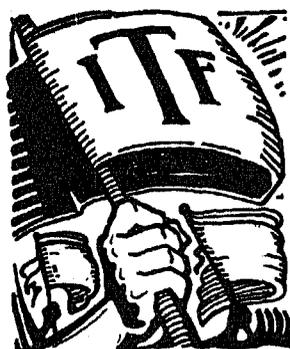


# PRESSEBERICHT



TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM  
SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61  
FERNSPRECHER 80186

No. 11

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER,  
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE  
SOWIE IN ESPERANTO

den 27. Mai 1935

MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.)

## Bevorstehende Kongresse.

I.T.F., 18. bis 24. August in Kopenhagen;

Britischer Eisenbahnbeamtenverband, 27. bis 31. Mai in Folkestone;  
Tschechischer Lokomotivführerverband, 29. und 30. Mai in Brünn;  
Argentinischer Lokomotivführerverband, 27. bis 31. Mai in Buenos Aires;  
Argentinischer Eisenbahnerverband, 27. bis 31. Mai in Buenos Aires;  
Polnischer Eisenbahnerverband, 2. und 3. Juni in Warschau;  
Norwegischer Eisenbahnerverband, 17. und 18. Juni in Trondjhem;  
Britischer Transportarbeiterverband, 1. bis 5. Juli in Villa Marina Douglas, Isle of Man;  
Britischer Eisenbahnerverband, 1. bis 6. Juli in Hastings;  
Schwedischer Seeleuteverband, Anfang September.

## EISENBAHNER

Die Eisenbahngesellschaften in den Vereinigten Staaten treiben wieder zum Lohnabbau. (ITF) Auf Grund der vor einem Jahr geschlossenen Vereinbarung sind die Löhne der Bediensteten der Eisenbahnen erster Klasse in den Vereinigten Staaten auf das Niveau vor dem Lohnabbau vom 1. Februar 1932 erhöht worden. Die Vereinbarung lief am 1. Mai 1935 ab. Die Eisenbahngesellschaften haben deswegen beschlossen, sobald als möglich nach dem 1. Mai Schritte zu unternehmen, um die Löhne wieder auf das Niveau vom 1. Februar 1932 herabzusetzen.

Das englische Lokomotivpersonal fordert Rückkehr zum Achtstundentag. (ITF) Der vor kurzem abgehaltene Kongress des Verbandes des englischen Lokomotivpersonals hat den Vorstand beauftragt, Schritte zur allgemeinen Wiedereinführung des Achtstundentages bei den Eisenbahnen zu unternehmen. Der Kongress war der Meinung, dass dies geschehen kann ohne finanzielle Folgen für die Eisenbahnen. Die Resolution, worin diese Frage behandelt wird, schliesst mit folgenden Worten: "Die Praxis der Ueberstundenleistung, wobei das Lokomotivpersonal 9 und mehr Stunden pro Tag arbeitet, sollte aufgehoben und der im Jahre 1918 eingeführte Achtstundentag im gesamten Eisenbahnbetrieb eingehalten werden."

## Neue Löhne bei der "Assam Bengal Railway". Britisch Indien. (I.T.F.)

Der Eisenbahnrat hat beschlossen, dass für entlassene Bedienstete, die vor dem 1. April 1936 wieder eingestellt werden, die alten Löhne gelten können. Neu eingestellte Bedienstete bekommen bei der "Assam Bengal Railway" folgende Löhne: (100 Rupien - Hfl. 54 schw. Fr. 110,-)

	Rupien	
A		20.2.30
B	"	32 1/2.2 1/2.40
C	"	43.3.4.50
D	"	53.3.4.60
E	"	64.4.80
F	"	85.5.100
G	"	106.6.130
H	"	140.10.190
I	"	200.15.290
J	"	300.20.400

