

Kongo ist auf diesem Weg Durchgreifendes und Anerkennenswertes geschehen. Es besteht daselbst auch ein Gesetz, daß künftig nur noch in zwei Spurweiten, in der Kapspur und in der 60 cm-Spur gebaut werden darf. Es bestanden ferner Möglichkeiten, von Belgien aus auf den verschiedensten Wegen über west- und ostafrikanische Häfen nach dem Kongo mit durchgehenden Tarifen in fallender Staffel zu verfrachten. Es besteht außer dem Eisenbahnnetz von 4000 km ein ausgedehntes Straßennetz, der Straßenverkehr ist behördlich überwacht, bewegt sich aber in sehr bescheidenen Grenzen.

Die Straßen werden täglich im Durchschnitt von 4,4 Autos benutzt, in dem am weitesten fortgeschrittenen Bezirk Stanleyville von 7,3 Autos¹. Dabei ist bei der Beurteilung dessen, was man in Afrika unter „Straße“ zu verstehen hat, Vorsicht geboten. Man braucht nur darauf hinzuweisen, daß die Schätzung der Länge der für den Kraftverkehr benutzbaren „Straßen“ zwischen 50 000 und über 500 000 km schwankt, um zu sehen, wie verschiedenartig der Begriff „Straße“ aufgefaßt wird. Eingehende Studien, die sich auf dem Werturteil von Kennern der einzelnen Straßen in Afrika aufbauen, haben nach dieser Richtung hin ein erschütterndes Bild ergeben. Daß die vielgerühmten britischen „Allwetterstraßen“ in der Regenzeit fast durchschnittlich an mehreren Stellen auf Strecken bis zu 100 km unterbrochen sind, stellt dem Begriff „Allwetterstraße“, wie ihn die Briten auslegen, kein besonders ehrendes Zeugnis aus. Von angeblich etwa 60 000 km Straßen in den deutschen Kolonien sind nur 12—14 000 km zu jeder Jahreszeit befahrbar.

5. Fragen der weiteren Entwicklung.

Gleichgültig, welchem Länderkomplex wir uns künftig als dem deutschen Kolonialreich gegenüber sehen, die erste Aufgabe wird sein, die *Wegeverbindungen* nach den Eisenbahnen in Ordnung zu bringen, den Betrieb der Eisenbahnen einer Würdigung zu unterziehen, das, was gut ist, zu übernehmen, ohne grundsätzlich und in allen Fällen an eine Änderung zu denken und dann den Betrieb nach den modernsten Gesichtspunkten umzuformen, mit dem unabänderlichen und festen Ziel, der Produktion umgehend billigste Frachttarife zur Verfügung zu stellen. Welch gewaltigen Bauleistungen wir uns hier gegenüber sehen, ergibt sich allein aus der Schätzung, daß etwa 500 000 km Wege in Ordnung gebracht werden und nach dem Urteil alter Afrikaner vor allem mit festen Brücken versehen werden müssen. Sodann muß die Treibstofforganisation geschaffen werden und in Verbindung mit ihr die Organisation der Reparaturwerkstätten und die Elektrizitätsversorgung. Die weitere Aufgabe wird sich dann auf den Ausbau des vorhandenen Netzes auf Grund der Wünsche und Forderungen der Wirtschaft und der militärischen Bedürfnisse beziehen, wobei der Großbau für die Verbindung „Afrika/Europa“ über die Nordküste und das gesicherte Mittelmeer eine große Rolle spielen und uns größte Aufgaben stellen wird. Diese Aufgaben können nur im engsten Zusammenarbeiten mit den für die *Bevölkerungspolitik* maßgebenden Instanzen gelöst werden und müssen im übrigen aus den Bedürfnissen der Kolonien nach dem Urteil der Gouverneure und ihrer Berater herauswachsen. Es ist hierzu auch eine *straffe Baudisposition* sowohl wegen der *Arbeiterfrage* wie auch wegen der Verteilung der *Baummaschinen* und des *Baumaterials* notwendig. Daß wir ferner vor der großen und schweren Forderung nach einer *Typisierung der Fahrzeuge* auf der *Schiene* neben denen der *Straße* stehen, muß als eine besonders wichtige Aufgabe hervorgehoben werden, Sie wird bei der Vielseitigkeit der Wünsche ein ganz besonderes Maß von Arbeit und Einfügungsfähigkeit verlangen. Eine große Arbeit steht in der Frage der *Energie-Versor-*

¹ Devroey. Le réseau routier au Congo Belge, S. 115, Bruxelles 1939.

gung, namentlich mit elektrischem Strom, bevor. Und endlich darf nicht die Forderung vergessen werden, in Afrika einen *bodenständigen Treibstoff* für die Motorisierung auf der Schiene, auf der Straße und in der Luft zu gewinnen, um den Erdteil von der Zufuhr von außen unabhängig zu machen. Solange diese Unabhängigkeit nicht erreicht ist, hängt die Verkehrsplanung natürlich in hohem Maße von der Kohलगewinnung und der Möglichkeit der Treibstoffzufuhr ab, es sei denn, daß der Holzgenerator künftig die Führung im Kraftbetrieb übernehmen wird. Dem Raubbau der Holzfeuerung in der Lokomotive muß gesteuert werden.

