

INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND
DER STRASSEN-KONGRESSE

Generalsekretariat : 1, Avenue d'Iéna, Paris.

III. KONGRESS - LONDON - 1913

2. Abteilung : Verkehr und Betrieb.
7. Mitteilung.

✻

Entwicklung der Personen-Beförderung
mit Automobilomnibussen
seit dem Schluss des II. Kongresses.

BERICHT

von

L. PÉRISSE

Vice-Président de la Commission technique
de l'Automobile-Club de France, Paris.

PARIS

SOCIÉTÉ ANONYME DES IMPRIMERIES OBERTHUR

3, RUE ROSSINI, 3

—
1913



II - 353505
I

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000317669

DBR-15-483/2018



~~III 4690~~

ENTWICKLUNG DER PERSONENBEFÖRDERUNG mit Automobilomnibussen in Frankreich.

A. Fahrdienst in den Städten.

Nachdem das Betriebsvorrecht der Allgemeinen Omnibusgesellschaft von Paris im Jahre 1910 erneuert worden war, hat diese ihre Betriebsart vollständig umgestaltet, und es stehen nun in Paris annähernd 1.000 Automobilomnibusse im Dienst, nämlich :

- 100 Autobusse mit 30 Plätzen, Bauart SCHNEIDER, umgestaltete Grundform von 1907;
- 627 Autobusse mit 35 Plätzen, Bauart SCHNEIDER, Grundform 1911;
- 263 Autobusse mit 31 Plätzen, Bauart DE DION-BOUTON, Grundform 1911.

Das Pariser Verkehrsnetz hat eine Länge von 280 Kilometern, die sich auf 48 Linien verteilen, und jeder Wagen legt im Durchschnitt täglich eine Strecke von 107 Kilometern zurück; elf Schuppen bieten den Wagen Unterkunft, und täglich werden dort 80.000 Liter Benzol verabfolgt.

Die technischen Unterscheidungsmerkmale der Wagen von der Grundform 1911 sind die folgenden :

	Schneider	de Dion-Bouton.
Fahrzeug : Leergewicht.....	8.000 kg	7.200 kg
— Gewicht bei Beladung...	10.500 kg	9.500 kg
Motor : Bohrung der Zylinder	125 mm	110 mm
— Umdrehungsgeschwindigkeit	900 t : m	1.000 t : m
— Kolbenhub	140 mm	150 mm

Man kann annehmen, dass die Betriebskosten auf das Wagenkilometer für den Autobus sich auf 1.06 Frank belaufen, während die vergleichbaren Kosten für den Pferdeomnibus vor einigen Jahren 0,97 Frank betragen. Gleichwohl hat sich der Ausnutzungscoeffizient, das heisst das Verhältnis der Zahl der besetzten Plätze zur Zahl der gebotenen Plätze, seit der Inbetriebnahme von Autobussen in beträchtlichem Masse gehoben,

ctke 3685/51

sodass man hoffen kann, dass, trotz der sehr schweren Belastung des Betriebs in einer Stadt wie Paris, dieser doch lohnend sein wird, wenn nicht erhebliche Erschwerungen beim Ankauf der Rohstoffe, namentlich der Brennstoffe und der Reifen eintreten.

B. Fahrbetrieb zwischen Städten.

Es ist sehr schwierig, mit Genauigkeit festzustellen, welche Entwicklung die Personenbeförderung zwischen den Städten seit 1910 genommen hat, weil die Automobilomnibuslinien oft versuchsweise betrieben werden, verschwinden und manchmal mit anderen Betriebsunternehmen wieder hergestellt werden, ohne dass von ihrer Verwaltung eine Spur zurückbleibt.

Wir können nur über die durch Zuschussleistung unterstützten Betriebe genauer unterrichtet sein; am 1. Dezember 1912 belief sich die Zahl dieser Betriebe auf sechszwanzig, die ungefähr achthundertfünfzig Kilometer bedienter Strassen aufweisen (vgl. die Anlage).