Ein neuer Vertrag bei der "Illinois Central Railway" (Ver. Staaten). (ITF) Zwischen der "Illinois Central Railway" und den Organisationen der Maschinisten, verschiedener Kategorien von Werkstättenarbeitern und der Wagenputzer ist vor kurzem ein neuer Kollektivvertrag zustande gekommen. Der neue Vertrag lässt den Werkverein unberücksichtigt; dessen Vertrag ist im September 1934 zeitweilig übernommen worden, nachdem die freie Gewerkschaft mit überwiegender Mehrheit besiegte. / bei der Wahl in den nationalen Schlichtungsrat den Werkverein

Anerkennung der indischen Eisenbahnerorganisationen. (ITF) Der Eisenbahnrat in Britisch-Indien hat beschlossen, dass die registrierten Eisenbahnerorganisationen, die von den Staatsbahnen nicht anerkannt wurden, das Recht haben beim Eisenbahnrat Berufung einzulegen.

#### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Der Verkehrsstreik in Dublin beendet. (ITF) Der Verkehrsstreik in Dublin ist nach einer Dauer von 11 Wochen beendet worden. Die Streikenden haben mit 2112 gegen 605 Stimmen einen Vermittlungsvorschlag des Ministers Lemas angenommen, wonach die Löhne um £-.2.6 bis £1.1.- erhöht wurden und ein Schlichtungsausschuss eingesetzt wurde. Der neue Vertrag ist für einen Zeitraum von 1 1/2 Jahren abgeschlossen worden. Falls er nicht gekündigt wird, verlängert sich seine Gültigkeit automatisch um weitere 3 Monate.

#### SEELEUTE

Streik der französischen Seeleute. (ITF) Am Mittwoch den 15. Mai haben die Besatzungen der Passagierschiffe "Normandie", "Lafayette", "Champlain" und "Cuba", alle von der Compagnie Générale Transatlantique in Le Havre, ihre Schiffe verlassen zum Protest gegen die Verschleppung der Einführung einer neuen Dienstordnung, über die schon seit 1 1/2 Jahren verhandelt wird. Die Seeleute, 2000 an der Zahl, gingen im Zug in einen Saal, wo sie die Darlegungen der Vorstandsmitglieder und Delegierten anhörten. Gefordert wurde die feste Anstellung von 80% des Personals anstelle von 20%, wie es die Gesellschaft wollte, Gewährung einer Familienzulage und Errichtung von Berufungskommissionen.

Da für den Fall, dass keine Einigung erzielt wird, der Minister für Handelsschifffahrt zu entscheiden hat (die Compagnie Générale Transatlantique ist von der Regierung finanziell stark abhängig), haben die Streikenden beschlossen, zum Minister eine Deputation zu entsenden, die unter der Begleitung des Sekretärs der Seeleute-Föderation am selben Tage und am nächsten Morgen vom Minister empfangen wurde. Ein sofortiges Ergebnis konnte nicht erreicht werden und inzwischen sind Berichte eingelaufen, dass sich auch die Besatzungen der noch auf See befindlichen Schiffe der Aktion anschliessen werden. Es handelte sich um die Schiffe "Paris" und "Ile de France". Auf diese Weise würde die gesamte grosse Flotte stillgelegt werden und ausserdem könnte die "Normandie", auf deren Ankunft man sich in New York schon vorbereitete, nicht ausfahren.

Nach verschiedenen Unterhandlungen mit den Behörden haben sich die Seeleute schliesslich mit einer Bestimmung begnügt, wonach die Hälfte des Personals fest angestellt werden muss. Später hat man erfahren, dass der Minister nicht weiter als bis zu 1/3 gehen wollte. Die Ferien betragen mindestens 8 Tage pro Jahr, Entlassung kann nur auf Anraten eines Disziplinarrates vorgenommen werden; dieser Disziplinarrat besteht aus einem vom Generaldirektor der Gesellschaft angewiesenen Vorsitzenden, einem Dienstleiter der Gesellschaft und einem Vertreter des Personals im Verwaltungsrat.

