

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. TSIMMBALENKO

Ingenieur,
Hauptinspektor bei der Verwaltung der Wasserstrassen und Chausseen,
St. Petersburg.

PARIS

SOCIÉTÉ ANONYME DES IMPRIMERIES OBERTHUR

3, RUE ROSSINI, 3

1913



II - 353502

CPK-10-483/2018

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000317673



~~III 19690~~

Beförderung durch Automobil-Fahrzeuge in Russland.

Erst jetzt fangen in Russland die Beförderungen durch Automobilfahrzeuge im Güter- und Personenverkehr sich zu entwickeln an. Und da sind es die grossen von Privatpersonen und -Gesellschaften, sowie dem Kriegsministerium eingerichteten Automobillinien, die zu dieser Entwicklung einen starken Anstoss gegeben haben. So hat während des Sommers 1909 die Kaiserlich russische Automobilgesellschaft eine Linie für leichte Fahrzeuge (Tourenwagen) eingerichtet; sie hatte als Stationen : St. Petersburg — Pskow — Riga — Pskow — St. Petersburg.

Während des Sommers 1910 hat dieselbe Gesellschaft eine zweite Strecke für leichte Fahrzeuge auf dem Kreis : St. Petersburg — Pskow — Vitebsk — Mohilev — Homel — Kiew — Homel — Roslawl — Moskau — St. Petersburg eingerichtet.

Während des Sommers 1911 hatte die dritte von derselben Gesellschaft ins Leben gerufene Strecke als Reiseweg : St. Petersburg — Moskau — Sebastopol — die südlichen Küstländer bis Theodosien, darnach auf dem Wasserwege bis nach Noworossiisk und von dort auf der Chaussee bis nach Gagre.

Schliesslich hat dieselbe Gesellschaft während der Monate Juni und Juli 1912 für leichte Automobile eine Linie mit folgenden Stationen angelegt : St. Petersburg — Reval — Riga — Warschau — Kiew — Moskau.

Fast zur gleichen Zeit und besonders von Mai bis Juni 1912 hat das Kriegsministerium eine Verkehrslinie mit 44 leichten Automobilen auf dem Kreis : St. Petersburg — Dwinsk — (Dünaburg) Vilna — Kowno — Grodno — Baranovitschi — Minsk — Orcha — Smolensk — Viazma — Iukhnov — Moskau — St. Petersburg angelegt. Die ganze Länge dieser letzten Strecke war ungefähr 3.000 Werst (1). Die durchschnittliche Geschwindigkeit betrug etwa 40 Werst in der Stunde. Vom Kriegsministerium wurden ebenfalls zwei Strecken für Lastenautomobile (Lastwagen) eingerichtet; die erste im Jahre 1911, die zweite 1912.

Die erste Fahrt fand zwischen St. Petersburg und Moskau (3.-7. Juli 1911) und zurück (17.-21. Juli 1911) statt.

(1) 1 Werst = 1 km 067 m.

etke 3685/51

An dieser Fahrt nahmen teil : 14 Lastenautomobile von 1 ½, 2 und 3 Tonnen und 2 Krankenautomobile.

Die durchschnittliche Geschwindigkeit der Automobile war 18-20 Werst stündlich.

Die zweite Fahrt mit Lastenautomobilen wurde vom 19. September bis 12. Oktober 1912 ausgeführt; daran beteiligten sich 54 Wagen, nämlich 40 Lastenautomobile, 4 Krankenautomobile und 10 schwere Automobile mit Anhängewagen. Der Fahrweg war folgendermassen festgesetzt : St. Petersburg — Moskau — Juchnow — Roslawl — Briansk — Orel — Tula — Serpukhow — Moskau — St. Petersburg.

Die ganze Länge der Fahrt betrug ungefähr 2.400 Werst. Die durchschnittliche Geschwindigkeit der Lastwagen war annähernd 22 Werst in der Stunde, und die der Lastwagen mit Anhängern 10 Werst in der Stunde.

Die grösste Geschwindigkeit hat auf den günstigsten Strecken der Fahrt 60 Werst in der Stunde erreicht.

Man kann die genauesten Auskünfte über diese Fahrten mit Lastautomobilen in den Zeitschriften : " Automobile ", " Automobiliste ", " Sport " (russische Organe) und " Le Poids Lourd " von 1912 (französisches Organ) finden.