Es muss erwähnt werden, dass einige Betriebe, wie die von Mantes nach Septeuil, von St. Dié nach Saales und die in der Umgegend von Boulogne, ohne Unterbrechung seit 1903 und 1904 arbeiten.

Eine der besteingerichteten und wichtigsten Beförderungsgesellschaften, die in den Jahren 1905 und 1906 mit etwa zwanzig Fahrzeugen ein Strassennetz von mehr als 300 km in den Departments Seine-Inférieure, Calvados und Eure bediente, hat trotz sehr verdienstvoller Anstrengungen ihren Betrieb einstellen müssen, weil diese Departements ihr die Beihilfe in Gestalt von genügenden Zuschüssen verweigert haben.

Die Sommerfrischen am Meere oder im Gebirge haben sogenannte "Saisondienste" geschaffen; wir finden hierfür zahlreiche Beispiele in den Departements Isère, Savoie und Haute-Savoie, Aveyron und Seine-Inférieure; es sind 1912 mindestens etwa fünfzig an der Zahl in ganz Frankreich gewesen.

Andererseits hat die Mittelmeerbahngesellschaft (P.-L.-M) mit dem ihr eigenen weitblickenden Geiste der Initiative in der Absicht, den immer zahlreicher werdenden Vergnügungsreisenden, die im Sommer die französischen Alpen besuchen, die Ankunft am Ausflugsorte selbst zu erleichtern, in diesem Gebiete als Zwischenverkehr zahlreiche Saisondienste mit Automobilwagen eingerichtet.



Sie hat sie seit 1911 untereinander verbunden und den grossen Fahrdienstverbindungen, der sogenannten Alpenstrasse, beigeordnet, die eine Reise im Automobilomnibus von Nizza nach Evian oder umgekehrt quer durch das Herz der hauptsächlichsten Gebirgsstücke ermöglichen (vgl. die Karte).

Die Anschlussbetriebe mit Automobilwagen der Mittelmeerbahngesellschaft, die jetzt die hauptsächlichsten Alpentäler durchfurchen, bilden ein ansehnliches Ganzes; es werden in der Sommerreisezeit ungefähr 275.000 km durchlaufen und 1.500 km Gebirgsstrassen bedient.

Sie werden zum grössten Teil durch Automobilwagen mit 12 bis 18 Plätzen versehen (je nach den mehr oder weniger grossen Schwierigkeiten des Geländes); die Wagen sind gänzlich offen, um in nichts den freien Rundblick zu verhindern, und mit einem beweglichen Verdeck ausgestattet, um bei ein tretendem Regenwetter die Reisenden vollständig zu schützen.

Die Saisonbetriebe im Hochgebirge sind besonders beschwerlich, sowohl wegen der Kürze der Saison im Hochland als auch wegen des Profils und der Schwierigkeiten der Strasse. Ein etwas erhöhter Tarif ist infolgedessen nicht zu umgehen. Ueberdies hat die Mittelmeerbahngesellschaft, um es ihren Unternehmern zu ermöglichen, über die schwierige Anfangszeit hinwegzukommen, ohne ihre Ausgaben in einer für den guten Gang und für die Sicherheit des Betriebs nachteiligen Weise einschränken zu müssen, erhebliche Zuschüsse vorsehen müssen. Diese sehr wertvolle Einrichtung, die es ermöglicht, bisher fast unzugängliche Gebiete angenehm und ohne Beschwerden zu besuchen, ist von dem Publikum sehr geschätzt worden, und der Verkehr dieser Fahrdienstverbindungen ist in rascher Zunahme begriffen.

In den Gegenden, wo der Touristenverkehr geringfügig ist, wo aber an den Messe- und Markttagen ein erheblicher Verkehr herrscht, hat man in einigen Departements nicht tägliche Fahrdienstverbindungen eingerichtet; so finden wir in den Departements Haute-Marne, Drôme und Vienne vier Betriebe, die drei- oder zweimal wöchentlich, und drei, die monatlich einmal fahren.

