

Der französische Omnibusverkehr und seine Betriebsanlagen.

Von Dr.-Ing. Bruno Wehner, Berlin.

Mit 4 Abbildungen.

Voraussetzungen für die Entwicklung des Omnibusverkehrs in Deutschland und Frankreich.

An der gegenwärtigen starken Kraftverkehrsentwicklung in Deutschland ist der Omnibusverkehr bisher nur in bemerkenswert schwachem Umfange beteiligt gewesen. Wenn es auch falsch wäre, aus den gegenwärtigen deutschen Bestandsziffern an Omnibussen unmittelbare Rückschlüsse auf die Verkehrsleistungen zu ziehen, weil die Verkehrsleistung des einzelnen Fahrzeuges in den letzten Jahren zweifellos ganz wesentlich gestiegen ist, so darf man sich doch der Erkenntnis nicht verschließen, daß andere europäische Länder und gerade Länder mit einer der deutschen ähnlichen Verkehrsstruktur heute noch einen gewissen Vorsprung auf dem Gebiete der Motorisierung des Personennahverkehrs zeigen. Dies gilt ebenso für den Omnibusnahverkehr wie für den Omnibusfernverkehr. Die Entwicklungsmöglichkeiten, die dem Omnibus für die Bedienung der eigentlichen Nahverkehrsaufgaben noch offen stehen, sind verhältnismäßig leicht überschubar. Es handelt sich hierbei vorzugsweise um den Ersatz vorhandenen Schienenverkehrs durch den Omnibus. Die Aufgaben, die hierbei dem neuen Verkehrsmittel zu fallen, werden in der Regel die gleichen sein wie die der bisherigen Schienenverkehrsmittel. Anders aber liegen die Verhältnisse im Langstreckenverkehr. Hier fällt dem Omnibus eine Anzahl völlig neuartiger Aufgaben zu, die von der Schiene entweder überhaupt nicht oder in ganz anderer Form erfüllt wurden. Für die Entwicklung des Omnibusfernverkehrs sind aber gerade in Deutschland durch den Ausbau des Reichsautobahnnetzes Voraussetzungen gegeben, die in jedem anderen Lande fehlen. Es kann daher heute schon mit Bestimmtheit gesagt werden, daß schon in den nächsten Jahren in Deutschland eine sprunghafte Entwicklung des Omnibusfernverkehrs einsetzen wird, die Deutschland auch auf diesem Teilgebiete der Motorisierung an eine führende Stelle bringen wird. Daß diese Entwicklung sowohl wegen der besonderen Eigenart des neuen deutschen Straßenwesens wie auch wegen der besonderen Möglichkeiten für eine planmäßige Organisation vielfach grundlegend andere Wege gehen muß als in anderen Ländern, ist selbstverständlich. Trotzdem aber ist ein Blick über die Grenzen heute notwendiger als je, weil gerade die ausländischen Erfahrungen die Schwierigkeiten aufzuzeigen vermögen, die dadurch entstanden sind, daß die verkehrsbauliche Planung und die gesamtverkehrliche Organisation nicht immer in der erwünschten Form Hand in Hand arbeiten.

Die baulichen Voraussetzungen, durch die die Entwicklung des Omnibusverkehrs überhaupt ermöglicht und auch in die verkehrswirtschaftlich erstrebenswerteste Form geleitet wird, werden in ihren Ausmaßen meistens noch stark unterschätzt. Von den fahrzeugbaulichen Aufgaben soll hier nicht die Rede sein. Dem die Auffassung, daß die straßenbaulichen Aufgaben sich dem jeweiligen Stand der Fahrzeugtechnik anzupassen hätten, gilt gerade in Deutschland für die Gegenwart weniger als je. Die Initiative für die weitere Motorisierung ist vielmehr ganz vom Fahrzeug auf die Straße verlagert. Die Auswirkungen dieser Erkenntnis sind im Personennahverkehr bereits deutlich, aber auch beispielsweise im Lastverkehr schon in ihren ersten Ansätzen erkennbar. Wenn der Omnibusverkehr in Deutschland bei allen fahrzeugtechnischen Fortschritten an dieser sprunghaften Entwicklung noch nicht teilnehmen konnte, so lag dies zum großen Teil daran, daß die verkehrsbauliche Entwicklung noch nicht in dem erwünschten Umfange einsetzen konnte. Es wird oft verkantet, daß auch im Straßenverkehr der Streckenbau nur eine Teilaufgabe des gesamten Verkehrsbaues darstellt.

Daß im Eisenbahnwesen die Entwicklung der Bahnhöfe und der sonstigen Betriebsanlagen von vornherein mit dem eigentlichen Streckenbau Hand in Hand gehen mußte, erscheint als Selbstverständlichkeit. Im Straßenverkehr beginnt sich diese Erkenntnis erst jetzt in ihrem vollen Umfange durchzusetzen. Gerade der Omnibusverkehr aber, der in seiner ganzen Verkehrsabwicklung mit dem Schienenverkehr besonders große Ähnlichkeiten aufweist, ist an Betriebsanlagen sowohl am Verkehrsausgangspunkt wie auch an der freien Strecke besonders stark gebunden. Die Planung von Betriebsanlagen im engen Zusammenhang mit dem Ausbau des Straßennetzes wird so für diese Verkehrsart zu einer der wichtigsten Voraussetzungen für ihre weitere Entwicklung.

Wenn auch im Auslande die straßenbaulichen Maßnahmen in ihrer Bedeutung für eine planmäßige Lenkung der Verkehrsentwicklung noch nicht so deutlich erkannt sind wie in Deutschland, so vermag doch eine Betrachtung des ausländischen Omnibusverkehrs in solchen Ländern, in denen diese Verkehrsart schon einen hohen Stand erreichen konnte, bei den hier gefundenen Lösungen in positiver oder negativer Hinsicht zu zeigen, welche Aufgaben in Deutschland noch zu lösen sind. Förderliche Anregungen werden jedoch nur aus solchen Ländern zu gewinnen sein, deren allgemeine Verkehrsstruktur derjenigen Deutschlands wenigstens in entscheidenden Punkten ähnelt. Länder mit schwachentwickeltem Eisenbahnnetz und Länder mit geringer Flächenausdehnung oder auch Länder mit schwachem Durchgangsverkehr müssen bei einem Vergleich auscheiden. Auch die Verhältnisse in den Vereinigten Staaten von Amerika, die auf allen Gebieten des deutschen Kraftverkehrs gern zu Anregungen herangezogen werden, sind gerade für das Gebiet des Omnibusverkehrs nur sehr bedingt verwertbar. An europäischen Ländern vermögen in erster Linie England und Frankreich im Omnibusverkehr, der umfangmäßig hier am weitesten entwickelt ist, gewisse Anregungen für deutsche Verhältnisse zu geben. Die führende Stellung im Omnibusverkehr kommt in Europa gegenwärtig zweifellos England zu. Trotzdem wird man für einen Vergleich mit deutschen Verhältnissen doch in erster Linie auf die französischen Verhältnisse zurückgreifen müssen, weil die Verkehrsstruktur des Landes den deutschen Verhältnissen wesentlich ähnlicher ist als dies in England der Fall ist. Es ist daher sicher kein Zufall, daß allen völlig andersgearteten politischen Voraussetzungen zum Trotz für die organisatorische Regelung des Omnibusverkehrs in Frankreich ganz ähnliche Formen gefunden wurden wie in Deutschland. Auf diese organisatorischen Fragen wird an gegebener Stelle einzugehen sein. Sie sollen hier aber nicht den Kernpunkt der Betrachtungen bilden. Vielmehr soll hier die in ihrer Bedeutung einleitend kurz umrissene verkehrsbauliche Komponente der Verkehrsplanung im Vordergrund stehen.

Betrachtet man den eigentlichen Streckenbau als den innerlich wichtigsten Teil des Verkehrsbaues, so zeigt sich, daß gerade in Frankreich Formen gesucht werden, die im scharfen Widerspruch zu den gegenwärtigen deutschen Auffassungen stehen. Es ist bekannt, daß der Autobahgedanke, der ursprünglich außer in Italien nur in Deutschland eine wesentliche Förderung gefunden hatte, gegenwärtig noch in anderen europäischen Ländern in stärkerem Umfange gefordert wird. Gerade in Frankreich aber tritt die Autobahnplanung sehr stark zurück und es dürfte auch in absehbarer Zeit hier keine Änderung der herrschenden Auffassung zu erwarten sein. Auf keinen Fall ist in Frankreich mit der Planung eines das ganze Land überdeckenden besonderen Schnellstraßennetzes zu rechnen. Die bisherigen Autobahnpläne, an deren Verwirklichung schon teilweise lebhaft gearbeitet wird, beschränken sich ausschließlich auf die Lösung von Teilaufgaben in engen, verkehrlich besonders stark belasteten Gebieten. Es seien hier das im Raume von Paris entstehende Autobahnnetz, das einen Ring mit nach innen anschließenden Anschlußstutzen zeigt, sowie die Schnellstraßen von Paris zur Kanalküste und die Schnellstraßen an der Riviera genannt. Aber auch bei diesen Teil-

plänen handelt es sich nur in beschränktem Umfange um eine wirkliche Neuplanung. Vielmehr ist man hier bestrebt, bereits vorhandene Straßen in teilweise allerdings großzügiger Form zu ausgesprochenen Schnellstraßen mit autobahnähnlichen Lösungen auszubauen. Bei den sehr großzügigen Straßenplanungen für das gesamte Land dagegen handelt es sich ausschließlich um derartige Ausbaumaßnahmen. Es mag auf den ersten Blick verwunderlich erscheinen, daß gerade Frankreich mit seiner einzigartigen straßenbaulichen Überlieferung den neuzeitlichen Gedanken einer Schnellstraßenplanung so stark ablehnend gegenübersteht. Aber gerade diese Überlieferung hat Frankreich ein Straßennetz gegeben, das ungleich großzügiger als in irgend einem anderen Lande der Erde angelegt war, und das daher besonders günstige Voraussetzungen für einen systematischen Ausbau des Vorhandenen bietet. So kommt es, daß Frankreich auch ohne wirklich revolutionäre Maßnahmen auf dem Gebiete des Straßenbanes doch seine Verkehrsentwicklung in einer Weise beschleunigen konnte, durch die seine führende Stellung auf dem Gebiete des Straßenverkehrs erhalten blieb und bei einigen Verkehrsarten sogar verstärkt werden konnte. Letzteres gilt auch besonders für den Omnibusverkehr. Der französische Omnibusverkehr hat heute eine Bedeutung erreicht, die zu zusätzlichen verkehrsbaulichen Maßnahmen zwingt, die nicht etwa nur für eine spätere Weiterentwicklung des Omnibusverkehrs erforderlich wären, sondern auch schon für den gegenwärtigen Entwicklungsstand unabweisbar sind.

Organisation des Omnibusverkehrs in Frankreich.

Bei dem großen Umfang des französischen Omnibusverkehrs trat das Bedürfnis nach einer zeitgemäßen Regelung durch die öffentliche Hand stark hervor, wobei die Fragen der Aufgabenabgrenzung zwischen Schiene und Straße wie aber auch die Unterbindung ungesunden Wettbewerbs im Vordergrund standen. Im Gegensatz zu deutschen Verhältnissen erfolgte diese Abgrenzung beim innerstädtischen Verkehr jedoch später als beim Fernverkehr. Während in den deutschen Großstädten der Omnibusverkehr heute in engerer Gemeinschaft mit dem innerstädtischen Schienenverkehr betrieben wird, stehen in Frankreich und ganz besonders in Paris heute noch Schienenverkehrsmittel und Omnibusse in starkem Wettbewerb. In Paris besteht keinerlei Tarifgemeinschaft zwischen Untergrundbahn und Omnibus. Ähnlich wie bei den Fernbahnen, deren Anlagen dem Staat gehören, bisher aber bekanntlich meist von Privatgesellschaften betrieben wurden, werden die Pariser Untergrundbahnlinien von der Stadtgemeinde erbaut und ihr Betrieb von der Gesellschaft „Chemins de fer Métropolitain“ durchgeführt. Seit der im Jahre 1932 erfolgten strafferen Zusammenfassung des Groß-Pariser Raumes in die „Région Parisienne“ hat man damit begonnen, das Untergrundbahnnetz auch über die eigentlichen Stadtgrenzen hinaus auszuweiten. Die Betriebsgesellschaft der Oberflächenverkehrsmittel („Sociétés des Transports en Commun de la Région Parisienne“ = STCRP) dagegen bedient schon seit 1920 grundsätzlich den gesamten Groß-Pariser Raum. Sie betreibt heute nur noch Omnibuslinien, da seit dem Vorjahr auch die letzten Straßenbahnlinien beseitigt wurden. Bestand schon vorher innerhalb des eigentlichen Stadtbezirkes ein starker Wettbewerb zur Untergrundbahn, so tritt dieser nunmehr auch in den Außenbezirken auf. Die völlige Zusammenfassung der beiden Verkehrsmittel nach Berliner Vorbild ist jedoch bisher nicht durchgeführt. Man beschränkt sich vielmehr nach dem Vorbild des „London Passenger Transport Board“ auf eine Zusammenarbeit in der Form einer Koordinationsbehörde. Über die von dieser Koordinationsbehörde bereits ergriffenen wesentlichsten Maßnahmen wird später zu sprechen sein. Auch zwischen der teilweise stillgelegten Pariser Gürtelbahn und der STCRP kam es zu einer engen Zusammenarbeit. Dagegen ist die Zusammenarbeit zwischen der STCRP und der Vorortlinie der Fern-eisenbahnen bisher noch wenig entwickelt. Durch die Übernahme der sämtlichen Fern-

eisenbahnen in den Staatsbetrieb ist aber auch hier künftig mit einer Einschränkung des bestehenden Wettbewerbs zu rechnen.

Eine Pariser Eigentümlichkeit ist auch, daß die Kraftdroschken in gewissem Umfange an einer Art linienmäßigen innerstädtischen Verkehr beteiligt sind. Es hat sich nämlich die Gewohnheit herausgebildet, daß bei den Endhaltestellen der Untergrundbahnen Kraftdroschken in ganz festen Verkehrsbeziehungen ausgehen, die gleichzeitig mehrere einzeln zahlende Reisende an bestimmte Punkte der Vororte befördern. Diese „Taxis collectifs“ werden durchaus regelmäßig betrieben. Es dürften im Jahre 1936 insgesamt etwa 1000 Kraftdroschken in diesem Verkehr eingesetzt gewesen sein. Dieser linienmäßige Kraftdroschkenverkehr entbehrt jeder gesetzlichen Grundlage. Eine Regelung dieser Verhältnisse ist bereits angebahnt.

In anderen französischen Großstädten und großstädtischen Siedlungsräumen, in denen es sich weniger um eine Zusammenarbeit der Schienenverkehrsmittel und Omnibusse als vielmehr um einen Ersatz der Straßenbahnen durch Omnibusse handelte, sind die organisatorischen Verhältnisse nach Durchführung dieser Maßnahmen eher noch unübersichtlicher geworden als vorher. Es ist allerdings zu berücksichtigen, daß zwischen-gemeindliche Planungsmaßnahmen wie in Paris in der Provinz erst durch die Verordnung vom 22. 7. 1935 möglich geworden sind, also bis heute noch nicht voll wirksam werden konnten. Als Beispiel seien hier die Verhältnisse an der Riviera genannt, wo anstelle stillgelegter Straßenbahnlinien der Verkehr auf der gleichen Strecke heute mehrfach durch verschiedene Omnibusunternehmen bedient wird. Für diese Strecken sind lediglich für die einzelnen Unternehmen bindende Tarife und gewisse Fahrplanabmachungen festgelegt. Allerdings geht man in jüngster Zeit auch dazu über, den Betrieb durch Zusammenfassen in Gemeinschaftsanlagen übersichtlicher zu gestalten. Hierüber wird später noch das Wesentlichste gesagt werden.