6. Die Kölner Universität und der koloniale Gedanke.

Wir dürfen in Köln an der Universität in dem Bestreben, den kolonialen Gedanken zu pflegen, an eine wertvolle Kölner Tradition anknüpfen. Denn es ist vielleicht weiteren Kreisen gar nicht bekannt oder längst entfallen, in welchem Maße das Interesse an den Kolonien gerade hier in Köln Fuß gefaßt hatte, und wie oft Kölner Namen in der Geschichte der Erschließung der Kolonien, namentlich Kameruns, ehrenvoll genannt werden. Teils haben sich diese Persönlichkeiten durch eigene Tätigkeit in der Kolonie eingesetzt, teils haben sie den Mut und das Verantwortungsgefühl besessen, sich wesentlich mit Geldmitteln an der Erschließung der Kolonien zu beteiligen und damit ihren hoffnungsvollen Wagemut zu beweisen. Ich nenne die Namen:

Hansemann,
von Öchelhäuser,
Eugen Langen,
Dr. Max Esser,
Viktor Hösch aus Düren,
den häufiger erwähnten Verlagsbuchhändler Dr. Albert Ahn,
den Geh. Komm.-Rat Otto Andrae,
den Geh. Komm.-Rat Leopold Peill aus Düren,
Hugo Schöller aus Düren,
Dr. Hermann Hösch aus Düren.

Und im übrigen darf ich an das vornehme Vermächtnis erinnern, das uns in der Grabstätte von Hermann von Wißmann auf dem Friedhof Melaten hinterlassen worden ist, wo der geborene Steiermärker auf rheinischem Boden seinen letzten Schlaf schläft, er, der eine Kölnerin, ein Fräulein Hedwig von Langen als Gattin heimgeführt hatte und diesen Namen in der Niederlassung Langenburg an dem Nordende des Njassa-Sees in der Kolonialgeographie verankert hat. Es hat daher eine durchaus fundierte Berechtigung, wenn sich die Universität der Hansestadt Köln vorgenommen hat, den Kolonialgedanken in besonderer Weise in unserem akademischen Nachwuchs zu pflegen.

Die Nahverkehrsunternehmen des Ruhrbezirks im Rahmen der Kriegswirtschaft.

Von Direktor Dr.-Ing. e. h. W. Kern - Essen.

Im engeren Ruhrbezirk zwischen Duisburg und Dortmund entfällt der weitaus überwiegende Teil des Personennahverkehrs innerhalb der verschiedenen Stadtgebiete und im Nachbarortsverkehr auf die Straßenbahn- und Omnibusbetriebe von zehn Nahverkehrsunternehmen; etwa ein Fünftel des Nahverkehrs wird von der Reichsbahn bedient.

Der Verkehr, der in der Scheinkonjunktur des Jahres 1929 auf insgesamt etwa 342,6 Millionen Personen angewachsen war, ging in den darauf folgenden Jahren erheblich zurück und erreichte mit etwa 188,4 Millionen Personen im Jahre 1933 seinen Tiefstand bei einem Gesamtrückgang von 45%. Mit der Machtergreifung und der allmählichen Beseitigung der Arbeitslosigkeit stieg der Verkehr erheblich an und erreichte im Jahre 1940 einen neuen Höchststand von etwa 420,2 Millionen beförderten Personen, was einer Steigerung gegenüber 1933 von 123% entspricht. Die wagenkilometrische Leistung, die 1933 auf etwa 72,7 Millionen Wkm gesunken war, betrug im Jahre 1940 etwa 99,4 Millionen Wkm, entsprechend einer Steigerung von 36,7%.

Die Straßenbahnen haben ihren Aufgaben entsprechend ihre Netze engmaschig angelegt und sind mit ihren Linien den Verkehrsströmen gefolgt. Im Zuge dieser Entwicklung ist es verständlich, daß sie frühzeitig die Wichtigkeit der Ergänzung durch Omnibus- und später Obuslinien erkannt haben. Nach Beendigung des Weltkrieges setzte schon ein beachtenswerter Auftrieb der Motorisierung des Straßenverkehrs ein. Durch Angliederung von Kraftfahrlinien begegneten die Straßenbahnen den Schwierigkeiten, die sich daraus ergaben, daß einerseits bestimmte dünn besiedelte Ortsteile einer Verkehrsbedienungs bedurften, daß andererseits aber hohe Kapitalinvestierungen für Straßenbahnlinien ihren wirtschaftlichen Bestand gefährden mußten. Die Kraftfahrlinien waren ihrer Freizügigkeit wegen zum Abtasten der sich entwickelnden Verkehrsströme geeignet und bildeten in vielen Fällen die Vorläufer für den späteren Ausbau von Schienenverbindungen. Die von gewissen Kreisen nicht immer im volkswirtschaftlichen Interesse herausgestellte Gegensätzlichkeit — moderner automobiler Straßenverkehr und scheinbar unmodern werdende Schienenverkehrsmittel auf der Straße — war in Wirklichkeit gar nicht vorhanden. Mit der durchgeführten Verschmelzung beider Verkehrsmittel seitens der Nahverkehrsunternehmen ist ein Zustand herbeigeführt, der dem öffentlichen Interesse voll entspricht.

Der in der Natur der schienengebundenen Verkehrsbedienungs liegende große Vorteil der Zugbildung fehlte zunächst den meist als Ausläufer ausgebildeten Kraftfahrlinien, was sich namentlich in den Zeiten des Spitzenverkehrs nachteilig auswirkte. Durch Entwicklung selbstspurender Anhänger, die, wenn auch nur in bescheidenem Maße, auch bei den Omnibuslinien die Bedienung des Verkehrs mit größeren Beförderungseinheiten ermöglichten, wurde aber bald Abhilfe geschaffen.

