

# Schweizerisches Bundesblatt.

51. Jahrgang. III.

Nr. 20.

17. Mai 1899.

---

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.  
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.  
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

---

## Bericht

des

Bundesrates an die nationalrätliche Kommission betreffend  
die Revision des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890  
über die Arbeitszeit bei den Transportanstalten.

(Vom 9. Mai 1899.)

Tit.

Wir beehren uns, Ihnen im Nachgang den mit geschätztem Schreiben vom 7. Juli 1898 gewünschten ergänzenden Bericht in Sachen der vom Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten angestrebten Revision des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890 über die Arbeitszeit bei den Transportanstalten zu erstatten. Um die von Ihnen gestellten Fragen Nr. 3 und 4, welche finanzielle Tragweite die Annahme der Vorschläge des Bundesrates oder derjenigen des Herrn Nationalrat Surbeck hätte, beantworten zu können, mußten die Bahn- und Dampfschiffverwaltungen um Berichterstattung angegangen werden, weil das nötige Material zur Beantwortung Ihrer Fragen dem Bundesrate nicht zur Verfügung stand. Gleichzeitig wurden die oben genannten Verwaltungen eingeladen, auch zu den Fragen Nr. 2 und 5 Stellung zu nehmen und sich darüber auszusprechen, ob:

- a. es als zweckmäßig erscheine, in ein solches Gesetz alle verschiedenen Dienstzweige einzubeziehen;
- b. und welche Differenzierung nach Arbeitskategorien und nach Arbeitsorten (größere Bahnhöfe etc.) angezeigt wäre, um besonders angestregten Arbeitern weitgehende Verbesserung ihrer Lage zu gewähren, wenig in Anspruch genommene aber von einer für sie nicht angezeigten Reduktion ihrer Obliegenheiten auszuschließen.

Im fernern wurde den Verwaltungen Gelegenheit geboten, auch zum bundesrätlichen Entwurf im allgemeinen Stellung zu nehmen, wogegen wir aus naheliegenden Gründen darauf verzichteten, die vorliegende Materie mit den Oberbeamten der Bahnen konferenziell zu besprechen.

Dieses vorausgeschickt, beehren wir uns, zur Besprechung und Beantwortung der einzelnen von Ihnen gestellten Fragen überzugehen.

Frage 1. Ist es, nachdem die Verstaatlichung der Bahnen beschlossen ist, noch zweckmäßig, die Regulierung der Arbeitszeit durch ein Gesetz vorzunehmen?

Empfiehl es sich nicht, hiervon abzusehen, da die ungemeinen Verschiedenheiten, den der Betrieb unausweichlich bringt, durch ein allgemeines Gesetz nicht zweckentsprechend berücksichtigt werden können und nur eine Unzahl Ausnahmen aus den vom Gesetze geschaffenen Schwierigkeiten heraus helfen können?

Wäre nicht besser, die humane beabsichtigte Arbeitszeit-Zumessung den Verwaltungsorganen auf Grund von Einzelreglementen, die der Bundesrat zu genehmigen hätte, zuzuweisen? Denn es handle sich ja in der Hauptsache nicht mehr darum, mächtige Privatkorporationen durch das Gesetz zur Berücksichtigung berechtigter Ansprüche ihres Gegenparts — der Arbeiter. — zu zwingen, sondern vielmehr darum, in einem öffentlichen Dienstzweige die Prinzipien der Billigkeit frei und zweckentsprechend anzuwenden.

Der Bundesrat hält die gesetzliche Regulierung der Arbeitszeit auch nach dem Übergang der Bahnen an den Bund als durchaus zweckmäßig, wenn man die Angestellten vor Überanstrengung schützen und damit ein Mehreres zur Sicherung des Betriebes der Transportanstalten beitragen will. Es wäre zu bedauern, wenn das Personal der Hauptbahnen nach dem Übergang der letztern an den Bund in dieser Richtung ungünstiger als bisher behandelt werden sollte. Wenn die Zumessung der Arbeitszeit auf Grund von Einzelreglementen zu geschehen hätte, so wäre zu befürchten, daß da und dort das Personal nach ungleichen Grundsätzen behandelt würde, was zu berechtigten Klagen führen müßte.

Auch müßten in Hinblick auf die örtlich und zeitlich wechselnden Bedürfnisse so viele Einzelreglemente behandelt und genehmigt werden, daß gegenüber dem bisherigen Verfahren, nämlich der Bewilligung von Ausnahmen, ein Vorteil kaum zu erzielen sein dürfte. Es ist auch daran zu erinnern, daß der bundesrätliche Entwurf vom 11. März 1898 in den Art. 3 und 4 einen angemessenen Spielraum für die Aufstellung der Dienstenteiler gestatten will, demzufolge weniger häufig als bisher ausnahmsweise Anordnungen notwendig sein werden.

Ein weiterer Grund, welcher für die Beibehaltung des Gesetzes spricht, ist in dem Umstande zu erblicken, daß zahlreiche Bahnlinsen und die Dampfschiffunternehmungen nicht an den Bund übergehen, während die Angestellten sämtlicher Transportanstalten im allgemeinen nach denselben Grundsätzen behandelt werden müssen, oder man wollte dann von vornherein einzelnen Gesellschaften gestatten, ihr Personal über Gebühr dienstlich zu beanspruchen und damit die Betriebssicherheit in Frage stellen. Denn wenn jede einzelne Unternehmung nach besonderen Grundsätzen behandelt werden sollte, so müßte ohne Zweifel einer nicht geringen Zahl von kleineren Unternehmungen eine größere als die sonst übliche Inanspruchnahme der Angestellten bewilligt werden; es ist aber der Dienst bei mancher kleineren Unternehmung ebenso anstrengend wie bei einer Hauptbahn, es erscheint daher angezeigt, für die Angestellten der sämtlichen Transportanstalten allgemein gültige Normen für die Bemessung der Dienstzeiten aufzustellen.

Von der Aufstellung von Einzelreglementen für die verschiedenen Unternehmungen möchten wir auch deswegen abraten, weil eine so große Zahl von Reglementen, welche häufig geändert werden müßten, zu genehmigen wäre, daß die Kontrolle sich schließlich gar nicht mehr zurechtfinden könnte und Unbilligkeiten in der Behandlung der verschiedenen Gesellschaften kaum zu vermeiden wären. Damit würde unzweifelhaft auch eine bedeutende Verzögerung in der Behandlung der von den Gesellschaften periodisch vorzulegenden Dienstenteilern Hand in Hand gehen.

Frage 2: Erscheint es als zweckmäßig, in ein solches Gesetz alle verschiedenen Dienstzweige einzubeziehen? Wir erlauben uns, diesbezüglich auf die bei den Akten liegenden Einsprachen der Telephonverwaltung und der Dampfschiffunternehmungen hinzuweisen,

und Frage 5: Welche Differenzierung nach Arbeitskategorien und nach Arbeitsorten (größere Bahnhöfe etc.) wäre angezeigt, um besonders angestregten Arbeitern weitgehende Verbesserung ihrer Lage zu gewähren, wenig in Anspruch genommenen aber von einer für sie nicht angezeigten Reduktion ihrer Obliegenheiten auszuschließen?

sind von den Verwaltungen als zusammengehörend betrachtet und beantwortet worden. Der Verband der Normalbahnen bemerkt hierzu, daß Differenzierungen nach Arbeitskategorien und nach Arbeitsorten bei den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen von jeher bestanden hätten, indem das mehr angestrengte Personal, wie z. B. das Lokomotiv- und Zugspersonal, das Personal der größeren Stationen etc., in der Regel eine kürzere Arbeitszeit habe als das weniger angestrengte Personal.