Auch im Fernverkehr waren die Voraussetzungen für ein Zusammenwirken von Schiene und Straße wegen des Fehlens eines Kraftverkehrs der öffentlichen Hand recht ungünstig. Wesentlich ist hierbei, daß ein Omnibusverkehr der Post in Frankreich sich nicht entwickeln konnte, weil hier die Paketbeförderung ausschließlich den Eisenbahnen zufällt und somit die wichtigste Voraussetzung für die Organisation eines Kraftverkehrs nach deutschem Muster fehlte. Der gesamte Omnibusverkehr blieb so der Privatinitiative vorbehalten. Ursprünglich hatte sich der private Omnibusverkehr sehr frei entwickeln können. Lediglich die staatlich unterstützten Omnibuslinien waren stärkeren Bindungen hinsichtlich der Tarif- und Fahrplangestaltung, der Betriebspflicht usw. unterworfen, während die nicht unterstützten Unternehmen nur so schwachen Bindungen unterworfen waren, daß sie den Schienenverkehr in seiner Wirtschaftlichkeit unbedingt gefährden mußten. Hier wurde durch das Gesetz vom 19. 4. 1934 und die Ausführungsbestimmungen vom 26. 2. 1935 Abhilfe geschaffen. Durch dieses Gesetz werden die vorbereitenden Arbeiten für die Regelung des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße einem Koordinationsausschuß übertragen, dem Vertreter der Eisenbahn, der mit den Eisenbahnen gemeinsam arbeitenden Kraftverkehrsunternehmen sowie der freien Kraftverkehrsunternehmen angehören. Der Ausschuß bearbeitet sowohl die Fragen des Güterverkehrs wie des Personenverkehrs. Soweit der Ausschuß in einzelnen Fragen nicht zu einstimmigen Beschlüssen kommt, erfolgt ein Schlichtungsspruch durch einen vom Ausschuß oder auch vom Minister der öffentlichen Arbeiten eingesetzten Schlichter. Es ist vorgesehen, in größerem Umfange Eisenbahnlinien stillzulegen und durch Omnibuslinien zu ersetzen. Gleichzeitig aber soll der Zubringerdienst vom Omnibus zur Eisenbahn stark ausgebaut werden. Die Omnibustarife sollen da, wo der Omnibus weiterhin im Wettbewerb zur Schiene verkehrt, die Regeltarife der dritten Wagenklasse nicht unterschreiten und da, wo der Omnibus Aufgaben des Schienenersatzverkehrs zu erfüllen hat,

zwischen den Tarifen der zweiten und dritten Klasse liegen. Die Bearbeitung der sich aus diesen organisatorischen Maßnahmen ergebenden technischen Fragen, zu denen besonders auch die Schaffung gemeinschaftlicher Betriebsanlagen gehört, ist den technischen Ausschüssen der einzelnen Departements übertragen. Das Gesetz vom 19. 4. 1934 und die Bestimmungen vom 26. 2. 1935 nehmen erstmalig eine schärfere Abgrenzung der verschiedenen Verkehrsarten des Omnibusverkehrs vor. Es wird grundsätzlich unterschieden in öffentlichen und nicht öffentlichen Verkehr, wobei der nicht öffentliche Verkehr wieder unterteilt wird in regelmäßigen Verkehr, Gelegenheitsverkehr und Sonderverkehr. Der nur saisonmäßig betriebene Verkehr fällt unter die Bestimmungen des regelmäßigen Verkehrs. Ferner gehört hierhin auch der Mietverkehr, soweit er mit einer gewissen Regelmäßigkeit oder über eine längere Zeitdauer hin durchgeführt wird. Zum Sonderverkehr gehören lediglich die ausnahmsweise während eines ganz kurzen Zeitabschnittes durchgeführten Fahrten. Diese unterliegen nicht dem Gesetz über das Abkommen zwischen Schiene und Straße. Auch ausländische Omnibusse unterliegen nicht dem Gesetz, soweit sie ausländische Fahrgäste befördern und auf französischem Boden keine Fahrgäste aufnehmen. Diese gesetzliche Regelung zeigt auch in Einzelheiten große Ähnlichkeit mit dem deutschen Personenbeförderungsgesetz vom 4. 12. 1934. Es wird jedoch von allen französischen Stellen betont, daß die gegenwärtigen Bestimmungen nicht ausreichend sind. Es werden daher durch den Koordinationsausschuß neue Bestimmungen ausgearbeitet.

Beziehungen zwischen Omnibusverkehr und Betriebsanlagen.

Aus der Darstellung über die Organisation des französischen Omnibusverkehrs werden schon die Hemmnisse ersichtlich, die sich einer einheitlichen Regelung in der Frage der Betriebsanlagen entgegenstellen. Durch die Vielzahl der am Omnibusverkehr beteiligten Unternehmungen wird es außerordentlich schwierig, eine Organisation zu schaffen, die hinsichtlich der Betriebsanlagen den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer gerecht werden kann. In Deutschland konnte bei der Autobahnplanung von vornherein auch die Durchbildung aller zusätzlichen Betriebsanlagen einschließlich der für den Omnibusverkehr erforderlichen Anlagen wie Haltestellen, Umsteigestellen, Rasthäuser usw. den Straßenbaubehörden übertragen werden. Ausgehend von diesen im Autobahnverkehr gesammelten Erfahrungen beginnt man in Deutschland nunmehr, auch im übrigen Landstraßennetz die Betriebsanlagen für den Omnibusverkehr unter stärkerer unmittelbarer Mitwirkung der Straßenbaubehörden zu planen. Vor allem aber werden die deutschen Straßenbaubehörden in jüngster Zeit auch den innerstädtischen Betriebsanlagen des Omnibusverkehrs, besonders soweit diese dem Fernverkehr dienen, eine starke Aufmerksamkeit zu. Hierdurch ist die Gewähr gegeben, daß auch bei einer sprunghaftigen Entwicklung des Omnibusverkehrs durch zweckentsprechende bauliche Maßnahmen diese Entwicklung in eine gesamtwirtschaftlich wünschenswerte Richtung geleitet wird. In Frankreich dagegen haben sich die Straßenbaubehörden mit der Frage der zusätzlichen Betriebsanlagen nur sehr wenig befaßt. Dies gilt uneingeschränkt für die entsprechenden Anlagen an den Landstraßen, während innerhalb der Städte wenigstens in Einzelfällen unter dem Zwang der Verhältnisse die öffentliche Hand schon teilweise durch bauliche Maßnahmen in gemeinsamer Arbeit mit den am Omnibusverkehr beteiligten Unternehmungen einzugreifen sucht.

Betriebsanlagen für den innerstädtischen und Vorort-Omnibusverkehr.

Eine einheitliche Planung der Betriebsanlagen für den Omnibusverkehr wird in Frankreich heute vorzugsweise bei den rein innerstädtischen Omnibusunterneh-

mungen erkennbar. Hier war die Aufgabe verhältnismäßig einfach zu lösen, weil in der Regel innerhalb einer Stadt nur ein einziges Omnibusunternehmen konzessioniert ist. Man konnte daher die Planung dieser Betriebsanlagen dem einzelnen Verkehrsträger unmittelbar überlassen und brauchte nur da einzugreifen, wo die Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsmitteln, besonders also Schienenverkehrsmitteln, durch bauliche Maßnahmen gefördert werden mußte. Außerdem mußte die öffentliche Hand da eingreifen, wo eine enge Zusammenarbeit zwischen innerstädtischen Omnibussen und Fernomnibussen gefördert werden sollte.

Von den innerstädtischen Omnibusunternehmungen verdient naturgemäß die Pariser Omnibusgesellschaft (Société des Transports en Commun de la Région Parisienne) besondere Beachtung. Diese „STCRP“ dürfte gegenwärtig das größte innerstädtische Omnibusunternehmen der Welt sein. Die Linienführung der Pariser Omnibusse lehnt sich an die des früheren Straßenbahnnetzes an. Es ist aber zu beachten, daß bei der städtebaulichen Eigenart von Paris nur verhältnismäßig wenig Straßen der Innenstadt für den Straßenbahnverkehr aufnahmefähig waren. Aus diesem Grunde hat der Omnibusverkehr schon seit den Zeiten des Pferdeomnibusverkehrs in Paris eine besonders große Rolle gespielt. Das gegenwärtige Pariser Omnibusnetz ist besonders dicht. Die Verkehrsaufgaben des Omnibusses sind hier teilweise die gleichen wie die des ebenfalls sehr dichten und sehr planmäßig angelegten Untergrundbahnnetzes. Bis vor kurzem standen daher, wie schon gesagt, Omnibus und Untergrundbahn in uneingeschränktem Wettbewerb. Erst in den letzten Jahren hat man nach dem Beispiel anderer ausländischer Weltstädte damit begonnen, eine gewisse Aufgabenabgrenzung im innerstädtischen Verkehr vorzunehmen, wobei die Untergrundbahn vorzugsweise den Verkehr über längere Strecken, der Omnibus den Kurzstreckenverkehr bedienen soll. Die Voraussetzungen für eine derartige Aufgabenabgrenzung sind aber vorerst in Paris weniger günstig als beispielsweise in Berlin. Noch vor wenigen Jahren endeten sämtliche Untergrundbahnlinien innerhalb des früheren Festungsgürtels, so daß die Untergrundbahn für die Bedienung eines Langstreckenverkehrs im Pariser Siedlungsraum nur sehr bedingt in Frage kam. Auch die Vorortlinien der Eisenbahn hatten meistens nicht die Verkehrsbedeutung wie in Berlin. Zwar haben die einzelnen Eisenbahngesellschaften in den letzten Jahren den Vorortverkehr durch Elektrifizierung und durch den Ausbau zusätzlicher eigener Vorortgleise ganz wesentlich modernisieren können. So sei beispielsweise darauf hingewiesen, daß die von Paris nach Lyon ausgehende Strecke heute bereits auf eine Länge von 170 km viergleisig ausgebaut wurde. Da aber eine unmittelbare Verbindung der einzelnen Vorortlinien in der Pariser Innenstadt fehlt, dienen diese Vorortlinien im Gegensatz zu Berliner Verhältnissen mehr dem Verkehr über längere Strecken, während für den Vorortverkehr in der Pariser Omnibus die wesentlichsten Aufgaben zu erfüllen hat. Auch die als Ergänzung des Fernverkehrsnetzes entstandenen örtlichen Eisenbahnlinien haben nur verhältnismäßig geringe Bedeutung für den innerstädtischen Verkehr. Hier muß besonders auf die der Berliner Ringbahn entsprechende sog. „Kleine Gürtelbahn“ (Petite Ceinture) hingewiesen werden. Diese Ringbahn hat nicht annähernd die Bedeutung der Berliner Ringbahn. Ihr wirtschaftliches Ergebnis war so schlecht, daß sie zum größeren Teil in den letzten Jahren stillgelegt wurde. An ihre Stelle trat eine ringförmige Omnibuslinie, die der Linienführung der Gürtelbahn folgt. Weitere eigens für den Nahverkehr gebaute Strecken, so besonders die Strecke nach Sceaux und ihre Abzweigungen, wurden im vergangenen Jahre in das System der Untergrundbahn eingegliedert. Für einen Wettbewerb zwischen Untergrundbahn und Vorortlinien, wie er für Berlin charakteristisch ist, oder für einen Übergang der Verkehrsmittel zwischen diesen beiden Verkehrssystemen, wie er in London erkennbar ist, sind also in Paris die Voraussetzungen nicht gegeben. Um so wichtiger wird das Problem einer zweckmäßigen Abstimmung der Verkehrsaufgaben zwischen Unter-

grundbahn und Omnibus. Eine unmittelbare Zusammenfassung in eine einheitliche Verkehrsgesellschaft wurde hier nicht vorgenommen. Die Schaffung eines Übergangstarifes war bei der Eigenart des Pariser Teilstreckentarifsystems nicht unbedingt erforderlich. Die Zusammenarbeit zwischen den beiden Verkehrsmitteln beschränkt sich vielmehr vorzugsweise auf Maßnahmen der baulichen Planung.

Für die Aufgabenabgrenzung und die gemeinschaftliche Planung wurde, wie schon gesagt, eine besondere Koordinationsstelle eingesetzt, deren Aufgabe es ist, durch entsprechende Maßnahmen der Tarifgestaltung, Linienführung und Ausbildung der Haltestellen die Zusammenarbeit zwischen Omnibus und Untergrundbahn zu fördern. Es muß betont werden, daß gegenwärtig erst ein kleiner Teil der Pariser Omnibuslinien für einen Gemeinschaftsverkehr mit der Untergrundbahn in Frage kommt. Ein wesentlicher Teil der Omnibuslinien überschreitet das Netz der Gürtellinien nicht und hat daher Aufgaben zu erfüllen, die mit denen der Untergrundbahn vollkommen zusammenfallen. Die Bedienung der Außenbezirke erfolgt teilweise durch Radiallinien, die im Mittelpunkt der Innenstadt endigen oder aber durch Zubringerlinien, die an die Endhaltestellen der Untergrundbahn herangeführt sind. Die Radiallinien sind vielfach auch für Verbindungen mit starkem Ausflugsverkehr eingerichtet wie beispielsweise nach Versailles. Diese Linien enden meistens in der Innenstadt an den Brennpunkten des Fremdenverkehrs. So befinden sich die Endhaltestellen der meisten dieser Ausflugslinien in unmittelbarer Nähe des Louvre. Bei der Ortswahl für die Endhaltestellen waren hierbei meist Gesichtspunkte der allgemeinen Verkehrsübersicht bestimmend. Auf die Schaffung besonders günstiger Übergangsmöglichkeiten zwischen Untergrundbahn und Omnibus wurde bei diesen im Stadtinnern endenden Linien verhältnismäßig wenig Wert gelegt. Grundsätzlich hat jede Linie ihre eigene Endhaltestelle. Bei der Eigenart des Pariser Omnibusverkehrs sind hierbei zusätzliche Einrichtungen für die wartenden Fahrgäste vorhanden, wie man sie in anderen Städten nur verhältnismäßig selten antrifft. Schon von den Zeiten des Pferdeomnibusverkehrs her ist die Platzausnutzung der Omnibusse stets sehr groß gewesen. Die Inanspruchnahme der Omnibusse ist so groß, daß der Fahrgast auch im regelmäßigen Verkehr sehr häufig gezwungen ist, die Abfahrt mehrerer Omnibusse abzuwarten, bevor er einen Platz findet. Während in Deutschland eine derartige Verkehrsbehinderung nur für Fälle außergewöhnlichen Spitzenverkehrs tragbar erscheinen mag, ist der Pariser schon von den Zeiten des Pferdeomnibusverkehrs her an derartige Behinderungen gewöhnt, die er kaum noch als störend empfindet, zumal da der Personenzugang durch geeignete Maßnahmen geregelt wird. Zur Regelung des Zuganges sind an den Zwischenhaltestellen Platzkartengeber angebracht, an den Endhaltestellen dagegen sind vielfach abgeschrankte Aufstellräume für wartende Fahrgäste angeordnet. Diese letztere Anordnung findet man auch in Deutschland vereinzelt, und sie hat sich auch hier bei Haltestellen mit außergewöhnlichem Spitzenverkehr, wie beispielsweise in den Berliner Ausflugsgebieten, recht gut bewährt. In Paris findet man diese Einrichtung aber auch in der Innenstadt an allen wichtigeren Endhaltestellen. Die Wartepläche sind teilweise auch mit offenen Schutzdächern nach dem Muster der Bahnsteigdächer ausgerüstet. An anderen Haltestellen findet man vielfach offene Wartehallen in Verbindung mit Betriebsbüros.