Jeder beschuldigte Seemann hat das Recht, in die Akten des Disziplinarrates Einsicht zu nehmen und seine Verteidigung anzubieten.

Der Sieg der englischen Fischer. (ITF) Nach der Weigerung der Fischer von Hull, sich anmustern zu lassen, weil die Reeder die Bezahlung für ein Fass Kabeljau-Leber auf 30s. herabgesetzt hatten, haben die Fischer die Arbeit wieder aufgenommen, da die Reeder der Einsetzung eines Schlichtungsausschusses zur Festsetzung der Löhne und der Arbeitsbedingungen zugestimmt haben. Der Schlichtungsausschuss besteht zu gleichen Teilen aus Vertretern der Reeder und der Fischer und steht unter der Leitung eines unparteiischen Vorsitzenden. Folgende Gewerkschaftsvertreter sitzen im Schlichtungsausschuss: G.E. Farmery (Transportarbeiterverband), H. Fairbottom (Verband der Gemeindebediensteten), J.H. Tarbitten (Seeleuteverband), F. Ward (Verband der Trawlermaschinenisten). Nach zwei Sitzungen des Ausschusses ist vereinbart worden, den Preis der Kabeljau-Leber von Island und den Faröinseln auf 40 s. und vom Weissen Meer, von der Bäreninsel und der norwegischen Küste auf 35 s. festzusetzen.

Anmusterung fremder Seeleute an Bord britischer Schiffe. (I.T.F.)

Es gab eine Zeit, wo ein Seemann an Bord von Schiffen fast aller Flaggen Beschäftigung finden konnte. Natürlich suchte er sich Schiffe derjenigen Länder aus, wo die höchsten Heuern bezahlt wurden und als ein solches Land galt Grossbritannien mit einer Handelsflotte, die die Hälfte der gesamten Weltflotte umfasste. Seeleute aller Nationalitäten bevölkerten britische Schiffe. Der Weltkrieg hat darin natürlich grosse Veränderung gebracht. An Bord blieben ausser den Engländern selbst nur Seeleute der mit England verbündeten Staaten und eine Handvoll Neutraler. Diese fremden Seeleute stellten niemals eine Gefahr für die englischen Seeleute dar. Im allgemeinen waren sie gute Mitglieder des britischen Seeleuteverbandes. Nein, die Gefahr kam von einer anderen Seite, und zwar von den Farbigen, von den Laskaren und Chinesen, die für bedeutend niedrigere Heuern arbeiteten, billigere Verpflegung beanspruchten etc. etc.

Um ein Bild über den Umfang der bei der britischen Handelsflotte beschäftigten Arbeitskräfte zu geben, verweisen wir auf die Antwort des britischen Handelsministers auf eine im Parlament vor kurzem an ihn gerichtete Frage. Daraus ergibt sich, dass am 15. Juni 1933 bei der britischen Handelsflotte 96.916 englische Seeleute, 7.661 Fremde und 42.475 Laskaren und andere Farbige beschäftigt waren. Seit dem 26. April 1931 ist die Anzahl fremder Seeleute von 11.204 auf 7.661 gesunken.

Anlässlich der Verabschiedung des britischen Subventionsgesetzes ist von der Kommission, die die Zuweisung von Subventionsgeldern zur Aufgabe hat, ein vertrauliches Rundschreiben ausgeschiedt worden, worin von den Reedern gefordert wurde, bei der Anmusterung von Seeleuten folgende Reihenfolge zu beobachten: Engländer, Schottländer, Waliser, Nord-Iren, Freistaat-Iren, farbige Seeleute aus den Kolonien, Mandats- und Protektoratsländern, soweit diese beweisen können, dass sie Angehörige des britischen Imperiums sind.

