

Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Petition des Personals schweizerischer Transportanstalten und der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten, betreffend die Gehalte des Wärterpersonals in den grossen Bahnhöfen.

(Vom 3. Dezember 1906.)

Tit.

I.

Sie haben uns unterm 27. Juni dieses Jahres die Petition des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten und der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten vom 11. Juni 1906 an die Bundesversammlung betreffend die Gehalte des Wärterpersonals der grossen Bahnhöfe zum Berichte überwiesen.

Wir beehren uns, diesem Auftrage durch nachstehende Ausführungen nachzukommen.

Mittels Eingabe vom 15. November 1904 unterbreitete der Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten und die Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten dem Bundesrat das Gesuch, es möchte der Gehaltsordnung der schweizerischen Bundesbahnen vom 7. Januar 1902, pag. 20 ff., ein Zusatz in dem Sinne beigefügt werden, dass eine Klasse I a für die Weichen-, Übergangs- und Signalwärter, sowie die Drehscheiben- und Schiebebühnenwärter der grossen Bahnhöfe geschaffen werde, und es sei diese Klasse I a in die erste Gehaltsstufe der 9. Besoldungsklasse einzureihen.

Bei der jetzigen Einreihung in die 4. Gehaltsstufe der 9. Besoldungsklasse beziehen die genannten Wärter einen jährlichen

Gehalt von Fr. 1300—2000, während ihr Gehalt bei Einstellung in die 1. Gehaltsstufe der 9. Besoldungsklasse Fr. 1400—2200 betragen würde.

Da die Petition vom 15. November 1904 der Petition vom 11. Juni 1906, welche den eidgenössischen Räten verteilt worden ist, begedruckt ist, enthalten wir uns einer Wiedergabe derselben und erlauben uns, auf die in der Petition enthaltenen Ausführungen zu verweisen.

Wir haben die Petition vom 15. November 1904 eingehend geprüft und brachten das Resultat der Prüfung unterm 19. Juli 1905 Herrn Dr. Küry in Basel, Präsident des V. P. S. T., durch die Bundeskanzlei zur Kenntnis. Dasselbe ging dahin, dass gegenwärtig der Bundesrat nicht in der Lage sei, eine Revision der Gehaltsordnung vorzunehmen. Sollten indessen weitere, während längerer Zeit zu sammelnde Erfahrungen ergeben, dass eine Revision wünschenswert erscheine, so würde die Frage im geeigneten Zeitpunkt neuerdings einlässlich geprüft werden. Die nähere Begründung unseres ablehnenden Standpunktes finden Sie auf den Seiten 8, 9 und 10 der Petition.

Ein Wiedererwägungsgesuch der beiden Personalverbände, das auf den Seiten 10, 11 und 12 der Petition abgedruckt ist, lehnten wir unterm 2. März 1906 ab, indem wir durch die Bundeskanzlei insbesondere noch darauf hinwiesen, dass die Zulassung des Begehrens der Personalverbände eine stossende Ungleichheit gegenüber andern Beamten des Betriebsdienstes der schweizerischen Bundesbahnen zur Folge hätte. Ein Einbruch in die Gehaltsordnung würde daher eine Neuordnung der Gehalte mehrerer Stufen bedeuten, zu welcher der Bundesrat ohne dringende Gründe nicht Hand bieten könne. Solche liegen heute nicht vor.

Gegen diesen Entscheid petitionierten die Verbände unterm 11. Juni dieses Jahres unter Hinweis auf Art. 57 der Bundesverfassung an die Bundesversammlung. Indem wir im übrigen auf die Seiten 14, 15 und 16 der Petition hinzuweisen uns erlauben, lassen wir nachstehend nur die wesentlichsten Ausführungen in Kürze folgen: Durch die Petition werde eine Ausmerzung der eingetretenen Schlechterstellung der Wärter der grossen Bahnhöfe angestrebt. Wenn bemerkt werde, dass die Petenten durch die Schaffung einer Klasse I a den Einnehmern III. Klasse, den Güterschaffnern II. Klasse, den Güterexpedienten III. Klasse und Rangiermeistern II. Klasse vorausgestellt werden, so sei das insofern ein Trugschluss, weil die genannten Personale Aussicht haben, in die erste Klasse vorzurücken und damit ein weit höheres Gehaltsmaximum zu erreichen.

Zu erwähnen sei auch der immer teurer werdende Lebensunterhalt, der z. B. den grossen Stadtrat von Zürich veranlasst habe, Anfang Mai 1906 den Angestellten und Arbeitern der Stadt Zürich mit weniger als Fr. 2400 Einkommen, Teuerungszulagen zu bewilligen, die im ganzen eine Ausgabe von Fr. 158,500 bedingen und auf den einzelnen verteilt, einer Zulage von etwa Fr. 80 pro Jahr, oder 5—6 % seines Lohnes gleichkommen.

