straßenbahn hat eine Viertelmillion Defizit“

Eine große Anzahl Fahrgäste, die Leser der „N.Z.“ sind, haben unserer Aufforderung, den kommenden Letter der Mannheimer Straßenbahn ihre Wünsche zur Reformierung des Betriebes und damit zur Beseitigung des Defizits zu unterbreiten, Folge geleistet. Wir veröffentlichen nachstehend die bemerkenswerten Zuschriften.

## Neueste Sparfameit und mehr kaufmännischen Geist!

Liebe Neue Mannheimer!

Wir Schrecken haben die täglichen Fahrpläne der Straßenbahn Deiner Samstag-Abendausgabe entnommen, daß bei der Verwaltung der Straßenbahn schon wieder mal ein Defizit mit der ganz netten Summe von einer Viertelmillion vorhanden ist. Also auch die letzte Tarifveränderung hat den erwarteten und erhofften Erfolg nicht gebracht, ein Beweis, daß es mit den Fahrpreiserhöhungen allein nicht getan ist. Schon wiederholt sind in der „N.Z.“ aus dem Leserkreis Wünsche und Hinweise bezüglich der Straßenbahn veröffentlicht worden, ohne daß man ihnen bei der zuständigen Stelle Gehör schenkte. Wie einmal eine Erwiderung auf derartige Hinweise ist von dieser Stelle erfolgt.

### Was nun die Ursache des Defizits betrifft,

so ist anzuerkennen, daß die allgemeine wirtschaftliche Lage nicht ohne Einfluß auf die Einnahmen der Straßenbahn geblieben ist, jedoch nicht in dem Umfange, daß das gewaltige Defizit erklärlich erscheint. Die tiefsten Ursachen dürfen wohl an anderer Stelle zu suchen sein. Bei allen Dingen dürfte aus der letzten Erhöhung der Fahrpreiskarte überhaupt keine erhebliche Einnahme zu verzeichnen sein; denn es wurde von den verbliebenen Fahrgästen von allen Beziehten in Gebrauch gemacht, während dies vor der Erhöhung infolge kleinerer Auswertung der Differenz nicht der Fall war. Die Fahrgäste, die keine Berechtigung haben, mit den verbliebenen Fahrgästen zu fahren, haben es vorgezogen, das Fahrrad in Dienst zu stellen, wobei ja die milde Winterung des diesjährigen Winters ein neuer Kundengewinn im Kampf gegen die Straßenbahn war.

Für einen kaufmännischen Geist sprechen die beiden letzten Tarifveränderungen überhaupt nicht; denn sie trafen in beiden Fällen nur die täglichen und Sonntagsfahrten der Straßenbahn, was doch eigentlich recht paradox klingt. Das gewaltige Defizit ist um so unerklärlicher, als doch seit der letzten Tarifveränderung keine größeren baulichen Veränderungen vorgenommen wurden und die Ausgaben im Interesse der Fahrgäste — Wartebänke usw. — überhaupt nicht vorhanden sind. Daß jetzt alle Wagen mit Heizöfen versehen sind, erfolgte ja auch auf Kosten der Fahrgäste durch eine Erhöhung der Fahrpreiskarte.

### Der tiefere Grund des Defizits dürfte, so kann man immer wieder hören, bei der inneren Verwaltung der Straßenbahn liegen.

Man kann sich bei der Erwiderung nicht erwehren, daß es bei der Verwaltung zu viel unproduktiv bezahlte Stellen gibt. Wenn man täglich mit der Straßenbahn fährt, so muß man, wenn das Kapital Straßenbahn zur Sprache kommt, immer wieder hören, daß die bloße Straßenbahn-Verwaltung über sehr, sehr viele Kontrollen verfügt. Es kommt ja oft vor, daß man diese ja 3 oder 4 beieinanderreihen läßt. In welchem Verhältnis steht eigentlich die Stellung von Schwarzfahrern zu den angewendeten Kontrollen? Ein Unternehmen sollte seine Rationalität nicht auf einem Stab von Kontrollanten gründen. In einer Zeit, in der alle Privatbetriebe auf rationelle Einrichtung sind, sollte dies auch bei der Straßenbahn der Fall sein.