Neben diesen Radiallinien, die unmittelbar von der Innenstadt in die Außenbezirke führen, werden aber neuerdings in immer stärkerem Umfange Zubringerlinien eingerichtet, die erst an den Endhaltestellen der Untergrundbahn einsetzen. Bei der größeren Reisegeschwindigkeit der Untergrundbahn tritt im Langstreckenverkehr auch trotz des Umstehens eine wesentliche Fahrzeitverkürzung für den Verkehr von der Innenstadt in die Außenbezirke ein. Auch für diesen gebrochenen Verkehr ist eine besondere Tarifgemeinschaft, wie man sie in Berlin und Hamburg kennt, nicht vorhanden.

Vielmehr hat die Untergrundbahn einen Einheitsstarif, der Omnibus einen Teilstreckentarif. Da aber die Teilstrecken des Omnibusverkehrs fast stets mit den Endhaltestellen der Untergrundbahn zusammenfallen,

bedeutet eine gebrochene Fahrt, sobald sie über eine Entfernung von einigen Kilometern hinausgeht, neben der Zeitersparnis auch eine Kostenersparnis. Der Übergang zwischen Omnibus und Untergrundbahn gewinnt daher zunehmend an Bedeutung und zwar besonders auch an den neueren Untergrundbahnendhaltestellen, die außerhalb der Gürtellinie liegen. Man ist daher gezwungen, zur Erleichterung dieses Übergangsverkehrs schon verhältnismäßig aufwendige Einrichtungen für die Übergangshaltestellen zu schaffen. Bis zur Gegenwart sind derartige Großhaltestellen im Osten in Vincennes (Abb. 1) und im Westen an Pont de Neuilly eingerichtet. Unmittelbar an die Untergrundbahnausgänge schließen hier überdachte Omnibussteige von außergewöhnlicher Länge an. An ihnen hat jede Omnibuslinie ihre eigene feste Haltestelle mit dem entsprechenden Aufstellraum für wartende Fahrgäste. Zur Entlastung des Schaffnerpersonals sind unmittelbar am Untergrundbahnausgang auch noch Fahrscheinschalter angeordnet, die man übrigens auch an anderen verkehrswichtigeren Haltestellen der Innenstadt antrifft. An diesen Übergangsstellen zwischen Untergrundbahn und Omnibus endet meistens eine größere Anzahl von Zubringerlinien. Es werden daher verhältnismäßig große Haltestellenanlagen erforderlich, die hinter denen eines Personenbahnhofes mittlerer Größe kaum zurückbleiben. So hat beispielsweise die Omnibushaltestelle in Neuilly einen überdachten Zugangssteig von etwa 150 m Länge, während in Vincennes zwei derartige Zugangssteige von je etwa 100 m Länge nebeneinander angeordnet wurden. Für den Verkehr der Gegenrichtung, d. h. für den Übergang vom Omnibus zur Untergrundbahn konnten die Haltestelleneinrichtungen verhältnismäßig einfach gehalten werden, da die

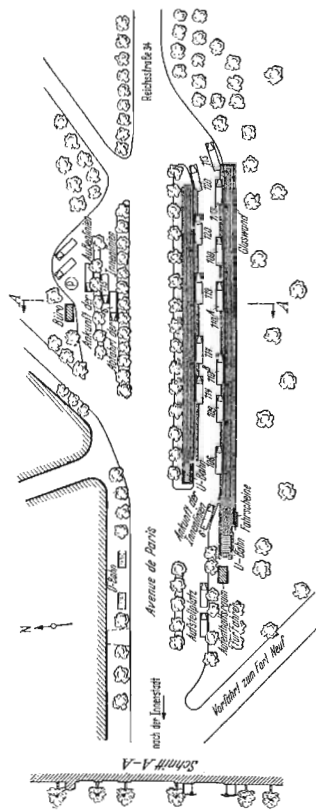


Abb. 1. Omnibuszugangsstelle an einem Pariser Untergrundbahnhof (Château de Vincennes).

Fahrgäste unmittelbar zur Untergrundbahn übergehen. Die Omnibushaltestellen für den ankommenden Verkehr konnten daher jeweils für mehrere Linien zusammengelegt werden. Auch eine Überdachung der Steige erübrigte sich hier.

Für den Übergang zwischen den Vorortlinien der Eisenbahn und den Omnibuslinien fehlen dagegen in Paris entsprechende Einrichtungen. Das Bedürfnis ist hierfür auch nur gering, weil, wie schon erwähnt, die Vorortbahn vorzugsweise für den Verkehr der äußeren Vorortzone, die von den Omnibussen der STICRP meist nicht mehr erschlossen werden, in Frage kommt. Ein gebrochener Verkehr unter Einbeziehung des Vorortverkehrs der Eisenbahn hat vielmehr nur am eigentlichen Endpunkt der Eisenbahnlinien eine gewisse Bedeutung, weil diese die Innenstadt nicht durchstoßen. Er ist aber nicht sehr wesentlich und wird auch vorzugsweise durch die Untergrundbahn, deren Zugänge teilweise in die Fernbahnhöfe einbezogen sind, bedient. Bei der in absehbarer Zeit zu erwartenden Neugestaltung der Verkehrsaufgaben zwischen Omnibus und Vorortbahnen wird man jedoch auch hier zu entsprechenden betriebsbaulichen Lösungen kommen müssen.

Betriebsanlagen für den Omnibusverkehr im Anschluß an den Eisenbahnfernverkehr.

Während so im innerstädtischen Verkehr, wenigstens bei den großen Reiselängen, wie sie bei dieser Verkehrsart in Paris vorkommen, der gebrochene Verkehr zwischen Schiene und Omnibus eine Bedeutung hat, die erheblich größer ist als unter entsprechenden deutschen Verhältnissen, sind die Verkehrsbeziehungen zwischen Eisenbahnfernverkehr und Omnibus erst sehr wenig ausgebaut. Durch die in großem Umfang geplante Stilllegung von Neben- und Hauptbahnlinien, die durch Omnibuss ersetzt werden sollen, wird selbstverständlich in Zukunft das Verkehrsgefälle zwischen Schiene und Omnibus erheblich steigen. Vorerst jedoch halten sich die baulichen Anlagen für den Umsteigeverkehr zwischen Fernbahnhöfen und Omnibussen noch in recht scheidenden Formen.

Wesentlich ist hierbei auch, daß die Organisation des von den Eisenbahnen abhängigen Omnibusverkehrs (Sociétés auxiliaires de transports automobiles) noch sehr verschieden ist. Die bisherigen großen Eisenbahngesellschaften haben diese Frage keineswegs einheitlich geregelt. Und auch innerhalb der Gebiete der einzelnen Eisenbahngesellschaften bestehen hier wesentliche Unterschiede. Allgemein kann man sagen, daß in Nordfrankreich der von den Eisenbahnen unmittelbar betriebene oder von den Eisenbahnen subventionierte Omnibusverkehr eine wesentlich geringere Bedeutung hat als in Südfrankreich. Unmittelbar von Paris gehen überhaupt keine Eisenbahnkraftwagenlinien aus. Der gesamte Omnibusfernverkehr liegt hier vielmehr in der Hand von privaten Unternehmungen, die über die gesetzlichen Tarif- und Betriebsbedingungen hinaus mit der Eisenbahn nicht zusammenarbeiten. Das gleiche gilt für zahlreiche andere nordfranzösische Großstädte. Eine gewisse Bedeutung hat der gemeinsam mit der Eisenbahn betriebene Omnibusverkehr in Nordfrankreich bemerkenswerterweise im Ausflugsverkehr. So läßt beispielsweise die Paris—Orléans—Midi-Bahn die abseits der Eisenbahn gelegenen Schlösser im Gebiet der Loire und in der Touraine durch private Omnibusrundfahrten erschließen. Diese Linien gehen stets unmittelbar von den Bahnhöfen aus. Die Haltestellen liegen meist unmittelbar am Ausgang an der Bahnsteigsperrre. Besondere bauliche Maßnahmen zur Erleichterung dieses nur in verhältnismäßig kurzen Spitzenzeiten wichtigen Übergangsverkehrs sind nicht erforderlich. Wesentlich ist auch, daß für diesen Ausflugsverkehr meistens kein Verkehrsmonopol besteht und daher neben diesen gemeinsam mit der Eisenbahn betriebenen Ausflugslinien auch noch zahlreiche rein private Ausflugslinien bestehen.

Etwas anders liegen die Verhältnisse in Südfrankreich. Hier ist die Bedeutung der von der Eisenbahn auf eigene Rechnung oder durch Vertragsunternehmer betriebenen Omnibuslinien teilweise größer als die der rein privat betriebenen Omnibuslinien. In den Alpen findet man besonders zahlreiche Ausflugslinien, die zu einem großen Teil als Rundumfänger Omnibuslinienverkehr betrieben, wobei die Omnibuslinien an den Endpunkten und oft auch an Zwischenpunkten unmittelbar an die Bahnhöfe angeschlossen werden. Die Omnibusfahrpläne sind hier den Eisenbahnfahrplänen weitgehend angepaßt und meistens auch in die Ausgangsfahrpläne der Bahnhöfe aufgenommen. Besondere Bedeutung hat hierbei auch der Verkehr zwischen benachbarten, nicht unmittelbar aneinander angeschlossenen Eisenbahnlinien, wie beispielsweise zwischen den beiden zwischen Schiene und Omnibus nicht so groß, daß besondere umfangreiche Betriebsanlagen für den Umsteigeverkehr gerechtfertigt wären. Daß aber mit zunehmendem Verkehrsbau dieser Verkehrsbeziehungen hier noch besondere bauliche Maßnahmen erforderlich sind, zeigt ein Vergleich mit den Verhältnissen in Belgien, wo man teilweise recht interessante Anlagen zur Erleichterung des Überganges zwischen Eisenbahn und Omnibus geschaffen hat. Es sei hier auf die entsprechenden Einrichtungen am Südbahnhof in Brüssel hingewiesen, wo im Anschluß an die Ankunfts- und Abfahrtsbahnhöfe eine große Eisenbahn und Omnibus, sondern gleichzeitig auch dem Übergang zu den Kraftroschen dienend. Auf kleineren belgischen Bahnhöfen hat man bisweilen sogar die Omnibushaltestelle in die Bahnsteigsperrre miteinbezogen, wie dies in Ypern und Roselare geschehen ist. Der gesamte Abfertigungsdienst für den Omnibus kann so in den allgemeinen Eisenbahnbahnbahndienst mit einbezogen werden. In Frankreich sind derartige Lösungen bisher noch nicht durchgeführt. Bei der großen Ähnlichkeit der Verkehrsabwicklung im französischen und belgischen Eisenbahnbauwesen ist jedoch durchaus damit zu rechnen, ähnlich gelöst wird.

Betriebsanlagen des privaten Omnibusverkehrs.

Während so der gemeinsam mit der Eisenbahn betriebene Omnibusverkehr seiner uneinheitlichen Betriebsform entsprechend bisher erst wenige Einrichtungen zeigt, die über das auch in Deutschland bereits erreichte Ausmaß hinausgehen, hat der private Omnibusverkehr in Frankreich recht günstige Entwicklungsbedingungen vorgefunden. Trotz der tariflichen Bindungen, denen er gegenüber der Eisenbahn unterworfen ist, hat er doch die Möglichkeit gefunden, sich vielfach zu einem scharfen Wettbewerbsunternehmen zur Schiene zu entwickeln. Gerade die ausgesprochenen Großunternehmungen sind in Frankreich oft rein private Unternehmungen, die nicht nur gegenüber der Eisenbahn, sondern auch untereinander in schärfstem Wettbewerb stehen. Hier sind allerdings die Verhältnisse in den verschiedenen Gebieten Frankreichs recht unterschiedlich. In Nordfrankreich überwiegen die Großunternehmungen, während in Südfrankreich auch der regelmäßige Linienverkehr meistens von örtlichen Kleinunternehmungen betrieben wird. Besonders bemerkenswert ist der von Paris ausgehende Omnibuslinienverkehr. Während von Berlin — von den wenigen Reichsautobahnlinien abgesehen — kein Omnibusverkehr ausgeht, sondern der Omnibusverkehr der Reichspost erst außerhalb des Berliner Stadtraumes, so besonders in Potsdam, einsetzt, sind die Omnibuslinien, die die an Paris angrenzenden Departements erschließen, in den Pariser Stadtraum hineinziehend. Träger des Omnibusverkehrs sind hier, wie auch in anderen nordfranzösischen Verkehrsgebieten,

zum überwiegenden Teil die Kraftfahrzeugfabriken. Allein die Citroën-Gesellschaft betreibt gegenwärtig von Paris ausgehend 58 Linien, die zwei- bis zehnmal täglich befahren werden (Abb. 2). Die Liniennote beträgt durchschnittlich etwa 50 km. Außer diesen durch Nummern gekennzeichneten Linien betreibt die Citroën-Gesellschaft von Paris noch etwa 10 Langstreckenlinien, die vielfach eine Länge von mehr als 200 km erreichen. Einen ähnlichen Verkehr betreibt die Renault-Gesellschaft. Die

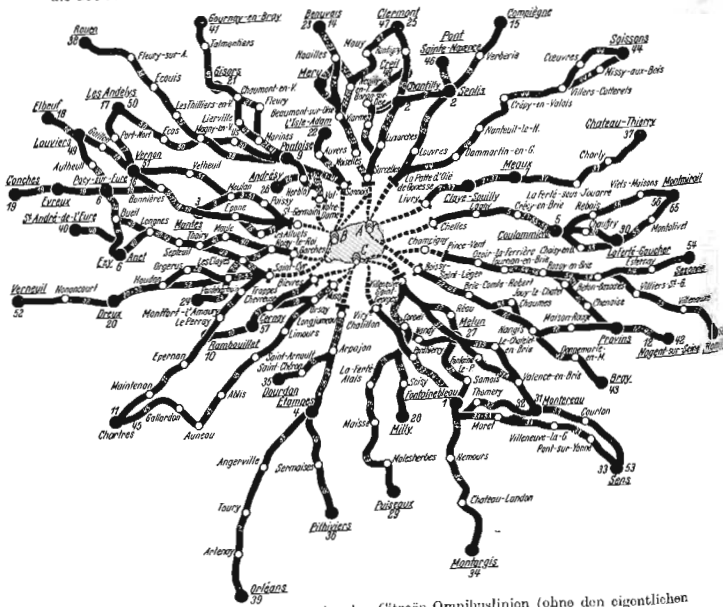


Abb. 2. Liniennetz der von Paris ausgehenden Citroën-Omnibuslinien (ohne den eigentlichen Langstreckenverkehr) 1937.

Citroën-Gesellschaft hat in ihrem Pariser Netz etwa 300, die Renault-Gesellschaft etwa 200 Omnibusse im regelmäßigen Linienverkehr eingesetzt. Hinzu kommt noch eine geringere Anzahl von Omnibussen kleinerer Unternehmungen, die ebenfalls im Linienverkehr laufen. Entsprechend sind die Verhältnisse in anderen nordfranzösischen Groß- und Mittelstädten. So betreibt die Citroën-Gesellschaft beispielsweise von Lille ausgehend etwa 20 Linien, von Reims ausgehend etwa 15 Linien und in weiteren Städten wie Dijon, Troyes usw. sind ähnliche kleinere Netze der Citroën-Gesellschaft vorhanden. Durch die Langstreckenlinien sind die einzelnen von den Städten ausgehenden Netze mit-

einander verbunden. Da auch die Fahrpläne aufeinander abgestimmt sind, ist es praktisch möglich, eine Reise durch die größten Teile Frankreichs mit regelmäßigen Linienomnibussen zurückzulegen. Diese Möglichkeit wird aber kaum ausgenutzt, weil für ausgesprochene Langstreckenfahrten andere günstigere Verkehrsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Die Linien der Citroën-Gesellschaft und der Renault-Gesellschaft überdecken sich teilweise. Auch in diesem Falle besteht kein Abkommen über die Fahrplangestaltung, so daß auch hier ein ausgesprochener Wettbewerb vorhanden ist.

