

die einzige brauchbare Lösung. Da das Auto in die abgelegenste und schwierigst zu erreichende Gegend führt, konnten alte Luftkurorte wieder zugänglich gemacht und dadurch neu belebt werden, neue wiederum geschaffen werden. Die große Alpen-Autostraße, die von Nizza nach Evian führen soll, ist noch nicht fertig, aber es gibt benachbarte Straßen, die gut zu benutzen sind. Auf der kürzesten kann der Reisende von Nizza nach Evian oder umgekehrt über einen Weg von 630 km gelangen, in dreiund-einhalb Tagen, und zwar kommt der Wagen dabei über sieben große Grate, worunter fünf 2000 m hoch sind. Der höchste, der Galibier Grat, 2550 m. Auf einem anderen Wege, der 735 km lang ist, braucht man fünf Tage, er führt über Annecy, Aix-les-Bains und Grenoble.

Viele „Zweiglinien“ sind neben der großen Straße in Benutzung und das Postauto, für gewöhnlich vom 1. Juli bis 20. September in Verkehr, fängt auf manchen Strecken schon am 15. Juni oder früher an zu verkehren. In den letzten paar Jahren hatte man auch im Winter solchen Autobusverkehr belassen, und zwar zwischen Aix und Nizza via Grenoble. Die nachfolgenden Ziffern mögen die Entwicklung der P. L. M.-Postautolinien illustrieren:

1913: 46 Linien von 2 780 km Gesamtlänge;  
 1921: 40 Linien von 4 300 km Gesamtlänge;  
 1924: 85 Linien von 9 600 km Gesamtlänge;  
 1926: 156 Linien von 18 700 km Gesamtlänge.

Im letzten Jahre wurden hiermit 250 000 Reisende befördert, was etwa 12 Millionen Frank Einnahmen bedeutete.

Die P. L. M.-Eisenbahngesellschaft macht es gewöhnlich so, daß sie Privatgesellschaften Konzessionen erteilt mit der Garantie, daß ihre Unkosten gedeckt werden und mit der Bedingung, daß die Eisenbahngesellschaft die Fahrpläne, die Taxe und den Wagentyp vorschreibt. Die unter solcher Kontrolle stehenden Postautos haben sehr an Komfort gegen früher gewonnen: sie haben meist 14 Sitze, in fünf Reihen, in jeder drei Armsessel wie im Pullman-Car. Im Expresdienst werden 11 Sitze auf 4 Reihen verteilt. Die Geschwindigkeit beträgt je nachdem 25 bis 30 km. Hauptlinien sind: „Route des Pyrénées“ von Biarritz nach Cerbere (870 km) oder nach Carcassonne (820 km) in 6 Tagen.

„Service des Vosges“, den „Est- und Alsace-Lorrain“-Bahnen unterstellt. „Route de Bretagne“ sowie die Loire-Schlösser und Auvergnelinie, die der „Orleans-Eisenbahngesellschaft“ unterstellt sind.

Diese wachsende Konkurrenz der Eisenbahn hat aber einen Haken, der es vielen, z. B. den Schweizer Verkehrsbehörden, ratsam erscheinen läßt, den Automobilverkehr nicht blindlings auf Kosten der Eisenbahnen zu fördern. Kann das Auto die Eisenbahn von einem Verkehr entlasten, für den es der besser geeignete Faktor ist, so läßt sich dagegen nichts sagen. Das Ideal wäre natürlich, obwohl es immer „Ideal“ bleiben wird, daß jedes Verkehrsmittel nur den Verkehr übernimmt, für den es am geeignetsten ist. Nehmen wir an, ein Fünftonnen-Auto, Personen- oder Lastwagen ist gleich, fährt 1 km mit 4.50 Fr. bis 5 Fr. Unkosten, der Eisenbahnzug die gleiche Strecke (auf großen Linien) mit 30 Fr. Unkosten, was das Sechsfache bedeutet. Aber während das Postauto 14 Sitze und der Autobus 20 hat, hat ein Schnellzug der P. L. M.-Gesellschaft 30 bis 50 mal soviel Plätze. Ein Güterzug derselben Linie befördert 280 Tonnen Ware, dazu sind aber 60 Lastenautos zu je 5 Tonnen nötig.

Man möge aus diesen, nur ungefähr angestellten Ziffern jedenfalls ersehen, daß das „Konkurrenz-Problem“: Eisenbahn contra Auto noch sehr im Fluß ist. Symptomatisch für den Stand der Dinge ist die Schweiz, wo sich eine besondere Gesellschaft gebildet hat, um den Güterverkehr auf der Eisenbahn, der stark dem Autoverkehr zuzugleiten drohte, wieder neu zu beleben. Im Jahre 1926 kam auf jeden 55. Franzosen ein Auto; heute ist diese Zahl noch um 25% gestiegen.

(Fortsetzung auf Seite 745)