Die Nahverkehrsunternehmen haben dabei jedoch nicht übersehen, daß Straßenbahnen in gewissen Zeiten infolge ihrer heimischen Rohstoffbasis dem Kraftverkehr überlegen sein mußten. Sie haben sich daher die Pflege, Modernisierung und Weiterentwicklung ihrer Straßenbahnen angelegen sein lassen. Daß sie mit der Verfolgung dieses Zieles trotz anders gerichteter Hinweise auch namhafter Persönlichkeiten den richtigen Weg gegangen sind, zeigt sich heute, wo der Kraftomnibusbetrieb aus bekannten Gründen eingeschränkt wurde und sich sein Verkehr zum Teil wieder auf die Straßenbahnen verlagert hat.

Ob und inwieweit durch Umstellung von Omnibussen auf Treib- und Generatorgas eine Verstärkung des Omnibusbetriebes und ein Einsatz dieser Fahrzeuge zur Entlastung in den Verkehrsspitzen möglich ist, darüber kann Endgültiges noch nicht gesagt werden.

Der Obus verbindet in gewisser Weise die zur Abtastung von Verkehrsbedürfnissen notwendige Beweglichkeit mit dem insbesondere in Kriegszeiten nicht hoch genug zu veranschlagenden Vorteil der Straßenbahnen, sich auf die elektrische Energie als heimischen Treibstoff zu stützen. Die hierin liegenden Vorteile haben dazu geführt, daß seitens der zuständigen Regierungsstellen der Bau von Obuslinien durch Sonderkontingentierung auch im Kriege ermöglicht wird.

Die Tatsache, daß der weitaus größte Anteil am Personennahverkehr trotz großer tariflicher Unterschiede auf die Straßenbahn- und Omnibuslinien entfällt, erklärt sich daraus, daß die Struktur und Eigenart dieser Unternehmen ihren besonderen Aufgaben aufs Beste angepaßt sind. Die Verkehrsbedürfnisse, die von den Nahverkehrsunternehmen zu befriedigen sind, haben in ganz überwiegendem Maße den Charakter des innerstädtischen Verkehrs von Haus zu Haus. Nur zu einem geringen Bruchteil liegen sie auf dem Gebiet des Nachbarortsverkehrs. So kann es nicht wundernehmen, daß sich die einzelnen Städte diese Verkehrsinstrumente selbst schufen oder aber sich maßgebenden Einfluß in den Verkehrsunternehmen sicherten, um sie ihren innerstädtischen Verkehrsinteressen anzupassen.

Erst durch das Ineinanderwachsen der Städte entstand der Nachbarortsverkehr, der nun über die lokalen Verkehrsinteressen hinaus eine Zusammenarbeit benachbarter Straßenbahnen zur Schaffung von durchgehenden Linien erforderlich machte. Die ihrer ursprünglichen Bestimmung nach für sich abgeschlossen arbeitenden Verkehrsträger folgten dem durch die Einrichtung von Gemeinschaftslinien notwendig werdenden Ineingreifen durch entsprechende Zusammenarbeit.

Die Straßenbahnen des Ruhrgebiets haben Meterspur, mit Ausnahme der Dortmunder und der Duisburger Straßenbahnen, die Normalspur besitzen. Durch die einheitliche Meterspur war die Möglichkeit gegeben, einen Gemeinschaftsverkehr zwischen verschiedenen Straßenbahnen einzurichten und von dieser Möglichkeit ist in weitem Maße schon seit Jahren Gebrauch gemacht worden. Wie weit man damit gegangen ist, zeigt zum Beispiel der Gemeinschaftsverkehr der Essener Straßenbahnen mit den Bochum-Gelsenkirchener und den Vestischen Straßenbahnen sowie mit den Straßenbahnen von Mülheim-Ruhr und Oberhausen. Durch den Gemeinschaftsverkehr wird den Fahrgästen ein Umsteigen an den Gebietsgrenzen der einzelnen Verkehrsunternehmen erspart und die Fahrt bei durchgehenden Tarifen gegenüber der getrennten Abfertigung verbilligt. Nachdem durch Schließen der noch offenen Lücken zwischen den Gleisnetzen ein durchgehendes Gesamtnetz vorhanden ist, können Straßenbahnzüge zur Beförderung von Personen und Gütern über das Gebiet mehrerer Nahverkehrsunternehmen geführt werden.

Das Ineingreifen benachbarter Unternehmen ist also keine krankhafte Verfilzung sondern ein gesundes Zusammenarbeiten, um den Fahrgästen im Nachbarortsverkehr die Grenzen der einzelnen Betriebe unmerklich zu machen. Der wechselseitige Austausch von Fahrpersonal und Fahrzeugen war nur möglich bei Vereinheitlichung der Dienstbestimmungen und Betriebsanlagen. So kam es zur Schaffung einheitlicher Betriebsvorschriften, einheitlicher Bahnbau-Richtlinien, gemeinsamer Fahrzeugbeschaffung, Tarifvereinfachungen beim Grenzübergang und schließlich zum Ausbau der Stromversorgung, die eine gegenseitige Aushilfe mit Energie gewährleisten mußte.

Diese seit Jahrzehnten als notwendig erkannten und in dauernder Zusammenarbeit geförderten Vereinheitlichungsbestrebungen sind den in dieser Hinsicht gestellten Anforderungen vollauf gerecht geworden und werden auch in Gegenwart und Zukunft weiter gefördert. Der Zusammenschluß der Nahverkehrsunternehmen im engeren Ruhrbezirk zur Bezirksgruppe West der Fachgruppe Straßenbahnen in der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen als der Rechtsnachfolgerin des Vereins der Straßen- und Kleinbahnen des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk bildet die Grundlage für die gemeinsame Bearbeitung aller Fragen, die mit der Bedienung des Nachbarortsverkehrs zusammenhängen.