Charakteristisch für diesen privaten Omnibuslinienverkehr ist, daß er kaum Anschluß an das Eisenbahnnetz sucht, sondern völlig selbständig betrieben wird. Es entsteht ein Verkehrsnetz, das in seiner Linienführung, aber auch in der Lage seiner Ausgangspunkte das vorhandene Eisenbahnnetz ohne jede Planmäßigkeit überdeckt. Wenn auch selbstverständlich die Omnibuslinien da am wirtschaftlichsten sind, wo sie von der Eisenbahn wenig günstig bediente Gebiete erschließen, so besteht doch auch eine Anzahl von Linien, die zu durchgehenden Eisenbahnlinien parallel geführt sind. Charakteristisch ist die hohe Platzausnutzung der Omnibusse, die wegen des Fehlens der Beförderungspflicht auf jede unwirtschaftliche Spitzenbedienung verzichten können und diese den Eisenbahnen überlassen.

Wenn so dieser private Omnibuslinienverkehr in organisatorischer Hinsicht zweifellos nicht in der gesamtwirtschaftlich gesehen günstigsten Form betrieben wird, so hat er doch schon vermocht, sich gewisse Betriebsanlagen zu schaffen, die zweifellos beachtenswert sind. Besonders charakteristisch ist die Durchbildung der wichtigeren Endhaltestellen, deren Einrichtung hinter der mittelgroßen Bahnhöfe keineswegs mehr zurückbleibt. Auch hier sind dem besonders großen Verkehrsumfange entsprechend die Verhältnisse in Paris besonders beachtenswert. Die von Paris ausgehenden Omnibuslinien sind ähnlich wie der Eisenbahnverkehr in mehreren Kopfstationen zusammengefaßt, die in Stadtteilen innerhalb der Gürtellinie oder auch unmittelbar an der Kreuzung der Ausfallstraßen mit der Gürtellinie liegen. Auf eine Einführung in den unmittelbaren Stadtkern und die Schaffung einer einheitlichen zentralen Abfahrtsstelle wurde verzichtet. Es werden in Paris von der Citroën-Gesellschaft drei, von der Renault-Gesellschaft vier Endhaltestellen unterhalten. Hierbei liegen die entsprechenden Anlagen der beiden Gesellschaften meist unmittelbar nebeneinander. Während ein Teil dieser Endhaltestellen jetzt noch einfachere Betriebsanlagen von behelfsmäßigem Charakter aufweist, sind andere Endhaltestellen schon sehr großzügig ausgebaut. Besonders zu erwähnen ist hier die Anlage der Citroën-Gesellschaft an der Rotonde de la Vilette im Norden von Paris (Abb. 3). Diese Anlage liegt noch innerhalb der Gürtellinie an Schnittpunkt einer Ringstraße mit zwei verkehrsreichen Ausfallstraßen (Rue de Flandre und Avenue Jean Jaurès). Die Endhaltestelle hat unmittelbaren Anschluß an einen Untergrundbahnhof und einen Hochbahnhof. Zahlreiche innerstädtische Omnibuslinien führen ebenfalls unmittelbar an der Anlage vorbei.

Diese Personenzugangsstelle an der Rotonde de la Vilette besitzt zwei größere Empfangsgebäude, die an einem Hauptzugangssteig liegen. Außerdem sind zwei doppelseitig benutzbare Inselsteige und ein Außensteig vorhanden. Die Empfangsgebäude, von denen gegenwärtig nur eins in Betrieb ist, enthalten im Innern große offene Schalter für die Ausgabe von Fahrkarten und Platzkarten sowie für Gepäckabfertigung, Auskunftserteilung usw. Im übrigen dient die Schalterhalle auch als Warteraum und enthält auch Zeitungsverkaufstände und andere zusätzliche Einrichtungen. Der Fahrkartenvorverkauf für den Verkehr über kürzere Strecken erfolgt von der Außenseite des Gebäudes aus. Zwischen den beiden Empfangsgebäuden liegen größere Toilettenanlagen mit Waschräumen usw. Für die Fahrer ist ein eigener Aufenthaltsraum vorhanden. Die Zugangssteige sind nicht überdacht. Die abgehenden Omnibusse der einzelnen Linien haben

ihren festen gekennzeichneten Haltepunkt. Die ankommenden Omnibusse dagegen werden an einem eigenen Steige in der Reihenfolge ihrer Ankunft abgefertigt. An einer betrieblich günstigen Stelle ist ein Tankgebäude angeordnet. Die ganze Anlage lehnt sich an ein Hafenbecken an und ist von Grünanpflanzungen, in denen Bänke für wartende Fahrgäste aufgestellt sind, umschlossen. Die Gesamtanlage wirkt trotz ihrer sehr günstigen Lage zu den Ausfallstraßen doch ruhig und geschlossen.

In den übrigen nordfranzösischen Städten sind die Endhaltestellen der privaten Omnibusgesellschaften entsprechend dem geringeren Verkehr meist einfacher gehalten. Charakteristisch ist auch hier, daß die Endhaltestellen meist in räumlicher Trennung von den Eisenbahnstationen liegen. Soweit hier jedoch ein wesentliches Verkehrsgefälle zwischen Omnibus und Eisenbahn vorhanden ist, werden auch die Eisenbahnstationen

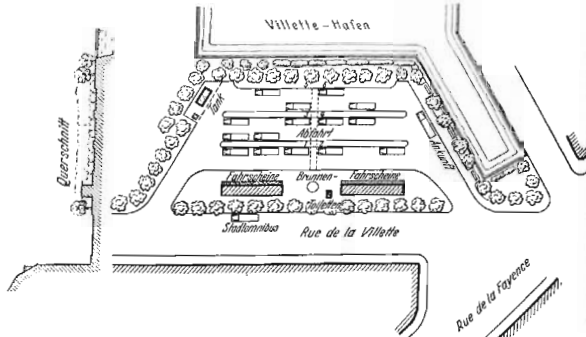


Abb. 3. Personenzugangsstelle für den Vorort- und Fernomnibusverkehr in Paris.
(Gare Citroën an der Rotonde de la Vilette.)

im Durchgangsvorgang mit angelaufen, wobei an den Bahnhofsvorplätzen gelegentlich Gemeinschaftshaltestellen der verschiedenen Omnibusunternehmen vorhanden sind.

Die eigentlichen Zwischenhaltestellen der Omnibuslinien in den kleineren Städten sind ebenfalls meistens sehr einfach ausgerüstet. Die Omnibuslinien der Citroën- und Renault-Gesellschaft benutzen auch vielfach ihre für das Verkaufs-, Reparatur- und Garagengeschäft vorhandenen Agenturen für den Omnibusverkehr mit. Das Verkaufsbüro dient dann gleichzeitig als Auskunftsstelle und Warteraum.

Aber nicht nur die großen privaten Omnibusunternehmen haben versucht, ihre Personenzugangsstellen mit entsprechenden Betriebsanlagen auszurüsten, sondern man findet gelegentlich auch in solchen Verkehrsgebieten, die von Kleinunternehmen erschlossen werden, recht gut ausgestattete Zugangsstellen. Wie schon erwähnt, wird vor allem in Südfrankreich — abgesehen von der Umgebung von Marseille — der Omnibuslinienverkehr vorzugsweise von Kleinunternehmen betrieben, die im Gegensatz zu den Großunternehmen vielfach auch gleichzeitig in stärkerem Umfang an Fracht- und Stückgutgeschäft beteiligt sind. Die Omnibusendhaltestellen enthalten hier daher vielfach auch entsprechend größere Einrichtungen für die Güterabfertigung.

Schwierig aber wird eine reibungslose Durchführung des Omnibusbetriebes da, von einer Stadt die Omnibuslinien besonders zahlreicher Kleinunternehmer ausgehen. Hier haben sich teilweise in Frankreich Verhältnisse herausgebildet, die den Eingriff öffentlicher Stellen zwingend erfordern. Wenn es schon in Paris als keineswegs ideal angesehen werden muß, daß zwei große miteinander in Wettbewerb stehende Omnibusunternehmen nebeneinander ihre getrennten Endhaltestellen unterhalten, so sind die Verhältnisse in südfranzösischen Großstädten, in denen eine große Anzahl einzelner Omnibusunternehmen zusammenströmt, geradezu untragbar. Besonders charakteristisch sind hier die Verhältnisse an der Riviera. Abgesehen von einigen Omnibusgesamte Omnibusverkehr wie der Fernverkehr in der Hand kleiner Privatunternehmen, die alle nur eine oder wenige Linien betreiben. Auch der sehr umfangreiche Verkehr längs der Rivierküste, der früher von Straßenbahnen bedient wurde, wird von Unternehmen dieser Art betrieben. Ursprünglich hatte nun jede dieser Omnibusunternehmen ihre eigenen Personenzugangsstellen. Hinzu kamen die an der Riviera besonders zahlreichen Unternehmen des Gelegenheitsverkehrs, die ihre Zugangsstellen meistens an ihre planlos in der Innenstadt verteilten Büros gelegt hatten. Besonders in Nizza hatten sich so im Laufe der Zeit völlig unerträgliche Zustände herausgebildet. Die zahllosen Zugangsstellen erschwerten nicht nur dem Reisenden die Übersicht, sondern sie bedeuteten auch eine sehr ernsthafte Störung des gesamten innerstädtischen Straßenverkehrs. Aus diesem Grunde mußte die Stadtverwaltung eingreifen, um eine zentrale Endhaltestelle für sämtliche Omnibusunternehmen zu schaffen. In zentraler Lage in unmittelbarer Nähe des städtischen Kasinos fand sich ein Platz, der für die Unterbringung dieser „Gare Municipale d'Autobus“ denkbar gut geeignet war. Sämtliche am Linienverkehr beteiligten Omnibusunternehmen wie auch die meisten am Gelegenheitsverkehr beteiligten Unternehmen müssen diese Anlage benutzen. Der Betrieb erfolgt nicht durch die Stadt selbst, sondern durch eine Betriebsgesellschaft, die von den Unternehmern Benutzungsgebühren erhebt. Es ist bemerkenswert, daß diese Endhaltestellen heute allgemein die Bezeichnung „Gare d'Autobus“ führen. Diese Bezeichnung ist offenbar in Anlehnung an den Eisenbahnverkehr gewählt. Sie ist auch im Gegensatz zu der unsinnigen deutschen Bezeichnung „Autobahn“ ethnologisch richtig, weil die Bezeichnung „Gare“ nicht eigens für den Eisenbahnverkehr geprägt wurde, sondern ebenso für den Wasser- und Straßenverkehr verwendbar ist. Das Fehlen einer entsprechenden Bezeichnung in der deutschen Sprache hat schon mehrfach zu Irrtümern in deutschen Veröffentlichungen über die Frage der Betriebsanlagen für den Straßenverkehr Veranlassung gegeben.

Diese Personenzugangsstelle in Nizza (Abb. 4) zeigt äußerlich gewisse Ähnlichkeit mit der entsprechenden Anlage der Citroën-Gesellschaft an der Rotonde de la Vilette in Paris. Aus der Tatsache aber, daß es sich hier im Gegensatz zu der Pariser Anlage nicht um die Anlage eines einzelnen Unternehmers, sondern um eine Gemeinschaftsanlage handelt, ergeben sich zahlreiche bauliche Besonderheiten. Vor allem ist aber zu berücksichtigen, daß ein Teil der von dieser Zugangsstelle angehenden Omnibusse in ausgedehnten Langstreckenverkehr eingesetzt ist, wobei der Gepäcktransport eine ungleich größere Rolle spielt als in Paris. So verkehren allein zwischen Nizza und Paris, also über eine Strecke von mehr als 1000 km Länge, täglich die Omnibusse von sechs verschiedenen Unternehmen. Aus diesen Gründen mußte das Empfangsgebäude eine größere Anzahl Auskunfts- und Abfertigungsbüros für verschiedene Unternehmen enthalten, die sich ebenso wie die Warterräume im Erdgeschoß des Gebäudes befinden. Die Haltestellen der Langstreckenomnibusse liegen unmittelbar am Empfangsgebäude, die Zugangsteige sind überdacht. Das Gepäck wird mit Aufzügen in das

Obergeschoß des Empfangsgebäudes gebracht, von wo aus es über die Überlanchung der Zugangssteige unmittelbar auf das Omnibusdach verladen wird. Weitere äußere Inselbahnsteige dienen dem Omnibuslinienverkehr, wobei den abgehenden Omnibussen jeder einzelnen Linie ein fester Halteplatz zugewiesen wurde. Für ankommende Omnibusse ist ein weiterer Zugangssteig vorhanden, an dem die Omnibusse in der jeweiligen Reihenfolge ihrer Ankunft abgefertigt werden. Die Abstellanlagen für die Omnibusse sind von der Personenzugangsstelle räumlich getrennt. Eine Tankstelle befindet sich in der näheren Umgebung. Die Anlage ist trotz ihres großen Umfanges heute bereits voll ausgenutzt. Es erfolgen täglich etwa 1000 Abfahrten von hier aus, von denen allerdings der überwiegende Teil auf den Nahverkehr längs der Küste nach Mentone und Cannes ent-

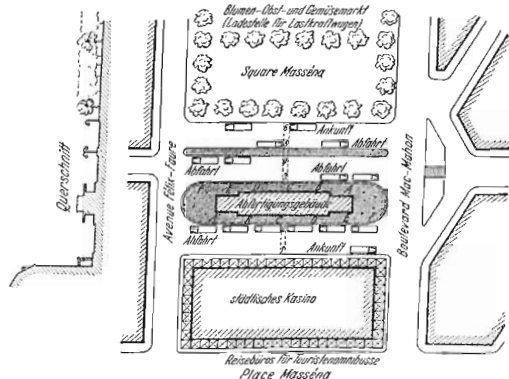


Abb. 4. Gemeinsame Personenzugangsstelle für sämtliche Vorort-, Fern- und Ausflugsomnibusunternehmen. (Gare Municipale d'Autobus in Nizza.)

fällt. Auch die im Gemeinschaftsverkehr mit der Eisenbahn stehenden Omnibuslinien laufen teilweise die Anlagen an, haben allerdings ihre Endhaltestelle am Bahnhof.

Die in Nizza gefundene Lösung für eine Gemeinschaftsanlage des Omnibusverkehrs ist in dieser Form und in diesen Ausmaßen vorerst noch einmalig. Sie hat sich für die hier gegebenen besonderen Verhältnisse in jeder Hinsicht bewährt, und auf Grund der hier gegebenen Erfahrungen sind weitere ähnliche Anlagen mit kleineren Ausmaßen teils, wie in Cannes, bereits ausgeführt, teils geplant. Die Anlage ist aber nicht nur für die Verhältnisse an der Riviera vorbildlich, sondern sie zeigt eine auch für französische Gebiete mit etwas anderer Verkehrsstruktur im Prinzip zweckmäßige Lösung. Die hier gefundene organisatorische und bauliche Lösung gibt darüber hinaus aber auch sehr wertvolle Hinweise für die Durchbildung entsprechender Anlagen in anderen Ländern, und nicht zuletzt in Deutschland.

