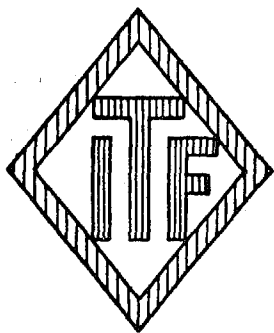


INTERNATIONALE-TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE
OLD TOWN
CLAPHAM
LONDON S.W.4

Veröffentlicht in Englisch, Französisch, Schwedisch und Deutsch
NACHDRUCK MIT QUELLENANGABE GESTATTET (I.T.F.)

Deutsche Ausgabe Nr. 4

20. Febr. 1950

I.T.F.

Tagung des Exekutivkomitees

(ITF) Vom 6. bis 8. Februar 1950 fand in London eine ordentliche Tagung des Exekutivkomitees der I.T.F. statt. Sämtliche Mitglieder nahmen

daran teil, nämlich die Kollegen O. Becu (Belgien, Präsident), R. Bratschi (Schweiz), S. Christiansson (Schweden), J.B. Figgins (Grossbritannien), T. Gómez (Spanien), G. Joustra (Niederlande), A.E. Lyon (USA) und J.H. Oldenbroek (Generalsekretär), sowie T. Yates (Grossbritannien) als Vertreter des Geschäftsführenden Ausschusses und P. Tofahrn (Stellvertretender Generalsekretär).

Internationale Gewerkschaftsorganisation

Nach einem Überblick über die internationale gewerkschaftliche Lage gab das Exekutivkomitee erneut dem Wunsch der I.T.F. Ausdruck, mit dem kürzlich gegründeten Internationalen Bund Freier Gewerkschaften auf der Grundlage der Unabhängigkeit der I.T.F. und der anderen internationalen Berufssekretariate zusammenzuarbeiten. Nach der Auffassung des Exekutivkomitees sollte sich diese Zusammenarbeit auf alle Angelegenheiten von gemeinsamen Interesse erstrecken. Insbesondere kommen nach seiner Meinung gegenseitiger Beistand auf dem Gebiete der Propaganda in Frage, wie auch Zusammenarbeit bei der Entwicklung regionaler Organisationsformen, welche den Beziehungen des I.B.F.G. und der I.B.S. mit ihren Mitgliedsverbänden förderlich sind. In diesem Zusammenhang regte das Exekutivkomitee an, dass die Möglichkeiten gemeinsamer gewerkschaftlicher Vertretung bei offiziellen internationalen Organisationen als wirksames Mittel zur Förderung der Interessen des I.B.F.G. und der I.B.S. in diesen Organisationen erforscht werden sollten. Auch das Gebiet der Forschung bietet Gelegenheit, die Arbeit der internationalen Gewerkschaftsbewegung zu koordinieren. Die I.T.F. erwartet mit Interesse die diesbezüglichen Vorschläge, die anlässlich von Besprechungen ausgearbeitet werden sollen, welche bald zwischen dem I.B.F.G. und dem Koordinationskomitee der I.B.S. stattfinden werden.

Mitgliederzuwachs

Das Exekutivkomitee nahm mit Befriedigung vom Beitritt einer Reihe japanischer Transportarbeitergewerkschaften Kenntnis, die zusammen einen sehr beträchtlichen Mitgliederbestand aufweisen. Es sind dies der japanische Seeleuteverband (145 000 Mitglieder), der japanische Eisenbahnerverband (440 000 Mitglieder), der Verband der japanischen Reisebüroangestellten (2 000 Mitglieder), der Verband japanischer Taxichauffeure (4 500 Mitglieder) und der japanische Verband des städtischen Verkehrspersonals (30 000 Mitglieder). Das Exekutivkomitee begrüßte ausserdem den Beitritt dreier weiterer Verbände des Zivilluftfahrtpersonals, und zwar aus Belgien, Schweden und der Schweiz, sowie des Seeleuteverbandes von Bombay.

Kollege Becu, der im Dezember 1949 eine Italien besuchende Delegation der I.T.F. geleitet hatte, berichtete über wichtige Entwicklungen in der Transportarbeiterbewegung dieses Landes. In allen Zweigen des Verkehrs- und Transportwesens ist Mitgliederflucht aus dem kommunistischen Gewerkschaftsbund zu verzeichnen; neue, freigeberische Organisationen sind gebildet worden oder im Entstehen begriffen. Anlässlich ihres Besuches wurde die I.T.F.-Delegation davon in Kenntnis gesetzt, dass der freie italienische Seeleuteverband beschlossen hatte, um Aufnahme in die I.T.F. zu ersuchen. Das Aufnahmegesuch dieses Verbandes wurde vom Exekutivkomitee geprüft und genehmigt. Das Exekutivkomitee beschloss, den Transportarbeiterverbänden des neuen Gewerkschaftsbundes, der in Italien im Entstehen begriffen ist, jede mögliche Unterstützung zu gewähren.