Dieser Grundsatz sei auch in Art. 3 des bestehenden Gesetzes enthalten und habe auch in den Art. 2, 3 und 4 des bundesrätlichen Entwurfes vom 11. März 1898 Ausdruck gefunden.

Eine weitergehende Differenzierung, als sie in diesem Entwurfe bereits vorgesehen sei, lasse sich überhaupt weder in Gesetzen, noch in Reglementen zutreffend ordnen, es sei vielmehr auf eine verständige Ausführung der Vorschriften selbst abzustellen. Aus diesem Grunde sollten die im Gesetze vorgesehenen Normen nicht zu eng begrenzt, sondern dem leichtern Dienste besser angepaßt werden. Die allgemeine Reduktion der Arbeitszeit von 12 auf 11 Stunden komme fast ganz dem den leichtern Dienst besorgenden Personal zu gute, das ohnehin ein äußerst geringes Arbeitsquantum zu leisten habe. Für das mehr angestrengte Personal betrage die Arbeitszeit meistens jetzt schon weniger als 11 Stunden.

Der Verband der Sekundärbahnen hat dem Departemente die Antworten der einzelnen Verwaltungen im Originale übermittelt. Von 21 Verwaltungen haben nur 6 zu den Fragen 2 und 5 Stellung genommen.

Die Drahtseilbahn Lausanne-Ouchy spricht sich dahin aus, daß bei kleinern lokalen Unternehmungen die verschiedenen Dienste nicht auseinanderzuhalten seien; die Angestellten müssen bald in diesem, bald in jenem Dienstzweige beschäftigt werden, und erscheine daher eine Differenzierung unthunlich.

Die Ütlibergbahn hat nur zu der Frage 2 Stellung genommen, es sind aber deren Ausführungen unverständlich, was

anscheinend auf unrichtige Auffassung der gestellten Frage zurückzuführen ist.

Die Verwaltung der Zürcher Straßenbahnen wünscht, daß das Gesetz nicht auf die Angestellten der centralen Bureaux und die Oberbeamten ausgedehnt werde, weil diese ihre Arbeitszeit nach den Umständen richten müssen.

Die Waldenburgerbahn hält die Anwendung des Gesetzes auf alle verschiedenen Dienstzweige bei ihren Verhältnissen nicht für zulässig. Hinsichtlich der Art der zu leistenden Arbeit seien für ihre Verhältnisse keine Unterscheidungen zu machen. Die Begründung dieser Stellungnahme fehlt.

Die Rhätische Bahn bringt die Ansicht zum Ausdruck, daß bei vernünftiger Zulassung von Unterschieden, je nach der Art der Beschäftigung, es keinen Anstand habe, alle Dienstzweige in das Gesetz einzubeziehen, hingegen hätte es keine Berechtigung, für die Angestellten der Verwaltungsbureaux, für die Bahningenieure, Bahnmeister etc., Dienstenteiler zu verlangen, vorausgesetzt, daß die gesetzlichen Feiertage auch hier gewährt werden.

Eine Differenzierung könnte wie folgt stattfinden:

### **A. Arbeitszeit.**

I. Kategorie: Lokomotivpersonal, Zugpersonal, Weichenwärter, Stationsbeamte des äußern Dienstes größerer Stationen.

II. Kategorie: Weichenwärter und Stationspersonal kleinerer Stationen, Bahnwärter.

### **B. Dienstbereitschaft.**

I. Kategorie. Lokomotiv- und Zugpersonal.

II. Kategorie: Weichenwärter, und Stationsbeamte größerer Stationen.

III. Kategorie: Übrige Stationsbeamte und Weichenwärter, Bahnwärter

- a. mit Dienstwohnung,
- b. ohne Dienstwohnung.

### **C. Ruhetage.**

I. Kategorie: Alle Beamten und Angestellten mit Ausnahme der Bahnwärter von Nebenlinien.

II. Kategorie: Bahnwärter von Nebenlinien.

Da die Bahnwärter von Nebenlinien außer ihren Ruhetagen, an Sonntagen, wo auf der Linie nicht gearbeitet werde, auch halbe Ruhetage erhalten, so können dieselben nicht Anspruch auf ebensoviele vollständige Ruhetage wie das übrige Personal erheben. Zudem sei ihr Dienst auch leichter. Es sei auch hervorzuheben, daß mit Ausnahme des Fahrpersonals, alles Personal von Nebenbahnen und besonders dasjenige von kleinern Lokalbahnen einen ungleich leichtern Dienst zu versehen habe, als dasjenige der Hauptbahnen, so daß es vollkommen berechtigt erscheine, die Vorschriften über die Arbeitszeit der Neben- und Lokalbahnen den bezüglichen Verhältnissen anzupassen.

Bestimmte Anträge, nach welchen Grundsätzen die Angestellten der verschiedenen Kategorien behandelt werden sollten, sind von der Bahnverwaltung nicht gestellt worden.

Die Verwaltung der Tramways suisses in Genf äußert sich dahin, daß das Aufsichts- und das Stationspersonal dieser Gesellschaft, dessen Dienst nur in der Prüfung der Fahrberichte bestehe, dem Gesetze nicht unterstellt werden sollte.

Der Verband der schweizerischen Dampfschiffunternehmungen stellt das Gesuch, daß für den Fall, daß wider Erwarten in einem neuen Gesetze die maximale Dauer der Arbeitszeit herabgesetzt würde, dem Dampfschiffbetriebe im Gesetzeswege eine Ausnahmestellung auf dem Boden der gegenwärtig für denselben geltenden Bestimmungen eingeräumt werden möchte, sei es durch Unterstellung unter ein besonderes Gesetz, bezw. eine Verordnung oder vermittelt specieller Behandlung im allgemeinen Gesetze. Der Verband macht mit Hinweis auf die dem Verbande nicht angehörenden, kleinern und kleinsten Unternehmungen geltend, daß es sich doch gewiß nicht rechtfertige, die finanziell ungünstig situierten Dampfschiffunternehmungen für den Zugersee, Greifensee, Hallwylersee, Ägerisee, Zürcher-Obersee, Bielersee und Jouxsee, welche gleichzeitig nur ein einziges Schiff im Dienste haben und daher durch eine Verminderung der Arbeitszeit zur Verdoppelung des Personals gezwungen werden könnten, nach den nämlichen Grundsätzen zu behandeln, wie die gut rentierende Gotthardbahn, deren Dienstorganisation auch im Falle der Revision des Arbeitsgesetzes im Sinne des bundesrätlichen Entwurfes oder der Anträge des Herrn Nationalrat Surbeck eine fast vollständige Ausnützung der Arbeitszeit des Personals gestatte, und bei welcher somit die Ausgaben sich kaum in dem Maße vermehren als die Arbeitszeit gekürzt werde.