Während so die innerstädtischen Betriebsanlagen des Omnibusverkehrs in Frankreich schon verhältnismäßig weit entwickelt werden konnten, ist für den Ausbau entsprechender Anlagen für den Durchgangsverkehr an der Strecke verhältnis-

mäßig wenig geschehen. Auch hier besteht in starkem Umfange ein Bedürfnis nach Gemeinschaftsanlagen, die verschiedenen Verkehrsteilnehmern gleichzeitig dienen. Die Schwierigkeiten liegen hier darin, daß derartige Anlagen nicht mehr durch die Initiative einer einzelnen Gemeinde, sondern unter unmittelbarer Mitwirkung der staatlichen Straßenbaubehörden geschaffen werden müssen. Hierfür fehlen in Frankreich im Gegensatz zu Deutschland noch gewisse Voraussetzungen. Die gegenwärtig in Deutschland an den Reichsautobahnen im Ausbau befindlichen Rastanlagen, besonders die Großrastanlagen mit Gaststätten, zeigen, daß auch diese Aufgabe lösbar ist.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß der Omnibusverkehr in Frankreich weniger wegen seiner vorhandenen Betriebseinrichtungen als vielmehr wegen des durch seinen großen Umfang bedingten Bedürfnisses nach solchen bemerkenswert ist. Er zeigt daher deutlicher als in Deutschland die Probleme betrieblicher Art auf, die bei einem raschen Anwachsen des Omnibusverkehrs auftreten. Eine genaue Beobachtung des französischen Omnibusverkehrs kann daher dazu beitragen, den in Deutschland zu erwartenden ähnlichen Schwierigkeiten rechtzeitig durch bauliche Maßnahmen vorzubeugen. Vor allem zeigt sich deutlich, daß die Aufgabe nur durch straffte organisatorische Zusammenfassung gelöst werden kann, die sich ebenso auf die Zusammenfassung der verschiedenen am Omnibusverkehr beteiligten Unternehmungen wie auch eine Zusammenfassung des Omnibusverkehrs mit dem Schienenverkehr zu erstrecken hat. Die in Deutschland gegebenen Voraussetzungen werden es ermöglichen, die hier in den nächsten Jahren auftretenden Schwierigkeiten organisatorisch leichter zu lösen als dies in Frankreich möglich war. Aber die im französischen Omnibusverkehr schon gesammelten und weiterhin noch zu sammelnden Erfahrungen werden diese Aufgabe in vielen Punkten wesentlich unterstützen können.

Der deutsch-argentinische Seeverkehr in seiner Entwicklung seit der Vorkriegszeit bis zur Gegenwart¹.

Von Dipl.-Volkswirt Hans Joachim Trummel, Wuppertal.

I. Die Gestaltung des deutsch-argentinischen Verkehrs bis zum Weltkrieg.

Ursprünglich vollzog sich der Schiffsverkehr zwischen Deutschland und Argentinien in nur bescheidenen Grenzen, da auch nach Regelung der Handelsbeziehungen staatlicherseits im Jahre 1857 der mengenmäßige Umfang des Güterausstausches noch gering und auch die deutsche Handelsflotte auf dem Südatlantik noch wenig vorgedrungen war, so daß die Verfrachter fast gänzlich auf die Inanspruchnahme englischen Schiffraums angewiesen waren. Ein rascher Wandel trat dann aber ein, als die fortschreitende Industrialisierung, besonders zu Ende des vorigen Jahrhunderts, dem Güterausstausch zwischen den beiden Ländern einen ungeahnten Aufstiegs verlieh, so daß seitens hauseisiger Kaufleute alles daran gesetzt wurde, durch Einrichtung eigener Schifffahrtslinien den Handelsverkehr zu unterbauen und so festigen und so durch regelmäßige Linienbetriebe an Deutschland zu ketten. Immerhin mußte besonders anfangs ein derartiges Schifffahrtsunternehmen, das eine Erschließung zum Teil noch unberührter Wirtschaftsgebiete zur Aufgabe hatte, ein bedeutendes Risiko in sich schließen.

Schon Ende 1871 wurde die Hamburg-Südamerikanische Dampf-

¹ Die vorliegende Abhandlung ergänzt die der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Köln vorgelegte Dissertation des Verfassers „Die deutsch-argentinischen Handelsbeziehungen im Wandel der letzten 25 Jahre (1913—1937)“ nach der verkehrswirtschaftlichen Seite.

schiffahrts-Gesellschaft (HSDG.) unter Führung bedeutender Hamburger Finanz- und Schiffahrtskreise ins Leben gerufen. Infolge vorsichtiger Geschäftsführung und Beschränkung kostspieliger Neubauten gelang es der Gesellschaft, gut über die Krisenzeit 1872/73 zu kommen. In den darauffolgenden Jahren dehnte sie durch Charterung und Neuindestellung von Schiffsräum ihr Tätigkeitsfeld in Südamerika weiter aus. Auf die Einzelheiten der Entwicklungsphasen kann hier nicht näher eingegangen werden, nur einige wesentliche Merkmale seien hervorgehoben.

Zunächst sei darauf hingewiesen, daß neben der „Hamburg-Süd“, deren Verkehrsgebiet ausschließlich das südamerikanische war, bereits 1873 der Norddeutsche Lloyd eine Linie einrichtete, die den Brasil- und La Plata-Dienst gleichzeitig versah, die dann aber kurz darauf nach dem Vorbild der „Hamburg-Süd“ in zwei selbständige Linien getrennt wurde¹. War das Verhältnis zwischen diesen beiden Gesellschaften stets ein freundliches, zumal der Lloyd in das Verkehrsgebiet der „Hamburg-Süd“ keine Eingriffe unternahm, so wurde die Sachlage eine andere, als ab 1890 die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“, ein Bremer Unternehmen, unmittelbar von Hamburg aus Linien einrichtete und auch in das Verkehrsgebiet der „Hamburg-Süd“ in Argentinien eintrat, so daß Reibungen zwischen beiden nicht zu vermeiden waren. Im Jahre 1900 trat die vierte und letzte deutsche Großreederei in Argentinien auf, die „Hamburg-Amerika-Linie“ (Hapag). Diese vier Unternehmungen sind es, die die deutsche Flagge in den La Plata-Häfen vor dem Krieg zeigten, ihnen fiel der größte Teil des Personen- wie Gütertransportes zwischen den beiden Ländern zu.

Die Schiffahrtspolitik der deutschen Reedereien im La Plata-Verkehr².

Will man die bemerkenswertesten Phasen der Verkehrsgestaltung der deutschen Reedereien im La Plata-Verkehr vor dem Krieg hervorheben, so läßt sich zunächst die Feststellung machen, daß die Hamburger Linien, insbesondere aber die „Hamburg-Süd“, durch eine zielbewußtere und beständigere Schiffahrtspolitik, als sie der Norddeutsche Lloyd betrieb, von Jahr zu Jahr im Argentinien-Geschäft an Boden gewannen. Hinzu kam noch für die HSDG. der günstige Umstand, daß sie aus den kostspieligen Versuchen des Lloyd, einen möglichst wirtschaftlichen Schiffstyp im La Plata-Verkehr einzusetzen, ihre Lehren zog und in den „Cap“-Dampfern einen für die La Plata-Fahrt konkurrenzlosen Typ schuf. Es gelang der „Hamburg-Süd“, die ursprünglich monatliche Verbindung in eine wöchentliche umzuwandeln, an die Stelle „langsamer Frachtdampfer mit beschränkter Passagiergelegenheit“ moderne Fahrzeuge in die La Plata-Fahrt einzusetzen, die den Ansprüchen der Passagiere und der Verladerschaft in jeder Beziehung gerecht wurden. Die glänzende Aufwärtsbewegung verdankte die „Hamburg-Süd“ einzig und allein ihrer eigenen Kraft und der Tüchtigkeit ihrer Führung, die durch Umsicht und gesunde Geschäftsgebarung die wesentlichen Erfolgsgrundlagen schuf. Stets war dieses Unternehmen bemüht, durch die richtige Erkenntnis der jeweiligen Verkehrsbedürfnisse dem Personen- und Güterverkehr Förderung angedeihen zu lassen; es paßte sich ferner stets den technischen Fortschritten im Verkehrsweisen an und erreichte durch eine umsichtige Geschäftspolitik, indem es bei allzu starker Nachfrage nach Schiffsräum selbst verlustbringende Charterverträge nicht scheute, von seinem Verkehrsgebiet fremde Konkurrenz fern zu halten. Schließlich waren es auch Pünktlichkeit und Sorg-

¹ Priob, Das deutsche Reedereigeschäft nach Argentinien, S. 18. — Eckert, Die Entwicklung der Schiffahrt zwischen Deutschland und Südamerika in „Verhandlungen des deutschen Kolonialkongresses 1905“, S. 964 f.

² Priob, a. a. O. S. 70 ff. — Eckert, a. a. O., S. 965.

falt im Betriebe, die es dieser Gesellschaft ermöglichte, eine führende Stellung innerhalb der deutschen wie der ausländischen La Platareedereien einzunehmen.

Die Schiffahrtspolitik des Norddeutschen Lloyd wich wesentlich von der der „Hamburg-Süd“ ab. Ein Hinderungsgrund für eine stetige Aufwärtsentwicklung beim Lloyd dürfte vor allem in der Tatsache zu suchen sein, daß ihm nicht das geeignete Schiffsmaterial für die La Plata-Fahrt zur Verfügung stand, wie die HSDG. es aufweisen konnte; auch ließ die Reisegeschwindigkeit der Dampfer zu wünschen übrig, da der Lloyd veraltete Schiffstypen in Fahrt hatte, so daß auch dadurch seine Wettbewerbsfähigkeit geschwächt wurde¹. Zum Ausgleich versuchte er durch erhebliche Fahrpreisermäßigungen den Auswandererverkehr an sich zu ziehen und weniger anspruchsvolle Reisende von und nach Argentinien zu transportieren. Konnte sich der NDL infolge seiner hauptsächlich auf die nordatlantische und ostasiatische Route gerichteten Schiffahrtsinteressen in der La Plata-Fahrt nicht in dem Maße durchsetzen wie die „Hamburg-Süd“, so behauptete er dennoch im Zwischendeckverkehr unter den deutschen La Platareedereien den ersten Platz. Dies gelang ihm dadurch, daß seine Agenturen in Spanien eine intensive Tätigkeit entwickelten, um den Auswandererverkehr von dort auf seine Schiffe zu ziehen. Hierbei handelte es sich häufig um Wanderarbeiter, die auf den Lloyd-Dampfern fuhrten, nach Beendigung der Ernte aus Argentinien in ihre südeuropäische Heimat zurückkehrten und sich also sowohl zur Hinfahrt wie zur Rückfahrt der Lloyd-Schiffe bedienten.

Die Bremer Reederei beherrschte jedoch diesen Aus- und Einwandererverkehr nicht allein, vielmehr trat ihr noch eine Reihe ausländischer Firmen zur Seite, besonders die englische Royal Mail S. S. Co., die französischen Messageries Maritimes und Chargeurs Réunis sowie die holländische Süd-Amerika-Linie. Dieser Einbruch fremder Reedereien in das Verkehrsgebiet des Lloyd hatte langwierige Konkurrenzkämpfe zur Folge, die allen Beteiligten durch gegenseitiges Unterbieten der Passagieren Schädigungen brachten.

Ähnlich wie der Norddeutsche Lloyd hatte auch die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“ in ihrem La Plata-Betrieb durchweg weniger qualifiziertes Material in Dienst. Die „Hansa“ wich insoweit in ihrer Verkehrspolitik von der der übrigen La Plata-Reedereien ab, als sie nur Gütertransporte ausführte und sich in der Verwendung des Schiffsräum fast ausschließlich durch die Lage des argentinischen Frachtmärktes bestimmen ließ, so daß neben Buenos Aires noch die meisten Paranahäfen sowie die übrigen Küstenplätze als Frachttannahäfen angelaufen wurden². Infolgedessen nahmen die Fahrten der „Hansa“-Schiffe auf ihrer Rückreise von Argentinien den Charakter gewöhnlicher „Tramp-Fahrten“ an. Musterhafte Behandlung der übernommenen Güter brachte es mit sich, daß die „Hansa“-Dampfer bei den Exporteuren in den Paranahäfen vor allen anderen Trampschiffen eine Bevorzugung genossen.

Als letzte der deutschen Seereedereien nahm die Hamburg-Amerika-Linie in Gemeinschaft mit der „Hamburg-Süd“ die La Plata-Fahrt auf. Die Entwicklung dieser Linie³ bot ein im ganzen erfreuliches Bild. Die Betriebsergebnisse wurden zeitweilig allerdings durch die übermäßige Konkurrenz ausländischer Reedereien ungünstig beeinflusst, die die Frachtraten empfindlich drückten. Der in Gemeinschaft mit der „Hamburg-Süd“ unterhaltene Betrieb wurde in der Weise durchgeführt, daß wöchentlich ein großer Passagierdampfer der „Cap-Klasse“ der HSDG. bzw. ein solcher der „König Friedrich August-Klasse“ der HAL den Schnelldienst von Hamburg nach Buenos Aires versah. Daneben betrieb die Hapag noch Frachtdampferlinien mit fast allen größeren Häfen Argentiniens.

¹ Priob, a. a. O., S. 71/72.

² Priob, a. a. O., S. 73.

³ Geschäftsbericht der Hapag 1905. S. 5.

Die zahlenmäßige Gestaltung des deutsch-argentinischen Schiffsverkehrs vor dem Krieg.

Nachdem kurz die organisatorische Ausgestaltung des deutschen La Plata-Verkehrs geschildert wurde, soll im folgenden an Hand der Zahlen der Statistik des Deutschen Reichs die Entwicklung des Seeverkehrs zwischen Deutschland und Argentinien, seine flaggenmäßige Verteilung, sowie der Verkehr der bedeutenderen Hafenplätze untersucht werden.

Der Seeverkehr des Deutschen Reiches mit Argentinien in den Jahren 1903, 1910, 1913¹.

	Nach Argentinien abgegangen		Von Argentinien angekommen	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
1903	108	294398	224	501296
1910	197	682980	284	845537
1913	184	777284	326	1103403

Die Zahlenübersicht zeigt deutlich, welche raschen Aufschwung der deutsche La Plata-Verkehr in den letzten 10 Vorkriegsjahren genommen hatte. Gingen 1903 nur 108 Schiffe mit nicht ganz 300000 NRT von Deutschland nach den La Plata-Häfen in See, so waren es im letzten Vorkriegsjahr schon 184 Schiffe mit 777284 NRT, d. h. die Zahl der nach Argentinien ausgehenden Schiffe, zumeist Dampfer, stieg in dem Zeitraum 1903—1913 um etwa Dreiviertel, während nach der ausgehenden Tonnage gerechnet, eine Steigerung um mehr als das Eineinhalbfache gegen 1903 eintrat. Der Grund hierfür liegt darin, daß größere Schiffseinheiten auch im La Plata-Dienst eingesetzt wurden, da die Ansprüche der Passagiere gestiegen waren und auch die Konkurrenz mit den ausländischen Reedereien die deutschen Unternehmen nötigte, neben den bestehenden alten Frachtlinien mit beschränkter Personenbeförderung Passagierschnelldienste zwischen Deutschland und dem Haupthafen Argentinien, Buenos Aires, einzurichten.