Was war nun die Folge dieses Rundschreibens? Die Reeder sind dazu übergegangen, viele von der verhältnismässig kleinen Gruppe der fremden Seeleute abzubauen, sodass auf diese Weise Hunderte aus der Flotte entfernt wurden; darunter auch solche mit 20 Dienstjahren. Nun ja, diese Seeleute bezogen dieselben Heuern wie die Engländer. Von einem Abbau von farbigen Seeleuten, die nur als Lohndrücker gebraucht werden, hat man noch nichts gehört, denn die Laskaren verdienen rund 28 Schilling, das ist etwa ein Sechstel der geltenden Löhne.

Unter den an Bord britischer Schiffe beschäftigten fremden Seeleuten befinden sich **sehr** viele, die in England wohnen, dort Frau und Kinder haben und es nur unterlassen haben, rechtzeitig die britische Staatsbürgerschaft zu erwerben. Der britische Seeleuteverband (National Union of Seamen) hat sich das Schicksal dieser Menschen zu Herzen genommen und hat den Reedern eine Denkschrift vorgelegt, die schon besprochen wurde und die auf einer Sitzung des nationalen Schiffahrts-Ausschusses zur Sprache kommen wird. In dieser Denkschrift erklärt der Verband, dass er immer dafür war, allen bei der britischen Flotte beschäftigten Seeleuten Gerechtigkeit widerfahren zu lassen, vorausgesetzt, dass solche Seeleute auf dem Gebiet des Vereinigten Königreiches wohnten oder Anspruch darauf hatten, für Beschäftigung auf britischen Schiffen in Betracht zu kommen, nachdem sie seit dem Jahre 1925 auf diesen Schiffen gedient hatten. Gegenwärtig wären etwa 30.000 britische Seeleute arbeitslos und sie könnten nur beschäftigt werden, wenn die Reeder nicht mehr als 20% Araber, Somaliner und anderer Farbiger, die unter die Bestimmungen des nationalen Schiffahrts Ausschusses fallen, beschäftigen würden.

Wir sind prinzipielle Anhänger der Freiheit eines jeden Arbeiters, dort zu arbeiten, wo er arbeiten will. Das kann uns aber daran nicht hindern, Gegner der Anstellung von fremden Arbeitskräften durch die Reeder zum Zwecke die Löhne zu drücken, zu sein.

Dafür gibt es nur eine Lösung, nämlich energische Arbeit zur organisatorischen Erfassung derjenigen Arbeiter, die als Lohndrücker beschäftigt werden.

EISENBAHNBETRIEB

Die Eisenbahnen als Spekulationsobjekt der Banken. (ITF) Dem Parlament der Vereinigten Staaten ist ein Antrag unterbreitet worden, wonach eine Untersuchung über die Spekulationen der Banken mit den Eisenbahnen durchgeführt werden soll. Zur Begründung des Antrages wurde u. a. dargelegt, dass die St. Louis-San Francisco Railroad von ihren Bankiers Speyer & Co. in New York im Jahre 1927 gezwungen wurde, von der Rock Island Railroad 275.000 Aktien zu spekulativen Zwecken zu übernehmen, während die Bankiers selbst 92.000 Aktien übernommen haben. Diese Übernahme hat genügt, um den Markt zu stabilisieren und Speyer & Co. verkauften ihre 92.000 Aktien zu einem Zeitpunkt, wo ihr Preis von \$ 60 auf \$ 130 pro Stück gestiegen war. Vorher hatten Speyer & Co. 11.000 Aktien aufgekauft und sie am Tage der Transaktion mit einem Gewinn von 15% wieder verkauft. Der Vertreter der Bank Speyer & Co. wurde gleichzeitig zum Vorsitzenden des Verwaltungsrates der St. Louis-San Francisco Railroad und später, als man auch die Kontrolle über die Rock Island Railroad übernahm, auch zum Vorsitzenden ihrer Exekutive mit einem Jahresgehalt von \$ 50.000 ernannt. Zu bemerken ist, dass diese Funktion früher nicht besonders bezahlt wurde.

Personen, die über die Lage gut unterrichtet sind behaupten, dass die Eisenbahnen im grossen Masse zum Spekulationsobjekt der Banken dienen, wodurch so manche Eisenbahn in Schwierigkeiten geraten ist. Deswegen fordert man eine Untersuchung sowie nötige Massnahmen gegen die Missbräuche.