Für eine Differenzierung des Schiffspersonals scheine keine Notwendigkeit vorzuliegen, immerhin hätten die Verbandsverwaltungen gegen eine allfällige Vorschrift, wonach bei zwölfstündiger Arbeitszeit die Heizer auf den Schiffen der Tragfähigkeitskategorien II bis V höchstens 10 Stunden täglich im Heizraum verwendet werden dürften, nichts einzuwenden.

Das Gesamtergebnis der Beantwortung der Fragen 2 und 5 ist nicht ein derartiges, daß daraus die Wünschbarkeit abgeleitet werden könnte, das Gesetz nur auf die Angestellten gewisser Dienstzweige anzuwenden oder für einzelne Arbeitskategorien besondere Bestimmungen aufzustellen. Die Verhältnisse bei den verschiedenen Gesellschaften sind so mannigfaltige, daß es absolut unmöglich ist, denselben insgesamt in einem Gesetze Rechnung zu tragen. Es ist nicht zu bestreiten, daß bei einer Anzahl von Unternehmungen die wirkliche Arbeitsleistung gewisser Kategorien von Angestellten eine sehr mäßige ist, es darf aber hieraus nicht ohne weiteres der Schluß gezogen werden, daß diese Angestellten des gesetzlichen Schutzes nicht bedürften, denn es ist bei Bemessung der an das Personal zu stellenden Anforderungen nicht nur auf eine den Kräften eines Angestellten angemessene wirkliche Arbeitsleistung, sondern namentlich auch auf die Dauer der Dienstbereitschaft und eine genügende, zusammenhängende Ruhezeit Bedacht zu nehmen, denn ein Kondukteur einer Lokalbahn, welcher von 5 Uhr morgens bis 7 Uhr abends vielleicht 16 Züge in gleichmäßigen Abständen mit nur je 25 Minuten Fahrzeit bedient und der somit im Laufe des Tages über viele Ruhepausen verfügt, wird am Abend ebensowohl der Ruhe bedürfen, wie ein Kondukteur einer Hauptbahn, welcher innert demselben oder einem kürzern Zeitraum während 10 Stunden im Fahrdienste tätig war.

Soweit es sich darum handeln kann, einzelne Angestellte, deren wirkliche Arbeitsleistung eine ganz geringe ist, von der Anwendung des Gesetzes ganz oder teilweise auszuschließen, so muß unseres Erachtens jeder einzelne Fall für sich geprüft werden und ist es daher am besten, wenn der bezügliche Entscheid wie bisher in die Hände des Bundesrates gelegt wird.

Soweit eine Reduktion der Arbeitszeit als geboten erscheint, so ist bereits in Art. 2, Absatz 2, des Gesetzesentwurfes vorgesehen, daß der Bundesrat eine solche Reduktion verlangen kann. Hierbei würde in erster Linie das fahrende Personal und das intensiv und kontinuierlich beschäftigte Personal größerer Stationen in Betracht kommen. Es erscheint uns aus praktischen Gründen zweckmäßiger, wenn derartige besondere Verhältnisse soweit über-

haupt thunlich in der Vollziehungsverordnung Berücksichtigung finden und später, soweit das Bedürfnis sich zeigt, von Fall zu Fall eine Entscheidung getroffen wird. Wenn schon im Gesetze gesagt werden wollte, für welche Arbeitskategorien eine Reduktion der Arbeitszeit einzutreten habe, so würde damit gleich von vornherein einer größeren Zahl von Ausnahmeverfügungen gerufen.

Frage 3. Welche finanzielle Tragweite hat die Reduktion der Arbeitszeit von 12 auf 11 Stunden im Sinne des bundesrätlichen Entwurfes?

Der Verband der Normalbahnen teilt diesbezüglich mit, daß zunächst Zweifel darüber laut geworden seien, ob nur die finanzielle Tragweite der Reduktion der Arbeitszeit von 12 auf 11 Stunden in Betracht zu ziehen sei, oder ob es nicht vielmehr die Meinung habe, neben dem Art. 2 auch die Konsequenzen von Art. 5 und Art. 6, Al. 2, zu berücksichtigen. Der Verband habe sich der letztern Ansicht angeschlossen und habe die aus den erwähnten Bestimmungen des Entwurfes des Bundesrates erwachsenden jährlichen Mehrkosten zu Fr. 1,350,000 berechnet.

Die Präsidialverwaltung des Verbandes der Sekundärbahnen hat die Angaben von 14 Gesellschaften in einer Tabelle zusammengestellt vorgelegt. Gemäß dieser Tabelle würden die jährlichen Mehrausgaben betragen für die:

|                                        |           |
|----------------------------------------|-----------|
| Drahtseilbahn Lausanne-Ouchy . . . . . | Fr. 3,000 |
| Saignelégier-Chaux-de-Fonds . . . . .  | „ 3,480   |
| Birsigthalbahn . . . . .               | „ 2,500   |
| Glion-Rochers de Naye . . . . .        | „ 7,300   |
| Appenzeller Bahn . . . . .             | „ 15,000  |
| Uetlibergbahn . . . . .                | „ 2,700   |
| Zürich-Örlikon-Seebach . . . . .       | „ 9,000   |
| Yverdon-Ste. Croix . . . . .           | „ 3,250   |
| Zentrale Zürichbergbahn . . . . .      | „ 1,960   |
| Rhätische Bahn . . . . .               | „ 30,100  |
| Genfer Schmalspurbahnen . . . . .      | „ 22,000  |
| Vevey-Montreux-Chillon . . . . .       | „ 5,200   |
| Tramways suisses . . . . .             | „ 15,000  |
| Tramelan-Tavannes . . . . .            | „ 2,400   |

Für 6 Gesellschaften hätte die Annahme des bundesrätlichen Entwurfes keine Mehrausgabe zur Folge; eine Gesellschaft hat über den Kostenpunkt keine Angaben gemacht.

Von den Dampfschiffverwaltungen werden die jährlichen Mehrausgaben wie folgt berechnet:

|                                      |     |         |
|--------------------------------------|-----|---------|
| Untersee und Rhein . . . . .         | Fr. | 14,600  |
| „ Wädensweil“ . . . . .              | „   | 13,000  |
| Vierwaldstättersee . . . . .         | „   | 75,000  |
| Luganersee . . . . .                 | „   | 24,000  |
| Thuner- und Brienersee . . . . .     | „   | 50,000  |
| Neuenburger- und Murtensee . . . . . | „   | 10,000  |
| Genfersee . . . . .                  | „   | 100,000 |

Diesen Mehrkosten stehen pro 1897 nachstehende Reinerträge gegenüber:

|                                                    |     |         |
|----------------------------------------------------|-----|---------|
| Untersee und Rhein (Passivsaldo) . . . . .         | Fr. | 7,000   |
| Wädensweil (Passivsaldo) . . . . .                 | „   | 12,150  |
| Vierwaldstättersee . . . . .                       | „   | 232,000 |
| Luganersee . . . . .                               | „   | 20,000  |
| Thuner- und Brienersee . . . . .                   | „   | 30,000  |
| Neuenburger- und Murtensee (Passivsaldo) . . . . . | „   | 4,287   |
| Genfersee . . . . .                                | „   | 90,000  |