Panamaschiffe

Das Exekutivkomitee befasste sich alsdann ausführlich mit einem Bericht über die Frage der Panamaschifffahrt. Es wurde mit Bedauern festgestellt, dass die Verhandlungen mit panamischen Regierungs- und Reedereivertretern, die auf den Dezember 1949 angesetzt worden waren, infolge der politischen Vorgänge in Panama nicht zustande gekommen sind. Im Verlaufe der Tagung des Exekutivkomitees wurden jedoch die Besprechungen mit dem Beauftragten der Regierung Panamas wieder aufgenommen. Es besteht die Hoffnung, dass das Boykottkomitee auf seiner nächsten Zusammenkunft am 27. und 28. Februar von erneuten Bemühungen der Regierung Panamas um eine befriedigende Regelung der Arbeits-, Sicherheits- und sozialen Verhältnisse an Bord panamischer Schiffe in Kenntnis gesetzt werden kann.

Bekämpfung kommunistischer Störungsversuche

Die kommunistischen Bemühungen im Verkehrs- und Transportwesen westeuropäischer Länder und insbesondere in Häfen und Schifffahrt Störungen hervorzurufen, wurden sehr eingehend behandelt. Das Exekutivkomitee nahm zur Kenntnis, dass die Kommunisten systematische Agitation betreiben, um die Lieferung von Material und Ausrüstungsgegenständen unter dem Atlantikpakt an westeuropäische Länder zu hemmen. Das Exekutivkomitee befasste sich mit einem Bericht des Aktionsausschusses, der von der I.T.F. für den besonderen Zweck der Bekämpfung kommunistischer Agitation in Häfen und Schifffahrt eingesetzt worden ist, und bestätigte mit allem Nachdruck eine Entschliessung des Aktionskomitees. In dieser Entschliessung

fordert die I.T.F. ihre Mitgliedsverbände auf, gegen die Kampagne der Kominform in Westeuropa energisch vorzugehen.

Wettbewerb in der Nord- und Ostseeschifffahrt

Alsdann wurde ein Bericht über den Wettbewerb behandelt, der sich in der Nord- und Ostseeschifffahrt entwickelt hat. Infolge der rückläufigen Entwicklung des Frachtenmarktes hat sich dieser Wettbewerb versteift. Die sozialen Errungenschaften der Seeleute werden bedroht durch ungenügende Bemannung von Schiffen auf kleiner und mittlerer Fahrt, insbesondere von solchen geringer Tonnage. Das Exekutivkomitee beschloss, die angeschlossenen Seeleuteverbände aufzufordern, sich mit der Angelegenheit zu befassen. Auf Anfang April dieses Jahres wird eine Seeleutekonferenz für das Gebiet der Nord- und Ostsee einberufen.

Internes

Das Exekutivkomitee beschloss, Kollegen Oldenbroek zum 15. Februar seiner Pflichten als Generalsekretär zu entbinden, und ernannte an seiner Stelle Kollegen Becu zum Geschäftsführenden Generalsekretär. Kollege Robert Bratschi, Generalsekretär des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, erklärte sich auf Ersuchen bereit, Kollegen Becu in seinem Amt als Präsident der I.T.F. vorläufig zu vertreten. Die Wahl eines Generalsekretärs wird vom Kongress der I.T.F. vorgenommen werden, der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Wien stattfinden wird. Im weiteren genehmigte das Exekutivkomitee den Haushaltsvoranschlag für 1950. Es stellte mit Befriedigung fest, dass es den angeschlossenen deutschen Gewerkschaften möglich war, im Jahre 1949 Mitgliederbeiträge an die I.T.F. zu entrichten. Die Finanzen der I.T.F. sind gesund.