Elektrifikation der Linie Antwerpen-Brüssel. (ITF) Gleichzeitig mit den Jubiläumfestlichkeiten aus Anlass des 100-jährigen Bestehens der belgischen Eisenbahnen ist am 5. Mai die elektrifizierte Linie zwischen Antwerpen und Brüssel eröffnet worden. Die Elektrifizierungsarbeiten auf dieser 45 km langen zweigleisigen Linie sind im Jahre 1933 in Angriff genommen worden. Während der Arbeiten sind 23 schienengleiche Uebergänge abgeschafft und durch Ueberführungen bzw. Unterführungen ersetzt worden.

Das neue rollende Material besteht aus 12 Zügen, die aus je 4 Wagen bestehen, und zwar aus 2 Motorwagen und zwei Beiwagen. Die Züge werden automatisch geheizt. Jeder Motorwagen ist mit 4 Motoren versehen, von denen jeder 205 PS entwickelt. In jedem Zug befinden sich 116 Plätze 2. Klasse und 243 Plätze 3. Klasse. Mit voller Belastung wiegen die Züge je 250 Tonnen. Jeder Wagen ist aus Stahl gebaut und ist mit einer automatischen Kupplung (System Henricot) versehen. Die Geschwindigkeit der Züge beträgt etwa 90 Stkm.

Der Eisenbahnbau in Sowjetrussland. (ITF) Gegenwärtig wird eine neue Eisenbahnlinie von 269 km zwischen den Städten Ufa und Magnitogorsk gebaut. Im vorigen Jahre waren bereits 49 km für den Verkehr fertiggestellt. Nach der Vollendung dieser Linie werden die Eisenbahnen im Süd-Ural und Samara-Zlatoust entlastet, während eine Verbindung zwischen den Bergwerken und Fabriken von Magnitogorsk und den Maschinenfabriken in Moskau, Leningrad, Gorki und den mittleren und südlichen Wolgaprovinzen hergestellt wird. Die bedeutendsten Bauwerke sind ein 280 m langer Tunnel, drei Viadukte und vier grosse Brücken.

Der Motorwagenverkehr in Frankreich. (ITF) Im Jahre 1934 sind in Frankreich von Motorwagen mehr als 4.000.000 km zurückgelegt worden. Nur zwischen Lisieux und Trouville wurden durch Renault Railcars 600.000 Personen befördert. Bei den 7 grossen Eisenbahngesellschaften waren Ende des genannten Jahres 176 Dieselmotorwagen in Gebrauch. In diesem Sommer wird diese Anzahl auf 260 steigen.

Die amerikanische Regierung bezahlt die Kosten der Sicherheitssignale. (ITF) Die Kosten der Anbringung von Warnungssignalen bei den Eisenbahnübergängen, die früher von den Eisenbahngesellschaften gedeckt werden mussten, sind jetzt zum grossen Teil von der Administration für öffentliche Arbeiten übernommen worden. In gewissen Bundes-

staaten sind Pläne entworfen worden, auf Grund derer erzielt werden soll, dass die Staaten für Verbesserungen des Signalwesens Mittel zur Verfügung stellen.

Vorläufig beabsichtigt man 1.500 Signalanlagen anzubringen. Die Kosten der ersten 1.200 sind auf \$ 3.000.000 berechnet worden. Der staatliche Hochbaufonds verfügte im Jahre 1934 über 600 Millionen Dollar und man ist der Ansicht, dass ein Teil dieser Mittel auf Grund der N.I.R.A. auch zur Erhöhung der Sicherheit bei den Eisenbahnübergängen gebraucht werden kann.

Von den 237.000 Eisenbahnübergängen in den Vereinigten Staaten sind nur 31.000 durch deutliche Warnungssignale genügend gesichert.