In umgekehrter Richtung, von Argentinien nach Deutschland, war die Vorkriegsentwicklung eine ähnliche. Kamen 1903 224 Schiffe mit etwas über 500000 NRT aus Argentinien in deutschen Hafen an, so waren die entsprechenden Zahlen für das Jahr 1913 auf 326 Schiffe mit über 1100000 NRT angewachsen. Vermehrte sich auch hier die Zahl der nach Deutschland gelangten Schiffe um etwa die Hälfte, so blieb die Steigerung der NRT im Verkehr Argentinien—Deutschland hinter der in umgekehrter Richtung relativ zurück. Sie konnte sich nur etwas mehr als verdoppeln, eine Tatsache, die dadurch zu erklären ist, daß in der Richtung nach Deutschland viele relativ kleine Schiffe für den Transport der voluminösen Massengüter erforderlich sind, die nur in dieser einen Richtung laufen und sich dann in freier Fahrt Rückfracht in anderen, nicht deutschen Häfen suchen. Aus der Struktur des deutsch-argentinischen Güterverkehrs ist es des weiteren zu erklären, daß die Zahl der nach Argentinien auslaufenden Schiffe sowie ihr gesamter Raumgehalt stets unter der Zahl der von den La Plata-Häfen einlaufenden Schiffe liegt, da in Richtung Südamerika für den Transport der relativ wenig Schiffsraum einnehmenden Fertigwaren in der Regel nur die Fahrzeuge der Linienreedereien in Anspruch genommen werden und die Trampschiffe hier im ganzen auscheiden. So kommt es, daß der Durchschnittsraumgehalt der abgehenden Schiffe ein größerer ist als der der ankommenden. Des weiteren zeigt die Tabelle deutlich, wie sehr die Raumgröße pro Schiffseinheit in den zehn Jahren vor Kriegsausbruch gewachsen ist.

¹ Statistik des Deutschen Reichs, Bd. 160, III—IV; Bd. 244, III—IV; Bd. 273, III—IV. Die Seeschifffahrt in den Jahren 1903, 1910, 1913.

Durchschnittlicher NRT-Gehalt der zwischen Deutschland und den La Plata-Häfen verkehrenden Schiffe¹.

	Nach Argentinien abgegangene Schiffe	Von Argentinien angekommene Schiffe
1903	2726 NRT	2241 NRT
1913	4224 NRT	3384 NRT

Die Zahlen lassen die Steigerung der Schiffsraumgröße in beiden Verkehrsrichtungen erkennen, gleichzeitig zeigt sich aber, daß der Durchschnittsraumgehalt der nach Argentinien abgehenden Schiffe ein schnelleres Steigen aufzuweisen hatte als in umgekehrter Richtung, da hier sich der Einfluß der vielen kleineren Tramps stärker durchsetzt und die durchschnittliche Größe der von dort angekommenen Schiffe drückt.

Betrachten wir nun den deutsch-argentinischen Schiffsverkehrsverkehr im letzten Vorkriegsjahr etwas näher:

Seeverkehr des Deutschen Reiches mit Argentinien im Jahre 1913².

	Von Argentinien angekommene		Nach Argentinien abgegangene	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
Insgesamt . . .	326	1103403	184	777284
Davon Deutsche . . .	222	875498	159	718742
Britische	84	198350	18	49036
Norwegische . . .	9	11150	1	751
Holländische . .	1	1519	1	2907
Italienische . . .	4	5180	1	1005
Argentinische . .	3	6186	2	2105

Außerdem im Zwischenverkehr:

Deutsche	5	11464	2	7823
--------------------	---	-------	---	------

Anteilmäßig überwog hiernach 1913 im deutsch-argentinischen Verkehr die deutsche Flagge ganz erheblich, und zwar belief sich unser Flaggenanteil auf 79,6 vH in der Ankunft und 92,5 vH in der Abfahrt¹. Kann man also bei dem Verkehr in Richtung Argentinien von einer fast monopolartigen Stellung der deutschen Flagge sprechen, hinter der die fremden Anteile stark zurücktreten, so ist in der umgekehrten Richtung unser Flaggenanteil etwas schwächer, wenigleich mit einem Satz von etwa 80 vH immer noch hervorragend. Jedoch tritt in diesem Verkehr Englands Stellung deutlich hervor. Da in Richtung nach Argentinien die Zahl der abgehenden Schiffe eine wesentlich geringere ist, liegt die Vermutung nahe, daß es sich bei den englischen Schiffen im wesentlichen um die schon erwähnten Tramps handelt, die den zusätzlichen Schiffsraum für den Transport der voluminösen Massengüter liefern, sich im wesentlichen also in der einseitigen Richtung Argentinien—Deutschland bewegen und nach Löschen der Ladung andere, außerdeutsche Häfen je nach dem Frachtangebot anlaufen. Ähnliche Verhältnisse lassen sich bei dem norwegischen Flaggenanteil erkennen, der zahlenmäßig wesentlich geringer als der englische ist und eine gleiche Richtung zeigt. Ausgeglichen ist das

¹ Aus der vorhergehenden Tabelle errechnet.

² Statistik des Deutschen Reichs, Bd. 273, III. Die Seeschifffahrt im Jahre 1913, S. IIIa, 120 ff.

Verhältnis der angekommenen und abgegangenen Schiffe bei dem deutschen Flaggenanteil, wenn auch hier naturgemäß ein Überwiegen der von Argentinien her ankommenden Fahrzeuge vorliegt. Man muß sich vergegenwärtigen, daß bei uns der Linienverkehr die Hauptrolle spielt, während der Trampfahrt eine untergeordnete Stellung zukommt. Gleichzeitig bringt dieser Umstand es mit sich, daß das Größenverhältnis der deutschen und der englischen im La Plata-Verkehr beschäftigten Schiffe ein für uns günstigeres ist, was folgende Zahlen beweisen¹: War die durchschnittliche Raumingröße der unter deutscher Flagge aus Argentinien ankommenden Dampfer 3943 NRT, so war die der englischen Schiffe nur 2361 NRT.

Schließlich sei noch auf die geringe Zahl der im Zwischenverkehr argentinische Häfen berührenden Schiffe hingewiesen, ein Umstand, der seine Erklärung darin findet, daß diese für die deutschen Dampfer sowie für die der anderen Nationen Endpunkte bzw. Ausgangspunkte ihrer Reise bilden, und nur einige wenige zur Westküste des Kontinents weiterfahrende Schiffe die argentinischen Häfen im Zwischenverkehr berühren.

Interessant ist eine Übersicht über die wichtigsten Seehäfen, die den deutsch-argentinischen Schiffsverkehr vermitteln; darüber geben die folgenden beiden Aufstellungen Aufschluß:

Seeverkehr der bedeutenderen deutschen Häfen mit Argentinien im Jahre 1913².

Häfen	Angekommen		Abgegangen	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
Bremen	9	24 151	28	72 888
Bremerhaven	34	149 589	33	152 197
Hamburg	262	892 925	121	553 570

Die Stellung Hamburgs insbesondere als Empfangshafen argentinischer Massengüter im Jahre 1913 tritt klar hervor, auch als Versandplatz deutscher Fertigwaren nach dort steht Hamburg voran. Bremens Funktion ist eine andere, denn als Massengüterempfänger kommt 1913 diese Stadt fast gar nicht in Betracht, dagegen immerhin etwas als Versandort hochwertiger Fertigwaren. Eine Mittelstellung nimmt Bremerhaven ein. Während die drei Häfen Bremen, Bremerhaven und Hamburg alleinige Ausgangspunkte des Schiffsverkehrs nach Argentinien im Jahre 1913 waren, kamen als Endpunkte der Fahrten von dort außerdem noch einige Häfen an der Ostsee, darunter Danzig und Stettin, in Frage.

Der Seeverkehr Hamburgs mit den argentinischen Häfen im Jahre 1913³.

Häfen	Angekommen von		Abgegangen nach	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
Bahía Blanca	21	67 882	4	14 319
Buenos Aires	129	552 538	35	472 919
La Plata	4	9 675	—	—
Rosario	58	153 954	12	29 215
Santa Fé	32	66 490	—	—

¹ Aus der vorhergehenden Tabelle errechnet.

² Statistik des Deutschen Reichs, Bd. 273, III. Die Seeschifffahrt im Jahre 1913, S. III b,

³ Statistik des Deutschen Reichs, Bd. 273, III. Die Seeschifffahrt im Jahre 1913, S. III b,

Im weiteren sei noch kurz der Verkehr Hamburgs als des für den deutschen La Plata-Verkehr wichtigsten Hafens mit den argentinischen Plätzen untersucht. Zunächst läßt sich feststellen, daß in Richtung Argentinien—Hamburg als Ausgangshafen eine Reihe von Orten in Betracht kommen, während umgekehrt als Empfangshafen deutscher Warensendungen im wesentlichen nur Buenos Aires angelaufen wird. Auch hierfür ist die Erklärung aus der Gestaltung des Güterverkehrs heraus leicht zu finden: Als Umschlaghäfen für Massengut haben neben Buenos Aires noch Rosario, Bahía Blanca und Santa Fé wesentliche Bedeutung. Buenos Aires allein würde sich hierbei mit seinen Hafenanlagen als unzureichend erweisen, so daß eine Reihe von Plätzen nahe den Erzeugungsgebieten an der Küste und landeinwärts an den großen Strömen als Ausgangshäfen des Verkehrs nach Deutschland hinzutreten müssen. In umgekehrter Richtung liegen die Dinge anders. Der ganze Importhandel des Landes vollzieht sich fast ausschließlich über Buenos Aires, dort haben die großen Handelsorganisationen ihren Sitz und von dort aus nehmen sie die Verteilung der Fertigwaren vor.

Abschließend sei die Stellung der deutschen Flagge im La Plata-Verkehr kurz gekennzeichnet⁴:

Schiffsverkehr Argentinien nach Flaggenanteilen 1912.

Land	1900 RT
Argentinien	26 537
England	16 024
Deutschland	2 009
Italien	1 257
Frankreich	979
Norwegen	633
Österreich	482
Niederlande	490
Spanien	326
Anderer Länder	997
Insgesamt	50 144

Abgesehen von der argentinischen Flagge ist die englische sowie die deutsche am stärksten vertreten; im Gesamtverkehr erreichte die deutsche Flagge einen Anteil von 5,2 vH. Von dem argentinischen Schiffsverkehr des Jahres 1912 entfiel mehr als die Hälfte — nämlich 26,77 Mill. RT — auf den Küsten- und Flußverkehr, dessen Höhe auch den auffallenden Betrag des argentinischen Flaggenanteils im Gesamtverkehr bedingte. Man darf wohl annehmen, daß im wesentlichen die Küsten- und Flußschifffahrt von argentinischen Fahrzeugen ausgeführt wurde, diese im Überseeverkehr dagegen kaum anzutreffen waren. Unter Berücksichtigung dieser Tatsache wird man den Überseeverkehr in den argentinischen Häfen (Gesamtverkehr abzüglich Küsten- und Flußverkehr) auf 23,37 Mill. RT ansetzen können⁵. England steht mit 16 Mill. RT an weitaus erster Stelle, die deutsche Flagge folgt mit 2,6 Mill. oder einem Anteil von 11,2 vH. — Von dem Überseeverkehr entfiel wiederum mehr als die Hälfte auf den Hafen Buenos Aires, wie nachstehende Tabelle zeigt⁶:

Argentinien's Überseeverkehr 1912.

	RT
Summe aller ein- und ausgelaufenen Schiffe	9 895
Davon entfielen auf den Hafen von Buenos Aires	4 450
	23 372 714
	11 770 699

⁴ Weltwirtschaftliches Archiv, Bd. 3, Internationale Verkehrschronik, S. 207 ff.

Wir sehen: Der deutsch-argentinische Schiffsverkehr hatte in den letzten Vorkriegsjahren einen raschen Auftrieb erfahren, die deutsche Flagge war in Argentinien nächst der englischen die meist gehene. Die führenden deutschen Außenhandelskreise, auf der Suche nach aussichtsreichen neuen Handelsmärkten, begrüßten diese Entwicklung der Intensivierung der Handels- und Verkehrsbeziehungen freudig. Allgemein hoffte man, daß auch die kommenden Jahre eine weitere Aufwärtsbewegung bringen würden. Jedoch zerstörte der Ausbruch des Weltkriegs im August 1914 diese Hoffnungen gänzlich. Es folgte ein völliger Stillstand des gesamten deutsch-argentinischen Schiffsverkehrs, ein Zustand, der nach fast fünfjähriger Dauer mit der Auslieferung des bei weitem größten Teils unserer Handelsflotte an die feindlichen Mächte endete.

2. Die Wiederanknüpfung der deutsch-argentinischen Seeschiffahrtsbeziehungen in den Jahren 1920—1922.

Die Schiffahrtsverbindungen mit der Ostküste Südamerikas, speziell mit Argentinien, konnte nach Kriegsende durch die deutschen Schiffahrtsgesellschaften verhältnismäßig früh wieder aufgenommen werden. Waren die alten Argentinienreedereien infolge der Ungewißheit über ihre Wiederaufbaumöglichkeiten zuerst noch zurückhaltend, so gelang es doch rasch dahin in der Großschiffahrt nicht vertretenen Reederei Hugo Stinnes, sich durch rasch vollzogenen Neubau mehrerer großer Frachtschiffe mit beschränkter Personenbeförderung im La Plata-Verkehr festzusetzen¹. Als nächste deutsche Schiffahrtsunternehmung folgte die „Hamburg-Süd“, die schon Anfang 1920 mit gecharterten Schiffen die argentinischen Häfen anließ. Im Jahre 1921 wurde dieser zunächst noch unregelmäßig betriebene Verkehr verdichtet und nach einem festen Fahrplan durchgeführt, was der „Hamburg-Süd“ um so eher möglich wurde, als sie nicht wie andere deutsche Großreedereien Anschluß oder Ablehnung an ausländische Gesellschaften und Schiffahrtsgruppen gesucht hatte, sondern aus eigenen Kräften heraus den planmäßigen Neubau von Fracht- und Personendampfern, besonders der „Cap“-Klasse² betrieb. Erst später, Ende 1921, nahmen auch Norddeutscher Lloyd sowie die Hapag ihren Dienst zu den La Plata-Häfen wieder auf. Der Lloyd setzte hier die Schiffe der „Sierra“-Klasse ein, die an Ausstattung den „Cap“-Schiffen ungefähr gleichkamen, in Größe und Geschwindigkeit allerdings jene nicht erreichten³. Die Hapag beschränkte sich dagegen zunächst auf den Betrieb mit einfacheren Schiffseinheiten, der in erster Linie der Frachtbeförderung diente. Für die Wiederaufnahme des Verkehrs durch diese Gesellschaft ist die Tatsache erwähnenswert, daß sie in Zusammenarbeit mit den „United American Lines“ vor sich ging⁴.

Neben den vier deutschen Gesellschaften, die einen regelmäßigen Liniendienst von Deutschland nach Argentinien betrieben, waren hier noch eine Reihe ausländischer Unternehmungen stark beschäftigt, die fehlenden Schiffsraum für uns stellten. Besonders im Jahre 1920 traten die ausländischen Schiffe in deutschen Häfen stark in den Vordergrund, wogegen in den darauffolgenden Jahren ein rasches Steigen des deutschen Flaggenanteils zu beobachten war.

Nächstehende Übersicht gibt ein Bild aller zwischen Deutschland und Argentinien verkehrenden Schiffahrtsunternehmungen im Jahre 1921⁵.