Die oben erwähnten Versuche haben gezeigt, dass die meisten durchfahrenen Wege und ganz besonders die Brücken und die sich daran anschliessenden Bauten sich in einem nicht nur für Lastenautomobile, sondern auch für leichte Fahrzeuge ungenügenden Zustand befinden. Der günstige Ausfall der meisten dieser Fahrten und die Schnelligkeit, die man mit sehr verschiedenartigen Fahrzeugen erreicht hat, haben die Möglichkeit gezeigt, Durchgangsverbindungen in vielen Teilen des Reiches unter der Bedingung zu schaffen, dass überall da, wo das Bedürfnis sich fühlbar macht, die Wege, Chausseen und Brücken wieder hergestellt und verbessert werden.

Aber die Entwicklung der Automobilbeförderungen in Russland zeigt ausser dem schlechten Zustand vieler Wege, eine Anzahl von Schwierigkeiten und Hindernissen mangels gleichmässiger Verordnungen und Gesetzesbestimmungen.

Die Wege und Chausseen des Reiches werden nur zum Teil durch das Verkehrsministerium verwaltet, ein anderer Teil und zwar der beträchtlichste, ressortiert vom Ministerium des Innern, schliesslich (Mittel-Asien) vom Kriegsministerium.

Der Verkehr der Automobile auf den vom Ministerium der Communicationen verwalteten Chausseen unterliegt — zur Zeit

— einer obligatorischen Verordnung, welche die Regeln und Bedingungen für den Automobilverkehr von Gütern und Personen festsetzt.

Diese Verordnung vom 11. September 1896 enthält ausser den technischen Bedingungen über Bau und Betrieb der Automobile, welche die Sicherheit dieses Betriebes gewährleisten sollen, das Verbot, die Wege und Chausseen zu beschädigen; es enthält nur in geringem Umfange Genehmigungen für die Automobile, die die öffentliche Benutzung der Verkehrswege beeinträchtigen.

Zur Zeit sind diese Verordnungen schon ausser Gebrauch gekommen und stehen nicht mit dem gegenwärtigen Stand der Automobilbeförderungen in Verbindung.

In den letzten zehn Jahren hat eine Vermehrung der Automobil-Verkehrslinien in den Städten und auf den von den Provinzialbehörden verwalteten Chausseen die Veröffentlichung von Sonderverordnungen in den verschiedenen Gouvernements, Provinzen und Städten des Reiches nötig gemacht.

Es ergibt sich daraus, dass heute verschiedene Verordnungen in 17 Gouvernements, 1 Distrikt und 18 Städten gestehen. Wie vorher gesagt, sind die Verordnungen des Ministeriums der Communicationen ausser Gebrauch, und auf den anderen Linien sind viele örtliche Bestimmungen in Kraft, inhaltlich verschieden und abhängig von den örtlichen Verhältnissen wie von der Leistungsfähigkeit der Automobile.

Andererseits besteht in den Städten und auf mehreren Chausseen, die von den Provinzialbehörden verwaltet werden, die Verpflichtung, einen Wegezoll zu entrichten. Aber der Verkehr auf den vom Ministerium der Communicationen verwalteten Chausseen ist von dieser Verpflichtung frei. Die geschilderte Sachlage ist für die Entwicklung des Automobilverkehrs und besonders für den Durchgangsverkehr sehr ungünstig.

Die beträchtliche Geschwindigkeit, etwa 20-30 km stündlich, die jetzt die Lastenautomobile besitzen, gestattet es, vorteilhaft mit diesen Fahrzeugen Beförderungen zwischen ziemlich entfernten Punkten, zuweilen auf Tausende von Kilometern, einzurichten. In diesem Falle sind die Fahrzeuge gelegentlich genötigt, durch eine Anzahl Städte oder Gouvernements und oft auf den Chausseen verschiedener Provinzen zu verkehren.

Wegen des Bestehens von zahlreichen und verschiedenen Verordnungen, die nicht immer übereinstimmen, begegnen die langen Fahrten unvermeidlich grossen Hindernissen für ihre spätere Entwicklung.