Das Exekutivkomitee stellte mit Genugtuung fest, dass die Propagandastelle, die die I.T.F. in Bombay eingerichtet hat, mit Energie und Initiative arbeitet und unter den Transportarbeitergewerkschaften Indiens und Pakistans wertvolle Aufklärungsarbeit leistet. Nach Besprechung eines Berichtes über das Zweigsekretariat für Lateinamerika das die I.T.F. vor wenigen Monaten in Havanna errichtet hat, wurde beschlossen, das spanische Mitglied des Exekutivkomitees, Kollege Gómez, zu ersuchen, in naher Zukunft dieser Region einen Besuch abzustatten und dem dortigen Geschäftsführenden Ausschuss zu helfen, einen leistungsfähigen Sekretariatsbetrieb einzurichten.

Zum Abschluss der Tagung fand in engem Kreise eine Feier statt, an der das Exekutivkomitee vom Kollegen Oldenbroek Abschied nahm. Das Exekutivkomitee sprach Oldenbroek seinen warmen Dank aus für die grossen Dienste, die er der I.T.F. während seiner nahezu dreissigjährigen Tätigkeit in dieser Organisation geleistet hat, und wünschte ihm in seiner neuen Stellung als Generalsekretär des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften vollen Erfolg.

EISENBAHNER

ITALIEN

Der Gesundheitsdienst der Staatsbahnen

umfasst 18 über das ganze Land verteilte Inspektorate, die über einen Stab von Eisenbahnärzten, ärztlichen Ratgebern und Spezialärzten verfügen.

(ITF) Der Gesundheitsdienst der italienischen Staatsbahnen wird von einem zentralen Gesundheitsamt geleitet und

Dem Gesundheitsdienst obliegt die Prüfung der geistigen und körperlichen Eignung der Eisenbahner durch psychotechnische Prüfungen und ärztliche Untersuchungen, die Bekämpfung von Seuchen, die Durchführung des Betriebsunfallgesetzes, die Hilfeleistung an Invaliden und die Behandlung von Verunfallten und Berufskranken. Auch für Kuraufenthalte in Höhenstationen, Thermal- und Seebadeorten wird gesorgt.

Andere Aufgaben des Gesundheitsdienstes sind: Überwachung der Hygiene der Eisenbahnanlagen, Kampf gegen die Malaria, Organisation von Posten erster Hilfe für Eisenbahner und Reisende, gerichtsarztlicher Beistand bei Eisenbahnunglücken, Überwachung der Gesundheitspflege in Ferienlagern und Schulen für Eisenbahnerkinder.

LUXEMBURG

Auswirkungen eines Betriebsdefizits

(ITF) Die Luxemburger Eisenbahngesellschaft betreibt ein Schienennetz von 500 km mit einem Personal von 5300

Köpfen. Die Gesellschaft muss ihre Betriebsrechnung ausgleichen, gleichzeitig aber eine Reihe von rechtlichen Verpflichtungen inbezug auf Frequenz und Qualität der Zugdienste erfüllen. Die Tarife werden von Regierung und Parlament festgelegt.

Die Gesellschaft befindet sich in beträchtlichen finanziellen Schwierigkeiten. Das Betriebsdefizit für 1949 beläuft sich auf 80 Millionen Francs (₣ 575 000). Das Defizit für das laufende Jahr wird sich voraussichtlich auf das Doppelte dieses Betrages beziffern.

Die Beziehungen zwischen Personal und Verwaltung waren in den letzten Jahren nicht gerade gut. Die Forderung des Personals auf Gleichstellung mit den Staatsbeamten, was die Entlohnung anbetrifft, fand kein Gehör. Überdies hat die Verwaltung unter dem Personal Beunruhigung hervorgerufen durch einen Versuch, an der Pensionsordnung Abstriche vorzunehmen. Der Lohn- und Pensionsstreit führte zu einer eintägigen Arbeitsniederlegung am 11. Oktober 1949, und im folgenden verschlimmerten sich die Beziehungen zwischen Verwaltung und Personal immer mehr. Zunächst entliess die Verwaltung einige Funktionäre des Landesverbandes Luxemburger Eisenbahner. Die Reaktion auf diese Massnahme war jedoch so heftig, dass sich die Verwaltung anders besann. Schliesslich wurde 31 Eisenbahnern, unter denen sich leitende Funktionäre der Gewerkschaft befanden, als Massregelung der Lohn für zwei Tage entzogen. Der Eisenbahnerverband hat die Sache jedoch nicht auf sich beruhen lassen, sondern die Verwaltung vor Gericht verklagt. Das Streikrecht ist in der Verfassung verankert, doch behauptet die Verwaltung, die Streikenden hätten die Personalordnung verletzt und damit ihren Arbeitsvertrag gebrochen. Lautet der Entscheid zugunsten der Gewerkschaft, so muss die Gesellschaft die Bussen zurückerstatten. Andernfalls jedoch wird die ganze luxemburgische Gewerkschaftsbewegung einer veränderten Rechtslage gegenüberstehen.

