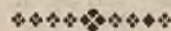


Gewerkschaften gegenüberstehen. Leider sind auch die Berufskraftfahrer noch viel zu sehr in allen möglichen Verbänden und Vereinen zersplittert. Hier heisst es, noch viel Aufklärung unter den Kollegen zu schaffen. Wie bei allen Berufsfragen, war es auch hier im Kampfe um die Unfallverhütung durch Kurbelrückschlag einzig und allein dem Reichverband der Berufskraftfahrer im Gesamtverband überlassen, als Vertreter der Arbeitnehmer, den fünf-

jährigen Kampf durchzuführen. Kein „Christ“, kein „Hirsch“ und auch kein Nostheide war dabei zu sehen. Kollegen, sagt das den Unorganisierten und stärkt durch Werbung von neuen Mitgliedern die Einheitsfront der Berufskraftfahrer in unserem Reichsverband der Berufskraftfahrer im Gesamtverband, damit wir zu neuen Kämpfen gewappnet sind.



Neues Auto- und Strassenverkehrsgesetz in Oesterreich.

Nach mehrjährigem erbitterten Ringen ist es unserem österreichischen Bruderverbande endlich gelungen, bei der Regierung und dem Parlament eine neugesetzliche Regelung des Kraftfahrwesens und des Strassenverkehrs durchzusetzen. Am 20. Dezember 1929, auf den Tag genau ein Jahr, nachdem die gesetzliche Regelung des Dienstverhältnisses der Privatkraftfahrer vom Parlamente beschlossen worden ist, wurde ein neues Kraftfahrzeuggesetz und ein Gesetz über die Regelung des Strassenverkehrs geschaffen. Diese beiden Gesetze hatten zahlreiche Schwierigkeiten zu überwinden, wobei die Verfassungsfrage über die Rechte, in Bezug auf die Regelung des Verkehrs eine ziemlich Rolle spielte, ob nämlich dieses Recht die Bundespolizei auszuüben hat oder die von den Ländern eingesetzte Polizei. Es handelte sich nämlich darum, wer in den einzelnen der neun Länder, die den Bundestaat Oesterreich bilden, berechtigt sein soll, den Verkehr auf jenen Strassen zu regeln, die nicht dem Bunde, sondern den Ländern, den Bezirken und Gemeinden gehören. Dass der Bund auf seinen Strassen das Recht hat, den Verkehr zu regeln, ist niemals zweifelhaft gewesen. Die Länder, insbesondere das Bundesland Wien, wollten sich das Recht nicht nehmen lassen, auf ihren Strassen den Verkehr selbst zu regeln. Erst nachdem diese Streitfrage im Herbst 1929 verfassungsmässig erledigt war, konnte an die Bereinigung der sachlichen und fachlichen Differenzen in diesen beiden Gesetzen geschritten werden. Das geschah für die Berufskraftfahrer durch den Kollegen Forstner. Am 20. Dezember 1929 lag dem Nationalrate ein fertiger Bericht des Ausschusses für Handel vor. Das Plenum des Nationalrates nahm keinerlei Änderungen an den Vorlagen mehr vor und es wurden auch die Anträge abgelehnt, gegen deren Ablehnung im Ausschusse Kollege Forstner an das Plenum des Nationalrates appelliert hatte.

Das Kraftfahrwesen war bisher in Oesterreich durch eine Regierungsverordnung vom April 1910 mehr schlecht als recht geregelt gewesen. Diese Regelung genügte schon von allem Anfange nicht und sie erwies sich mit jedem Jahre mehr als unzureichend. Die Regelung der Strassenverkehrsangelegenheiten war seit alter Zeit durch einzelne Länder, die derzeit den Bundestaat Oesterreich bilden, geregelt gewesen. Die Kompliziertheit der Kompetenzen verurteilte daher mannigfache Schwierigkeiten. Aber die schwebenden Fragen wurden in beiden Gesetzen restlos bereinigt. — Obwohl es nicht gelang, alle Forderungen der Organisation durchzusetzen, die im internationalen Programm der Kraftfahrer zusammengefasst sind, kann dennoch konstatiert werden, dass beachtenswerte Erfolge erzielt

wurden. Beide Gesetze regeln die Angelegenheiten bloss grundsätzlich; die Durchführung obliegt beim Kraftfahrzeuggesetz der Bundesregierung, beim Strassenverkehrsgesetz den Ländern. Und zwar muss nun der Bund zum Kraftfahrzeuggesetz die Durchführungsverordnung erlassen, während die Durchführung beim Strassenverkehrsgesetz der Landesgesetzgebung und der Durchführungsgewalt des Landeshauptmannes innerhalb des Rahmens der durch das Strassengesetz gezogenen Grenzen zustellt.

Um die Erfolge der Organisation voll würdigen zu können, müssen daher die Durchführungsverordnungen des Bundes zum Kraftfahrzeuggesetz und der Landesgesetzgebung sowie der Landesregierungen zum Strassengesetz abgewertet werden. Die Organisation konnte daher bisher nur auf die Durchführungsverordnung des Bundes zum Kraftfahrzeuggesetz Einfluss nehmen, und dies ist in einem ziemlich Ausmasse gelungen. Inwieweit es der Organisation gelingen wird, auf die Landtage und Landesregierungen in Bezug auf die Erlassung der Durchführungs-gesetze und Durchführungsverordnungen der Landeshauptleute zum Strassengesetz Einfluss zu nehmen, wird erst die Zukunft zeigen. — Zunächst einige Bemerkungen über den Inhalt des Kraftfahrzeuggesetzes:

Jedes Kraftfahrzeug und jeder Anhänger, die auf öffentlichen Strassen und Wegen in Betrieb gesetzt werden, müssen von dem Landeshauptmann genehmigt und von der Polizei zum Verkehr zugelassen werden; sie müssen durch Kommissionen auf ihre Tauglichkeit geprüft und müssen so beschaffen sein, dass Leben und Gesundheit der beim Betriebe beschäftigten Personen geschützt sind. Voraussetzung für die Genehmigung und die Zulassung zum Verkehr ist, dass der Besitzer des Kraftfahrzeuges eine Police über den Abschluss einer Haftpflichtversicherung vorzuweisen in der Lage ist. Die Pflicht zum Eingehen einer Haftpflichtversicherung obliegt sowohl den Besitzern von Automobilen aller Art als auch von Motorrädern. Ausser einer vor Inbetriebsetzung des Kraftfahrzeuges durch eine Kommission vorgenommenen Prüfung auf seine Tauglichkeit des Verkehrs müssen alle Kraftfahrzeuge, während sie in Betrieb stehen, regelmässig und ausserdem, wenn sich Bedenken ergeben, von Fall zu Fall einer Prüfung auf ihre Betriebstauglichkeit unterzogen werden. Die Prüfung nimmt entweder eine vom Landeshauptmann eingesetzte Kommission oder eine vom Landeshauptmann autorisierte Fachanstalt vor. Wenn sich begründete Bedenken ergeben, kann der Betrieb mit einem untauglichen Kraftfahrzeug verboten werden. Dieses Verbot tritt auch dann in Kraft, wenn der Besitzer die angeordnete Reparatur nicht