Als der Krieg ausbrach und die dadurch notwendig gewordenen kriegswirtschaftlichen Maßnahmen im Verkehrswesen eine straffere Zusammenfassung und einheitliche Lenkung der Nahverkehrsunternehmen erforderten, waren so die erforderlichen Grundlagen bereits geschaffen. Es war daher nur eine äußere Formgebung der bereits voll-

zogenen Zusammenarbeit, als die Nahverkehrsunternehmen bestimmter Bezirke zum schlagkräftigen Einsatz zu einer Gruppen-Betriebsleitung¹ zusammengefaßt wurden. Der Gruppen-Betriebsleiter hat im Rahmen festgelegter Befugnisse für den richtigen Einsatz der Betriebsmittel, des Personals, der Fahrzeuge, der Betriebsanlagen, des Stromes und der Werkstätten zu sorgen. Die Gruppen-Betriebsleitungen wiederum erhalten Weisungen von den Bevollmächtigten für den Nahverkehr², die von dem Reichsverkehrsminister mit besonderen Aufgaben im Straßenverkehr betraut sind.

Um in dieser Hinsicht innerbetriebliche Schwierigkeiten zu vermeiden, erfolgte die Bestellung eines obersten Betriebsleiters³ für jedes Nahverkehrsunternehmen, der mit ausreichenden Vollmachten ausgerüstet ist.

Die Nahverkehrsunternehmen bereiteten sich nach Kriegsbeginn sofort bis ins Einzelne auf die Durchführung durchgehender Transporte auf dem Gebiete des Personen-, Güter- und Gepäckverkehrs vor. So war Gewähr gegeben, daß bei vorübergehendem Ausfall anderer Verkehrsmittel die Nahverkehrsunternehmen einen nicht in ihr Aufgabengebiet fallenden Aushilfsverkehr reibungslos abwickeln konnten. Daß diese eingehenden Vorbereitungen notwendig und richtig waren, zeigte ein kurzzeitiger Einsatz der Nahverkehrsmittel, der wegen zeitweiser Überlastung der Reichsbahn erforderlich wurde.

Außer der Zusammenarbeit der einzelnen Nahverkehrsunternehmen wurde auch eine Zusammenarbeit der beiden großen Verkehrsträger, Reichsbahn und Nahverkehrsunternehmen, ins Auge gefaßt. Bereits im Frühjahr 1938 wurde zwischen der Reichsbahndirektion Essen und der Bezirksgruppe West der Fachgruppe Straßenbahnen in der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen ein Abkommen geschlossen, um eine Zusammenarbeit aller an der öffentlichen Personenbeförderung im Ruhrbezirk Beteiligten herbeizuführen. Diese „Arbeitsgemeinschaft der Verkehrsträger für den Nahverkehr des Ruhrbezirks“ konnte den Wert ihrer Zusammenarbeit unter Beweis stellen durch gegenseitige Aushilfe in Störungsfällen.

Abgesehen von den wenigen Ausnahmefällen, in denen die Nahverkehrsunternehmen zu Trägern von Ersatzverkehr wurden, sind deren Aufgaben die gleichen wie im Frieden geblieben. Im Rahmen dieser gleichbleibenden Aufgaben hat allerdings die Kriegswirtschaft auch an die Nahverkehrsunternehmen erheblich verstärkte Anforderungen gestellt, ohne daß den Nahverkehrsunternehmen eine Anpassung ihrer betrieblichen Einrichtungen und ihres Personalstandes möglich war.

Der Verkehr wies nach der Machtergreifung eine ständig steigende Tendenz auf; er wurde im wesentlichen beeinflußt durch die absolute Zunahme des Arbeiterverkehrs infolge des stärkeren Beschäftigungsgrades der Industrie. Weiter ist eine starke Verkehrszunahme bei den Nahverkehrsmitteln durch diejenigen Verkehrsteilnehmer zu verzeichnen, die vorher fast ausschließlich die inzwischen stillgelegten Kraftfahrzeuge benutzten. Schließlich brachte es die zeitweise Überlastung der Reichsbahn mit sich, daß auch aus diesen Fahrgastkreisen vorübergehend Zuwanderungen auf die Nahverkehrsmittel erfolgten. In den durch schlechtere Witterungsverhältnisse an sich schon stärker belasteten Wintermonaten kamen auch neue Fahrgäste aus den Kreisen der Radfahrer und der unentwegten Fußgänger hinzu, welche die ihnen bei der Verdunkelung drohenden Gefahren vermeiden wollen.

¹ Einsetzung von Gruppen-Betriebsleitungen auf Grund des § 36 in Verbindung mit § 39 des Personenbeförderungsgesetzes vom 6. 12. 1937.

² Richtlinien für die Bevollmächtigten für den Nahverkehr (Nbv) zur Durchführung des Straßenverkehrs im Kriege (RVkBl. B Nr. 25 vom 22. 5. 1940).

³ Aufgaben der Betriebsleiter bei Straßenbahnen. Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 27. 5. 1940 K 7. 8701 (RVkBl. B Nr. 27 vom 6. 6. 1940).