Die Kosten jeder einzelnen Anlage schwanken zwischen \$ 2.500 und \$ 4.000.

Neue Sicherheitsbestimmungen bei den dänischen Eisenbahnen. (ITF) Unter Berücksichtigung der grossen Modernisierung des dänischen Eisenbahnverkehrs, besonders infolge der Fertigstellung der neuen Eisenbahnbrücke über die "Kleine Belt", sind am 15. Mai neue Sicherheitsvorschriften in Kraft getreten. Die Kommission, die mit der Ausarbeitung der neuen Sicherheitsvorschriften betraut war, hat damit Rechnung getragen, dass die Besetzung der Züge mit Dienstpersonal möglichst niedrig ist und dass man trachtete, die notwendige Geschwindigkeit immer aufrechtzuerhalten und alle formellen Behinderungen zu vermeiden. Die neuen Schnellzüge (Motorzüge) erforderten auch ein neues Signalsystem.

Automatische Heizung bei den amerikanischen Eisenbahnen. (ITF) Ende 1934 waren in den Vereinigten Staaten 3000 Passagierwagen der Eisenbahnen mit automatischen Heiz- und Kühlanlagen versehen. Der grösste Teil dieser Anlagen wurde in den letzten zwei Jahren angebracht. Im Jahre 1935 sollen für denselben Zweck \$ 5.000.000 aufgewendet werden.

Bisher haben die Eisenbahnen etwa 15 Millionen Dollar für diese Anlagen herausgegeben.

Auch in Australien schnellere Züge. (ITF) Auch in Australien ist man daran, die Verkehrsgeschwindigkeit zu erhöhen. Zur Untersuchung der Möglichkeit, den Passagierverkehr schneller abzuwickeln, sind Versuche durchgeführt worden; auch die Fahrzeit zwischen Bairnsdale und Melbourne soll verkürzt werden. Die Versuche sollen ein günstiges Ergebnis gezeitigt haben. Der australische Eisenbahnerverband bemerkt dabei, dass man nicht vergessen darf, dass bei derartigen Versuchen die Verhältnisse anders liegen als unter normalem Verkehr. Seiner Ansicht nach ist die Erhöhung der Verkehrsgeschwindigkeit notwendig, das darf aber nicht auf Kosten des Personals geschehen.

Motorwagen in Polen. (ITF) Gegenwärtig werden von den polnischen Staatsbahnen Versuche mit Dieselmotorwagen mit 220-275 PS, desselben Typus, der im Schnellverkehr zwischen Budapest und Wien läuft, durchgeführt. Mit Ungarn sind Verhandlungen über den Kauf mehrerer solcher Motorwagen im Gange.

Die estnischen Eisenbahnen bauen neue Lokomotiven. (ITF) Die estnischen Staatsbahnen beabsichtigen innerhalb der nächsten 3 Jahre alte Lokomotiven durch 10 neue zu ersetzen. Der durchschnittliche Preis dieser Lokomotiven, die in Estland selbst gebaut werden sollen, bewegt sich zwischen 60.000 und 80.000 estnische Kronen. Die Lokomotiven sollen mit Oel geheizt werden.

HAFENARBEITER

Ein Plan einer Hafenverkehrsregelung. (ITF) In der polnischen Presse sind in der letzten Zeit Stimmen laut geworden, die eine rationelle und gerechte Verteilung des Transitverkehrs von und nach Mitteleuropa über die Häfen von Hamburg, Triest, Danzig und Gdingen fordern, da diese Häfen untereinander eine schädliche Konkurrenz treiben.

Dabei wurde gedacht an die Einberufung einer internationalen Konferenz der interessierten Eisenbahnverwaltungen und an Umschreibung von bestimmten Gebieten, deren Güterverkehr jedem Hafen zugewiesen werden soll. So soll z.B. ganz Deutschland und die Gebiete nördlich der Donau und westlich einer gedachten Linie zwischen Wien und Brünn dem Hafen von Hamburg zugewiesen werden, während Triest die Gebiete südlich und westlich der Donau bis zur österreichisch-deutschen Grenze bekommen soll. Danzig und Gdingen sollen die Gebiete östlich der gedachten Linie zwischen Wien und Brünn bis zur deutsch-polnischen Grenze zugeteilt werden, wozu die östlichen Teile der Tschechoslowakei, Ungarn, Rumänien und ein Teil des russischen Grenzgebietes gehören.