Im fernern wird hingewiesen auf die erfreulichen Betriebsergebnisse der Bundesbahnen, die wohl zu der Annahme berechtigenden, dass dem Personal entgegengekommen werden könne.

In der bestehenden Gehaltsordnung vom 7. Januar 1902 werde eine durchgreifende und objektive Schätzung der Funktionen aller Beamten vermisst. Die Gehaltsordnung sei mit einigen wenigen Ausnahmen eine Kopie des Lohnregulativs der alten Centralbahn, einer Lohnordnung, die vom Personal schon vor dem Jahre 1902 als in vielen Positionen als remedurbedürftig bezeichnet worden sei. Der Maximalgehalt von Fr. 2000 stehe mit dem verantwortungsvollen Dienst eines Weichenwärters in einem grossen Bahnhof in einem krassen Missverhältnis, das behoben werden sollte. Auch sei nicht zu übersehen, dass die Lohn- und Arbeitszeitverhältnisse bei den Bundesbahnen von denjenigen der Privatindustrie zum Teil sehr stark überholt worden seien, und dass auch die städtischen Gemeinwesen mit Rücksicht auf die starken Preiserhöhungen der wichtigsten Lebens- und Bedarfsartikel in den letzten Jahren ihre Angestellten und Arbeiter besser bezahlen. So beziehen gegenwärtig die Wagenführer und Billeteure der Trambahn Luzern Fr. 1500—2200 (früher Fr. 1400—2040), diejenigen der Stadt Zürich Fr. 1740—2280. In Basel, wo die genannten Dienst-kategorien zurzeit noch Fr. 1560—2160 beziehen, stehe eine Neuordnung der Gehaltsverhältnisse im Sinne einer Besserstellung un-mittelbar bevor.

II.

Die Generaldirektion der S. B. B., welche vom Eisenbahn-departement zur Vernehmlassung über die Petition vom 11. Juni 1906 eingeladen worden war, äusserte sich mittelst Eingabe vom 4. September 1906 im wesentlichen folgendermassen:

In der Petition werde die Festsetzung der Gehalte der Wärter grosser Bahnhöfe in der Gehaltsordnung vom 7. Januar 1902 kritisiert und deren Abänderung verlangt. Diese Gehaltsordnung sei vom Bundesrate gemäss der ihm in Art. 2 des Besoldungsgesetzes vom 29. Juni 1900 ausdrücklich erteilten Kompetenz erlassen worden; ein Eingreifen der Bundesversammlung in diese Materie

sei daher unzulässig. Ein solches wäre höchstens denkbar, wenn der Bundesrat die ihm gezogenen Schranken, den „Rahmen der Ansätze des Besoldungsgesetzes“ nicht eingehalten hätte. Das sei aber nicht geschehen und werde auch in der Petition nicht behauptet. Die Beschwerde gehe nur dahin, die vom Bundesrat innerhalb des gesetzlichen Rahmens festgesetzten Ansätze seien sachlich zu tief gegriffen; damit sei aber schon gesagt, dass es sich lediglich um eine Verwaltungsmassnahme handle, für welche nur der Bundesrat, und zwar nach Anhörung der Generaldirektion der Bundesbahnen, zuständig sei. Auch der Verwaltungsrat der Bundesbahnen wäre inkompetent, sich in diese Angelegenheit einzumischen. Die Bundesversammlung werde daher schon aus formellen Gründen auf die Sache nicht eintreten können.

Hinsichtlich der materiellen Seite der Sache verweist die Generaldirektion auf die in der Petition selbst abgedruckten Entschiede des Bundesrates vom 19. Juli 1905 und 2. März 1906, indem sie zusammenfassend noch folgendes bemerkt:

Das angefochtene Gehaltsmaximum der Gehaltsordnung vom 7. Januar 1902 für die Weichenwärter I. Klasse sei einzig gegenüber den frühern Ansätzen der Jura-Simplon-Bahn um Fr. 10 tiefer; diese Differenz werde aber durch die rasche Steigerung der Gehalte um je Fr. 300 alle drei Jahre reichlich ausgeglichen, da der Angestellte durch dieses rasche Vorrücken weit mehr gewinne, als die Einbusse von Fr. 10 auf dem Maximum ausmache.