Die Einführung eines Kursstreckentarifs müde zu begrüßen. Wenn auch die Auswirkung sehr schwer vorherzusagen ist, so sollte man doch einen Versuch unternehmen. Bekanntlich geben viele Fahrgäste auch ein Ziel. Weitere Fahrpreiserhöhungen müssen unter allen Umständen vermieden werden, denn sie würden mit aller Bestimmtheit eine weitere Abwanderung von der Straßenbahn im Gefolge haben. Alles in allem

## Neueste Sparfameit und mehr kaufmännischen Geist in der inneren Verwaltung, Abschaffung aller unproduktiven Stellen, Beseitigung der inneren Verwaltung, mehr Werbung und Fleiß am Kunden.

Wären für die Finanzen der Straßenbahn ausschlaggebend sein. Auch die Straßenbahn-Verwaltung kann sich denn recht bald den Verhältnissen von ihrer ersten Seite — mit der Ankündigung einer Verbilligung der Fahrpreiskarte — zeigen. H. N.

## Schlachthof-Zatterfall-Marktplatz

### Die Zustände auf den Linien 10 und 15

Auf den Strecken, die dem Fahrgast immer wieder Kopfweh bereiten, gehören zweifellos die inneren und äußeren Verhältnisse der Linien 10 und 15. Die Linie 10 kommt von Neustadt, die Linie 15 vom Schlachthof. Von dort geht bis nach acht Uhr morgens beginnen sich diese Wagen zu füllen, so sehr wir auf kaum einer anderen Straße. Wer zwischen dem Schlachthof und dem Zatterfall einhaken will, muß oft zwei, drei Wagen vorüberfahren lassen, da die Wagen voll sind, und auch die Schaffner aus unverständlichen Gründen meistens nicht dafür sorgen, daß sich nicht alles am Eingang füllt.

Dieser Zustand besteht trotz der Verbilligung der Fahrpreiskarte, und in denen zu dieser Zeit die größte Unbegreiflichkeit des ganzen Betriebes liegt. Aus folgenden Gründen:

### Die Wagen sind notgerade vom Schlachthof bis zum Zatterfall am meisten überfüllt.

Da am Zatterfall viele Leute in andere Linien umsteigen, nun sollte man annehmen, daß die Verbindungen hauptsächlich auf dieser Teilstrecke sein sollten, was auch sehr technisch durch die Gleisanordnung am Schlachthof gut zu machen wäre. Aber weit gefehlt. Die Verbindungen führen einfach über den Zatterfall hinaus, mit dem Ergebnis, daß sie nach mehreren Haltestellen nur noch ganz wenige Fahrgäste mit-

führen. Inzwischen drängt sich alles auf der überfüllten Strecke Schlachthof-Zatterfall zusammen, wo die Wagen dringender gebraucht werden könnten.

Diese unzulängliche und in nicht gerechtfertigter Fahrweise nicht sich dem auch anderwärts geltend. Dafür ein Beispiel: Es kommt vor, daß ein Paradeplatz — nicht durch die Verbindungen der Linien 10 und 15, sondern durch die Schaffnerwagen, die nach der Rheinstraße fahren, — ganz zur Unzeit viel zu viel des Wagens geist und der ganze Betrieb dadurch ins Stocken gerät. So kann man zuweilen beobachten, daß

### am Paradeplatz acht, neun Wagen (die Anhänger mitgenommen) hintereinander in einer Reihe zusammenhängen, völlig leer.

ohne daß ein Mensch weiß, was dieser Segen an verkehrshindernden Straßenbahnwagen, auf die man sonst vergeblich wartet, zu bedeuten hat. Aber das ist nur ein Beispiel, wie unzulänglich mit den Verbindungen gearbeitet wird. Die dort, wo sie wirklich gebraucht werden, nur unzureichend versehen, wie die Strecke Schlachthof-Zatterfall zur Wenige allmorgens dort, so daß man sich wundert, was sich das Publikum dort alles gefallen läßt.

Tadel muß auch ausgesprochen werden, daß nicht alle Schaffner bei der Ueberführung der Wagen darauf achten, daß auch der letzte Fahrgast vor der Weiterfahrt wirklich ganz in den Wagen geht; sehr oft wird abgesehen, während noch Leute aufsteigen, und dabei ist es unverständlich, so fagen, daß die Fahrgäste selbst schuld an einem Unheil seien, das aus solchen Situationen entstehen kann. Wenn man zwei, drei vollbesetzte Wagen an sich vorbeifahren läßt, wenn außerdem in einem Wageninnern sich noch Fahrgäste befinden, kann es leicht zu Unfällen kommen, so man keine Zeit sich rechtzeitig nicht gefügig hat und von der Straßenbahn nicht gekannt haben will, sondern ihr alljährlich ein recht beträchtliches finanzielles Opfer bringt.