Vorläufig ist es sehr zweifelhaft, ob von diesem Plan etwas herauskommen wird.

Rotterdam und die Devaluation der belgischen Währung. (ITF) Die holländischen Häfen, besonders aber der Hafen von Rotterdam, sind über die Folgen, die die Devaluation der belgischen Währung für ihre infolge der Wirtschaftskrise ohnehin schon schlechte Lage haben wird, stark beunruhigt. Durch die Devaluation hat Antwerpen im Wettbewerb gegen Rotterdam einen gewaltigen Vorsprung erzielt und Rotterdam fürchtet, dass besonders sein Verkehr mit Deutschland im bedeutenden Masse benachteiligt werden wird.

Auf Versammlungen interessierter Kreise in Rotterdam wurde auf die Notlage des Hafens - wie man es nannte - aufmerksam gemacht und bei den zuständigen Behörden darauf gedrungen, Massnahmen zur Erleichterung des Konkurrenzkampfes des Rotterdamer Hafens zu treffen. Vor kurzem fand in Rotterdam eine öffentliche Versammlung statt, auf der verschiedene Redner aus den interessierten Kreisen gesprochen haben, unter anderm auch der Vorsitzende des holländischen Transportarbeiterverbandes (ITF). Dieser besprach vorerst die Frage der Notlage des Rotterdamer Hafens im allgemeinen und bezeichnete dann als Ursache dieser Notlage die autarkischen Bestrebungen im In- und Auslande. Einmal, so erklärte er weiter, werden die autarkischen Bestrebungen nachlassen und man wird wieder zum grossen Tauschverkehr zurückkehren. Aber dieser Tauschverkehr wird nicht mehr auf dem freien Handel aufgebaut werden, sondern wird sich auf die Entwicklung der gegenseitigen Dienstbereitschaft der Völker stützen. Dann wird man fragen: wer und was seid ihr, und nicht: was ward ihr.

Infolge der Tatsache, dass sich der Hafen von Rotterdam, der weder von der lokalen Industrie noch durch ein genügend entwickeltes Redereiwesen gestützt wird, besonders auf den Transitverkehr spezialisierte und dadurch eine einseitige Entwicklung durchgemacht hat, geriet er in eine äusserst heikle Lage. Darum muss Rotterdam dafür sorgen, dass ihm möglichst wenig Hafenverkehr entgleitet, denn es besteht die grosse Gefahr, dass dieser Verkehr nicht mehr zurückerobert werden kann.

Liverpool en Fischereihafen? (ITF) Eine von der Stadt Liverpool eingesetzte Kommission hat die Möglichkeit untersucht, in Liverpool auch einen Fischereihafen anzulegen.

---

Revision des englischen Strassenverkehrsgesetzes. (I.T.F.) Der englische Verkehrsminister hat auf Grund von Par. 45 des Strassenverkehrsgesetzes aus dem Jahre 1930 dem Parlament ein neues Gesetz unterbreitet, das nach seiner Annahme 15 Millionen Haushaltungsvorständen in Grossbritannien kostenlos ausgehändigt wird. In seiner neuen Form ist es viel mehr erläuternd als das alte und es appelliert mehr im allgemeinen an alle Strassenbenutzer. Eine Übertretung der Gesetzbestimmungen bedeutet kein Vergehen in juristischem Sinne, sie können jedoch bei Zivil- oder Strafrechtsverfahren von den Gerichten mit in Betracht gezogen werden, was ausdrücklich auf dem Umschlag der Broschüre mit dem neuen Gesetz zu lesen ist. Hierbei ist zu bemerken, dass diese Bestimmungen mehr in die Form von Empfehlungen und Bitten gekleidet sind, und mancher Richter hat sich bisher über sie lustig gemacht oder sie einfach ignoriert.

