

Personenkraftwagen Kraftomnibus und Lastkraftwagen in den Vereinigten Staaten von Amerika

Mit besonderer Berücksichtigung ihrer Beziehungen
zu Eisenbahn und Landstraße

Von

Dr. rer. pol. Emil Merkert

Diplom-Kaufmann, Feuerbach-Stuttgart

Mit 51 Abbildungen im Text
und auf 8 Tafeln



Springer-Verlag
Berlin Heidelberg GmbH 1930

ISBN 978-3-662-26872-8 ISBN 978-3-662-28338-7 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-662-28338-7

Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung
in fremde Sprachen, vorbehalten.

Copyright 1930 by Springer-Verlag Berlin Heidelberg

Ursprünglich erschienen bei Julius Springer in Berlin 1930

Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1930

Vorwort.

Wird über Amerika gesprochen oder geschrieben, so ist es wohl kaum möglich, nicht das Kraftfahrzeug zu erwähnen. Automobil und Amerika haben in gewissem Sinne synonyme Bedeutung erhalten. Das wirtschaftliche, soziale und kulturelle Leben der Union wurde auch von der großen Zahl der Kraftfahrzeuge tiefgreifend beeinflußt. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts waren Kraftfahrzeuge nahezu noch unbekannt und im Jahre 1929 gab es dort schon mehr als 25 Millionen. Sie haben zum wirtschaftlichen Aufschwung der Union in den letzten 20 Jahren sehr wesentlich, wenn nicht am meisten beigetragen. Die amerikanische Automobilindustrie ist zur ersten Industrie der Union geworden. Eine Darstellung des Kraftfahrwesens der Union dürfte nicht nur den Fachmann, sondern allgemein interessieren.

Das vorliegende Buch versucht, die mit dem Kraftfahrzeug und seiner Entwicklung in der Union bedingten wichtigsten verkehrswirtschaftlichen Probleme zu behandeln. Dabei wurde weniger eine lückenlose als eine der Bedeutung der Probleme gerecht werdende Darstellung angestrebt. Da die Staaten der Union wirtschaftlich, politisch, sozial und kulturell oft sehr verschiedenartig gestaltet sind, eine Besprechung der Verhältnisse jedes einzelnen Staates einen Überblick über die Union beeinträchtigen und die Abhandlung zu umfangreich machen würde, wurde versucht, mittels eines Querschnittes durch die Staaten der Union das für Amerika allgemein Charakteristische hervorzuheben und anderes nur zu erwähnen, wo es sachlich geboten erschien. Mögen auch verwertete statistische Mitteilungen manchmal nicht völlig hieb- und stichfest sein, so dürfte doch das von ihnen geformte Bild die Verhältnisse der Union kennzeichnen.

Der Kraftwagenverkehr innerhalb der Städte wird immer nur kurz an verschiedenen Stellen behandelt. Eine eingehende Besprechung des örtlichen Verkehrs würde eine Erörterung städtebautechnischer Probleme notwendig gemacht haben, worüber eine besondere Arbeit angezeigt erscheint. Dagegen wurde der Kraftwagenverkehr eingehend mit dem Eisenbahnverkehr verglichen, um das jüngere Verkehrsmittel in seiner Bedeutung gegenüber dem älteren, bisher ausschließlich herrschenden, hervortreten lassen zu können. Dies wäre ohnehin auch zur Erklärung der großen, durch die Kraftfahrzeuge eingetretenen Verminderung und Steigerung gewisser Verkehre der Schienenbahnen notwendig gewesen. Eine Erörterung der wichtigeren wirtschaftlichen Landstraßen-

probleme erschien geboten, weil die Landstraßen als Fahrbahnen der Kraftfahrzeuge untrennbar mit diesen verbunden sind. Für die Ökonomik eines Kraftfahrzeuges ist es, wie die Arbeit nachzuweisen versucht, beispielsweise sehr wesentlich, ob es über eine Erd-, Kies- oder Betonstraße gefahren wird.