Die finanziellen Schwierigkeiten veranlassten die Eisenbahnverwaltung, 100 unständigen Arbeitern zu kündigen und eine Reihe Sparmassnahmen ins Auge zu fassen, die sich auf die Arbeitsbedingungen mancher ständiger Eisenbahner nachteilig ausgewirkt hat.

Diese Absicht rief stärkere Unruhe unter den Eisenbahnern hervor, und die Gewerkschaft sah sich veranlasst, eine ausserordentliche Delegiertentagung einzuberufen, die am 8. Januar stattfand. Diese Entwicklung bewirkte einen Umschwung in der Haltung der Eisenbahnverwaltung. und am 10. Januar fand eine Konferenz statt, an der die

Gewerkschaftsvertreter vierzehn Vorschläge unterbreiteten. Einige dieser Vorschläge wurden zur Prüfung entgegengenommen, andere jedoch von der Verwaltung als Vorschläge politischer Natur bezeichnet, die nur von der Regierung durchgeführt werden könnten. Es handelte sich dabei insbesondere um einen Vorschlag, der die Einschränkung der unwirtschaftlichen Konkurrenz des Strassenverkehrs bezweckte.

Die Gewerkschaftsvertreter schlugen überdies vor, dass bis zur Pensionierung von 100 Eisenbahnern der Anteil der Gesellschaft an Arz- neikosten von den Eisenbahnern getragen werden soll. Dies würde jährlich 5,5 Millionen Francs einbringen, was genügen würde, um die Kosten der Beibehaltung der 100 unständigen Eisenbahner, denen ge- kündigt worden war, zu decken.

Am 12. Januar teilte die Eisenbahnverwaltung alsdann der Gewerkschaft mit, dass die 100 unständig beschäftigten Leute beibehalten würden, bis sie eine andere Arbeit finden. Die Kündigungen wurden nicht zu- rückgezogen.

Der Eindruck, der sich aus dieser Entwicklung gewinnen lässt, ist der, dass eine Verbesserung der Beziehungen zwischen Verwaltung und Personal erwartet werden kann, und dass sich schliesslich eine Grund- lage zur Zusammenarbeit finden lassen wird. Andererseits scheint es, dass die Regierung der Eisenbahnverwaltung absichtlich Schwierigkeiten bereitet, um für einen politischen Plan zur Einverleibung der Luxem- burger in die Belgischen Eisenbahnen günstige Voraussetzung zu schaffen. Ein solcher Plan muss sich auf die Behauptung stützen, dass ein Betrieb mit einem so kleinen Streckennetz nicht lebensfähig ist.

RHODESIEN

44-Stundenwoche für
Werkstättenarbeiter.

(ITF) Mit Wirkung ab 1. Januar 1950 wurde auf den rhodesischen Eisen- bahnen die 44-Stundenwoche für das Werkstättenpersonal eingeführt. Die

bis dahin gültigen Wochenlöhne für die 45-Stundenwoche erlitten keine Veränderung.

Die Vereinbarung zwischen Gewerkschaften und Eisenbahnverwaltung sieht vor, dass gegen Ende 1950 eine Untersuchung vorgenommen werden soll, um festzustellen, wie sich die Verkürzung der Arbeitswoche auf Arbeits- leistung und -qualität ausgewirkt hat.

SCHWEDEN

Konflikt zwischen Betriebs-
erfordernissen und Arbeiter-
schutz.

(ITF) Ein im Juli 1949 vom schwe- dischen Reichstag angenommenes Ge- setz bestimmt, dass alle Arbeiter, die im Laufe von je 24 Stunden 6 Stunden arbeiten, auf eine oder

mehrere Ruhepausen Anspruch besitzen, die im Arbeitsplan passend unter- gebracht sein müssen. Die Pausenzeit muss im voraus festgesetzt und von angemessener Dauer sein. Dem Arbeiter muss es freistehen, den Ar- beitsplatz zu verlassen. Nur wo die Verhältnisse dies nicht gestatten, darf die Essenspause am Arbeitsplatz oder in seiner unmittelbaren Nähe verbracht werden.