Diese noch immer weitergehende Verkehrszunahme wirkt sich besonders erschwerend im Fahrbetrieb aus. Das Streben der Fahrgäste, die sonst üblicherweise bei Dunkelheit in den Morgen- und Abendstunden ausgeführten Fahrten in die hellen Tagesstunden zu verschieben, hat zu einer Zusammenballung des Verkehrs tagsüber und damit zu einer erheblichen Steigerung der spezifischen Leistung (Zahl der beförderten Personen in der Stunde) geführt.

Das schwierigste Verkehrsproblem der Straßenbahnen ist und bleibt die Bedienung der Verkehrsspitzen in den Morgen- und Abendstunden. Diese in der Hauptsache durch den Berufsverkehr hervorgerufenen Höchstbelastungen der Verkehrsmittel traten schon in Friedenszeiten auf, aber nicht in so krassem Maße wie in der Jetztzeit. Während im Frieden ausreichend Wagen und Personal zur Verfügung standen, die während der Verkehrsspitzen eingesetzt werden konnten, trat im Kriege durch das allgemeine Anwachsen des Verkehrs, namentlich des Berufsverkehrs, eine wesentlich stärkere Beanspruchung der Nahverkehrsmittel besonders in den Verkehrsspitzen ein. Gegenüber den Vorkriegsjahren ist außerdem eine zeitliche Verlagerung der Hauptverkehrsspitze von den Morgen- auf die Abendstunden eingetreten, ohne daß eine ausreichende Ergänzung des Personal- und Wagenbestandes möglich war.

Die Bemühungen der Nahverkehrsunternehmen, insbesondere nach Kriegsausbruch, durch Staffehung der Arbeitszeiten bei den öffentlichen Verwaltungen, in der Industrie und bei den Ladengeschäften die Verkehrsspitzen abzusinken, fanden die Unterstützung des Reichsverkehrsministers, der durch zwei Erlasse auf die Bedeutung dieser Frage hingewiesen und die maßgebenden Behörden gebeten hat, die Nahverkehrsunternehmen in ihren Bestrebungen, die Verkehrsspitzen zu senken, zu unterstützen. Ein gewisser Erfolg war diesem Vorgehen im Zusammengehen mit den Stadtverwaltungen, der Industrie und den Handelskammern auch beschieden. Die Anträge der Nahverkehrsunternehmen aber, durch Tarifmaßnahmen — Wegfall der untersten Preisstufe des Bartarifs in den Stunden des Spitzenverkehrs — einen Teil dieses Verkehrs in die verkehrarmen Morgen- und Nachmittagsstunden zu verlegen, sind von den zuständigen Stellen abgelehnt worden. Diese Ablehnung war umso weniger zu verstehen, als die Reichsbahn zur Entlastung ihres Betriebes eine Reihe von Ermäßigungskarten, z. B. Zehnerkarten, Urlaubskarten usw., für die Dauer des Krieges aufheben konnte. Inzwischen dürften aber die grundsätzlichen Bedenken auch hier beseitigt sein, nachdem der Preiskommissar für die Preisbildung zu der Abschaffung des Kurzstreckentarifs bei einigen Verkehrsunternehmen seine Zustimmung gegeben hat¹. Durch Aufklärung in der Presse und in den Wagen wurde der Versuch gemacht, eine Entlastung der abendlichen Verkehrsspitze dadurch herbeizuführen, daß soweit möglich die verkehrsschwachen Stunden für Einkäufe und dergleichen benutzt werden. Versuche dieser Art hatten jedoch wie in den Vorjahren nicht den gewünschten Erfolg.

Die Überwindung der Schwierigkeiten in der Verkehrsbewältigung kann auf die Dauer nur durch Anpassung der Personalverhältnisse und des rollenden Materials an die größer gewordenen Aufgaben erfolgen.

Die Personalfrage aber ist zurzeit noch ein überaus schwieriges Problem. Zu der Abgabe von Personal für andere Zwecke kam hinzu der Entzug berufsfremd Beschäftigter, also von solchen Leuten, die früher einen Beruf erlernt, aber in der Zeit der Arbeitslosigkeit Beschäftigung bei den Straßenbahnen gefunden hatten.

Es mußte infolgedessen für eine recht erhebliche Zahl von fehlenden Gefolgschaftsmitgliedern Ersatz geschaffen werden. Das geschah durch Einstellung von Schaffnerinnen und durch Umschulen von Gefolgschaftsmitgliedern. So wurden, soweit sie tauglich

¹ Vgl. Mitteilungsblatt des R. f. Pr. 1941 Teil II S. 27.

waren, ältere Schaffner zu Wagenführern ausgebildet und ebenso Männer aus Werkstatt und Rotte in den Fahrdienst übernommen. Ein Teil der eingestellten Frauen erwies sich als ungeeignet für den nicht leichten Dienst bei den Straßenbahnen und mußte wieder ausscheiden. Der Großteil der Schaffnerinnen hat sich aber bewährt. Daß übrigens mit einem erfahrenen Stammpersonal ein Betrieb leichter und besser durchgeführt werden kann als mit rasch herangebildeten Aushilfskräften, bedarf wohl keines besonderen Nachweises.

Da die Einstellung von Ersatzpersonal nur allmählich vor sich gehen konnte, war im Jahre 1939, namentlich im Winter 1939/40, der Betrieb nur durch eine Verlängerung der Schichtzeit durchzuführen. Daß das Stammpersonal den schweren Dienst durchgehalten hat, verdient größte Anerkennung. Eine solche außergewöhnliche Maßnahme konnte naturgemäß nicht von unbegrenzter Dauer sein, wenn die volle Arbeitskraft der Gefolgschaft erhalten werden sollte. Im Laufe des Jahres 1940 hat sich dann auch die Personalversorgungslage durch fortwährende Ergänzung mit Ersatzkräften merklich gebessert. Immerhin sind noch fühlbare Lücken vorhanden, so daß dem gesamten Personal der ihm zustehende Urlaub und die freien Tage nicht restlos eingeräumt werden können.