Ein Bedürfnis für die Arbeit dürfte gegeben sein, da, soweit der Verfasser feststellen konnte, bis heute noch in keiner Sprache die Ökonomik des amerikanischen Kraftwagenverkehrs geschlossen dargestellt worden ist.

Das Buch will sich an den Theoretiker und Praktiker des Verkehrswesens wenden. Der zweite Abschnitt ist vorwiegend theoretisch; die anderen Abschnitte werden sowohl dem Praktiker, als auch dem Theoretiker Dienste leisten.

Ich habe noch die angenehme Aufgabe, meinen herzlichsten Dank allen denen auszusprechen, welche die Arbeit durch Überlassung von Material oder durch gemeinsame Besprechung amerikanischer Kraftverkehrsprobleme gefördert haben. Ihre Zahl ist während meines mehr als zweijährigen Studienaufenthaltes in der Union so groß geworden, daß ich zu meinem Bedauern davon absehen muß, jeden Einzelnen mit Namen zu nennen. Es ist mir aber ein Bedürfnis, doch besonders zu erwähnen:

Prof. H. R. Trumbower, University of Wisconsin, Prof. R. L. Morrison und Prof. G. S. Peterson, University of Michigan, Dean Hughes, Prof. Bullock und Prof. Cunningham, Harvard University, Prof. Schumpeter, der als Gastprofessor an dieser Universität weilte, Prof. Hadley, Yale University, Prof. E. R. A. Seligman und Prof. T. W. Van Metre, Columbia University, G. F. Bauer, J. C. Long, E. F. Loomis und O. P. Pearson bei der National Automobile Chamber of Commerce, D. W. Perkins, International Motor Company, Mr. Taylor, New York Central-Eisenbahngesellschaft, Commissioner Meyer, Dr. Lorenz und Examiner Flynn bei der Interstate Commerce Commission, Prof. Mac. Kay und H. S. Fairbank, Bureau of Public Roads, C. C. Duncan, Economist Association of Railway Executives, J. M. Meighan, American Automobile Association, Mr. Waterman, U. S. Chamber of Commerce, Elizabeth Orlan Cullen, Bureau of Railway Economics, Messrs. Schreiber und Trainer bei der Railroad Commission und Mr. Bütow bei der Highway Commission Wisconsin, C. J. S. Williamson, Los Angeles Chamber of Commerce, F. D. Howell, Motor Transit Company Los Angeles, Mr. Handford, Railroad Commission California, C. E. Peterson, Southern Pacific Company, J. M. Hutson, Oregon Stage Association, J. L. Bracklin, Seattle Auto Freight Depot, E. F. Zelle Jefferson, Highway Transportation Company Minneapolis.

Vielen Dank schulde ich Herrn Fritz Schumm in Stuttgart für wertvolle Dienste beim Ausarbeiten des Buches und für seine große Hingabe zur Verbesserung der Sprachform; ferner Fräulein Trudl Sommer in Stuttgart für die schwierige Abschrift des Manuskriptes.

Am meisten bin ich zu Dank verpflichtet der Stelle, die mir selbstlos eine mehr als zweijährige Studienreise durch die Staaten der Union ermöglichte, der Rockefeller Foundation (ehemals Laura Spelman Rockefeller Memorial) in New York City.

Berlin-Charlottenburg, im Mai 1930.

Emil Merkert.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

I. Grundlagen der Kraftwagenentwicklung.

1. Der amerikanische Lebenskomfort	1
2. Die Massenproduktion von Automobilen	11
3. Das Abzahlungssystem im Automobilhandel	32

II. Die Ökonomik des Kraftwagenverkehrs.

A. Die Betriebskosten der Kraftfahrzeuge	46
1. Die einzelnen Kostenarten	46
2. Die Höhe der Betriebskosten	61
B. Die Preisbildung im Kraftwagenverkehr	80
3. Elemente der Preisbildung	80
4. Beförderungspreise und Tarife	94