Eine gewisse Schlechterstellung trete allerdings ein durch das Wegfallen der Gratifikation, welche für Weichenwärter, die das Maximum erhalten, nicht über dieses Maximum hinaus angerechnet werden konnte. Es könne das bei Angestellten der Jura-Simplon-Bahn bis auf Fr. 90. 40 und bei Angestellten der schweizerischen Centralbahn bis auf Fr. 62. 50 ausmachen. Ferner sei die Verabfolgung einer monatlichen Zulage von Fr. 10, welche von der Nordostbahn den Stellwerkwärtern im Bahnhof Zürich gewährt worden sei, gesetzlich unzulässig, weil im Besoldungsgesetz nicht vorgesehen, und es entstehe diesfalls ein Ausfall von Fr. 100.

Die Generaldirektion habe früher darauf hingewiesen, dass es sich empfehle, bei einer Revision der Gehaltsordnung diese Ausfälle zu berücksichtigen und durch Schaffung einer Klasse Ia für die Wärter in den grossen Bahnhöfen mit Einreihung in die Gehaltsstufe Ib die Deckung des Ausfalls herbeizuführen. Sie habe sich aber dagegen ausgesprochen, dass eine solche Änderung der Gehaltsordnung jetzt schon und für eine einzelne Klasse von Beamten vorgenommen werde. Die Dauer der Wirksamkeit der Gehaltsordnung, welche in der Hauptsache erst seit dem 1. Mai 1903 Anwendung finde, sei zu kurz, um mit ausreichender Er-

fahrung an eine Gesamtrevision heranzutreten; die Änderung einzelner Ansätze habe aber zur Folge, dass Unsicherheit und Unzufriedenheit eintrete, indem sich sofort andere Kategorien melden, welche eine Besserstellung ebensogut oder noch besser zu verdienen glauben. In den letzten Jahren sei allerdings eine gewisse Verteuerung des Lebensunterhaltes eingetreten, ein Umstand, der in absehbarer Zeit zur Revision der Gehaltsordnung führen werde. Ein solcher Zeitpunkt stehe auch in näherer Aussicht bei der bevorstehenden Verstaatlichung der Gotthardbahn auf den 1. Mai 1909. Es sei aber unzweckmässig, heute partielle Änderungen eintreten zu lassen, um in zwei Jahren eventuell nochmals ändern zu müssen. Eine solche Verschiebung erscheine um so eher zulässig, als im ganzen eine Schlechterstellung auch die in der Petition erwähnten Angestellten nicht betroffen habe. Der Vorwurf der Petition, dass eine Schlechterstellung eines Teiles des Personals durch die Verstaatlichung stattgefunden habe, sei daher mit aller Bestimmtheit als unbegründet zurückzuweisen. Die Zusicherungen, welche dem Personal bezüglich seiner finanziellen Stellung nach der Verstaatlichung gemacht worden seien, seien in sehr weitgehender Weise erfüllt worden.

Neben der erfreulichen Einnahmensteigerung der Bundesbahnen sei auch eine enorme Ausgabenvermehrung erfolgt, welche zu einem grossen Teil auf die Besserstellung des Personals zurückzuführen sei. Aus den Geschäftsberichten und Rechnungen der Bundesbahnen ergeben sich folgende Zahlen:

Die Personalausgaben des Bahndienstes, des Expeditions- und Zugsdienstes und des Fahrdienstes haben betragen:

Im Jahre 1903	Fr. 32,272,008
„ „ 1904	„ 35,552,468
„ „ 1905	„ 36,927,215

Somit Vermehrung 1904 gegenüber 1903 10,16 % und 1905 gegen 1904 3,87 %.

Hierbei sei die Steigerung der Personalausgaben bei der allgemeinen Verwaltung nicht mitgerechnet; die bezüglichen Personalausgaben haben betragen:

Im Jahre 1903	Fr. 2,035,145
„ „ 1904	„ 1,982,337
„ „ 1905	„ 2,144,153

Somit von 1903 auf 1905 eine Vermehrung von 5,88 %.

Wenn auch die finanzielle Situation der Bundesbahnen zurzeit als eine befriedigende bezeichnet werden dürfe, so seien dieselben doch noch nicht derart erstarkt, um Gehaltsaufbesserungen ohne zwingende Gründe eintreten lassen zu können.

Unbegründet sei die Behauptung, die Gehaltsordnung von 1902 sei mit wenigen Ausnahmen eine Kopie des Lohnregulativs der alten Centralbahn. Tatsache sei, dass bei Entwerfung derselben die Gehaltsordnungen sämtlicher verstaatlichter Bahnen gleichmässig zu Rat gezogen und als Regel jeweilen die bei einer der vier verstaatlichten Bahnen geltenden höchsten Sätze aufgenommen worden seien.