Um dem Fahrpersonal bei allen durch den gestiegenen Verkehr und besondere Maßnahmen aufgetretenen Schwierigkeiten eine wenn auch kleine Erleichterung zu schaffen, sollen die Wagen Lautsprecheranlagen zur Unterrichtung der Fahrgäste erhalten, mittels derer der Wagenführer das Ausrufen der Haltestellen besorgt.

Eine Zahl von Straßenbahnen hat die verschiedenen Lautsprechersysteme zur praktischen Erprobung in ihre Wagen eingebaut. Es steht zu erwarten, daß hierbei auftretende Schwierigkeiten überwunden werden, so daß ohne die allgemein unerwünschte Zunahme des Verkehrslärms zu verstärken, eine gute Verständigung aller Fahrgäste ermöglicht wird. Weiterhin wird versucht, durch besonderes Zugabfertigungspersonal teils in den Wagen, teils an den Haupthaltestellen ein beschleunigtes und geordnetes Abfahren der Wagen von den Haltestellen zu erreichen.

Das bei den Nahverkehrsunternehmen des Ruhrbezirks in Zusammenarbeit mit der Polizei angeordnete allgemeine Rauchverbot war eine notwendige Maßnahme, um ein Blenden des Wagenführers zu vermeiden und bei der dauernden Überfüllung der Wagen die Fahrgäste vor Beschädigungen der schwer ersetzbaren Kleidung zu schützen.

Bei der vor Kriegsausbruch gesteigerten Reisegeschwindigkeit der Straßenbahnen reichten die vorhandenen Wagen und der verstärkte Omnibuspark zur ordnungsgemäßen Bedienung des Nahverkehrs auch in den Stunden des Spitzenverkehrs aus. Die durch die Kriegsverhältnisse bedingte Verdunkelung der Straßen und das Abblenden der Straßenbahnwagen, besonders ihrer Scheinwerfer, zwang zu einer Verminderung der Reisegeschwindigkeit. Infolge dieser Maßnahme mußte versucht werden, durch weitestgehende Anpassung der Linienführung und des Fahrplans an das stündliche Verkehrsaufkommen den gesteigerten Verkehr einigermaßen ordnungsgemäß zu bedienen.

Der Instandhaltung des vorhandenen Wagenparks mußte größte Sorgfalt gewidmet werden. Es wurden darüber hinaus umfangreiche Vorbereitungen für eine Vereinheitlichung des rollenden Materials getroffen. Durch einen bei der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen eingesetzten Ausschuß ist die Typisierung des zwei- und vierachsigen Straßenbahnwagens soweit vorangetrieben worden, daß diese als abgeschlossen angesehen werden kann. Straßenbahnwagen dürfen künftighin nur noch nach den festgelegten Typen gebaut werden.

Die Typisierung der Omnibusse und Obusse ist ebenfalls abgeschlossen; eine Anzahl Fahrzeuge dieser Art ist im Bau bzw. schon im Betrieb. Der Einrichtung von Obuslinien wird besondere Förderung seitens der amtlichen Stellen zuteil.

Damit ist endlich ein Ziel, das verschiedene große Straßenbahnen schon vor dem Weltkrieg angestrebt haben, erreicht worden.

Auch für Güter- und Arbeitswagen der Straßenbahnen soll eine Typisierung vorgenommen werden.

Im Gleisbau müssen sich die Straßenbahnen auf die Erhaltung betriebsfähiger Gleise beschränken und das vorhandene Material weitgehendst ausnutzen. Durch Schweißen der Schienenstöße und Aufschweißen schadhafter Stellen kann die Lebensdauer eines Gleises um mehrere Jahre verlängert werden.

In gleicher Weise wie bei den Radreifen hat man das Abschleifen der Schienen aufgenommen, das außer der Verlängerung der Lebensdauer auch das Fahren angenehmer macht.

Durch die von der Bezirksgruppe West der Fachgruppe Straßenbahnen in der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen im Jahre 1937 herausgebrachten Bahnbau-Richtlinien waren einheitliche Grundsätze für die technische Gestaltung der dem städtischen und zwischenörtlichen Verkehr dienenden Schienenbahnen im Ruhrbezirk festgelegt und eingeführt worden.

Die Kriegsverhältnisse haben die Vereinheitlichung auch im Gleisbau in ein rascheres Tempo gebracht. So werden jetzt allgemein im Ruhrbezirk die Schienenprofile 4 und 4a und die Einheitsweichen verwendet. Für die Gleisbettung, Entwässerung der Gleiszone, den Querschwellenoberbau und dergleichen mehr wird die in Bearbeitung befindliche NStrab (Normen für Straßenbahnen) die notwendige Vereinheitlichung bringen.

Die Stromversorgung erfolgt von verschiedenen Elektrizitätswerken aus. Einer Reihe von Unterwerken wird hochgespannter Drehstrom zugeführt und dieser mittels Umformer oder Gleichrichter in Gleichstrom von 550—600 Volt Spannung umgewandelt. Austauschmöglichkeiten waren vor dem Kriege vorhanden; inzwischen sind noch weitere hinzugekommen. Um bei Ausfällen von Umformer- bzw. Gleichrichterwerken aushelfen zu können, sind für einige größere Straßenbahnunternehmen fahrbare Gleichrichter in Ausführung, die nicht nur zur Stromversorgung im eigenen Netz, sondern auch für Netzteile benachbarter Straßenbahnen Verwendung finden können.