Linie	Reederei	Nation	Häufigkeit	Passagier Fracht
Hamburg— Brasilien— Argentinien	Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg und United American Lines, New York, Hamburg-Süd, Hamburg	deutsch	14 tägig	P. und F.
„	Rotterdam Südamerika Linie (Vereinigt Dienst von N. V. van Nievelt Goudriaan en Co's Stoomvaart Mij, und der Hol- land-Amerika-Linie, Rotterdam)	amerikan. deutsch	14 tägig	P. und F.
„	Skogland-Linie, Haugesund	holl. norweg.	14 tägig monatl.	F. P. und F.
„	Compañia Naviera Sota y Aznar, Bilbao	spanisch	14 tägig	F.
„	Transportes Marítimos do Estado, Lissabon	portug.	unregelmäßig	F.
„	Chargeurs Réunis, Paris	franz.	monatl.	F.
„	Baltica-Süd-America Linien, Kopenhagen	dänisch	monatl.	F.
„	Ward Line, New York	USA.	monatl.	F.
„	Royal Mail Steam Packet Co. und Lamport and Holt, London	britisch	monatl.	F.
Hamburg— Argentinien	Artus, Danzig	deutsch	monatl.	P. und F.
Hamburg— La Plata	Norddeutscher Lloyd und Hansa- Linie, Bremen	deutsch	monatl.	F.
„	Hugo Stinnes Reederei A.-G., Hamburg	deutsch	monatl.	F.
„	Lloyd Royal Belge S. A., Antwerpen	belgisch	monatl.	F.
„	Kerr Steamship Co., New York	USA.	monatl.	F.

Die Übersicht zeigt, wie stark die ausländische Flagge im deutsch-argentinischen Verkehr vertreten war. Insbesondere um den für die Bezüge von Massengütern notwendigen Schiffsraum zur Verfügung zu haben, war Deutschland damals weitestgehend auf ausländische Transportleistungen angewiesen. Was dagegen die Passagier-Schnellfahrten betrifft, so läßt sich hier deutlich die bei weitem stärkere Stellung der deutschen Reedereien erkennen, gelang es ihnen doch in relativ kurzer Zeit eine Anzahl leistungsfähiger Passagierdampfer einzusetzen. An der Spitze marschierte hier die „Hamburg-Süd“, die nach Indienststellung ihres 21 000 BRT-Dampfers „Cap Polonia“ zeitweilig konkurrenzlos im Argentinien-Verkehr dastand.

Als das wesentlichste Kennzeichen der deutschen Argentinienfahrt in den Jahren kurz nach Kriegsende ist der unbedingte Wille unserer Großreedereien hervorzuheben, die Kriegsverluste auf irgendeine Art auszugleichen, sei es nun aus eigener Kraft wie bei der „Hamburg-Süd“, sei es mit Unterstützung ausländischer, meistens nordamerikanischer Gruppen. So gelang es zunächst durch Anmietung fremder Schiffe bereits 1920 die deutsche Flagge in argentinischen Häfen zu zeigen. Rückkauf ehemaliger deutscher Schiffe von den Feindstaaten und vor allem eine rege Neubautätigkeit machten es möglich, ein Jahr darauf feste, regelmäßige Linien mit deutschen Fahrzeugen wieder einzu-

¹ Pantlen, Der Wiedereintritt Deutschlands in die Weltschiffahrt, 1927, S. 63.

² Priester, Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt, 1926, S. 131.

³ Pantlen, Der Wiedereintritt Deutschlands in die Weltschiffahrt, 1927, S. 63.

⁴ Geschäftsbericht der Hamburg-Amerika-Linie 1921, S. 4.

⁵ Wirtschaftsdienst Nr. 13 vom 1. April 1921.

richten. Da die deutschen Schiffe mit allen Erfahrungen einer modernen Schiffstechnik erbaut waren, wurden sie sowohl im Passagierverkehr wie auch bei der Beförderung von Gütern bald bevorzugt. So erfuhr die deutsche Flagge im Seeverkehr mit Argentinien eine unerwartete Stärkung, wie aus nachstehenden Zahlen deutlich erkennbar ist.

Seeverkehr des Deutschen Reiches mit Argentinien in den Jahren 1920—1922¹.

Angekommene Schiffe.

	1920		1921		1922	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
Insgesamt	133	393 433	216	732 593	239	880 825
deutsche	12	40 083	21	75 882	90	395 288
dänziger	—	—	3	11 927	11	47 500
norwegische	22	55 116	21	51 650	10	28 296
dänische	11	28 598	9	21 512	5	10 631
britische	37	114 458	88	240 176	43	130 521
niederländische	8	19 084	22	50 583	32	97 591
französische	4	14 455	—	—	7	36 417
belgische	—	—	4	13 132	—	—
vereinsstaatliche	20	95 338	36	125 913	9	34 819
deutscher Flaggenanteil am Gesamtverkehr	10,2 vH		10,5 vH		46 vH	

Abgegangene Schiffe

	1920		1921		1922	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
Insgesamt	56	181 133	133	427 317	192	803 906
deutsche	2	5 994	34	123 562	89	432 689
danziger	—	—	7	28 164	10	42 643
norwegische	8	18 533	10	27 149	2	5 812
dänische	—	—	7	12 440	—	—
britische	1	4 046	3	9 833	—	—
niederländische	10	26 875	29	75 138	35	112 419
französische	11	42 713	—	—	16	82 415
belgische	—	—	1	3 152	—	—
vereinsstaatliche	19	64 665	16	59 251	7	27 379
deutscher Flaggenanteil am Gesamtverkehr	3,3 vH		20 vH		53,8 vH	

Zunächst kann man ein allgemeines Steigen der Zahl aller von Argentinien angekommenen und nach dort abgegangenen Schiffe in den Jahren 1920—1922 feststellen, dem die Intensivierung der deutsch-argentinischen Handelsbeziehungen in den damaligen Jahren entsprach. Nach dem Schiffsraum berechnet, ergab sich eine stärkere Erhöhung von Deutschland ausgehenden Schiffe als in umgekehrter Richtung, nämlich von rd. 181 000 NRT auf über 800 000 NRT bzw. umgekehrt von fast 400 000 NRT auf 880 000 NRT, d. h. die Zahlen der von Deutschland abgegangenen und auch hier angekommenen Schiffe glichen sich im Jahre 1922 nach einem starken Überwiegen letzterer in den Jahren 1920/21 einander an. Dies war eine Folge des stärkeren Vordringens des deutschen Linienverkehrs.

Die zweite auffällige Tatsache ist das Erstarren des prozentualen Anteils der deut-

¹ Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 209, III; Bd. 305, III; Bd. 309, III. Die Seeschifffahrt im Jahr 1920, 1921, 1922.

schen Flagge im deutsch-argentinischen Gesamtverkehr, wobei diese Zunahme wiederum bei den von Deutschland ausgehenden Schiffen stärker hervortrat als umgekehrt; stieg nämlich hier unser Anteil von 3,3 vH im Jahre 1920 auf 53,8 vH zwei Jahre später, so verfiel in umgekehrter Richtung diese Steigerung von 10,2 vH auf 46 vH.

Abgesehen vom Jahr 1920 war Deutschlands Stellung anteilmäßig in der Reihe der ausgehenden Schiffe stärker als umgekehrt, da besonders noch 1921 infolge Mangels an eigenem Schiffsraum viele ausländische Fahrzeuge, insbesondere britische, vereinsstaatliche, norwegische und holländische, mit dem Transport von Rohstoffen und Lebensmitteln nach Deutschland beschäftigt waren. Nachdem 1922 die deutschen es, den deutschen Flaggenanteil auch innerhalb der nach Deutschland ankommenden Schiffe heraufzusetzen, unter gleichzeitiger Verminderung des britischen, nordamerikanischen und norwegischen Anteils. Ähnlich war die Entwicklung des Flaggenanteils Deutschlands bei den abgegangenen Schiffen, nur daß wir hier schon 1921 uns unter dem Jahr festigte sich unsere Stellung weiter, so daß sich neben den deutschen Schiffen im wesentlichen nur holländische und französische finden.

Schließlich zeigt die Statistik noch, daß pro Schiffseinheit der Raumgehalt in der Zeit 1920/22 im Wachsen begriffen war: betrug nämlich 1920 der durchschnittliche Raumgehalt der in Deutschland ankommenden Schiffe nur 2958 NRT, so vergrößerte er sich im Jahre 1922 auf 3685 NRT. Noch deutlicher trat diese Vergrößerung in umgekehrter Richtung zutage, bei der infolge Vorherrschens der deutschen Flagge eine Zunahme von 3234 NRT auf 4187 NRT erzielt werden konnte¹.

Über die Stellung der deutschen Flagge im Gesamtverkehr der argentinischen Häfen im Jahre 1921 gibt nachstehende Tabelle Aufschluß:

Anteil der einzelnen Nationen am Gesamtubersoceverkehr in den argentinischen Häfen im Jahre 1921².

Nationalität	Anzahl der Schiffe	1000 NRT
Insgesamt	1 831	5 645
großbritannische	687	2 416
vereinsstaatliche	188	648
holländische	152	490
französische	111	431
italienische	118	375
norwegische	120	278
spanische	92	243
belgische	38	115
deutsche	25	110
japanische	5	89
argentinische	21	43

Prozentualer Anteil der deutschen Flagge am Gesamtverkehr: 2 vH.

Die Stellung der deutschen Flagge war 1921 also noch schwach; sie folgte in der Reihe der einzelnen Nationen erst an 9. Stelle. Neben der traditionell starken englischen Position fällt noch ein hoher Anteil der vereinsstaatlichen, holländischen, französischen

¹ Aus der vorstehenden Tabelle errechnet.

² Wirtschaftsdiens Nr. 26 vom 30. 6. 1922.

und italienischen Flagge auf. An zweiter Stelle standen 1921, anstatt wie früher Deutschland, nimmere USA., die in der Kriegs- und Nachkriegszeit eine starke Aktivität auf dem Gebiet der Seeschifffahrt entwickelt hatten und sich auch im La Plata-Verkehr kurz nach Kriegsende eine beherrschende Lage zu sichern strebten. Bereits 1921 war ihr Einfluß jedoch im Rückgang begriffen, da auch hier nach Wiedererstarken der deutschen Handelsflotte den USA. in Deutschland ein Gegner erwuchs, der sie bald völlig aus ihrer bisherigen Stellung herausdrängte. Anders verlief die Entwicklung der französischen, italienischen und holländischen Flagge, die wie USA. im La Plata-Verkehr die Nachfolgerschaft Deutschlands angetreten hatten, sich aber späterhin nach Wiedereintritt Deutschlands in diesem Verkehrsgebiet behaupten konnten.

3. Die deutsch-argentinischen Seeverkehrsbeziehungen in den Hochstandsjahren 1926—1929.

Wir sahen, daß sich die deutschen Reedereiunternehmen in relativ kurzer Zeit ihren führenden Platz im deutsch-argentinischen Seeverkehr wiedererobern konnten. Verschiedene Umstände förderten zur damaligen Zeit den Fortschritt des deutschen Flaggenanteils in der Argentinienfahrt. Zunächst waren es traditionelle Momente: die Erinnerung an den hohen Leistungsstand der Vorkriegszeit bewirkte, daß nach Wiederaufbau eines Teiles der deutschen Flotte und nach Indienstellung leistungsfähiger und komfortabler Schiffe Passagiere und Verladere die deutschen Reedereien wieder bevorzugten, zumal ein Fahrplan mit regelmäßigen und häufigen Abfahrten dafür sorgte, daß alle Wünsche betreffs Pünktlichkeit und Schnelligkeit des Transportes befriedigt wurden. Weiter begünstigte die Nachkriegsentwicklung der deutschen Unternehmungen der Umstand, daß der Gütertausch mit Argentinien mengenmäßig eine bis 1927 im ganzen steigende Tendenz zeigte, aber auch die folgenden Jahre noch gute Ergebnisse aufwies. Ferner setzte ein verstärkter Einwandererstrom in die La Plata-Länder ein, da einmal die Vereinigten Staaten die Einwanderung empfindlich drosselten, so daß der Südkontinent noch mehr als zuvor das Ziel der europäischen Auswanderer wurde, zum anderen, weil zur damaligen Zeit die Beschäftigungslage für landwirtschaftliche Arbeiter infolge reicher Ernten eine gute war — es sei hier nur an den Rekordertrag des Jahres 1927 erinnert, dessen Einbringung weit mehr Arbeitskraft erforderte, als im Lande selbst verfügbar waren. Schließlich sicherten die deutschen Unternehmungen sich durch Beitritt zu internationalen Schifffahrtskonferenzen gegen die ausländische Konkurrenz und gegen Preisunterbietungen¹.

An organisatorischen Veränderungen vollzog sich Anfang 1926 die Übernahme der „A. G. Hugo Stinnes“ für Seeschifffahrt und Überseehandel“ durch die „Deutsch-Austral und Kosmos-Linien“. Das gesamte Aktienkapital sowie die Schiffshypotheken wurden von „Deutsch-Austral und Kosmos“ übernommen²; blieb auch die Stinnes-Reederei zunächst noch selbständig unter der Bezeichnung „A. G. für Seeschifffahrt“ erhalten, so wurden ihr doch insofern Beschränkungen auferlegt, als sie in ihrer Wirtschaftsführung eng in den Rahmen der Interessengemeinschaft der Deutsch-Austral und Kosmos-Linien eingesperrt wurde. Indessen währte die Zusammenarbeit der drei Reedereien nicht lange, denn bereits am 24. 11. 1926³ wurde in einer außerordentlichen Generalversammlung seitens der Hapag die Fusion mit den Austral- und Kosmos-Linien beschlossen, gleichzeitig die Übernahme der ehemaligen Hugo Stinnes-Reederei vollzogen, so daß die Hapag in der La Plata-Frachtfahrt eine erhebliche Stärkung ihrer Stellung erfuhr. Diese Vereinigung geschah nicht aus reinem Machtdrang

¹ Priester a. a. O. S. 125.

² Priester a. a. O. S. 121.

³ Geschäftsbericht der Hapag 1926, S. 3—4.

der Hamburg-Amerika-Linie, entscheidend war vielmehr der Umstand, daß nach der Eingliederung der „A. G. Hugo Stinnes“ in den Verband „Deutsch-Austral und Kosmos“ sich letztere Gruppe auf fast allen ihren Linien mit der Hapag von einem Heimathafen, Hamburg, aus in Wettbewerb befand, der auf die Dauer Anlaß zu heftigen Kämpfen gegeben hätte. Um durch Zusammenfassung der Kräfte größte Sparsamkeit im Betrieb zu erzielen, erfolgte der Zusammenschluß beider Gruppen, der für eine Betrachtung über die deutsch-argentinische Seefahrt in soweit von Belang ist, als durch Übernahme der „A. G. Hugo Stinnes“ die Hapag doppelt am Argentinien-Geschäft Interesse nahm.

Daneben waren noch unter den deutschen Reedereien der Norddeutsche Lloyd sowie die „Hamburg-Süd“ um Vervollständigung der deutschen Schiffsverbindungen mit Argentinien bemüht; besonders letztere konnte durch Inbetriebnahme zahlreicher Neubauten, hauptsächlich Motorschiffe, ihre Leistungsfähigkeit bedeutend steigern und auf dem Gebiet des Passagierverkehrs, wo es galt, auch einen verwöhnten Anspruch zu befriedigen, die Führung an sich reißen.

Folgende deutsche Reedereien vermittelten die Verbindung zwischen Deutschland und Argentinien im Jahre 1926⁴:

Hamburg—Rio—Buenos Aires	Hapag	P. und F.	monatlich
Hamburg—Buenos Aires—Rosario	Hapag	F.	14 täglich
Hamburg—La Plata	Stinnes Linie	P. und F.	monatlich
Bremen—Rio—Buenos Aires	Lloyd	P. und F.	14 täglich
Hamburg—Rio—Buenos Aires	Hamburg-Süd	P. und F.	14 täglich
Hamburg—Argentinien	Hamburg-Süd	F.	3 wöchentl.