Die Eisenbahnverwaltung hat das "Amt für Arbeiterschutz", das die Durch- führung der Gesetzesbestimmungen überwacht, um Befreiung des Zugs- und Betriebspersonals von dieser Vorschrift ersucht, jedoch den Be- scheid erhalten, das Amt sei dazu nicht befugt.

Die Verwaltung sah sich daraufhin veranlasst, die Dienststellen, die für die Diensterteilung des Zugs- und Betriebspersonals zuständig sind, anzuweisen, wenn immer möglich die gesetzlichen Vorschriften einzuhalten, und über jeden Fall Bericht zu erstatten, in dem dies ohne zusätzliches Personal oder ohne mit grossen Unannehmlichkeiten verbundene Versetzungen nicht möglich ist. Die Berichte müssen gleichzeitig Ansichten und Anregungen des Personals enthalten.

Sowohl die Eisenbahnverwaltung wie auch der Eisenbahnerverband glauben, dass sich Schritte beim Reichstag als nötig erweisen werden, um eine Abänderung des Arbeiterschutzgesetzes zu erzielen.

STRASSENTTRANSPORTARBEITER

NIEDERLANDE

Lohnerhöhung um 5%

(ITF) Im holländischen Strassen-transportgewerbe ist nunmehr eine Vereinbarung erzielt worden, wonach die Empfehlung der Regierung

über eine allgemeine Lohnerhöhung um 5% nun auch bei den Transportbetrieben zur Durchführung gelangen soll. Die Lohnerhöhung tritt -- das Einverständnis des staatlichen Schlichtungsamtes vorausgesetzt -- rückwirkend mit dem 1. Januar 1950 in kraft.

SEELEUTE

DÄNEMARK

Neue Bemannungs- vorschriften für See- frachter.

(ITF) Die im Jahre 1933 für die dänische Handelsflotte eingeführten Bemannungsvorschriften stützten sich lediglich auf Sicherheitserwägungen.

Erst kurz vor dem zweiten Weltkrieg wurde in einem Gesetz den Arbeitsverhältnissen Rechnung getragen. Vom 18. November 1939 bis Ende März 1949 standen Sondervorschriften über die Bemanning in der Kriegszeit in kraft.

Da die Verhältnisse und Auffassungen der Nachkriegszeit eine Neuregelung erforderlich machen, wurde die Frage der Bemanningvorschriften einem Ausschuss unterbreitet, dessen Anregungen nun dem Parlament unterbreitet worden sind.

Die Vorschläge des Ausschusses lauten auf eine Erhöhung der Zahl der Seeleute in den niedrigeren Dienstgraden in Deck- und Maschinenraumabteilung der Seefrachter. Die Mannschaften würden jedoch lediglich einen verhältnismässig unbedeutenden Zuwachs erfahren, und überdies wäre das Ministerium für Handel und Verkehr befugt, Ausnahmen zu gestatten.

Die Zahl der Offiziere und die verlangten Qualifikationen befinden sich noch im Studium.

FINNLAND

Lohnverhandlungen vertagt.

(ITF) Für die Heuern der finnischen Seeleute gibt es eine gleitende Skala, die sich auf den offiziellen Index der Lebenshaltungskosten stützt. Nun

soll ein neues Indexsystem zur Einführung gelangen, weshalb die finnische Seeleutegewerkschaften kurz vor Weihnachten beschlossen haben, ihre Verhandlungen mit den Reedern über neue Kollektivverträge zu vertagen. Die alten Kollektivverträge bleiben vorläufig weiterhin in kraft.

In diesen Verhandlungen sind die Gewerkschaften der finnischen Seeleute - Seeleuteverband,

In diesen Verhandlungen sind die Gewerkschaften der finnischen Seeleute - Seeleuteverband, Steuerleuteverband, Maschinistenverband und Funkerverband - zum erstenmal als Aktionsgemeinschaft aufgetreten.

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

GROSSBRITANNIEN

Fortschritte in der Verstaatlichung des Strassen-transportgewerbes.

(ITF) Seit der Einsetzung der Britischen Strassentransportverwaltung vor zwei Jahren hat diese staatliche Organisation rund 2000 Betriebe mit mehr als 40 000

Kraftfahrzeugen, Anhängern und Pferdefuhrwerken erworben.