Die Straßenbahn scheint allerdings wenig Beachtung für die Seite der Anglegenheit zu haben; denn die

### Art der Behandlung des Publikums durch die Schaffner läßt in vielen Fällen sehr zu wünschen übrig.

Es gibt eine ganze Reihe freundlicher und zuvorkommender Beamter, die jeder, der immer die gleiche Strecke fährt, kennt; aber dieser Minderheit steht das reichlich große Kontingent derer gegenüber, die im

Umgang mit Menschen noch einleuchtend zu lernen haben, jedoch man der Straßenbahnverwaltung nicht dringend genug empfehlen kann, mit der Ausweisung der H. unten auch eine Belehrung über die primitiveren Voraussetzungen der menschlichen Umgangsformen zu verbinden.

Aber auch die Schaffner sollten über ihre dienstlichen Einzelheiten Bescheid wissen. Man kann nämlich feststellen, daß dies nicht immer der Fall ist. Dem Schreiber dieser Zeilen ist in letzter Zeit folgendes vorgekommen: Er hat auf der Strecke Schlachthof-Zatterfall in einem Wagen der Linie 10 einen Fahrgast nach dem Marktplatz verladen und dabei gesehen, über den Marktort fahren zu können, weil er die Erfahrung gemacht hat, daß zuweilen — durch auch nicht immer — die Linie 7, die am Zatterfall auf den Marktort fährt, wartet (besam, wartet soll), früher am Marktort als der Fahrer. Darauf wurde ihm nicht gerade in höflichem Tone zur Antwort, daß das nicht geht; auch der Fahrer fährt zum Marktort, ein Umsteigen geht es deshalb nicht. Nun kommt aber das Selbstvertrauen der Schaffner erst recht hervor, daß man vom Schlachthof zum Paradeplatz mit Umsteigen in eine andere Linie verlangen und bekommen könne, wenn man z. B. am Marktort aussteigen will. Vom Schlachthof zum Paradeplatz geht es mit dem Umsteigen, vom Schlachthof zum Marktort jedoch nicht! Der kann das verstehen?

Aber man beruhigt sich; auch Schaffner verstehen diesen Unfug nicht. Wenige Tage später fuhr ich wieder in einem Schwermagen und verlagte einfaß Marktort. Da fragte mich der Schaffner — ich traue meinen Ohren nicht —, ob ich über Wassertrichter oder über Schlachthof fahren wolle. Ich möchte ihn belehren, daß ich doch gar nicht umsteigen darf, aber er lächelt und fragt, wie jeder vernünftige Mensch in diesem Fall: Warum denn nicht?

Welcher von beiden Schaffnern hat sich nun an seine Dienstvorschrift gehalten? Ober besser: Welcher hat bedauerlich, lässige, einseitige Annahmen — denn irgendwas muß doch ja eine Voraussetzung sein — mitgemacht und welcher nicht? Das ist unklar, so zu entscheiden.

Das ist eine kleine Anekdote aus den Erfahrungen auf den Linien 10 und 15. Sie zeigen, daß hier nicht nach einem bestimmten Plan, sondern nach Willkür verfahren wird, die zwischen an Willkür grenzen. Wann tritt die Veranlassung an deren Stelle?

## Autobus und Trollybus

Die Carthärierteil der Mannheimer Straßenbahnverwaltung den man sich Jahr aus Jahr immer aufs neue vorgetragen Wünschen der Fahrgäste gegenüber steht im ungelösten Verhältnis zu dem „Dienst am Kunden“, den die Reichsbahn neuerdings, teilweise schon mit gutem Erfolg, im Personenservice leistet. Das Defizit, aber das die Neue Mannheimer Zeitung“ am vergangenen Samstag berichtete, mehr noch aber wohl der Hinweis auf die Sperrung des Kapitalmarktes werden dafür herhalten müssen, um berechtigten Fahrgastwünschen nach Betriebsreformen die falsche Schulter zu zeigen. Daß dabei der Wunsch, der der Allgemeinheit“ ebenso wenig gewährt wird, wie das Interesse der Straßenbahn als Selbstverwaltungsorgan, liegt wohl jedem, der zu den Leidtragenden der Mannheimer Straßenbahnverwaltung gehört, auf der Hand. Nur ein moderner und auch betriebswirtschaftlich ausgeprägter Straßenbahnbetrieb wird auf die Dauer gesund bleiben und das erfordert, daß die Leitung verläßt, jeden wirtschaftlichen Verlust zu vermeiden.