In den von den Dampfschiffverwaltungen berechneten Mehrkosten sind auch diejenigen für Indienststellung weiterer Schiffe inbegriffen, denn wenn vom Personale nicht mehr als 11 Arbeitsstunden gefordert werden dürfen, so müssen da und dort weitere Schiffe in den Dienst gestellt werden. Weil die Schiffe verschiedenartig konstruiert seien, so gehe es nicht an, nur das Personal eines Schiffes behufs Gewährung der nötigen Ruhe abzulösen, sondern es müsse auch das Schiff außer Dienst gestellt werden, weil Personal und Schiff zusammengehören; eine Reduktion der Arbeitszeit des Personals sei daher gleichbedeutend mit einer Verminderung der Fahrleistungen der Schiffe. Beispielsweise ist angeführt, daß in den Monaten Oktober bis März der Fahrplan auf dem Brienersee durch ein einziges Schiff ausgeführt werden könne, während bei Kürzung der Arbeitszeit auf 11 Stunden zwei Schiffe erforderlich wären. Ferner müßten die bisherigen Normalleistungen der Schiffe des Vierwaldstättersees, von zwei Hin- und Rückfahrten Luzern-Flühlen auf eine Hin- und Rückfahrt und eine einfache Fahrt reduziert werden, und auf dem Genfersee könnten die Schiffe, welche bisher eine Hin- und eine Rückfahrt Genf-Villeneuve machten, nur noch 1½ Fahrten ausführen.

Der Bundesrat ist nicht in der Lage, die Berechnungen der Bahn- und der Dampfschiffverwaltungen auf ihre Genauigkeit zu prüfen, es darf aber füglich angenommen werden, daß die von den Verwaltungen angegebenen Ziffern eher zu hoch als zu niedrig bemessen sind, denn es unterliegt keinem Zweifel, daß auch bei

Annahme des bundesrätlichen Entwurfes in ähnlicher Weise wie bisher in Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der verschiedenen Gesellschaften Ausnahmen bewilligt werden müssen, welche aber von den Verwaltungen bei Berechnung der mutmaßlichen Mehrkosten nicht in Betracht gezogen werden konnten.

Frage 4. Welche finanzielle Tragweite hätte die Annahme der Anträge des Herrn Nationalrat Surbeck?

Der Verband der Normalbahnen berechnet die jährlichen Mehrkosten zu Fr. 5,385,000 und bemerkt hierzu, daß diese Ziffer sich auf eine möglichst genaue Berechnung stütze, wobei indessen nur die aus der Anstellung des nötigen Mehrpersonals erwachsenden Beträge in Rechnung gebracht worden sei, nicht aber diejenigen Summen, welche dem Personale infolge seiner durch Arbeitsreduktion herbeigeführten Mindereinnahmen zu vergüten seien.

Nach den gemachten Erfahrungen werden sich in Wirklichkeit diese Summen noch erheblich höher stellen. Es sei nur darauf hinzuweisen, daß die anlässlich der Eingabe des Eisenbahnverbands (betreffend den Entwurf zum Gesetze vom 27. Juni 1890) im Jahre 1889 ausgeführten Berechnungen, die damals von verschiedenen Seiten als viel zu hoch gegriffen beanstandet wurden, sich im Verfolge als viel zu niedrig herausgestellt hätten. So habe z. B. die Gotthardbahn damals ihre Mehrkosten zu Fr. 236,000 angegeben, während sie nach spätern Berechnungen in Wirklichkeit Fr. 353,000 betragen hätten. Ähnlich lägen die Verhältnisse bei andern Verwaltungen. Zum Schlusse ist bemerkt, daß die Verwaltungen nicht in Details einzutreten haben, sondern sich damit begnügen, der Überzeugung Ausdruck zu verleihen, daß die Anträge des Herrn Surbeck ihrer Konsequenzen wegen als absolut unannehmbar bezeichnet werden müssen.

Die Sekundärbahnen erwarten von der Annahme der Anträge des Herrn Nationalrat Surbeck nachstehende Mehrkosten:

|                                    |     |        |
|------------------------------------|-----|--------|
| Lausanne-Ouchy . . . .             | Fr. | 9,000  |
| Saïnelégier-Chaux-de-Fonds . . . . | "   | 12,680 |
| Birsigthalbahn . . . .             | "   | 6,000  |
| Glion-Rochers de Naye . . . .      | "   | 12,500 |
| Basler Straßenbahnen . . . .       | "   | 28,800 |
| Appenzeller Bahn . . . .           | "   | 25,000 |
| Uetlibergbahn . . . .              | "   | 3,470  |
| Zürich-Örlikon-Seebach . . . .     | "   | 21,000 |

|                               |     |         |
|-------------------------------|-----|---------|
| Yverdon-Ste. Croix . . .      | Fr. | 6,500   |
| Tramelan-Tavannes . . .       | "   | 3,600   |
| Zürcher Straßenbahnen . . .   | "   | 54,000  |
| Zentrale Zürichbergbahn . . . | "   | 5,320   |
| Waldenburger Bahn . . .       | "   | 2,400   |
| Rhätische Bahn . . .          | "   | 81,000  |
| Genfer Schmalspurbahnen . . . | "   | 180,000 |
| Vevey-Montreux-Chillon . . .  | "   | 14,100  |
| Tramway St. Gallen . . .      | "   | 4,000   |
| Appenzeller Straßenbahn . . . | "   | 4,500   |
| Tramways suisses . . .        | "   | 45,000  |

Die verhältnismäßig große Verschiedenheit in den Angaben der verschiedenen Gesellschaften findet ihre Erklärung zum Teil in dem Umstande, daß einzelne Gesellschaften von ihren Angestellten schon jetzt eine nur 10—11stündige Arbeitszeit verlangen, während bei andern Gesellschaften die Beanspruchung bis an die im Gesetze gestattete äußerste Grenze von 12 Stunden geht. Einige Verwaltungen sprechen sich, auch abgesehen von der finanziellen Tragweite, entschieden gegen die Anträge des Herrn Sourbeek aus.

Die Verwaltung der Drahtseilbahn Lausanne-Ouchy erblickt eine große Unzukömmlichkeit darin, daß der Dienst durch zahlreiche Ablösungen sehr kompliziert werde und daß man die Ablöser außer den ihnen zufallenden wenigen Dienststunden nicht nützlich verwenden könne. Die Verwaltung der Birsigthalbahn befürchtet, daß das Gedeihen der doch so notwendigen kleinen Transportanstalten ernstlich in Frage gestellt würde.

Die Verwaltung der Genfer Schmalspurbahn müßte das Personal geradezu verdoppeln und befürchtet daher den Ruin der Gesellschaft.

Die Verwaltung des St. Galler Tramway glaubt, daß das erforderliche Ablöserpersonal kaum erhältlich wäre.

Im Berichte der Dampfschiffverwaltungen sind die Anträge des Herrn Surbeek artikelweise behandelt.

Die Kürzung der Arbeitszeit auf 10 Stunden (Art. 2) hätte bei der Gesellschaft für den Untersee und Rhein gegenüber dem bundesrätlichen Entwurfe angeblich keine weitem Mehrausgaben im Gefolge.