Die Beförderungsleistung der verstaatlichten Betriebe übersteigt 16 Millionen Tonnenkilometer pro Woche. Die Angestelltenzahl beträgt mehr als 66 000, wovon mehr als die Hälfte Kraftfahrer, Beifahrer und Mitfahrer sind.

vom 20. Februar 1950

"PRAVDA" KRITISIERT DIE RUSSISCHEN EISENBAHNEN

Mit den russischen Eisenbahnen ist es nicht zum besten bestellt, falls man einem Leitartikel der "Pravda", des offiziellen Organs der kommunistischen Partei Sowjetrusslands, Glauben schenken darf. Der Artikel, betitelt "Die Rolle der transportpolitischen Sektionen muss auf ein höheres Niveau gehoben werden", beginnt mit einem Zitat von Stalin, in welchem es heisst, Russland sei eine grosse Eisenbahnmacht, die ohne Eisenbahnen als Staat nicht bestehen könnte, weshalb Partei und Regierung den Eisenbahnen jederzeit besondere Aufmerksamkeit geschenkt hätten. Trotzdem gebe es im Eisenbahnwesen "einige ernsthafte Mängel". Manche Bahnen erfüllten die Anforderungen inbezug auf den Umlauf der Wagen nicht. Die Güter würden immer noch in einer vernunftwidrigen Rangordnung befördert, während die Stehzeiten der Güterwagen zu wenig schnell verkürzt würden und die Geschwindigkeit einiger Züge zu wünschen übrig lasse.

Alsdann wird darauf hingewiesen, dass vor Jahresfrist zur Verbesserung des Eisenbahntransportes und zur raschen Behebung von Mängeln auf den bestehenden und im Bau befindlichen Eisenbahnen transportpolitische Sektionen geschaffen und von der Partei u.a. mit der Aufgabe betraut wurden, für die "Einhaltung strengster Staats- und Arbeitsdisziplin" zu sorgen. Es sei unmittelbare Pflicht der politischen Sektionen, "eine Verstärkung der politischen und Arbeitstätigkeit unter den Eisenbahnern herbeizuführen und deren schöpferische Initiative zu fördern und zu entwickeln". Die Arbeit der politischen Sektionen müsse sich auszeichnen "durch ein hohes Niveau politischer Ideologie und bolschewistischer Unduldbarkeit gegenüber Mängeln, Energielosigkeit und Rückständigkeit".

Obwohl die politischen Sektionen mehrheitlich gute Arbeit geleistet hätten, gäbe es einige Bahnen, auf denen sie ihrer Pflicht nicht gebührend nachkämen. Dies treffe insbesondere auf die Süduuralbahn zu, die "die Entwicklung bolschewistischer Kritik und Selbstkritik unter dem Eisenbahnpersonal" nicht erzielt und parteilicher und politischer Arbeit nicht genügend Aufmerksamkeit gewidmet habe. Der staatliche Ladeplan werde auf dieser Bahn regelmässig nicht erfüllt, die Arbeitsdisziplin sei schlecht gegenüber der "schöpferischen Initiative der Stachanowiten und Erneuerer" werde eine rückschrittliche Haltung eingenommen.

Leider bilde die politische Sektion der Süduuralbahn in dieser Hinsicht keine Ausnahmen. Ähnliche Mängel seien bei den politischen Sektionen einiger anderer Bahnen vorhanden. Für die unzulängliche Arbeit der politischen Sektionen auf den Eisenbahnen sei die politische Verwaltung des Verkehrsministeriums verantwortlich, die mit den Sektionen nicht genügend enge Beziehungen pflege und den Erfahrungen politischer Arbeit auf den Bahnen nicht genügend Rechnung trage.

"Pravda" unterstreicht zum Schluss die Notwendigkeit straffer Disziplin unter den Eisenbahnern und bemerkt dazu: "Um die Disziplin auf den Eisenbahnen zu verbessern, müssen die Massen der Eisenbahner zur genauen Durchführung von Befehlen und Anweisungen

und zur richtigen Einstellung ihren Pflichten gegenüber erzogen werden. Die politischen Sektionen müssen den Massen unentwegt die Wichtigkeit der Disziplin erklären und dafür sorgen, dass die Disziplinarvorschriften von den hochgestellten wie den einfachen Arbeitern eingehalten werden. Alle Anstrengungen der Eisenbahner müssen sich nun auf die Erfüllung dieser wichtigsten Aufgaben richten: Rascherer Umlauf der Güterwagen, Beschleunigung des Eisenbahnverkehrs ungeachtet aller Verhältnisse, Verbesserung der Verhältnisse im Reiseverkehr und der kulturellen Dienste für die Reisenden."