Zuschüsse sind von 21 Departements unter Mitwirkung des Staats bewilligt worden; sie bewegen sich im allgemeinen zwischen 100 und 1.000 Frank für das Kilometer bei der Gesamtheit der Zuschüsse. Der Gesamtbetrag des auf den Staat entfallenden Anteils, der sich für 1912 auf 289.845 Frank be-

laufen hat, stellt ungefähr die Hälfte der den Betriebsunternehmern insgesamt bezahlten Summen dar.

Beim Fehlen pekuniärer Beihilfe der beteiligten Gemeinwesen kommt es notwendigerweise zu erhöhten Tarifen, die von einer ländlichen Kundschaft nicht angenommen werden können, was in dem grössten Teil der Gebiete ein rasches Scheitern des Betriebsunternehmens herbeiführt. In dieser Hinsicht ist der tarifmässige Fahrpreis von 10 Centimes für das Kilometer im allgemeinen ausreichend um dank der Zuschussleistungen die Einrichtung von Ueberlandbeförderungen zu ermöglichen. Ich möchte ausserdem darauf hinweisen, dass die Beförderung von Gepäck und Paketen die Ertragsfähigkeit des Betriebs sehr beeinflussen kann, und mehrere Unternehmer, deren Konzessionen ungenügend beurkundet sind, haben von den Departements in dieser Hinsicht Auflagen erhalten, die sie nicht haben erfüllen können.

Kurz, einige Linien, die täglich nur eine einzige Hin- und Rückreise ausführen, können sich mit einem Zuschusse von 200 bis 300 Frank begnügen; aber diese Linien bestehen im allgemeinen aus Unternehmungen, deren Nutzen fast nur einem Gasthof oder einer Gruppe von Gasthöfen zugute kommt, und sie entsprechen nicht eigentlich der Bezeichnung als öffentliche Betriebe.

Ausser den durch Zuschussleistung unterstützten Linien finden wir eine grosse Anzahl freier Betriebe, für die es unmöglich ist, eine genaue Statistik aufzumachen; aus den Auskünften, die zugleich von der Verwaltung und den Konstrukteuren herrühren, geht jedoch hervor, dass die allgemeine Bilanz der Personenbeförderungen nach dem Stande vom 1. Dezember 1912 sich annähernd in folgender Weise ziehen lässt :

Zahl der betriebenen Linien : 321.

Zahl der Betriebsunternehmer : ungefähr 400.

Zahl der bedienten Kilometer : 8.245.

Das Fassungsvermögen der zwischen den Städten verkehrenden Automobilomnibusse hängt von dem zu bedienenden Verkehr und von der Leistung des Motors ab, und diese letztere wird beeinflusst durch das Profil der zu durchfahrenden Strecke. Die geschlossenen Wagenaufbauten, deren Fassungsvermögen im allgemeinen 12 Plätze für Reisende nicht übersteigen soll, sollen leicht und dennoch sehr dauerhaft sein; sie haben häufig einen einzigen seitlichen Eingang, der unmittel-

bar hinter dem Führer angeordnet ist, der auf diese Art Schaffnerdienst tun kann.

Bei Luxusbetrieben, die für Zwecke der Vergnügungsreisenden dienen und nur in der Saison eingerichtet sind, ist ein Fassungsvermögen von mehr als 18 Plätzen anscheinend das passendste, und der sogenannte " car alpin "-Wagenaufbau erfreut sich einer sehr berechtigten Beliebtheit; aber in diesem Falle ist der etwaige und augenblickliche Schutz der Reisenden gegen den Regen noch ein Problem, das nicht immer leicht zu lösen ist.

Die Betriebskosten für das Personenkilometer sind verhältnissmässig hoch, weil, wenn genug Verkehr vorhanden ist, um die Wagen alle Tage zu füllen, sich nach kurzer Frist eine Eisenbahn nötig macht; im entgegengesetzten Falle, der am häufigsten ist, gibt es nur an gewissen Tagen Zulauf, und die durchschnittliche Platzausnutzung übersteigt oft nicht 25 %; wenn man für die Ueberland-Automobilomnibusse annimmt, dass die Gesamtbetriebskosten für das Wagenkilometer oft 1,10 Frank übersteigen, so ist in der Mehrzahl der Fälle die Unterstützung durch Zuschüsse geboten.