Zwecks Vereinheitlichung der verschiedenen Verordnungen,

arbeitet der Minister der Communicationen jetzt einen Gesetzesentwurf, betreffend die Regeln und Bedingungen für den Automobilverkehr aus. Dieser Entwurf ist nach Massgabe der über den Automobilmus gemachten Erfahrungen verfasst, die in Russland in der letzten Zeit gesammelt sind und stützt sich auch auf die gleichen Beispiele des westlichen Europa.

Diese Beispiele sind : in Frankreich, der Erlass vom 14. April 1899 ; in England, das allgemeine Gesetz von 1903 ; in Oesterreich, das Gesetz vom 9. August 1908, betreffend die Ersatzpflicht für die durch die Automobile verursachten Verwüstungen und Schäden, und das Gesetz vom 28. April 1910, betreffend den Automobilverkehr ; in Deutschland, das allgemeine Gesetz vom 3. Mai 1909, und die grundlegenden Verordnungen betreffend den Automobilverkehr vom 3. Februar 1910 ; endlich an letzter Stelle — in der Schweiz — das Konkordat über die vereinheitlichten Verordnungen betreffend den Verkehr mit Fahrrädern und Automobilen, das vom Bundesrat vom 13. Juli 1904 genehmigt ist. Die Anordnungen des oben erwähnten Gesetzentwurfes erstrecken sich im allgemeinen auf alle Sorten von Kraftwagen, nämlich nicht nur auf die eigentlichen Automobile, sondern auch bis auf wenige Ausnahmen, auf Kraftfahrräder.

Die Notwendigkeit der Ausdehnung dieser Verordnungen für Automobile auf Kraftfahrräder ist in allen Ländern Westeuropas anerkannt worden und ausserdem durch den Internationalen Vertrag über den Automobilverkehr vom 11. Oktober 1909 bestätigt, indem derselbe dem Umstand Rechnung trägt, dass die Kraftfahrräder mit Rücksicht auf ihre Gefahren und ihre Stellung im Verkehr, denselben Bedingungen genügen müssen, wie die Automobile.

Dieser Verordnungsentwurf bezieht sich auf folgende Fragen : Bauart, Ausrüstung und Unterhaltung der Kraftwagen, ihren Betrieb und ihren Aufenthalt, Vorschriften, die sich auf die Wahrnehmung der Verkehrsrechte auf den Chausseen beziehen, auf die Ueberwachung der Geschwindigkeit der Kraftwagen, deren Führer, Prüfung der Automobile und ihre Eintragung, Genehmigungen, die den Automobilunternehmen erteilt werden, grundlegende Bedingungen ihrer Tätigkeit und endlich Anweisungen, welche die Uebertretungen der Verkehrsordnungen betreffen. Man hofft so, die Verwaltungs- und die Polizeiverhältnisse durch ein Gesetz zu regeln. Was die rein technischen und besonders die Verhältnisse des technischen Betriebes anbelangt, so hat man sich wegen der ständigen Ausbreitung des

Automobilismus und der schnellen Entwicklung der Kenntnis der technischen Ausdrücke des Automobilismus in diesem Verordnungsentwurf darauf beschränkt, allgemeine Grundsätze festzulegen, die der Regierung zur Grundlage für spätere vollständigere und genauere Verordnungen dienen könnten. Man kann ein ganz besonderes Augenmerk auf die folgenden Bestimmungen richten, die Interesse für diejenigen haben könnten, welche an den Automobilwettfahrten teilzunehmen wünschen, oder für die Leiter von Automobilunternehmen im russischen Reich.

Die Geschwindigkeitsfahrten werden gestattet : im Bereich eines einzelnen Gouvernements oder einer Provinz durch den Bezirksgouverneur, aber in dem Bereich von nicht genannten Gouvernements durch das Ministerium des Innern. Gemäss diesem Verordnungsentwurf sind die Automobile, die Ausländern als Mitgliedern ausländischer Automobilgesellschaften gehören, von jeder Abgabe befreit, wenn die Dauer des Aufenthaltes im Reiche nicht 6 Monate übersteigt; dieser Vorteil findet übrigens nur Anwendung auf die Personen, deren Regierungen den russischen Staatsangehörigen die Gegenseitigkeit bei diesen Vorrechten gewähren. Die Einrichtung von Automobilunternehmen zur Beförderung von Reisenden und Gütern wird durch die städtische- oder Gemeindeverwaltung gestattet, wenn ein allgemeines Bedürfnis vorliegt. Wenn sich ein Unternehmen bildet, um eine Linie anzulegen, die sich im dem Bereich mehrerer verschiedener Verwaltungsbezirke befindet, dann wird es durch vorheriges Einverständnis der Chefs dieser Verwaltungen genehmigt.