Wirtschaftlicher Betrieb ist es aber, wenn große Teile der Bevölkerung, von dem mit erheblichen Mitteln herbeigeführten Verkehrsmittel nicht erreicht werden, wenn Tausende gezwungen sind, das Fahrrad zu benutzen, um eigentlich eine bequemere und schnellere Beförderung durch die Straßenbahn am Platze wäre. Zu den dringendsten Wünschen gehört in dieser Hinsicht die

### Einführung eines Autobusverkehrs nach der Altstadt.

deren Bewohner bei der heutigen Linienführung nur ungenutzte insolge des Verkehrsverlustes den Anschluß an die Linie 15 oder 10 suchen. Wenn auch die Verhältnisse auf dem Kapitalmarkt im Augenblick sehr ungünstig für die Kommunen sind, so ist doch nicht einzusehen, daß man eine derart dringende Verbindung, die zweifellos wirtschaftlich rentabel und propagandistisch von Bedeutung wäre, auf die eine oder andere Weise nicht verwirklichen könnte. Eine solche Betriebsreform wird zwar im Augenblick gewisse Kapitalien beanspruchen, die aber im Gesamtplan zu anderen Zwecken, die von den Kommunen und auch von der Stadtverwaltung Mannheim auszugehen wurden, in jeder Weise produktiv und werden eingesetzt. Wenn der Wiesbadener Experiment als Vorbild herangezogen werden sollte, so kann das nicht schädlich sein, weil der Wiesbadener Omnibusverkehr sich noch nicht lange genug bewährt hat, und weil zum anderen eine Autobusverbindung nach der Altstadt ist nur die Einleitung einer verkehrstechnisch dringend erforderlichen Linie bedeutet, die nach dem Charakter des Stadtverkehrs kaum die Anlage von freistehenden Straßenbahnlinien wünschenswert erscheinen läßt.

Man wird also früher oder später doch zu der Einrichtung einer Omnibuslinie kommen. Die Bevölkerung der Altstadt hat aber den dringenden und ihrer Zahl nach auch berechtigten Wunsch, daß das besser früber als später erfolgt. Die Straßenbahn wird insofern mit den Autobusverbindungen innerhalb der Stadt einmal beginnen müssen. Die Verkehrsverhältnisse in der Mannheimer Altstadt dürften im Laufe der Zeit die Frage der

### Übernahme der Straßenbahnlinien aus der Stadtmitteln

dringend werden lassen — in Rom wurde am 1. Januar die Straßenbahn aus dem gesamten Stadtgebiet herausgenommen und durch Autobusse ersetzt — so daß es für die Straßenbahnverwaltung nur von Vorteil wäre, wenn sie bereits an einer

Verkehrsline Wassertrichter-Mannheim beim Flughafen bereits entsprechende Erfahrungen würde sammeln können. Die Beförderung der Mannheimer Straßenbahn zum Flughafen dürfte für dieses Viertel kaum zu befürchten sein. Im Gegensatz, die unzulänglichen Verhältnisse in den Mittags- und Abendstunden auf den Linien 10 und 15 wurden dadurch eine durchaus normale Abwicklung finden.

Sollten jedoch die Anschaffungs- und Betriebskosten des Benzin-Autobus wirklich zu hoch sein, dann bleibt es immer noch der auch von der „Neuen Mannheimer Zeitung“ angelegte Entwurf eines

### Trollybusbetriebs.

der, soweit ich die Verhältnisse überblicke, tatsächlich ohne größere Kosten leichter zu bewerkstelligen ist. Der Trollybus wurde, wenn ich mich nicht irre, bereits vor dem Kriege in Deutschland verwendet — die Reichsbahn einrichtete Trollybusverbindungen Nettmann-Düsseldorf ist also nicht die erste in Deutschland — und ist in den angrenzenden Ländern in der Kriegs- und Nachkriegszeit zur höchsten Stufe der Verkehrsfähigkeit ausgebaut worden. Er benötigt weder mehr als das Trollybus, ist billiger im Betrieb als der Benzin-Omnibus und findet deshalb, trotzdem seine Kaufpreise nicht so hoch sein können wie die eines modernen Benzin-Omnibusses, überall, vor allem aber in England, als billiger Zubringer zu Straßenbahnstationen und als Durchverbindung Verwendung.