Das Gesetz ist um verschiedene neue Paragraphen bereichert worden. Am wichtigsten ist die Bestimmung über das Verhalten der Führer beim Einfahren in eine Hauptstrasse von einer Nebenstrasse aus, eine Quelle zahlreicher Unfälle. Den Führern ist es nun zur Pflicht gemacht, an diesen Stellen zu halten, wenn sie den Hauptverkehrsweg nicht nach beiden Richtungen deutlich übersehen können. Ausser anderen neuen Zeichen ist auch für diese Stellen ein neues Verkehrsschild vorgesehen. (Dreieck in Kreis, signalrot), das auf den in Hauptstrassen einmündenden Nebenstrassen aufgestellt werden soll.

Auffallend ist, dass man eine die Radfahrer betreffende Bestimmung im bisherigen Gesetze fallen gelassen hat. Danach wurde von den Radfahrern verlangt, ein rotes Rücklicht mitzuführen, bzw. darauf zu achten, dass ihre Reflektoren an der richtigen Stelle angebracht und sauber sind. Man ging dabei von der Voraussetzung aus, dass den Bestimmungen des Verkehrsgesetzes in allen Kreisen mehr Beachtung geschenkt wurde und dass die Radfahrer als solche nicht unvernünftiger sind als andere Wegebenutzer.

Ausdehnung der Rechtsfahrordnung in Osterreich. (I.T.F.) Vor kurzem hat der österreichische Ministerrat auf Antrag des Ministers für Handel und Verkehr eine neue Abgrenzung des Rechts- und Linksfahrgebietes in Osterreich beschlossen. Diese Frage ist durch die bevorstehende Eröffnung der Gross-Glocknerstrasse im August d. J. aktuell geworden. Dem Antrag der beteiligten Länder gemäss hat die österreichische Bundesregierung beschlossen, das Rechtsfahrgebiet ab 1. Juni auf Kärnten und Oettirol zu erweitern. Ein Vorschlag auf Einführung der Rechtsfahrordnung in ganz Osterreich mit Ausnahme von Wien ist von den Vertretern Wiens und Niederösterreichs, sowie der Bundespolizeidirektion aus Gründen der Verkehrssicherheit abgelehnt worden. Letzten Endes wird man aber der Forderung auf Einführung des Rechtsfahrens im ganzen Lande Rechnung tragen müssen. Der Minister für Handel und Verkehr ist dann auch vom Ministerrat beauftragt worden, mit der Gemeinde Wien und den drei im Linksfahrgebiet liegenden Strassenbahnunternehmungen unverzüglich wegen des Überganges zum Rechtsfahren Verhandlungen aufzunehmen.

Plan zur Durchbrechung des Mont-Blanc. (I.T.F.) Im Namen der französischen Regierungskommission für öffentliche Arbeiten hat ein Sachverständiger ein Gutachten über die vorgeschlagene Erbauung eines Strassentunnels unter dem Mont-Blanc abgegeben. Der einzige Einwand gegen den Plan bezieht sich auf den Fall eines Krieges, doch die Erfahrung habe gelehrt, dass ein Tunnel leicht in die Luft gesprengt werden könne. Der Berichterstatter betont, dass ausser der Schaffung eines freundschaftlicheren Verhältnisses zwischen Italien und Frankreich das Objekt mehreren tausend Arbeitern auf etwa 5 Jahre hinaus Arbeit verschaffe und damit die Arbeitslosigkeit vermindere. Es werde eine neue franko-italienische Durchfuhrstrasse geschaffen, ganz abgesehen davon, dass der Tunnel bei dem heutigen Tiefstand des Touristenverkehrs in Frankreich einen starken Anziehungspunkt bilden werde.