Es ist zu bemerken, dass die Anweisungen, die vorerwähnte Genehmigung betreffend, wenig klar und ziemlich verwickelt sind. Es ist nicht immer leicht, den Umfang eines Unternehmens festzulegen, dessen Route sich gleichzeitig in dem Gebiet einer ländlichen und einer städtischen Verwaltung befindet.

Im entgegengesetzten Falle fordert man ein Einverständnis der verschiedenen Verwaltungen, aber in dem Verordnungsentwurf ist nicht bezeichnet, wer dieses Einverständnis herbeiführen soll. Es würde vorzuziehen sein, wenn, wie es in Deutschland und Oesterreich geschieht, die Genehmigung durch eine Entscheidung der höchsten Verwaltungsbehörde des Landes, in dem der Unternehmer seinen Wohnsitz hat, erteilt würde. Die jedem Automobilunternehmen erteilte Genehmigung wird ungültig : a) wenn während eines Jahres nach dem Tage der

Genehmigung der Betrieb noch nicht begonnen hat; b) wenn das Unternehmen nach Beginn des Betriebes ihn unterbricht, ohne ihn innerhalb eines Zeitraumes von sechs Monaten wieder aufzunehmen.

Die Betriebsmonopole werden durch kaiserliche Entscheidung erlangt.

Der Chausseezoll für Automobile, deren Gewicht nicht mehr als 5 Tonnen beträgt, ist folgendermassen festgesetzt :

Autos mit einer Höchstgeschwindigkeit von :

15 Pferdekräften, höchstens : $\frac{1}{8}$ Kop. pro Werst(1).

30 Pferdekräften, höchstens : $\frac{1}{4}$ Kop. pro Werst.

40 Pferdekräften, höchstens : $\frac{1}{2}$ Kop. pro Werst.

Von mehr als 40 Pferdekräften, höchstens : 1 Kop. pro Werst.

Die Autos, deren Gewicht, die Ladung einbegriffen, 5 Tonnen überschreitet, müssen den doppelten erwähnten Zoll bezahlen.

Dieser Automobilzoll muss bei jeder Benutzung der Chaussee in bar bezahlt werden oder wird entrichtet durch Abonnementskarten in Taschenbuchform, welche bei der Ortsverwaltung, der die Chaussee angehört, zu kaufen sind.

Die oben erwähnte Zollabgabe kann im Bezirk eines Gouvernements für Automobile mit Leichtgewicht (aber nicht für Lastwagen) auf Erfordern der Eigentümer durch Zahlung einer Gebühr vereinfacht werden. Dieser Zoll darf jährlich nicht 1 Rubel 50 Kopeken für jede Pferdekraft überschreiten.

Wegen des geringen Umfangs des jetzigen Verkehrs der Automobile und mangels einheitlicher Gesetzgebung, welche die Eintragung dieses Verkehrs vorsieht, gibt es auch keine amtliche Statistik über Automobiltransporte. Selbst die genaue Zahl von Automobilen und Kraftfahrrädern in Russland ist unbekannt.

Annähernd schätzt man sie auf höchstens 7.000 Automobile und 5.000 Kraftfahrräder. Diese Zahl erhöht sich jährlich, wie man aus dem Steigen der Einfuhr von Kraftwagen in Russland ersieht. So wurden eingeführt :

	Automobile.	Fahrräder.
Im Jahre 1902.....	37	8
Im Jahre 1906.....	245	327
Im Jahre 1909.....	1.039	504
Im Jahre 1911.....	2.730	1.139
Im Jahre 1912 (für $\frac{2}{3}$ des Jahres).....	2.298	1.136

(1) 1 Kop. = 0,026 Frank.

In der Stadt St. Petersburg waren es :

Im Jahre 1910.....	1.056 Automobile.
Im Jahre 1911.....	1.474 „
Bis zum 15. August 1912.....	1.925 „

Es möge vergleichsweise erwähnt werden, dass im Juni 1912 in New York 85.300 Automobile verkehrten, von denen 7.320 Güter beförderten.