Das nämliche sei der Fall bei der Dampfbootgesellschaft „Wädenswil“, wenigstens hinsichtlich der Werktage, an denen infolge der Indienstnahme eines zweiten Schiffes die Arbeitszeit des Fahrpersonals nur noch 7 Stunden betragen würde.

Die Verwaltung erachtet es als müßig, die aus einer weitem Personalvermehrung (für die Sonntage) resultierenden Kosten zu ermitteln, weil schon die 11stündige Arbeitszeit unfehlbar die Liquidation der Gesellschaft nach sich ziehen müßte.

Die Gesellschaft für den Vierwaldstättersee bezweifelt zunächst, daß, in Anbetracht der Eigenheiten des Dampfschiffbetriebes im allgemeinen und in Rücksicht auf ihr Betriebsmaterial, sowie ihre örtlichen Verhältnisse im besondern, die Durchführung der 10stündigen Arbeitszeit einen geregelten Betrieb überhaupt noch ermöglichen würde. Wäre dieses der Fall, so müßten 2—3 weitere Schiffe und ebensoviele Schiffspersonale à 12 Mann beschafft werden, woraus eine Belastung des Unternehmens von Fr. 120,000 resultieren würde.

Bei der Gesellschaft für den Luganersee wäre die Vergrößerung des Schiffsparks um ein Boot angeblich nicht ausreichend und demzufolge die Mehrausgaben unerschwinglich.

Für die Gesellschaft für den Thuner- und Brienzersee hätte die Reduktion der Arbeitszeit von 12 auf 10 Stunden ungefähr die nämliche Mehrausgabe wie die Reduktion von 12 auf 11 Stunden zur Folge.

Die Gesellschaft für den Neuenburger- und Murtensee hat von einer ziffernmäßigen Ausmittlung der finanziellen Tragweite der Reduktion der Arbeitszeit von 12 auf 10 Stunden Umgang genommen, weil eine solche Maßnahme die sichere Liquidation der Gesellschaft zur Folge hätte.

Die Gesellschaft für den Genfersee habe geglaubt, sich die Arbeit der Ausmittlung der finanziellen Tragweite ersparen zu dürfen, weil vernünftigerweise von einer Reduktion der Arbeitszeit auf 10 Stunden in Ansehung des Dampfschiffbetriebes nicht die Rede sein könne.

Die Gesellschaften haben unterlassen, die Vermehrung der Betriebsausgaben beim wenig zahlreichen Stationspersonal zu berechnen, angesichts des Umstandes, daß die Reduktion der Arbeitszeit auf 10 Stunden einzig in Hinsicht auf das fahrende Personal die Liquidation aller Dampfschiffgesellschaften, mit alleiniger Ausnahme derjenigen des Vierwaldstättersees, zur Folge hätte.

Von der Verlängerung der Nachtruhe (Art. 3) würde nur das Stationspersonal betroffen, und wären demnach die daherigen Mehrausgaben für die Dampfschiffgesellschaften belanglos, namentlich wenn eine Kürzung der Arbeitszeit vorgenommen würde

und demzufolge in den Stationen mit Früh- und Spätdienst eine doppelte Personalbesetzung erforderlich werden sollte.

Vorausgesetzt, daß der Antrag, es solle die ausnahmsweise Kürzung der Nachtruhe auf 8 Stunden an die Bewilligung des Bundesrats geknüpft werden, sich nicht auf ausnahmsweise, durch unvorhergesehene Umstände bedingte Abweichungen von den Dienstenteilern beziehe, so wäre hierin eine finanzielle Tragweite für die Dampfschiffgesellschaften nicht zu erblicken.

Die Dampfschiffverwaltungen erklären sodann, daß gerade bei ihren Unternehmungen die Durchführung der anderthalbstündigen Mittagsruhe die größten Schwierigkeiten bereiten und in vielen Fällen einer wirklichen Kürzung der Arbeitszeit gleichkommen würde. Auch bei Normierung der Arbeitszeit auf 11 oder sogar 10 Stunden wäre es mitunter unmöglich, eine derartige Ruhepause um die Mitte der Arbeitszeit zu gewähren, ohne die Kurse für die Verwaltungen noch ungünstiger zu gestalten.

Genauere Berechnungen über die Mehrkosten auf Grund des Fahrplans pro 1898 anzustellen, sei unterlassen worden, weil die Schiffskurse häufig von einer Fahrplanperiode zur andern Verschiebungen erleiden, so viel dürfe aber als feststehend betrachtet werden, daß mehr als eine Verwaltung veranlaßt würde, während einer ganzen Fahrplanperiode und namentlich der Hochsaison hindurch ein weiteres Schiff in Dienst zu nehmen, daß also Kosten erwachsen müßten, die in gar keinem Verhältnisse zu der angestrebten Verbesserung stehen würden. Als Beleg wird der Winterfahrplan 1898/1899 auf dem Brienzersee angeführt, dessen Durchführung in den Monaten Oktober bis März unter dem Gesetz vom 27. Juni 1890 mit nur einem Schiffe möglich sei, zufolge Verlängerung der Mittagspause um eine halbe Stunde jedoch zwei Booten übertragen werden müßte. Die angestrebte Kürzung der Präsenzzeit würde die Dampfschiffunternehmungen nur in geringem Maße berühren.

Die Berechnung eines Zuschlags für den Nachtdienst (Art. 5) falle bei den Dampfschiffunternehmungen außer Betracht.

Die Verlängerung des Ruhetages auf 33 Stunden (Art. 6) wäre in Ansehung des fahrenden Personals mit beträchtlichen Schwierigkeiten verbunden. Die Dienstabwesenheit müßte notwendigerweise häufig bis zu 40 und mehr Stunden betragen, und der Stellvertreter hätte auf jede solche Ablösung mindestens  $1\frac{1}{2}$  Tage zu verwenden. Es könne daher durchaus nicht erstaunen, daß der Gesellschaft für den Genfersee aus dieser Neuerung eine jährliche Mehrausgabe von Fr. 15,200 erwachsen würde.

Die Gewährung eines achttägigen Urlaubs an die Jahresangestellten hätte für die Gesellschaften nachstehende Mehrausgaben im Gefolge:

|                                      |          |
|--------------------------------------|----------|
| Untersee und Rhein . . . . .         | Fr. 1500 |
| Wädenswil . . . . .                  | „ —      |
| Vierwaldstättersee . . . . .         | „ 5500   |
| Luganersee . . . . .                 | „ 1800   |
| Thuner- und Brienzersee . . . . .    | „ 2600   |
| Neuenburger- und Murtensee . . . . . | „ 1000   |
| Genfersee . . . . .                  | „ 6400   |

Dabei ist vorausgesetzt, daß die Anberaumung des Urlaubs ganz in das Ermessen der Verwaltungen falle, andernfalls bei mehreren Verwaltungen eine Erhöhung der Ausgaben eintreten würde.