Waren bereits 1921 und 1922 durch deutsche Reedereien die wesentlichsten Verbindungen zwischen den deutschen und den argentinischen Häfen aufgenommen, so ist im Jahre 1926 eine erhebliche Verbesserung im Argentinienverkehr zu bemerken. Einmal wurde der Verkehr durch häufigere Abfahrten und Ankünfte verdichtet, ferner durch den Einsatz leistungsfähigerer Fahrzeuge die Fahrzeit verkürzt. Der Einfluß ausländischer Schiffsunternehmer sank in diesem Verkehrsgebiet in dem Umfang, wie Deutschlands Stellung eine Stärkung erfuhr. Nach Auflösung des Hapag-Harriman-Vertrags 1926 befuhr die Hapag das La Plata-Gebiet ohne Inanspruchnahme nordamerikanischer Gesellschaften wieder völlig allein. Wie schon 1922 stand auch im Jahre 1926 der Flaggenanteil Deutschlands weitaus an erster Stelle. Die allgemeine Aufwärtsentwicklung des deutsch-argentinischen Schiffsverkehrs findet in der deutschen Seeschifffahrtsstatistik deutlichen Niederschlag (s. Tab. S. 60/51).

In der Zeitspanne von 1922—1926 gelang es der deutschen Flagge zahlenmäßig ihre Stellung im Verkehr zwischen Deutschland und Argentinien wesentlich auszubauen, besonders was den angekommenen und abgehenden Schiffsraum betrifft. Die Zahl der Schiffe dagegen weist nicht die gleiche Vermehrung auf, woraus der Schluß gezogen werden kann, daß pro Einheit größere Fahrzeuge in Dienst gestellt wurden.

Wie Deutschland hatten auch die anderen Nationen ihre Fahrten zwischen den deutschen und den La Plata-Häfen ausgedehnt. Hier fällt vor allem die Ausweitung des englischen Anteils in der Reihe der ankommenden Schiffe und des holländischen sowie des französischen im Gesamtverkehr auf. Überwiegen bei den englischen Schiffen im wesentlichen die Tramps, die nur in dieser einen Richtung den zusätzlichen Schiffsraum für die Massengüter-Einfuhr in Deutschland stellten, so sind es bei der holländischen Schifffahrt mehr Liniendienste, die ihren Anfangs- und Endpunkt in deutschen Häfen nahmen. Ein neues Moment, das im Jahre 1922 und vor dem Krieg noch wenig in Erscheinung trat, ist der Eintritt der südeuropäischen Völker in den deutsch-argentinischen Verkehr,

⁴ Priester, a. a. O. S. 134/135.

die stärkere Beteiligung insbesondere Frankreichs, sodann Spaniens, Portugals, Italiens und schließlich Griechenlands, die seit 1926 am Gütertransport zwischen Argentinien und uns einen beachtlichen Anteil innehaben. Handelt es sich bei dem französischen und spanischen Flaggenanteil wieder hauptsächlich um Liniendienste, so überwiegt bei dem italienischen und vor allem dem griechischen Anteil die Zahl der Transportschiffe, die im ganzen nur im Verkehr von Argentinien auftauchen, in umgekehrter Richtung jedoch nur vereinzelt zu finden sind.

Was die Stellung des deutschen Flaggenanteils innerhalb des Gesamtverkehrs und in bezug auf die übrigen am deutsch-argentinischen Seeverkehr beteiligten Nationen 1926 im Vergleich zum Jahre 1922 betrifft, so ergibt sich für diese eine kleine Schwächung: nämlich 1922 auf die ankommenden deutschen Schiffe ein Satz von 46 vH, so war es 1926 nur ein solcher von 41,4 vH und in umgekehrter Richtung im Jahre 1926 nur 48 vH gegenüber 53,8 vH vier Jahre vorher. Diese relative Verminderung unseres Anteils bei gleichzeitigem Steigen der absoluten Zahlen findet ihre Erklärung in der Tatsache, daß andere Nationen ebenfalls an der Ausweitung des Verkehrs beteiligt waren und ihren Anteil manchmal relativ stärker als wir den unsrigen vergrößerten. Hinsichtlich der ankommenden Schiffe konnten England, Holland und

Statistik des deutsch-argentinischen Seeverkehrs
in den Jahren 1926—1929¹.

I. In deutschen Häfen von Argentinien angekommene Schiffe.

	Schiffe		NRT	
	1926		1927	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
Insgesamt	361	1 470 342	599	2 239 434
deutsche	128	608 947	160	762 006
danziger	10	53 065	2	10 449
britische	89	297 270	234	739 301
niederländische	65	203 566	70	217 504
französische	37	209 888	42	248 072
spanische	10	28 259	11	27 282
italienische	4	17 773	13	46 802
griechische	5	14 446	39	104 833
Deutscher Flaggenanteil am Gesamtverkehr	41,4 vH		34 vH	
	1928		1929	
Insgesamt	545	2 153 625	427	1 820 068
deutsche	213	1 037 035	205	1 004 428
britische	143	457 074	85	305 023
niederländische	68	210 544	67	216 049
französische	38	221 528	30	175 425
spanische	14	31 087	1	2 049
italienische	7	25 592	6	22 429
griechische	26	70 592	17	48 801
Deutscher Flaggenanteil am Gesamtverkehr	48,1 vH		55,2 vH	

¹ Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 341, II. Die Seeschifffahrt im Jahre 1926, S. 210 ff. Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 352. Die Seeschifffahrt im Jahre 1927, S. 201 ff. Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 371. Die Seeschifffahrt im Jahre 1928, S. 105 ff. Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 385, II. Die Seeschifffahrt im Jahre 1929, Teil II: Schiffsverkehr über See in den deutschen Häfen, S. 18 ff.

2. Aus deutschen Häfen nach Argentinien ausgegangene Schiffe.

	Schiffe		NRT	
	1926		1927	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
Insgesamt	285	1 075 612	267	1 244 077
deutsche	92	515 923	138	720 526
danziger	9	48 154	2	10 387
britische	14	32 640	10	22 244
niederländische	54	188 405	47	150 164
französische	49	269 964	51	292 374
spanische	11	28 204	1	23 820
italienische	—	—	1	3 715
griechische	—	—	2	6 959
Deutscher Flaggenanteil am Gesamtverkehr	48 vH		57,9 vH	
	1928		1929	
Insgesamt	304	1 419 015	291	1 358 855
deutsche	180	939 931	170	898 037
britische	1	3 029	3	10 696
niederländische	55	177 202	51	168 168
französische	38	220 077	32	191 071
spanische	17	35 634	17	38 928
portugiesische	10	36 060	10	36 073
griechische	1	3 039	1	2 633
Deutscher Flaggenanteil am Gesamtverkehr	66,2 vH		66,1 vH	

namentlich Frankreich anteilmäßig einen Erfolg erzielen, während die nordischen Staaten zugunsten der Länder Südeuropas anfallend zurücktraten. Innerhalb der Reihe der ausgehenden Schiffe waren es ebenfalls wieder die Frankreichs und der Niederlande, deren verstärkte Verkehrsbeteiligung den Hundertsatz des deutschen Anteils drückte.

Was nun die Verkehrsentwicklung innerhalb der Jahre 1926 bis 1929 angeht, so erkennen wir auch hier wesentliche Veränderungen: auffallend ist vor allem die gewaltige Verkehrsbelegung in Richtung Argentinien—Deutschland im Jahre 1927, die plötzlich einsetzte und auch noch die Zahlen des Jahres 1928 und 1929 nachhaltig beeinflusste. Die Ursachen für diesen plötzlichen Verkehrsanstieg sind die starken Getreideverschiffungen infolge der argentinischen Rekorderte im Jahre 1927, von denen auch ein großer Teil nach Deutschland ging. Wie die Einfuhr Deutschlands aus Argentinien im Jahre 1927 wertmäßig und der Menge nach einen Stand erreicht hatte wie nie zuvor und je danach, so zeigt auch die Seeschiffstatistik einen ähnlichen Höhepunkt, der, was Zahl und Raumgehalt der aus Argentinien in deutschen Häfen ankommenden Schiffe anbelangt, nicht wieder erreicht wurde, da das Jahr 1927 überhaupt den Höhepunkt der Weltwirtschaftsbelegung nach dem Krieg — setzt man die ausgetauschten Gütermengen und deren Werte als Maßstab — darstellt. Von diesem einmalig aufgenommenen Mehrverkehr, der sich zunächst auf den Gütertausch in der Richtung Argentinien—Deutschland und erst im folgenden Jahr auch auf die Gegenrichtung erstreckte, entfiel auf die britische Flagge der größte Anteil, während die deutsche erst an zweiter Stelle folgte. Auch hierfür ist die Erklärung naheliegend: Es handelte sich um Transportleistungen, die nur in einer Richtung auszuführen waren, denen also kein entsprechendes Aufkommen an Rückfracht gegenüberstand. Daher war es natürlich, daß die englischen Trampler in erster Linie diesen Verkehr bewältigten, um so mehr als den

deutschen Schiffahrtsgesellschaften allein zur Beförderung der einmalig nur 1927/28 anfallenden Massentransporte der nötige Schiffsraum gefehlt haben würde.

Wie die Tabelle im einzelnen zeigt, reicht der englische Anteil im Verkehr Argentinien—Deutschland im Jahre 1927 raummäßig fast an den unsrigen heran, hinsichtlich der Zahl der angekommenen Schiffe übertraf er den deutschen sogar erheblich. Stark war auch der Anteil der griechischen Flotte gestiegen, und zwar aus den gleichen Gründen, wie sie für England oben angeführt wurden. Eine weniger starke Verkehrsbelebung erfuhren die Länder mit vorherrschenden Linienreedereien, also Deutschland, Holland und Frankreich. Im Verkehr Deutschland—Argentinien konnte der deutsche Flaggenanteil gegenüber dem Vorjahr 1926 einen beachtlichen Erfolg für sich verbuchen, und zwar stieg er von 48 vH auf fast 58 vH, während in umgekehrter Richtung ein Rückgang von 41,4 vH auf 34 vH eintrat.

In den folgenden Jahren 1928 und 1929 ebnete die massenhafte Verschiffung von Getreide usw. aus Argentinien ab, so daß sich nunmehr eine Umkehr der Anteilverhältnisse des Jahres 1927 zeigte. Die Nachfrage nach Schiffsraum sank entsprechend der Verringerung der Getreideverschiffung, wovon zunächst die Trampfahrten berührt wurden, während die regelmäßigen Liniendienste auf dem Stand von 1927 verharren. Daraus folgte wiederum ein prozentuales Steigen des deutschen Anteils auch im Verkehr Argentinien—Deutschland von 34 vH im Jahre 1927 auf 48,1 vH 1928 und 55,2 vH ein Jahr später, während der britische Anteil und der einiger südeuropäischer Länder eine fallende Linie aufwies. Einen im ganzen gleichmäßigen Verlauf nahm während der Jahre 1928/29 die Entwicklung des Verkehrs von Deutschland nach Argentinien, bei dem die deutsche Flagge in beiden Jahren einen Anteil von 66 vH erreichen konnte. Wie schon zuvor waren außerdem noch Holland und Frankreich in dieser Verkehrsrichtung zu finden. Bei einem Überwiegen des deutschen Flaggenanteils war also in dem von Deutschland ausgehenden Verkehr eine allgemein ruhige, aufwärtsgerichtete Entwicklung von 1926 bis 1929 zu erkennen, nicht aber umgekehrt, wie wir gesehen haben.

Was die Hafenplätze betrifft, zwischen denen sich der Verkehr Deutschland—Argentinien abspielte, so ergibt sich für das Jahr 1929 folgendes:

Der deutsche Seeverkehr mit Argentinien 1929 und die Stellung des Hafens Hamburg¹.

	In deutschen Häfen angekommen		Von deutschen Häfen abgegangen	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
Insgesamt	427	1 820 068	291	1 358 558
davon Hafen Hamburg	392	1 714 980	285	1 343 364

Vom Argentinien-Verkehr des Hafens Hamburg entfielen auf die einzelnen Häfen¹:

Argentinische Häfen	In Hamburg angekommene		Von Hamburg abgegangene	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
Bahia Blanca	41	119 212	12	27 681
Buenos Aires	287	1 422 979	264	1 294 070
La Plata	47	230 503	3	7 187
Rosario	88	270 114	53	149 995
Santa Fé	44	116 762	19	58 132

(Fortsetzung folgt.)

¹ Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 385 II. Die Seeschiffahrt im Jahre 1929, S. 56 ff.

VERKEHRSARCHIV.

Auslands- und Weltverkehrsrundschau.

Ein neuer Anlauf zur Koordination von Schiene und Straße in Frankreich wurde, nachdem die bisherigen Versuche nicht über die Errichtung von Ausschüssen für diese Aufgabe und die Aufstellung von Verkehrsteilungsplänen hinausgekommen waren, durch ein Gesetzesdekret vom 31. 8. 1937 betreffend die Koordination des Verkehrs und die Errichtung eines Obersten Verkehrsrates unternommen.

Personenverkehr. Die technischen Verkehrsausschüsse in den Departements haben Pläne aufzustellen für eine rationelle Organisation des öffentlichen Personenverkehrs auf Schiene und Straße. Dabei ist Doppelbedienug des Verkehrs zu vermeiden und, wo notwendig, ein Verkehrsaustausch durchzuführen. Die Vorschläge des technischen Verkehrs-Departementsausschusses werden dem Generalrat des Departements vorgelegt. Dieser nimmt die zweckdienlich erscheinenden Änderungen vor und führt mit den Straßenverkehrsunternehmen die nötigen Verhandlungen, um alsdann dem Minister der öffentlichen Arbeiten einen Verkehrsorganisationsplan vorzulegen. Mangels Vorlage eines Verkehrsorganisationsplanes durch den Generalrat bis zum 1. 7. 1938 wird der Minister nach Anhören des Obersten Verkehrsrates (s. u.) die Entscheidung treffen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten setzt durch Verfügung die Pläne bzw. die an ihre Stelle tretenden Vorschriften in Kraft. Die zufolge dem Verkehrsorganisationsplan vorgesehenen öffentlichen Personen-Straßenverkehrsdienste werden ausgeführt nach den Bedingungen einer ministeriellen Genehmigung und eines Lastenheftes, dessen Typ durch Dekret bestimmt wird und das insbesondere Fahrpläne, Streckenpläne, Tarife, Versicherungspflicht regeln wird. — Wenn sich aus Betriebsergebnissen von mindest einjähriger Dauer ergibt, daß ein Straßenverkehrsdienst, der aus Wirtschaftlichkeitsgründen an die Stelle eines Eisenbahndienstes getreten ist, seine Kosten nicht zu decken vermag, so kann die Eisenbahn autorisiert werden, den Dienst zu subventionieren oder den Straßenverkehrsunternehmer als Transportführer zu beschäftigen.

Güterverkehr. Die öffentlichen Straßentransporte werden in drei Kategorien eingeteilt:

- a) städtischer und ländlicher Rollfuhrdienst,
- b) Nahverkehr,
- c) Fernverkehr.

Die Grenzen für die drei Verkehrskategorien werden um jedes Zentrum festgelegt unter Berücksichtigung der Gestalt der Maschen des Eisenbahnnetzes, der Verkehrsdichte und der Bedeutung der zu bedienenden Orte. Die technischen Verkehrs-Departementsausschüsse haben unter Kontrolle des Obersten Verkehrsrates die Straßenverkehrsunternehmen und ihre Betriebsmittel auf die Kategorien zu verteilen.

Die ländlichen Rollfuhrdienste sind lediglich einer Anzeigepflicht unterworfen. Durch ein Dekret von 15. 12. 1937 wurde der ländliche Rollfuhrdienst begrifflich festgelegt. Die städtischen Rollfuhrdienste sollen durch ein weiteres Dekret geregelt werden.

Der Nahverkehr wird einer Kontingentierung unterworfen. Doch bleiben die autori-