Ergänzungen ortsfester Gleichrichterwerke zur Behebung von Schwierigkeiten in der Stromversorgung und in den Kabelnetzen sind in Aussicht genommen.

Obwohl es den Nahverkehrsunternehmen nicht immer möglich war, sich in ihren Einrichtungen und Betriebsmitteln den ständig steigenden Anforderungen anzupassen, haben sie es doch durch Anspannung aller personellen und materiellen Kräfte erreicht, den an sie gestellten Aufgaben im Großen und Ganzen gerecht zu werden. Dieser Erfolg hat durch die zuständigen Regierungsstellen seine volle Anerkennung gefunden.

Ohne die Straßenbahnen ist eine Bedienung des Nahverkehrs nicht möglich. Die Straßenbahnen sind das Rückgrat in der Bedienung des Nahverkehrs und werden es auch bleiben. Auch Omnibus und Obus sind nicht zu entbehrende Bestandteile eines Nahverkehrsunternehmens. Nur muß stets für einen richtigen Einsatz dieser Betriebsmittel gesorgt werden.

Aus den mit den Nahverkehrsmitteln in der Gegenwart gemachten Erfahrungen ergeben sich Folgerungen für die Zukunft:

Die Vereinheitlichung der Betriebsmittel, der Straßenbahnfahrzeuge, der Omnibusse und Obusse ist mit behördlicher Hilfe soweit gediehen, daß die typisierten Einheitsfahrzeuge in ihrer neuen Ausgestaltung und ihrem modernen Einsatz die Gewähr für Anpassung an alle ihnen obliegenden Aufgaben bieten. Den Nahverkehrsunternehmen bleibt es überlassen, im Ausbau ihrer Anlagen, insbesondere im Gleisbau, ebenfalls eine Vereinheitlichung durchzuführen, die, soweit es in den Aufgabenbereich der Nahverkehrsunternehmen fällt, ein reibungsloses Ineinandergreifen und eine der Allgemeinheit die-

nende Zusammenarbeit gewährleistet. Neben der Notwendigkeit des einheitlichen Einsatzes der Nahverkehrsmittel in außerordentlichen Zeiten darf aber nicht vergessen werden, daß in normalen Zeiten die Hauptaufgabe dieser Verkehrsträger sich auf das Gebiet des innerstädtischen Nahverkehrs erstreckt. Die bisherigen Erfahrungen haben die Notwendigkeit gezeigt, die Nahverkehrsunternehmen stark zu erhalten. Es wird nach wie vor von ihnen verlangt werden, daß sie sich selbst tragen und nicht etwa mit erforderlichen Zubußen Bevölkerungskreise belasten, die an der Durchführung ihrer Verkehrsaufgaben unbeteiligt sind. Die notwendige enge Bindung an den Kreis ihrer Benutzer verbietet den Zusammenschluß zu einem regionalen Großunternehmen, das nicht mehr in der Lage sein würde, die örtlichen Verkehrsbedürfnisse richtig zu erkennen und deren Befriedigung sicherzustellen. Ausgehend von dem Grundsatz, daß in unserem Staat der Starke den Schwachen bei der Erfüllung seiner im allgemeinen Interesse liegenden Aufgaben zu stützen hat, erscheinen Zusammenschlüsse benachbarter Bahnen in der folgerichtigen Entwicklung zu liegen. In Aussicht genommen ist der Zusammenschluß der Nahverkehrsunternehmen des engeren Ruhrgebiets in fünf Verkehrsscheiben mit den Mittelpunkten Duisburg, Essen, Bochum, Dortmund und ein die Vestischen Straßenbahnen umfassendes Gebiet. Zwischen den fünf Scheiben selbst muß eine enge Zusammenarbeit stattfinden, wie ja auch der sich über das Gebiet verschiedener Verkehrsunternehmen erstreckende Gemeinschaftsverkehr aus den gegebenen Erfordernissen entstanden ist.

Zu der Frage, ob und inwieweit sich ein Zusammengehen mit dem anderen großen Nahverkehrsträger, der Reichsbahn, in eben diesem Nahverkehr ermöglichen läßt, kann noch keine abschließende Stellung genommen werden. Die hier bestehenden Schwierigkeiten liegen im wesentlichen darin, daß die Reichsbahn erheblich niedrigere Tarifsätze hat als die Nahverkehrsunternehmen. Während die Reichsbahn den Ausgleich für ihre unter Selbstkosten liegenden Tarife im Personenverkehr durch die Überschüsse aus dem Güterverkehr findet, besteht für die Nahverkehrsunternehmen eine solche Möglichkeit nicht. Sie müssen ihren Personentarif so aufbauen, daß zum mindesten die Selbstkosten gedeckt werden. Andererseits ist die Verteilung des Nahverkehrs auf Reichsbahn und Nahverkehrsmittel bedingt durch den verschiedenen Charakter der Verkehrsbedienung bei diesen beiden Verkehrsträgern. Die Tatsache, daß vier Fünftel des Nahverkehrs auf die Nahverkehrsunternehmen und nur ein Fünftel auf die Reichsbahn entfallen, trotz des Tarifunterschiedes der für sich betrachtet das Gegenteil zur Folge haben müßte, findet ihre einfache Begründung darin, daß für eine große Zahl von Fahrgästen die Benutzung der billigen Reichsbahn wegen Fehlens einer passenden Reichsbahnlinie und durch die langen Anmarschwege erschwert, wenn nicht unmöglich wird. Die Feingliedrigkeit des Straßenbahnnetzes und seine weitere Verästelung durch Omnibus- und Obuslinien wird seine Anziehungskraft nie verlieren.