Wenn schon die von den Verwaltungen berechneten Mehrausgaben, welche die Annahme des bundesrätlichen Entwurfs zur Folge hätten, etwas hoch erscheinen, so ist dieses ohne Zweifel hinsichtlich der aus den Anträgen des Herrn Sourbeck angeblich resultierenden Ausgaben noch zutreffender, denn je weiter die Leistungen des Personals im Gesetz herabgemindert werden, desto mehr Ausnahmen werden zu bewilligen sein, wenn auf eine ordnungsmäßige Betriebsführung Wert gelegt werden will; die Verwaltungen konnten aber bei ihren Berechnungen die mutmaßlich notwendig werdenden Ausnahmen nicht mitberücksichtigen.

Frage 6. Genaue Definierung des Begriffes Nachtarbeit resp. Nachtdienst.

Diese Frage findet ihre Beantwortung zum Teil schon in Art. 5 des Gesetzesentwurfes; indessen könnte der Begriff Nachtdienst genauer als durchgehender Nachtdienst definiert werden.

\* \* \*

Die Bahn- und Dampfschiffverwaltungen haben den Anlaß benützt, um zum bundesrätlichen Entwurfe eine Anzahl Bemerkungen anzubringen, beziehungsweise Abänderungsanträge zu stellen.

Der Verband der Hauptbahnen hebt hervor, daß das Personal der schweizerischen Eisenbahnen mit Bezug auf Ruhetage und Arbeitszeit viel besser situiert sei, als dasjenige der ausländischen und speciell der deutschen Bahnen. So z. B. seien in den neuesten Vorschriften über die planmäßige Inanspruchnahme und Ruhe des Betriebspersonals der preussischen Staatsbahnen, deren Verwaltung

sich doch sicherlich auch zur Pflicht mache, das Personal vor Überanstrengung zu schützen, die folgenden Bestimmungen enthalten:

„Für das Zugsbegleitungs- und Lokomotivpersonal soll die Dienstenteilung so bewirkt werden, daß die tägliche Dienstdauer im monatlichen Durchschnitt für jeden Bediensteten nicht mehr als 11 Stunden beträgt.

„Die Festsetzung einzelner Dienstsichten bis zu 16 Stunden ist nur gestattet, wenn sie durch ausgiebige Ruhepausen unterbrochen werden, oder die an das Personal zu stellenden dienstlichen Anforderungen entsprechend einfache sind, so daß nach dem pflichtmäßigen Ermessen der vorgesetzten Dienstbehörde eine Überanstrengung des Personals ausgeschlossen ist.

„Auf eine 14—16stündige Dienstour soll in der Regel eine längere Ruhe in der Heimat folgen, welche soweit als möglich in die Zeit von 7 Uhr abends bis 7 Uhr morgens zu verlegen ist.

„Bei dem Lokomotivpersonale soll die innerhalb der Dienstsicht im Zugsdienste zurückzulegende planmäßige Fahrzeit auf der Lokomotive keinesfalls mehr als 10 Stunden betragen.

„Jeder im Betriebsdienste ständig beschäftigte Bedienstete soll monatlich mindestens einen Ruhetag und, wenn er im Zugsbegleitungs- oder Lokomotivdienst überwiegend außerhalb des amtlichen Wohnortes beschäftigt ist, monatlich mindestens zwei Ruhetage erhalten.

„Als planmäßige tägliche Dienstdauer im Sinne dieser Vorschrift gilt derjenige Zeitraum, welcher zwischen zwei nach den nachstehenden Grundsätzen berechneten Ruhezeiten liegt.

„Als Ruhezeit gilt jeder vom Dienst oder Dienstbereitschaft freie Zeitabschnitt, welcher in ununterbrochener Folge bei dem übrigen Personale mindestens 8 Stunden, bei dem Zugsbegleitungs- und Lokomotivpersonale mindestens 10 Stunden, falls die Ruhe in der Heimat und mindestens 6 Stunden falls die Ruhe außerhalb der Heimat verbracht wird, beträgt, doch ist für das letztere Personal auch eine Ruhepause von 6 bis zu 10 Stunden in der Heimat als Ruhezeit dann anzusehen, wenn sie zwischen solchen Dienstsichten liegt, welchen eine Ruhezeit von mindestens 10 Stunden in der Heimat vorangeht oder folgt. Bei Bemessung der Ruhetage ist nur diejenige völlig dienstfreie Zeit zu rechnen, welche sich an eine Ruhezeit von 12 Stunden in ununterbrochener Folge anschließt. Der Ruhetag beträgt, einschließlich dieser 12 Stunden, 24 Stunden.“

Eine Vergleichung dieser Bestimmungen mit den zur Zeit auf den schweizerischen Bahnen gültigen Vorschriften erzeuge aufs

deutlichste, in welcher bevorzugter Stellung das einheimische Eisenbahnpersonal gegenüber dem deutschen sich jetzt schon befindet und daß die angebliche Überanstrengung des Personals jedenfalls nicht als stichhaltiger Grund für die Revision des fraglichen Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890 angesehen werden könne. Für den Fall, daß die Behörden die Ansichten der Verbandsverwaltungen nicht teilen sollten, so empfehlen die Verwaltungen folgende Bemerkungen zum bundesrätlichen Entwurf vom 11. März 1898 einer wohlwollenden Prüfung zu unterstellen:

„1. In Art. 3, Absatz 2, ist bedingungsweise eine Verkürzung der Ruhezeit auf 8 Stunden vorgesehen, vorausgesetzt, daß im Durchschnitt von 2 Tagen die 10-, bzw. 9stündige Ruhe gewahrt bleibt.

„Wenn, wie die bundesrätliche Botschaft sagt, mit diesen Zugeständnissen die Bahnverwaltungen etwas mehr freie Bewegung gewinnen sollen, welche denselben gestatten wird, die Diensterteilungen rationeller und für die Angestellten selber vorteilhafter zu gestalten, sollte der Durchschnitt von 3 Tagen (statt von 2 Tagen) maßgebend sein, was zudem auch der bisherigen Praxis entsprechen würde. Die dienstlichen Erfordernisse machen ein solches Verfahren notwendig, und es werden dadurch auch die Angestellten nicht geschädigt.

„2. Die gleiche Bemerkung gilt auch mit Bezug auf Art. 4, Absatz 2, des Entwurfs.

„3. Die Bestimmung von Art. 5, Absatz 1, sollte sich nur auf den durchgehenden Nachtdienst beziehen; es sollte dagegen gestattet sein, Frauen auch noch über 10 Uhr nachts hinaus zu beschäftigen, wenn der Dienst dies erfordert.

„Es wird demgemäß befürwortet, in Art. 5, zweite Zeile, die Worte „im durchgehenden Nachtdienste“ anstatt, „im Nachtdienste“ zu setzen.

„4. In Art. 6, Absatz 2, sollte der Satz „Sie müssen jeweilen mit einer Nachtruhe endigen“ gestrichen werden, indem sonst bei dem durchgehenden Nachtdienste die Folge entsteht, daß dem fraglichen Personale statt einem Tage jeweilen zwei Ruhetage zugewiesen werden müssen.

