



PRESSEBERICHT

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

Amsterdam,
 den 19. Juli 1933

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

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

SONDERPRESSEBERICHT Nr. 34.

Die Tagung des ständigen Ausschusses für Strassenverkehr beim Völkerbund, (ITF) vom 29. Mai bis 1. Juni 1933 hat in Genf der ständige Ausschuss für Strassenverkehr beim Völkerbund getagt. Gegenstand der Beratungen bildeten eine Anzahl Forderungen und Wünsche, die auf der europäischen Verkehrskonferenz im Jahre 1931 aufgestellt worden waren. Wir bringen im folgenden kurz das Ergebnis der Beratungen zu den einzelnen Fragen. 1) Zur Frage der Zweckmässigkeit der Verkehrsregelung durch Lichtsignale stellt der Ausschuss fest, dass zur Regelung des Verkehrs an Strassenkreuzungen um lästige Komplikationen zu vermeiden, von den Behörden nur die zwei schon im Gebrauch befindlichen Systeme verwendet werden sollten, und zwar das Einfarbensystem und das Dreifarbensystem (rot, gelb, grün). Der Ausschuss fordert weiter, dass das in einem Lande angewandte System im ganzen Lande einheitlich geregelt werden solle. Soweit die Kennzeichnung von Hindernissen auf der Fahrbahn, die entweder zu umfahren sind oder den Verkehr ganz verhindern, in Frage kommt, fordert der Ausschuss, dass weder rot noch gelb als Signal verwandt werden, sondern lediglich orangefarbige Signale angewandt werden. Der Ausschuss macht ferner darauf aufmerksam, dass bei der Höhe der Anbringung der Lichtsignale darauf Rücksicht zu nehmen ist, dass, wie auch schon von den Verkehrsvereinen wiederholt bemerkt worden ist, jetzt hauptsächlich Wagen mit niedriger Karosserie gebaut werden, sodass zu hoch angebrachte Lichtsignale von den Führern solcher Fahrzeuge nicht bemerkt werden können. 2) Zur Frage der Zeichengebung der Verkehrspolizisten hält der Ausschuss an den von ihm im Jahre 1929 festgelegten System fest. Man hat festgestellt, dass der Verkehrsbeamte so ausgerüstet und so plaziert sein muss, dass er und seine Zeichen von allen Wegebenutzern gut gesehen werden können. Die von den Beamten zu gebenden Zeichen müssen leicht verständlich sein und sind in ihrer Verschiedenheit auf das grösstmögliche Minimum zu beschränken. Jedes Land soll ein einheitliches Zeichensystem anwenden lassen, dass die Möglichkeit zusätzlicher Zeichen durch die Beamten nach den Erfordernissen des Verkehrs offen lässt. 3) Zur Frage der Zeichengebung durch die Kraftfahrer erklärt der Ausschuss, dass im Hinblick darauf, dass die Zeichengebung mit dem Arm bei einem geschlossenen Wagen oder einem Lastwagen nach jeder Seite in den seltensten Fällen möglich ist, die generelle Einführung eines Warnungssystems mittels mechanischer Winker, die jede Seite separat anzeigen und sowohl bei Tag als auch bei Nacht von hinten und von vorne erkennbar sind, zu fordern ist. Der Ausschuss fordert ebenfalls die generelle Einführung eines Stopzeichens an der Rückseite eines jeden Kraftfahrzeuges, dass sich automatisch in Tätigkeit setzt, sobald die Bremsen betätigt werden. 4) Zur Frage der in Schienenhöhe befindlichen Bahnübergänge beschloss der Ausschuss nach Kenntnismahme der Beschlüsse des internationalen Eisenbahnkongresses in Kairo im Januar 1933, dass bei der Signalisation an schienengleichen Bahnübergängen von vornherein eine internationale Gesamtregelung erfolgen muss. Aus diesem Grunde fordert der Ausschuss die Bildung einer Spezialkommission für diese Aufgabe, die sich aus drei Vertretern des Strassenverkehrs und drei Vertretern des Eisenbahnverkehrs zusammensetzen soll. 5) Der Ausschuss beschäftigte sich fernerhin noch mit einer Reihe von Forderungen der Kraftfahrer, die von der ITF eingereicht waren. Es handelte sich hier um die Fragen der physischen Eignung der Kraftfahrer, des Mindestalters zur Erlangung eines Führerscheins, die Ausgabe des Führerscheins, des Bremsenzwangs für Anhänger und andere Anträge. Der Ausschuss entschied, dass einige dieser Forderungen der nationalen Regelung der einzelnen Länder überlassen bleiben müssen, die anderen werden einem eingehenden Studium unterzogen werden.

Der letzte Gang des Kameraden C. T. Cramp.

Er war ein grosser Sozialist und ein grosser Mensch.

Einer jener Auserkorenen, die die Arbeiterklasse auf ihren Händen trägt, weil sie zum Führerberufe geradezu geschaffen sind.

Plötzlich und viel zu früh hat ihn der Tod hingerafft, aus dem vollen Leben heraus, an dem er so leidenschaftlich hing, denn er wusste, wieviel Freude und Glück es den Entrechteten dieser Welt würde schenken können.