Andererseits sind die Beziehungen zwischen dem Bezirks- und Fernverkehr und dem Nahverkehr in unserem Verkehrsgebiet außerordentlich enge, weil ein Teil des Aufgabenkreises des Nahverkehrs darin besteht, Zubringer und Verteiler des Fernverkehrs zu sein. Diese Wechselbeziehungen zwischen beiden Verkehrsarten bedingen eine beiderseitige Abhängigkeit in der Form, daß der ankommende Fernverkehr den Nahverkehrsmitteln zur Verteilung zufließt und daß andererseits die Nahverkehrsmittel den Zubringerverkehr zu den Reichsbahnhöfen übernehmen.

Die vorhandenen Verkehrsträger haben aber nicht allein der Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse unter den zeitlich obwaltenden Verhältnissen zu dienen, sondern es gehört zweifellos zu ihrem Aufgabenkreis, die in der Zukunft zu erwartenden Verkehrsprobleme im beiderseitigen Benehmen zu einer den Lebensinteressen des Ruhrgebiets entsprechenden Lösung zu bringen.

Zukunftsfragen der Schifffahrtspolitik.

Von Dr. Paul Schulz-Kiesow, a. o. Prof. an der Hansischen Universität Hamburg.

I

Die Zukunft der internationalen Schifffahrtskonferenzen.

1. Staat und Konferenzen in der Vergangenheit.

Von jeher befand sich die deutsche Seeschifffahrt im Wettbewerb mit allen übrigen Schifffahrtsländern. Es ist kürzlich der Meinung Ausdruck gegeben worden, daß die deutsche Handelsschifffahrt im Bereich mehr oder weniger hemmungsloser Konkurrenz arbeitet, d. h. auf einem Gebiet tätig ist, das keinen ordnenden Gesetzgeber hat¹. Dieser Auffassung, daß die Seeschifffahrt der staatlichen Wirtschaftslenkung nicht unterliegt, kann aber nur bedingt zugestimmt werden. Seit langem geht zum mindesten die Linienreederei der ganzen Welt unweigerlich den Weg der Nationalisierung in irgendeiner Form, der Eingliederung in die höhere staatliche oder völkische Gemeinschaft.

„Der letzte Bereich für den privaten wirtschaftlichen Wagemut, sei es einzelner Unternehmer oder einzelner Staaten, wie Norwegen und Griechenland, bleibt die Trampschifffahrt. Doch wird es sich auch hier nur um einen Übergang handeln, und es zeigen sich bereits Ansätze, auch diese letzten romantischen Reste eines alten Freibeutertums irgendwie einzuordnen in das neue Weltbild“².

Ausgerechnet England hat in seinem Handelsvertrag mit der UdSSR vom 16. Februar 1934 und in seinen Handelsverträgen mit Litauen und Lettland, welche am 13. August 1934 bzw. am 12. Oktober 1934 in Kraft traten, dokumentiert, „daß der Seetransport nicht mehr Gegenstand des freien Wettbewerbs sein soll, sondern daß andere Bestimmungsgründe dafür entscheidend sind, welche Flagge den Seetransport eines bestimmten Landes durchführen wird“³). In der Tat sicherte sich England durch diese Handelsverträge entweder den ausschließlichen Transport oder einen großen Teil der Beförderung seines Außenhandels mit diesen Ländern. Allerdings erstreckten sich solche englischen Maßnahmen und diejenigen anderer Länder überwiegend nicht auf Güter der Linienschifffahrt, sondern auf solche der Trampschifffahrt. Immerhin setzte England Anfang 1935 in einem Handelsvertrag mit Polen durch, daß die Linienschifffahrt zwischen Gdingen einerseits und London und Hull andererseits lediglich der damaligen Polnisch-Britischen-Schifffahrtsgesellschaft und der englischen Reederei United Baltic Corporation vorbehalten blieb.

Ein wirklich freier Wettbewerb hat in der internationalen Linienschifffahrt praktisch niemals bestanden. Dies geht schon daraus hervor, daß die Entstehung der Schifffahrtskonferenzen mit derjenigen der Linienschifffahrt zeitlich fast zusammen fiel. Allerdings hat der Staat bei der Verbandsbildung der Linienschifffahrt niemals Pate gestanden. Wie bei den Industriekartellen begannen aber verschiedene Staaten frühzeitig ihr Augenmerk auch auf die Schifffahrtskonferenzen zu richten. Während man im Mutterland im großen und ganzen niemals Anstoß an den Konferenzen genommen hat, war die Einstellung der englischen Kolonien sowie der Dominien gegenüber dem Konferenzsystem häufig eine feindselige. Besonderen Anstoß erregten in Übersee die sogenannten „deferred rebates“, d. h. die aufgeschobenen oder zurückgestellten Rabatte, welche 1878 von der Kalkutta-Konferenz erstmalig angewandt worden waren. 1909 wurden von der Royal

¹ Wülfing von Ditten, „Großdeutsche Seeschifffahrt“, Großdeutscher Verkehr, Jg. 1941 Heft 4, S. 111.

² Ferdinand Fried, „Wende der Weltwirtschaft“, Leipzig 1939, S. 68.

³ Max Drews, „Gegensätzliche Tendenzen in der Schifffahrtspolitik“, Wirtschaftsdienst Heft 28, vom 28. 6. 1935.