„5. Art. 7, Alinea 1, sollte gestrichen werden, indem eine solche Vorschrift, insbesondere für den Bahnunterhaltungsdienst nicht ausführbar ist und zu immerwährenden Anständen und Reklamationen führen mußte.“

Die dem Verband der Normalbahnen angehörende Töbthalbahn hat nachträglich noch in einer besondern Eingabe ihre

Stellungnahme zum bundesrätlichen Entwurfe und zu den Anträgen des Herrn Sourbeck wie folgt gekennzeichnet:

Nachdem schon das Bundesgesetz am 27. Juni 1890 für die Töbthalbahn eine erheblich größere dauernde Mehrausgabe gebracht habe, als ursprünglich angenommen worden sei, habe die Lohnbewegung Ende 1895 neuerdings zu einer Steigerung der Personalausgaben geführt, deren Folgen heute noch nicht vollständig zur Geltung kommen, weil die übernommenen periodischen Gehaltserhöhungen noch mehrere Jahre fortwirken werden, trotzdem sie heute schon den Betrag von Fr. 27,200 erreicht haben.

Im darauffolgenden Jahre sei die Vermehrung der Fahrleistungen infolge Führung von Arbeiterzügen an die Gesellschaft herangetreten, eine Forderung, welche die Direktion im Hinblick auf deren große Bedeutung für die Arbeiterbevölkerung geglaubt habe, nicht länger ablehnen zu dürfen, obwohl damit wieder eine Steigerung der Ausgaben verbunden gewesen sei, deren Kompensation bei den niedrigen Taxen der Arbeiterbillette nicht erwartet werden könne.

In welchem hohem Maße diese Vorgänge auf die finanziellen Verhältnisse eingewirkt haben, werde am deutlichsten durch die Thatsache illustriert, daß die Ausgaben vom Jahre 1890 bis Ende 1897 um Fr. 110,929 gestiegen seien, während die Einnahmen nicht im gleichen Maße zugenommen hätten. Eine weitere wesentliche Steigerung der Einnahmen sei aber auch für die kommenden Jahre nicht anzunehmen, weil durch den Bau der Linie Urikon-Bauma der Töbthalbahn unter allen Umständen mehr Verkehr entzogen als neu zugeführt werde, und die Folgen davon werden sein, daß die Ausgaben mit den Einnahmen nicht im richtigen Verhältnisse bleiben können.

Was nun die Dienstverhältnisse des Bahnpersonals im allgemeinen anbelange, so sei darauf hinzuweisen, daß eine gleichmäßige Inanspruchnahme des Einzelnen in Wirklichkeit keineswegs vorausgesetzt werden könne, vielmehr erscheine es bei näherer Prüfung der verschiedenartigen Verhältnisse tatsächlich angezeigt, wie dieses von der nationalrätlichen Kommission angedeutet sei, eine Unterscheidung zu machen, und zwar sollte diese nicht nur nach Dienstkategorien und Arbeitsorten, sondern auch nach Intensität der Beanspruchung zur Geltung kommen; denn dieselbe Beamtenkategorie werde auf einer Hauptbahn mit Schnellzugsverkehr in ganz anderer Weise beansprucht als auf einer Nebenlinie. So sei z. B. der Vorstand und der Wärter auch auf

einer Zwischenstation bei der Hauptbahn ungleich intensiver beschäftigt und ihre Verantwortlichkeit eine ungleich größere als beim Vorstand der Zwischenstation einer Nebenlinie, dessen Obliegenheiten innert wenigen Tagesstunden abgewandelt werden könnten, wenn die zeitliche Lage der wenigen Züge dies gestatten würde. Nun bedinge aber die Eigentümlichkeit des Verkehrs, daß die einzelnen Verkehrsgelegenheiten sich über den ganzen Tag ausdehnen, mit größern Zwischenpausen, die dem Beamten keine oder nur wenig Arbeit bringen; es erscheine deshalb vollkommen berechtigt, diese verminderte Beanspruchung durch eine mäßige Ausdehnung der Präsenzzeit zu kompensieren. Ebenso zutreffend, wie in den vorerwähnten Fällen, erscheinen diese Gründe beim Personale des Fahr- und Zugdienstes. Auch hier solle in Betracht kommen, daß das Personal meist schon nach 1—2stündiger Fahrt am Endpunkte der Strecke anlange, wo eine mehr oder weniger lange Ruhepause eintrete; während auf Hauptlinien 4—5stündige andauernde Beanspruchungen vorkommen. Mit Bezug auf die besondern Verhältnisse der Tößthalbahn ist im weitem ausgeführt, daß diese Bahn mehrere Stationen mit so geringem Verkehr habe, daß die betreffenden Vorstände nicht den ganzen Tag beschäftigt seien, und daß aber nach dem neuen Gesetzesentwurfe (sollte wohl heißen nach den Anträgen des Herrn Sourbeck) diese Stationen mit einem zweiten Mann besetzt werden müßten, weil die gesamte Präsenzzeit des Vorstands mehr als 15 Stunden betrage, wenn er vom ersten bis zum letzten Zuge Dienst zu versehen habe. Früh- oder Spätdienst durch einen Wärter besorgen zu lassen, erscheine unzulässig, weil die Bedienung des Telegraphen während des Zugsverkehrs erforderlich sei; es bleibe somit kein anderer Ausweg, als einen im Dienste erfahrenen Gehülfen beizugeben, der dann allerdings tagsüber ohne Beschäftigung wäre. Nun sei ja richtig, daß dieser zweite Mann zu Arbeiten der Betriebskontrolle oder der Wagenkontrolle beigezogen werden könnte. Dies treffe aber bei einer kleinern Verwaltung nur in beschränktem Maße zu, so daß z. B. bei der Tößthalbahn nur 2 von den 8 neu einzustellenden Gehülfen damit zu beschäftigen wären. Es wäre daher thatsächlich das Personal dieser kleinen Stationen zum Nichtsthun verurteilt und die Folge davon wäre, wie überall in solchen Fällen, eine Verleitung des Personals zum Müßiggang. Beim Zugspersonale der Tößthalbahn betrage die Dauer einer zusammenhängenden Arbeitsperiode selten mehr als 2 Stunden, worauf regelmäßig eine teilweise mehrstündige Ruhepause folge. Eine andauernde 5stündige Arbeit, wie sie beim Handwerker oder in

einer Fabrik während einer Tageshälfte verlangt werde, komme somit gar nicht vor; die durch die Zugslage gebotenen Ruhepausen ermöglichen daher dem Personale eine effektive Dienstzeit von mehr als 10 oder 11 Stunden ohne Nachteil auszuhalten.

Was hinsichtlich der zusammenhängenden Arbeitsperioden beim Zugspersonale gesagt wurde, treffe auch für das Fahrpersonal zu; einer weitergehenden Dienstverkürzung stehe aber hier besonders noch der Umstand entgegen, daß mit einer Vermehrung des Personals auch eine Vermehrung der für den täglichen Dienst erforderlichen Lokomotiven erfolgen müßte. Durch die sogenannte Wechselbesetzung ließe sich allerdings die Zahl der Lokomotiven reduzieren; wie aber die Erfahrungen dieses Jahres bei einer großen Verwaltung gezeigt haben, sei die Durchführung derartiger Maßnahmen mit großen Schwierigkeiten verbunden. Häufige Betriebsstörungen wären die unausbleiblichen Folgen einer solchen Einteilung. Übrigens werde auch die genaue Einhaltung einer 10- oder 11stündigen Arbeitszeit ebensogroßen Schwierigkeiten begegnen, wie dies gegenwärtig der Fall sei, da sich die Fahrpläne eben nicht in den Rahmen eines 10stündigen Arbeitstages hinein-zwingen lassen.