Einem arbeitsreichen Leben wurde ein jähes Ende bereitet. Auch schönen Verheissungen, welche die Zukunft noch in ihrem Schosse verborgen hielt, denn C.T. Cramp war ein Grosser unter den Grossen. Wenngleich von Natur aus bescheiden, konnten seine Fähigkeiten und hohen Geistesgaben nicht unbemerkt bleiben. Der einstige Gärtnersjunge und Eisenbahner, der es zum Führer einer der grössten und mächtigsten Gewerkschaften der Welt gebracht hatte, hätte zu den höchsten Ämtern hinaufklimmen können, wäre er nicht dazu berufen gewesen, alle seine grossen Gaben in den Dienst der Arbeiterschaft zu stellen. Konnte er sich, was seine Fähigkeiten betraf, mit jedem andern Arbeiterführer messen, so vermochte ihn doch keiner als grosser, edler Mensch, der die ganze Menschheit in sein Herz geschlossen hatte, zu übertreffen. Und gerade darum war er als Internationalist hervorragend; für ihn bestanden keine Grenzen, sein einziges Ziel war die Befreiung der Arbeiterklasse der ganzen Welt, die Befreiung der Menschheit als solcher. Bei all seiner Güte aber war er von einem vorbildlichen Pflichtgefühl beherrscht, und er zauderte nicht, mit Strenge einzuschreiten dort, wo es sich um grobe Pflichtverletzung oder Schädigung der Interessen der Arbeiterschaft handelte.

Er ist im Harnisch gestorben, so wie es sich jeder grosse Führer wünscht. Tiefste Rührung bemächtigte sich eines jeden, der sein Zimmer im Unity House betrat, wo noch sein Hut am Kleiderrechen hing, sein unzertrennliches Köfferchen neben seinem Schreibtisch stand, auf dem seine Handschuhe lagen, als sei er gerade hereingekommen oder im Begriffe, das Zimmer zu verlassen.

Als wir, seine Freunde, in Harwich an Land gingen, wusste ein jeder, welch betrübende Pflicht uns hinübergerufen hatte. Unsere Kränze, die letzten Grüsse an den verstorbenen Kameraden, wurden von den gewissenhaften Zollbeamten nicht visitiert, und es brauchte kein Zoll dafür bezahlt zu werden, denn die Beamten hatten Cramp auch gekannt; auch an der Passkontrolle liess man uns durch, ohne Fragen an uns zu richten, wusste man doch, wofür wir gekommen waren. Die Zugschaffner trugen zum Zeichen der Trauer eine Blume mit einem Lorbeerzweigchen im Knopfloch, denn es war doch der Tag, an dem der grosse Führer ihrer grossen Organisation zu Grabe getragen wurde.

Einer der Schaffner nahm unsern Kranz und legte ihn an ein kühles Fleckchen im Gepäckwagen; von Bezahlung wurde nicht gesprochen. Und die Träger und die Taxichauffeure am Liverpool-Street-Bahnhof, und die Träger beim Handgepäck im Charing Cross-Bahnhof, sie alle wussten es und sie alle sprachen mit gedämpfter Stimme von dem plötzlichen Verluste, von dem schrecklichen, unerwarteten Verluste, den wir alle zusammen erlitten haben. Wir wussten und fühlten uns als Teil einer trauernden Gemeinschaft.

Zu Ehren von Concemore Thomas Cramp fand in einer Kirche in der Nähe des Unity House -- Whitefield's Central Mission, Tottenham Court Road -- eine Gedächtnisfeier statt. Dort sprachen ausser dem Pfarrer A. D. Belden: George Lansbury als Vertreter der Arbeiterpartei und John Marchbank, Sekretär der N.U.R. Sie alle sprachen

von dem grossen Menschen und Freund und Führer, der hingegangen war. Unter den Anwesenden waren alle hervorragenden Führer der englischen Arbeiterbewegung, Vertreter des Sekretariats und Personals der I.T.F., aber auch Direktoren der englischen Eisenbahngesellschaften. Lansbury sagte, dass man in Cramp grosse Erwartungen für die Zukunft gesetzt habe, dass er nicht Königen und Besitzern dienen wollte, sondern sein ganzes Leben dem Kampfe für die Ausgestossenen auf dieser Erde gewidmet hat.

Darnach sangen alle Anwesenden das schöne Lied: "England, arise!"

Cramp liegt nun in dem Dörfchen Staplehurst, wo er geboren wurde, begraben. Bei dieser Begebenheit ordnete die Eisenbahndirektion an, dass der Londoner Expresszug ausserfahrplanmässig in Staplehurst halten solle. Nach dem Gottesdienst trugen ihn seine alten treuen Kameraden von der N.U.R. zu seiner letzten Ruhestätte. Der Weg zum Grabe war auf beiden Seiten mit Blumen und Kränzen eingesäumt; um sein Grab war ein ganzer Blumengarten entstanden. Die Schleifen am Kranze der I.T.F. trugen die Aufschrift: "Zum Zeichen der steten Erinnerung an einen grossen Führer, teuern Freund, treuen Kameraden -- die Internationale Transportarbeiter Föderation ihrem Präsidenten". Und es war noch ein Kranz da vom Personal der I.T.F. und einer von den österreichischen Organisationen der Eisenbahner und Transportarbeiter, sowie viele Telegramme von Mitgliedsorganisationen der I.T.F., welche infolge des plötzlichen Hinscheidens von Cramp keine Vertreter haben schicken können.

Das Exekutivkomitee der I.T.F. war fast vollzählig zugegen, auch die beiden Mitglieder des Geschäftsführenden Ausschusses fehlten nicht. Nachdem die sterblichen Überreste der Erde anvertraut waren, wurde als letzter Gruss an den Verstorbenen die I.T.F.-Flagge entfaltet und hielten Dobbie von der Eisenbahner-Organisation, Walkden im Namen des englischen Gewerkschaftsbundes und Fimmen für die I.T.F. eine Ansprache. Das war das Ende der traurigen, einfachen Feierlichkeit, bei der nur wenige ihre Tränen unterdrücken konnten.

Er war ein grosser Sozialist, und er war ein grosser Mensch. Sein Andenken werden wir am besten ehren, wenn wir trachten, ihm gleich zu sein.