

(Fortsetzung von Seite 698)

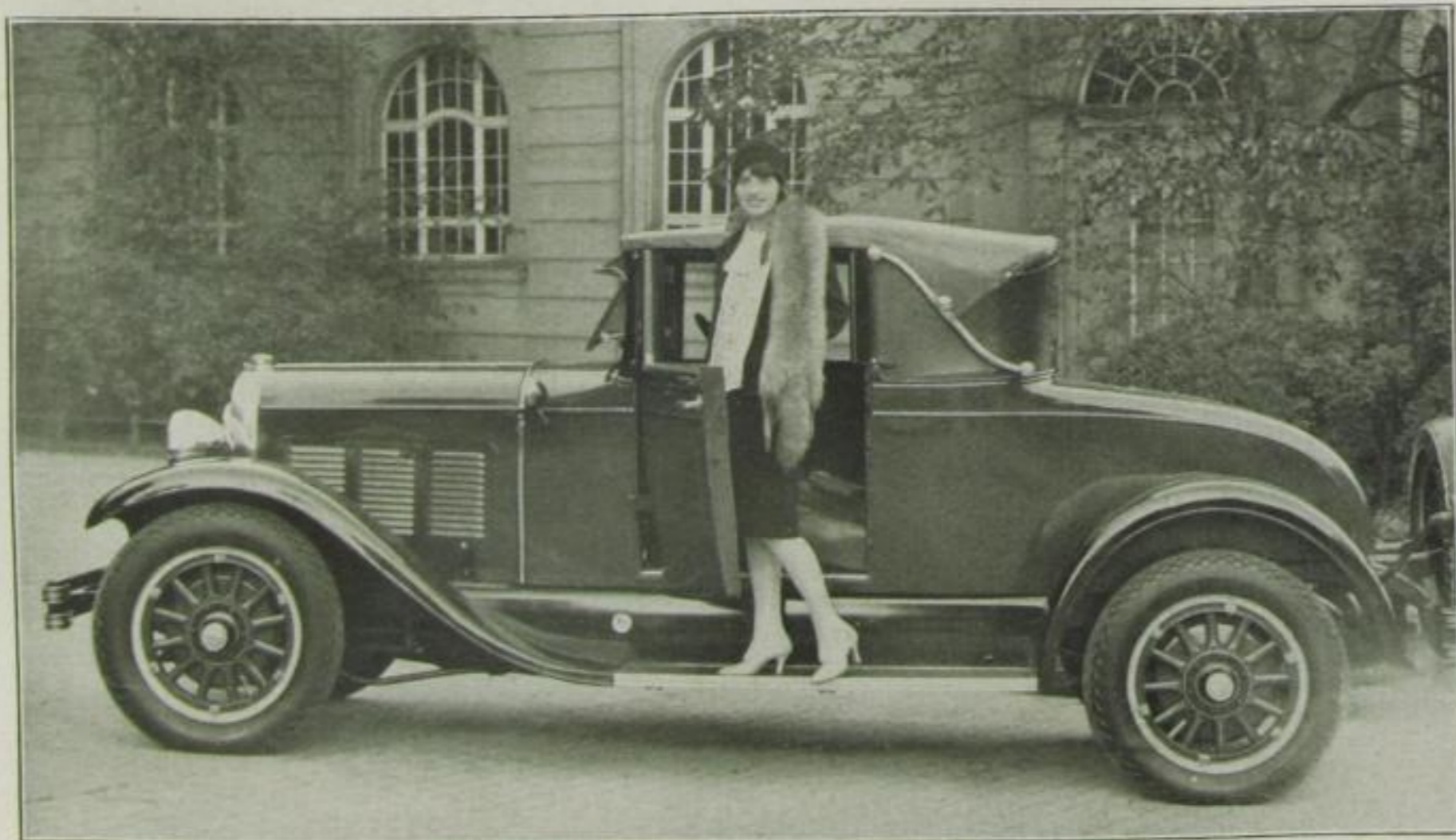
Der Fortschritt in den Vereinigten Staaten.

Die Rivalität zwischen Eisenbahn und Autoverkehr hat hier schon lange lebhaft Kämpfe entfesselt. Man hat aber langsam eingesehen, daß nicht Bekämpfung, sondern gegenseitige Unterstützung und Ergänzung das Rentabelste für beide Teile ist, und daß es sich nur um sinnngemäße Organisation, um Regulierung, nicht Strangulierung des einen oder anderen Verkehrsmittels handeln kann.

Heute lassen in den Vereinigten Staaten und Kanada 52 Eisenbahngesellschaften Transportautos laufen. Über 750 Autobusse werden von 60 Eisenbahnlinien unterhalten.

Der Fortschritt in Deutschland.

In Deutschland sind alle Eisenbahnen in einer Hand, früher in der Hand des Staates, heute in der einer autonomen Gesellschaft. Vor dem Kriege betrieben etwas über hundert Gesellschaften die Vermietung von Autofahrten, dazu kam die Post mit ihren Autotransporten. Daraus entstand nicht nur eine Rivalität zwischen den Privatgesellschaften und der Post, sondern auch zwischen diesen Gruppen und der Eisenbahn. Es ergab sich, daß im letzten Jahre die Eisenbahn ein Defizit von 150 Millionen Mark aufwies infolge dieser Konkurrenz, die sich im Grunde nur auf die 50 bis 100 km-Strecken erstreckte, zu Zeiten aber auch sich bei 500 km-Strecken fühlbar machte. Es war also nötig, hier Wandlung zu schaffen, und sie wurde dadurch geschaffen, daß die Privat-Automobilgesellschaften sich zu einer einzigen Aktiengesellschaft zusammenschlossen, wovon 55% der Aktien in Hand des Reiches oder der Behörden sind. Auch Eisenbahn und Postverwaltung schlossen sich enger aneinander und arbeiten nun im Autoverkehr mehr Hand in Hand. Noch aber stehen in Deutschland dem Ausbau von Autostraßen viele Schwierigkeiten entgegen; das Haupthindernis besteht darin, daß keine obergeordnete Instanz da ist, die, über den Lokalinteressen stehend, einen Gesamt-Bauplan auszuarbeiten und durchzuführen fähig wäre. Weder Deutschland noch ein anderes Land wird imstande sein, ein systematisch ausgebautes Autostraßennetz durchzuführen, ehe nicht ein auf nationalen und internationalen Verkehrsbedürfnissen aufgebauter genereller Plan ausgearbeitet und befolgt wird.



„König und Königin“

Auch die „Schönheitskönigin von Saarow“ wählt „Chandler, den König der Berge“