Die Stadtverwaltung und die neue Leitung der Straßenbahn sollten die Frage Autobus- und Trollybusverkehr nochmals dringend prüfen, denn zweifellos könnten viele der bisher unbefriedigten Verkehrsbedürfnisse durch diese wertvolle Verbindungslinie sofort ihre Erfüllung finden, wobei nur darauf hingewiesen werden soll, daß die schon lange fällige Verbindung nach dem Weidplatz (Lindendamm) ebenfalls sofort durchgeführt werden könnte, wie auch eine

### Ringsverbindung der Mannheimer Verkehr.

Bei gutem Willen wird trotz der Sperrung des Kapitalmarktes und trotz des Defizits mit diesen Verkehrsmitteln eine dringende und ungelöste Verkehrsreform durchzuführen sein, die sich zweifellos auch rentabel gestalten wird.

### Ein Fahrgast der Linie 5 äußert sich

Als langjähriger Fahrgast der Linie 5 halte ich hinreichend Zeit und Gelegenheit, Vergleiche mit anderen Linien und Strecken anzustellen. Straßenbahnfahren und noch mehr Straßenbahnfahren machen sich dabei bemerkbar. Voraussetzungen möchte ich, daß die Linie 5 zu den besten Straßenbahnlinien der Stadt Mannheim gehört. Infolgedessen können es die Fahrgäste auch nicht verzeihen, daß sie nicht mehr Berücksichtigung finden und nicht mehr Wagens nach dem Lindendamm gehen. Der Stadthalter Lindendamm sollte im Jahre 1925 2025 Einwohner. Seine heutige Einwohnerzahl dürfte sich ungefähr auf 21.000 belaufen.

Bedenkt man, daß der größte Teil der Lindendamm in der Stadt beschliffen ist, so wundert sich unmittelbar die Frage auf, warum der

### Fünftminutenbetrieb nicht schon längst auf dieser Linie eingeführt worden ist.

Wir wollen nicht verneinen, daß die Straßenbahnverwaltung dem wünschenswert vor dem Kriege sehr rasch aufzuführenden Stadthalter verschiedentlich sehr entgegenkommen ist. Sie hätte eine Fünftminuten eingeführt, die aber nach langer Zeit wegen schlechten

Wetters wieder eingestellt werden mußte. Umso härteren Aufpruch kann dann die Linie 5, die aus der Stadt über den Lindendamm nach dem Lindendamm fährt und die Lindendamm verläßt, die wegen Ueberfüllung der Fünftminuten keinen Platz mehr finden.

### Aber die Fahrt mit der Fünftminuten bedeutet einen Zeitverlust von drei Minuten.

der insbesondere in der sehr kurz bemessenen Mittagspause sehr schwer ins Gewicht fällt. Nun muß anerkannt werden, daß die Straßenbahnverwaltung im Hinblick auf die morgens 8 Uhr den Fünftminutenverkehr auf der Fünftminuten durchführt. Dann aber wird dieser Verkehr durch den Sechsminutenverkehr abgelöst und dies gerade in einer Zeit, in der in den Vormittagsstunden die Dampfbussen vom Lindendamm nach der Stadt und gegen 11 Uhr wieder zurück zum Lindendamm fahren. In der Mittagszeit herrscht dann in der Stadt ein so gewaltiger Andrang auf die Fünftminuten, daß die Wagen oft nicht alle Fahrgäste mitnehmen können.

### Ein Vorgang der Linie 5 ist, daß sie nur von Fahrgästen benötigt wird.

Es ist dies ein Faktor, der bei der Straßenbahnverwaltung sehr gern gesehen wird. Man sollte daher meinen, daß die Fünftminuten-Linie im „Korridor“ wäre. Betrachten wir die Linie 5 nach Lindendamm. Die ist sehr vollbesetzt. Aber trotzdem hat diese Linie den großen Nachteil, daß die Fahrgäste länger Langfahrer sind und daß sie um die fünf Minuten, die sie mehr bezahlen, auch viel längere Zeit im Wagen stehen.

