

gierung beteiligt sich nur mit einem jährlichen Kostenbetrag von zirka 75 bis 80 Millionen Dollar (Federal-Aid-System) am Ausbau eines Spitzennetzes der grossen Durchgangsstrassenlinien, hat aber hierdurch einen nicht unbedeutenden Einfluss auf die Strassenbaupolitik der Staaten. Der gesamte Landstrassenetat aller Körperschaften stellte sich für 1927 auf zirka 1,5 Milliarden Dollar, die sich zu zirka 80 v. H. aus Steuereinnahmen und zirka 20 v. H. aus Anleihemitteln zusammensetzten.

Im letzten Hauptteil der Denkschrift über den „Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen“ werden Angaben über die Grössenverhältnisse der beiden Verkehrsmittel, die Grundlagen des Wettbewerbs und die Stellungnahme der Parteien gemacht. Die Leistung der Autobusse erreicht nahezu diejenige der Eisenbahnen beim Personenverkehr; es besteht sogar ein 13mal täglich laufender Kraftomnibusverkehr zwischen New York und San Francisco über den ganzen Kontinent hinweg. Der Einheitssatz der amerikanischen Eisenbahnen beträgt

je Person und Kilometer 2,25 Cts.; die interlokalen Autobustarife weisen Sätze von 1,2 bis 2,8 Cts. je Kilometer auf. Beim Gütertransport spielt die Eisenbahn dagegen durchaus die entscheidende Rolle. Soweit hier eine Konkurrenz durch den Motor vorliegt, trifft sie den für die Eisenbahn unrentablen Kurstrassenverkehr von Stückgut und wird daher von den Eisenbahnen auch nicht als schädlich bekämpft. Die Kosten des Lastkraftwagentransportes liegen je Tonnenkilometer zwischen 14 und 17,5 Cts. Die durchschnittlichen Tonnenkilometereinnahmen der amerikanischen Eisenbahnen betrugen 1928 0,7 Cts. Die zunehmende Abwanderung beim Personenverkehr der Eisenbahnen wird von diesen durch Einstellung eigener Autobuslinien aufzuhalten versucht. Im ganzen ist das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Kraftfahrzeug in den Vereinigten Staaten ein beinahe freundliches; auch die Öffentlichkeit ist der Ansicht, dass die Interessen aller Parteien durch eine Zusammenarbeit zwischen den beiden Verkehrsmitteln am besten gewahrt werden.

## Der Arbeitsmarkt

Glossen zu einem heiklen Thema.

Es wird ein junger Mann gesucht, der einen Führerschein hat. Kann auch Anfänger sein. Erwünscht sind Kenntnisse im Dienerschaft.

Aus der grossen Anzahl der einlaufenden Offerten werden einige ausgesucht und den betreffenden Bewerbern wird mitgeteilt, dass sie in die engere Wahl gekommen sind. Sie werden zur persönlichen Vorstellungen aufgefordert.

Die sieht dann so aus: Die Gnädige empfängt die jungen Leute nacheinander. Bemustert sie von vorn bis hinten. Sagt: „So, ja ich hatte Ihnenn geschrieben. Haben Sie schon Zeugnisse als Kraftfahrer? Nein? Na, darauf kommt es auch weniger an. Wir fahren alle selbst. Sie müssten hauptsächlich den Wagen in Ordnung halten. Sie erhalten eine Livre gratis. Sind Sie schon als Diener tätig gewesen? Wenn Sie nicht zu ungeschickt sind, habe ich Sie bald angelernt. Zuviel Geld kann ich nicht ausgeben, das sage ich Ihnen im voraus. Der vorige Chauffeur hat 80.— Zł. pro Monat bezogen. Sie haben ein gutes Leben hier... Ueberlegen Sie es sich. Wenn meine Wahl auf Sie fallen sollte, bekommen Sie Nachricht.“ Die Nachricht kommt nie, da die Gnädige einen jungen Mann gefunden hat, der die Arbeit für 60.— Zł. im Monat macht. (Ueberschrift: Die Spekulation auf den Anfänger.)

2. Herrschaftlicher Chauffeur mit prima Zeugnissen und gutem Leumund findet Vertrauensposten. Persönliche Vorstellungen zwischen 11 und 1 Uhr bei...

Da melden sich die „Kanonen“. Leute, Veteranen des Berufs. Die Zeugnisse werden einer sorgfältigen Prüfung unterzogen. Der lückenlose Lebenslauf entscheidet.

„Wissen Sie, ich muss Vertrauen zu meinem Cauffeur haben können. Aber ich mache Sie gleich darauf aufmerksam, dass ich Sie nicht den ganzen Tag mit Fahren beschäftigen kann. In der freien Zeit müssen Sie sich etwas mit um mein Geschäft kümmern. Vor allen Dingen lege ich Wert darauf, dass Sie jeden Morgen pünktlich um 5 Uhr auf den

Beinen sind und die Zentralheizung in Schwung bringen. Und dann müssen Sie in der Küche helfen. Geschirr abtrocknen und der Stütze und den Mädchen beim Kartoffelschälen usw. behilflich sein.“

Der Kraftwagenführer wird eingestellt und hat Gelegenheit, seinen Chef jeden Vormittag gegen 11 Uhr von der Wohnung abzuholen und ihn in der Nacht um 3 Uhr wieder dahinzufahren. Die übrige Zeit beschäftigt er sich mit Nebendingen. Da sein Arbeitgeber Besitzer eines Restaurants ist, hat er „nebenbei“ alle Hände voll zu tun. (Überschrift: Wie erspare ich ein Küchenmädchen und einen Heizer?)

3. Zur Vervollständigung des Bildes sei hier noch die Abschrift einer Arbeitseinteilung (Arbeitsordnung) eines „herrschaftlichen“ Cahaupteurs eines Generaldirektors wiedergegeben:

6 Uhr Anfang.

1. Warmwasserversorgung und Heizung ausschlagen, auf 80 Grad C anheizen, dann Luftklappen schliessen. Schieber der Aussentemperatur entsprechend regulieren.
2. Stiefelputzen.
3. Jeden Morgen Aussentreppe und Gang bis zur Gartenpforte nebst Treppenstufen fegen.
  - a) Hühner herauslassen und füttern.
4. Treppenhaus und Hausflur reinigen.
5. Anzüge, Mäntel und Hüte ausbürsten.
6. Arbeiten je nach Notwendigkeit! im Garten oder im Hause.
7. Freitag und Sonnabend Reinmachetage. Staubsaugen nach Bedarf Teppiche klopfen, bohren und dergleichen.
8. Fenster und Spiegel nach Bedarf putzen.
9. Wagen waschen nach Bedarf.
10. Zwischendurch nach den Heizungen sehen, Koks nachfüllen usw.
11. An Waschtagen Waschmaschine drehen und Leine ziehen.