

Der Kraftfahrer-Beirat der I. T. F. und die internationale Verkehrsregelung

Die vom 31. Juli bis 2. August in London stattgefundene Sitzung des Kraftfahrer - Beirats der I. T. F. hat sich mit einer Reihe wichtiger, den Kraftfahrzeugverkehr betreffenden Fragen befasst. Dieser sich stets mehr ausbreitende und immer schwieriger werdende Verkehr — dabei sei vor allem an den grossen Durchgangsverkehr gedacht — verlangt gebieterisch eine Vereinheitlichung aller zu seiner Regelung getroffenen gesetzlichen und behördlichen Massnahmen. Es ist ein besonders für die Berufskraftfahrer unhaltbarer und unerträglicher Zustand, fortwährend durch die verschiedenen Gebiete fahren und sich mit den verschiedensten Systemen der Kennzeichnung von Wegen, der Verkehrsregelung etc. verfaulen machen zu müssen.

Ein internationaler Ausschuss des Völkerbundes, der sogenannte Ständige Ausschuss für Strassenverkehr, der auf Grund einer Entschliessung des Verkehrsausschusses des Völkerbundes im Jahre 1926 gegründet wurde und die Aufgabe hat, der neuzeitlichen Entwicklung angepasste Entwürfe zu internationalen Kraftfahrzeugverkehrs-Konventionen aufzustellen, hat in verschiedenen Sitzungen, so zuletzt in seiner Tagung vom 13. bis 17. November 1928 nützliche Arbeit geleistet. In besonderer Weise befasste er sich mit der Verkehrstechnik; bzw. mit dem von ihm im Februar 1928 herausgegebenen sog. Grünbuch über Strassenzeichengebung, das nach eingehender Prüfung zusammen mit den im Ausschuss

vertretenen massgebenden internationalen Verbänden (Internationale Handelskammer, Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus und Alliance Internationale du Tourisme) auf Grund der neuesten technischen Erfahrungen, welche die Regierungen inzwischen dem Völkerbund mitgeteilt hatten, eine Reihe von Aenderungen und Zusätzen erfuhr. Es handelt sich hierbei zunächst um die Sperrzeichen, wobei das Prinzip der Bebilderung anerkannt und die Notwendigkeit einer Beleuchtung der Signale bei Nacht betont wird. Bezüglich der Zeichengebung der Verkehrsschutzleute hat man sich auf möglichst einfache Zeichen geeinigt, die immer verständlich bleiben. Auch über die Winkvorrichtungen sind im Grünbuch Einzelheiten festgelegt worden.

Der Kraftfahrer-Beirat der I. T. F. wird nun in seinen bevorstehenden Sitzungen vom Standpunkte der Berufskraftfahrer aus Stellung nehmen zur Frage der internationalen Verkehrsregelung und den Vorschlägen des Völkerbunds ausschusses. Die I. T. F. ist bisher zu den Sitzungen der Verkehrsausschüsse mit beratender Stimme zugelassen worden. Zweifelsohne wird der Beirat manches zu den Vorschlägen zu sagen haben und Veranlassung nehmen, beim Völkerbund erneut darauf zu drängen, dass den Forderungen der internationalen Verkehrsarbeiterschaft mehr als bisher Rechnung getragen wird.



Kameradschaft der Kraftfahrer

Mit vollem Recht sollte man doch eigentlich annehmen, dass Leute mit selten gleichartigen Interessen, wie es die Kraftfahrer sind, nicht nur ein gewisses Zusammengehörigkeitsgefühl besitzen, sondern auch ein grosses Mass von gegenseitiger Rücksicht und Hilfsbereitschaft aufbringen müssten; dass dem aber nicht so ist, beweist die Praxis. Ob im Stadtverkehr oder aber auf der Landstrasse, überall kann man feststellen, dass scheinbar, wie so oft im Leben, auch hier Macht vor Recht geht. Die Rücksichtslosigkeit scheint sich proportional mit der Zunahme der PS-Zahl zu steigern, indem manche Fahrer um so weniger Rücksicht und Entgegenkommen aufbringen, je schwerer und je schneller ihr Fahrzeug ist. Diese Verhältnisse sind allzu bekannt, als dass es notwendig wäre, hierüber noch lange Betrachtungen anzustellen. Die Sache wäre an sich auch gar nicht so schlimm, wenn sich nicht daraus eine andere bedenkliche Erscheinung entwickelte, die kurz durch folgende illustriert werden soll. Wie oft kommt es vor, dass ein Kraftfahrer, Motorradfahrer oder Autofahrer auf der Landstrasse eine Panne hat. Vielleicht fehlt ihm nur eine Kleinigkeit, eine neue Zündkerze, eine Dichtung, etwas Benzin oder dergleichen. Er wird ganz verständlicherweise den Versuch machen, von einem vorüberfahrenden Kraftfahrer den fehlenden Teil zu erlangen. Aber wie wenige Kraftfahrer halten es für notwendig, auf Anruf überhaupt ihre Fahrt zu verlangsamen, geschweige denn anzuhalten, und ihrem Kameraden zu helfen. Noch seltener kommt es vor, dass ein Kraftfahrer

von selbst anhält und diesem seine Hilfe anbietet. Es ist zweifellos anzunehmen, dass ein solches Verhalten bei vielen Kraftfahrern keinesfalls eine böswillige Absicht ist, sondern sich in erster Linie durch ihre Bequemlichkeit erklären lässt. Sie befürchten in vielen Fällen Unannehmlichkeiten, zumindestens aber einen unliebsamen Zeitverlust, obgleich gerade ein geringer Zeitaufwand von einigen Minuten sehr schnell wieder eingeholt ist. Sie vergessen weiterhin auch vollkommen, dass ihnen einlge Kilometer weiter selbst eine Panne zustossen kann, ihnen alsdann eine Hilfe sicherlich aber sehr willkommen wäre. Hieraus lässt sich die Tatsache folgern, dass der Gedanke der Kameradschaft und Hilfsbereitschaft nur auf Gegenseitigkeit aufgebaut sein kann. Wenn schon die Kraftfahrer aus sich selbst heraus nicht zu der Ueberzeugung gelangen konnten, dass die Verhältnisse in dieser Beziehung bei der stets zunehmenden Verbreitung und Erweiterung des Kraftfahrzeugverkehrs eine Aenderung erfahren müssen und zwar im ureigensten Interesse der Kraftfahrer, so müssten hierfür die Verbände im entsprechenden Sinne auf ihre Mitglieder einwirken.

An die Verbandskollegen ergeht der Ruf sich gegenseitig nach Möglichkeit zu unterstützen. Selbstverständlich kann man von den organisierten Kollegen nicht verlangen, dass dies auch unorganisierten gegenüber geschieht. Darum zuerst die Frage: Wo ist dein Verbandsbuch?!