III. Die wirtschaftlichen Wettbewerbsgrenzen des Kraftwagen- und Eisenbahnverkehrs.

1. Der Einfluß der Beförderungspreise	105
2. Der Einfluß der Entfernung	113
3. Der Einfluß der Geschwindigkeit	122
4. Der Einfluß des Nutzraumes der Transportgefäße	131
5. Der Einfluß der Verkehrsdichte und der Verkehrsgebiete unter Beachtung der Zusammenarbeit von Kraftwagen und Eisenbahn	140
6. Der Wettbewerbskampf des Kraftwagen- und Eisenbahnverkehrs.	159
a) Kampf von Kraftfahrzeug gegen Kraftfahrzeug	159
b) Kampf von Kraftfahrzeug und Eisenbahn	162

IV. Die Verwaltung des zwischenörtlichen Kraftwagenverkehrs.

1. Das Betriebsrecht der öffentlichen Kraftverkehrslinien	188
2. Die gesetzliche Regelung der Beförderungspreise, der Finanzierung, Rechnungslegung und Fahrpläne der Kraftverkehrsunternehmungen	201
3. Die Forderung gesetzlicher Regelung der zwischenstaatlichen Kraftverkehrslinien	209
4. Die öffentlichen Sicherheitsvorschriften für den Betrieb von Kraftfahrzeugen	216

V. Die Fahrbahn der Kraftfahrzeuge für den zwischenörtlichen Verkehr.

1. Die Entwicklung der Landstraßen	231
2. Die Verwaltung der Landstraßen	235
3. Die Ökonomik der Anlage und Unterhaltung der Landstraßen	242
a) Kosten der Straßenanlage und Unterhaltung	242
b) Das Grundverhältnis von Straßenanlage und Verkehrsstärke	251
c) Straßentypen in ihrer Wirkung auf die Betriebskosten der Kraftfahrzeuge	270

VI. Die Finanzierung der Landstraßen.		Seite
1. Prinzipien der Finanzierung		276
2. Die Gasolinsteuer		282
3. Die Verwaltungsgebühren		291
4. Special Assessments		304
5. Die Aufnahme von Anleihen		306
6. Die Einnahmen und Ausgaben für die Landstraßen		310

VII. Kraftwagenverkehr und Wandlungen des wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Lebens unter besonderer Berücksichtigung des Einflusses auf die Landwirtschaft.

1. Der Einfluß des Kraftfahrzeuges im allgemeinen	318
2. Der Einfluß des Kraftfahrzeuges auf die Landwirtschaft	320
3. Das Kraftfahrzeug und der Schulunterricht auf dem Lande	330
4. Die Amerikaner, eine Nation auf Rädern	333

Anhang.

Anlage 1. Kleinverkaufspreise für Automobile am Produktionsort	337
Anlage 2. Ausschnitt aus dem Gütertarif der Washington Motor Freight Association	346
Anlage 3. Ausschnitt aus dem Local Passenger Tariff Nr. 6 vom 1. 10. 1926 der California Transit Company	347
Anlage 4. Kraftwagenbahnhöfe	348
Sachverzeichnis	352

Abbildungs-Anhang: Tafel I—VIII.

Umrechnungstafel für Maße und Gewichte.

1. Längenmaße.

- 1 Zoll (inch) = 2,54 cm,
- 1 Fuß = 12 Zoll = 30,48 cm,
- 1 Yard = 3 Fuß = 91,44 cm,
- 1 Meile = 1760 Yard = 1,609 km.

2. Flächenmaße.

- 1 Quadratfuß = 144 Quadratzoll = 929,01 qcm,
- 1 Quadratyard = 9 Quadratfuß = 8361,12 qcm,
- 1 Quadratmeile = 640 Morgen = 2,59 qkm.

3. Hohlmaße.

- 1 amerikanische Gallone = 3,786 Ltr.

4. Gewichte.

- 1 Pfund (Lb) = 453,6 g,
- 1 amerikanische Tonne (short ton) = 2000 engl. Lbs = 907,2 kg.