Der herrschende Automobiltyp in St. Petersburg ist der vierzylindrige Landau mit 8-12 Pferdekräften. Es gab dort jüngst nur etwa 20 Kraftwagen mit über 40 Pferdekräften.

Was die Organisation von Handelstransporten anlangt, so ersieht man aus den Berichten des Ministeriums der Communicationen während der letzten 5 Jahre 1908-1912, dass mehr als 260 Genehmigungen erteilt sind, meist im Westen des europäischen Russlands. Diese Genehmigungen betrafen die Einrichtung von Handelsverkehr mit Automobilen für Personen und Güter zwischen Städten, industriellen Punkten und verschiedenen Handelsplätzen.

Aber wie man annehmen kann, hatte die Erlangung dieser Genehmigungen einen spekulativen Zweck, weil dieselben Berichte zeigen, dass der Betrieb während des erwähnten Zeitraumes erst auf folgenden Linien eingerichtet worden ist :

Sebastopol — Yalta.....	1. Juni 1908.
Sebastopol — Yalta.....	11. Juni 1908.
Schitomir — Nowgorod — Wolynski.....	19. Juni 1908.
Mitau — Taurroggen.....	14. Juli 1908.
Lublin — Samostje.....	11. Oktober 1908.
Janow — Wylkomir.....	4. Mai 1910.
Proskurow — Kamenetz — Podolsk.....	20. Mai 1910.
Chawli — Janischkki.....	15. November 1910.

Ich habe keine Auskünfte über die Einzelheiten des Verkehrs auf diesen Linien finden können. Aus diesen Unternehmen haben in mehreren Städten viele Gesellschaften Personen- und Güterverkehr eingerichtet. Einzelne Handelshäuser und gewerbliche Gesellschaften, sowie die Regierungsbehörden (Post, Communicationen, Krieg u. s. w.) haben für ihre Bedürfnisse Güterautomobilverkehr eingerichtet. Als Muster für den Preis des Personenautomobilverkehrs in der Stadt, kann man die Sätze einer der St. Petersburg Gesellschaften, der Russischen Gesellschaft auf Aktien "Autotaxis" heranziehen. Die genannte Gesellschaft hat für ihre Wagen folgende drei Taxen festgesetzt:

Taxe 1. — Für 1 Werst : 20 Kopeken ein oder zwei Personen (Tagestaxe).

Taxe 2. — Für 1 Werst : 30 Kopeken drei oder vier Personen (Tagestaxe) und ein oder zwei Personen (Nachttxaxe).

Taxe 3. — Für 1 Werst : 40 Kopeken, drei oder vier Personen (Nachttxaxe).

Die Nachttxaxe tritt in Kraft von 7 Uhr abends his 7 Uhr morgens.

Wartezeit : 1 Rubel 20 Kopeken stündlich oder 5 Kopeken für 2 ½ Minute.

Dies sind die kurzen Auskünfte, die ich über den gegenwärtigen Stand des Automobilismus in Russland vom Gesichtspunkt des Handels zusammenstellen konnte.

Wir stehen übrigens kurz vor Eröffnung der Internationalen Automobilausstellung, die im Mai 1913 in St. Petersburg stattfinden soll, von der man gute Ergebnisse für die Entwicklung des Automobilverkehrs und — eine sehr wichtige Sache für Russland — für die Verwendung von Automobilen für die Landwirtschaft erwarten darf.

Die demnächstigen Wettfahrten für leichte Automobile und Lastenautomobile werden auch sehr nützlich für den Automobilismus sein.

Schliesslich, im Interesse der Verkehrslinien und der Güterbeförderung durch Automobile im Reiche, ist es wünschenswert, dass der vorerwähnte Verordnungsentwurf so bald als möglich in Kraft tritt, und dass die Wege und Chausseen, ebenso wie die Brücken und ähnliche Bauwerke in allernächster Zukunft so instand gesetzt werden, dass sie ohne Gefahr den Verkehr aller Automobilfahrzeuge für Personen und Güter aufnehmen können.

1. Dezember 1912.

L. TSIMBALENKO,
Ingenieur.

(Uebersetzer : Hugo MÜLLER, Dahlem.)

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-353502

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000317673