Die " Cars alpins " stehen jährlich höchstens 100 Tage in Betrieb, diese Zahl ist sogar im Jahre 1912 auf 77 gesunken bei den in grossen Höhen gelegenen Strecken der Alpenstrasse; ausserdem ist die Benutzung ganz ausserordentlich schwankend, je nach der Wetterlage. Ein leidlicher Sommer vorausgesetzt, das heisst, wenn sich die Sonne an zwei von drei Tagen zeigt, was einer Platzausnutzung von mehr als 50 % entspricht, darf man den Betrag von 0,25 Frank als Betriebskosten auf einen beförderten Reisenden annehmen. Die Unterstützung durch Zuschüsse ist folglich trotz der hohen Tarife, die diese Luxusbetriebe zulassen, sehr mit Recht geboten.

L. PÉRISSE.

(Uebersetzer : Hugo MÜLLER, Dahlem.)

ANLAGE

**VOM STAATE DURCH ZUSCHÜSSE UNTERSTÜTZTE
ÖFFENTLICHE AUTOMOBIL-FAHRDIENSTVERBINDUNGEN**

Nach dem Stande vom 20 Dezember 1912.

Departements	BEZEICHNUNG DER LINIEN	Länge der Linien	Datum der Konzession
		km	
Alpes-Maritimes- Basses-Alpes...	von Saint-Etienne-de-Tinée nach Saint-Sauveur..	30	1911
	— Grasse nach Castellane.....	82	1912
Ardèche.....	von Saint-Sauveur-de-Montagut nach Marcols...	24	1911
	— Largentière nach Valgorge.....	23	1912
Aude-Ariège.....	von Foix nach Quillan.....	83	1912
	— Quillan nach Belcaire.....	31	1912
Corrèze.....	von Corrèze-Gare nach Corrèze-Ville.....	6	1911
Corse.....	von Bastia nach Morsiglia und nach Pino.....	75	1912
Côte-d'Or.....	von Auxonne nach Pontaillac und nach St-Jean- de-Losne.....	23	1911
	— Dijon nach Pontaillac und nach Seurre....	71	1912
Doubs.....	von Maiche nach Saint-Hippolyte.....	13	1911
	— Sancey-le-Grand nach l'Isle-sur-le-Doubs....	21	1912
Drôme.....	von Anneyron nach Saint-Rambert-d'Albon....	10	1911-12
Hérault.....	von Saint-Pons nach La Salvetat.....	24	1912
Isère.....	von La Tour-du-Pin nach Morestel.....	18	1912
	— Clelles nach Mens.....	14	1912
Haute-Loire.....	von Le Puy nach Langogne.....	38	1912
Manche.....	von Flamanville nach Cherbourg.....	27	1912
	von Ceton nach Saint-Germain-de-la-Coudre....	16	1911
Orne.....	— Argentan nach Trun.....	23	1911
	— Les Yveteaux nach der Grenze der Departements Orne und Calvados.....	17	1911
Haute-Savoie...	von Saint-Julien nach Annecy.....	34	1911
Seine-et-Marne...	1° von Coulommiers nach Meaux.....	74	1911
	2° — Coulommiers nach Melun.....	33	1912
	3° — Melun nach Nangis.....	23	1912
	4° — Coulommiers nach La Ferté-sous-Jouarre..	21	1912
Yonne.....	von Sermizelles nach Domecy-sur-Cure.....	32	1911
Indre-et-Loire...	von Bléré, Loches, Yzeures und Le Grand-Plessigny	45	In 1911 unter- brochene Betriebe
Vendée.....	von Pouzauges nach Cholet.....		
Maine-et-Loire...			
GESAMTLÄNGE.....		931	

Oberthur, Rennes—Paris (349-13)

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-353505

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000317669