Es sei durchaus unrichtig, dass die Lohn- und Arbeitszeitverhältnisse der Bundesbahnen von der Privatindustrie sehr stark überholt worden seien. Das möge für einzelne Ausnahmen zutreffen, wobei nicht zu übersehen sei, dass die Bundesbahnen den Lohn für sieben Tage in der Woche bezahlen, die Privatindustrie dagegen nur für sechs. Im allgemeinen stellen sich die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen erheblich besser als diejenigen der Kantone, der Gemeinden, der Privatindustrie und der Landwirtschaft. Was speziell die Bezahlung der Wärter in den grossen Bahnhöfen mit einem Maximalgehalt von Fr. 2000, d. h. mit Fr. 6. 66 per effektiven Arbeitstag, betreffe, habe sie die Vergleichung mit andern Berufsstellungen nicht zu scheuen.

Der Petition sei daher keine Folge zu geben.

III.

In formeller Beziehung ist zunächst zu untersuchen, ob die Bundesversammlung zur Behandlung der Petition zuständig sei.

Wir verneinen diese Frage. Wenn von den Petenten die Zuständigkeit auf Grund von Art. 57 der Bundesverfassung angenommen wird, so ist dem gegenüber zu bemerken, dass es sich im Grunde genommen nicht um eine Petition, sondern um eine Beschwerde gegen einen Erlass des Bundesrates handelt; bezweckt wird die Änderung der Gehaltsordnung für die Beamten und ständigen Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen vom 7. Januar 1902. Diese Gehaltsordnung wurde in Ausführung des Art. 2 des Bundesgesetzes betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen vom 29. Juni 1900 (A. S., Bd. XVIII, S. 230) erlassen. Gemäss dem zitierten Art. 2 setzt der Bundesrat auf Antrag der Generaldirektion der Bundesbahnen das Minimum und das Maximum der Besoldung für jede einzelne Beamtung und Anstellung im Rahmen der Ansätze des Besoldungsgesetzes fest. Dies ist geschehen, und wir haben die uns durch das Gesetz gezogenen Schranken eingehalten. Gemäss Art. 11, C. Expeditions- und Zugsdienst, befinden sich in der 9. Besoldungsklasse unter andern die Weichen-, Übergangs- und Signalwärter, Drehscheiben- und Schiebebühnenwärter I. und II. Klasse. Die neunte Besoldungsklasse beträgt Fr. 1200 bis Fr. 2200.

Dieselbe umfasst zehn Gehaltsstufen. In der vierten Gehaltsstufe (Fr. 1300 bis Fr. 2000) figurieren unter andern die oben genannten Wärter I. Klasse, diejenigen II. Klasse sind der siebenten Gehaltsstufe zugeteilt. Die Festsetzung der Gehaltsstufen ist ausschliesslich Sache des Bundesrates, nur muss dieselbe stattfinden innert der Grenzen der Besoldungsklasse. Die Bundesversammlung wäre nur kompetent, einzuschreiten, wenn es sich um eine Überschreitung jener Grenzen handeln würde, d. h. wenn eine Verletzung des Besoldungsgesetzes vorliegen würde. Dies ist aber nicht der Fall.

Selbstverständlich haben die Petenten das Recht, gestützt auf Art. 57 der Bundesverfassung an den Bundesrat zu petitionieren, was sie auch getan haben, dagegen steht ihnen nicht das Recht zu, den ablehnenden Entscheid des Bundesrates an die Bundesversammlung weiter zu ziehen.

Sollten Sie diese Auffassung nicht teilen und auf die materielle Behandlung der Petition eintreten, so können wir nur erklären, dass wir mit den Ausführungen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen einig gehen. Insbesondere ist der Zeitpunkt für eine Revision der Gehaltsordnung noch nicht gekommen. Eine Revision wird vorgenommen werden müssen anlässlich der Verstaatlichung der Gotthardbahn auf den 1. Mai 1909. Alsdann werden wir die Frage neuerdings prüfen, ob eine besondere Klasse Ia für die Weichen-, Übergangs- und Signalwärter, sowie die Drehscheiben- und Schiebebühnenwärter der grossen Bahnhöfe unter Einreihung in eine höhere Gehaltsstufe der neunten Besoldungsklasse geschaffen werden solle.

Wir beantragen Ihnen daher in erster Linie, auf die Petition aus formellen Gründen nicht einzutreten. Eventuell stellen wir den Antrag, es sei die Petition als unbegründet abzuweisen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 3. Dezember 1906.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. Forrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



**Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Petition des Personals
schweizerischer Transportanstalten und der Arbeiterunion schweizerischer
Transportanstalten, betreffend die Gehalte des Wärterpersonals in den grossen Bahnhöfen.
(Vom 3....**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1906
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.12.1906
Date	
Data	
Seite	793-799
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 183

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.