Wenn der Lindendamm in die Stadt fährt, so steigt er in der Regel am Paradeplatz aus, wo der Wagen dann sofort mit Fahrgästen nach der Feuerwache oder der Reichsbahn wieder beladung wird. Hier erlebt man dann das gleiche Schauspiel wie am Paradeplatz. Nur wenige Linien haben einen

### Umschlagsbetrieb.

daß der Wagen oft dreimal leer und beladung wird. Zahlen beweisen. Ein Schaffner der Fünftminuten liefert in der Regel 60-70 A an Tageseinnahmen, während auf anderen Linien im Durchschnitt 40, 45 bis 55 A im Tag eintrifft. Wie wir erfahren, geht nicht jeder Schaffner genau auf die Linie 5. Auch nicht jeder Schaffner ist diesem harten Verkehr gewöhnt. Es sind meistens ältere, höfliche und entgegenkommende Beamte, die auf der Fünftminuten Dienst versehen. Es wäre angebracht, diesen Beamten für ihren anstrengenden Dienst eine besondere Tätigkeitszulage zu gewähren, wenn die Finanzlage der Straßenbahn dies zuließe.

Die Straßenbahnverwaltung ist der Einführung des Fünftminutenbetriebs auf dieser Strecke von jeher ablehnend gegenübergestanden. Sie droht mit dem Verlust der Betriebskostensenkung. Ihre Berechnungen betonen, daß dem erhöhten Strombedarf keine entsprechenden Maßnahmen gegenüberstehen. Wir haben dies zu wissen, und doch empfehlen, einmal die Probe auf's Exempel zu machen. Vielleicht kommt dann doch eine andere Rechnung heraus. Auch Kaufleute haben Nutzen davon. Eine neue Betriebsform würde vielleicht eine Besserung herbeiführen können, wenn sie auch kein Mittelmaß wäre. Der neue Direktor muß sein Werk damit verbinden. Kalter dem Fünftminutenbetrieb verleihe der Lindendamm.

### Besseres Wagenmaterial.

Es hat fast den Anschein, als ob die ältesten und ausgetragenen Wagen für die Linie 5 immer noch gut genug wären. Von den in den letzten Jahren angeschafften neuen Wagen hat man nur sehr wenig auf dem Lindendamm gesehen. Nach wäre es an der Zeit, die fahrdienstliche Kurve am Lindendammplatz zu verlegen und durch eine Linienführung direkt durch die Anlage am Lindendamm zu ersetzen.

### Stell Sitplätze für die Erwachsenen, dann für die Kinder!

Wenn man nach Nord- oder Mitteldeutschland kommt, so wird es einem wohl sehr aufpassen sein, daß in der Straßenbahn ein Stuhl angebracht ist, dessen Text besagt, daß Kinder erst dann einen Anspruch auf einen Sitzplatz haben, wenn keine Erwachsenen sitzen müssen. Wenn man, wie wohl alle werksfähigen Personen, genommen ist, zu den Hauptverkehrtagen die Mannheimer Straßenbahn zu benutzen, so erlebt man sehr häufig, daß

### Ältere Damen und Herren stehen müssen, während Kinder von 3-4 Jahren sitzen.

Die Eltern, die den Satz: „Vor einem grauen Haupte sollst Du aufstehen“, wörtlich nicht zu kennen wünschen, können einem leid tun. Die Schaffner sind gegen dieses Gebot machtlos, da sie nach ihrer Anweisung nicht sitzen dürfen, einen Fahrgast, der kein Fahrgeld bezahlt hat, vom Platz zu weisen. Sogar man den drei. Eltern in ruhigem Tone Bescheid, so erhält man eine höfliche Antwort. In anderen Städten — ich greife z. B. Hamburg heraus — ist fast der Schaffner angewiesen, dafür Sorge zu tragen, daß erst die Erwachsenen einen Sitzplatz erhalten. Sollte so etwas nicht auch in Mannheim möglich sein? In jedemfall halte es für einen Unfug, daß Menschen, die müde von ihrer Arbeit kommen und sich nach etwas Ruhe sehnen, stehen müssen, während Kinder, die den ganzen Tag noch kaum etwas getan haben, die Sitzplätze einnehmen. Ich glaube, auch im Namen vieler anderer Leute zu schreiben und würde mich freuen, viele gleichlautende Meinungen zu hören. A. F.

### Godferleitung Darmstadt-Groß-Heran

\* Groß-Heran, 27. Jan. Wie das Kreisamt Darmstadt mitteilt, hat die Stadt Darmstadt auf Grund des Gesetzes über die Anlage von elektrischen Hochspannungsleitungen um die Verlegung einer Godferleitung Darmstadt-Groß-Heran beschlossen. Die Leitung wird innerhalb des Gemeindeflusses der Stadt Darmstadt nur auf öffentlichen Straßen und Wegen angelegt. In den Gemeindeflüssen Groß-Heran und Bittelbrunn werden in geringerer Höhe und Privatwege beansprucht.



