Auf Grund aller dieser Erwägungen gelange die Direktion zu der Ansicht, daß die bisher geltenden Gesetzesbestimmungen, wenn sie gewissenhaft eingehalten werden, vollständig genügen, um das Personal vor Überanstrengung zu schützen. Bei Annahme der Anträge des Herrn Sourbeck würde der Gesellschaft eine jährliche Mehrausgabe von Fr. 30,200 und bei Annahme des bundesrätlichen Entwurfes eine solche von Fr. 19,000 erwachsen.

Nun sei aber die Gesellschaft schon nicht mehr in der Lage, den Gemeinden auch nur einen Teil ihrer Prioritätsaktien, die aber in Wirklichkeit nichts anderes als umgewandelte Obligationen seien, zu verzinsen, und eine weitere Ausgabensteigerung in Höhe vorgenannter Beträge werde auch unmöglich machen, die bisher für Verbauungen und für Verbesserungen am Rollmaterial aus den Betriebsüberschüssen bestrittenen Summen aufzubringen. Die Direktion glaube aber nicht, daß es volkswirtschaftlich richtig sei, die Verkehrsanstalten zu gunsten einer heute schon vielfach in bevorzugter sozialer Stellung sich befindenden Klasse von Angestellten noch mehr zu belasten als bisher, und so besonders die kleinen Unternehmungen in ihrer Existenzfähigkeit zu bedrohen. Es werde daher das Ansuchen gestellt, von einer weitem Reduktion der Arbeitszeit abzusehen oder dann dafür zu sorgen, daß wenigstens für die Nebenbahnen in den Ausführungsbestimmungen

Ausnahmeverhältnisse geschaffen werden, die der finanziellen Lage dieser Unternehmungen Rechnung tragen.

Die Straßenbahn Zürich-Örlikon-Seebach ist der Ansicht, daß von der Anwendung von Art. 5 des bundesrätlichen Gesetzesentwurfes auf ständige Nachtarbeiter, wie Wagenreiniger etc., Umgang genommen werden dürfte.

Die Verwaltung der Zürcher Straßenbahn hebt hervor, daß einzelne Bestimmungen des bundesrätlichen Entwurfs für die verschiedenen Arten von Bahnen ganz verschiedene Bedeutung haben, so die Art. 6 und 8. Die Bestimmung von Art. 6, wonach von den 52 Ruhetagen 17 auf den Sonntag fallen sollen, sei für Straßenbahnen äußerst lästig und in finanzieller Beziehung nachteilig. An den Sonntagen sei der Verkehr der Straßenbahnen in der Regel viel größer als an den Wochentagen; er erfordere daher auch mehr Personal. Da nun gerade an den Sonntagen 33 % der Angestellten Ruhe haben müssen, an den Wochentagen aber nur 11 %, so seien an den Sonntagen  $\frac{2}{3}$  der Urlauber durch Reservisten oder Aushilfe zu ersetzen. Es sei nun durchaus unmöglich, diesem nur zeitweise beschäftigten Personale dieselbe Ausbildung zu geben, wie dem ständig beschäftigten, während gerade an Sonntagen bei dem großen und meist stoßweisen Zudrange der Fahrgäste gewandte Kondukteure und Führer erforderlich wären. Die Folge davon sei die, daß Verspätungen und mehr Unfälle und dadurch Schädigungen für die Bahn entstehen.

Für die Normalbahnen, beziehungsweise für alle Bahnen mit erheblichem Güterverkehr habe dagegen die citierte Bestimmung von Art. 6 keine große Bedeutung. Da nämlich gemäß Art. 8, welcher dagegen die Straßenbahnen nicht berühre, der Güterverkehr an Sonntagen und auch an einigen Feiertagen untersagt sei, so haben diese Bahnen an solchen Tagen mehr als genügenden Ersatz für die Urlauber.

Der vorliegende Entwurf sollte daher für Straßenbahnen Ausnahmen gestatten, z. B. in der Weise, daß von den 52 Ruhetagen nur etwa 10 Sonntage sein müßten, und daß jedem Angestellten auf schriftliches Begehren hin ein Wochentag statt eines Sonntags als Ruhetag gegeben werden dürfte, ohne daß nachher ein Austausch in umgekehrtem Sinne stattzufinden hätte. Die Angestellten bedürften zur Besorgung von Geschäften meist Wochentage und wäre ihnen sehr oft mit dem vorgeschlagenen Austausch gedient.

Die Zürichbergbahn erklärte, daß sie dem bundesrätlichen Entwurfe zustimmen könnte; ebenso die Waldenburgerbahn und die Neuenburger Tramways.

Die Direktion der Tramways suisses in Genf bemerkt zum bundesrätlichen Entwurfe, daß das bestehende Gesetz die Interessen des Personals genügend schütze und allfälligen Mißbräuchen sicher und bestimmt ein Ziel setze. Sie glaube nicht, daß in einem andern Lande ein Gesetz bestehe, welches dem Personal mehr Garantien biete.

Die Wohlthaten des bundesrätlichen Entwurfs und noch weniger die Anträge des Herrn Sourbeck würden zu den ungeheuern Opfern, welche sie erfordern, und namentlich in Ansehung der kleinen Unternehmungen, in keinem Verhältnisse stehen.

Das Gesetz sollte den Sekundärbahnen und den Tramways Erleichterungen gewähren, welche gerechtfertigt erscheinen durch:

- a. geringere Anforderungen des Dienstes, geringere Verantwortlichkeit, eine verhältnismäßig geringere Ausbildung des Personals, wegen der Natur des Dienstes;
- b. geringere Ermüdung des Personals, weil die Fahrzeiten, namentlich bei den Tramways, von kurzer Dauer seien, worauf Ruhepausen, häufig von der Dauer der Fahrzeit, folgen;
- c. die Notwendigkeit, die Fahrpläne entsprechend den Konzessionen zu erstellen, was eine Dienstdauer erfordere, die mit dem bestehenden Gesetze noch harmonisieren könne, welche aber, um dem Gesetzesentwurfe zu entsprechen, an vielen Orten eine Verdoppelung des Personals erfordere;
- d. trotz der Ersparnisse, welche vermittelt des elektrischen Betriebes zu erzielen seien, hätten viele Sekundärbahnen und Tramways Mühe, die Betriebskosten herauszubringen, was die so notwendige weitere Entwicklung der Sekundärbahnen ernstlich in Frage stellen könne;
- e. für die Sekundärbahnen und Tramways, welche an den Sonntagen kein durch die Einstellung des Güterdienstes disponibel werdendes Personal haben, sollte das Gesetz nur 12 Freisonntage per Jahr vorschreiben. Gegenwärtig sei es gewissen Gesellschaften fast unmöglich, den Sonntagsverkehr mit der wünschbaren Sicherheit zu bewältigen;
- f. Art. 5, Absatz 2, des Gesetzesentwurfes sollte wenigstens bei den Tramways auf die Wagenputzer keine Anwendung finden, so daß diese Angestellten wie die eigentlichen Nachtwärter ohne Beschränkung im Nachtdienste verwendet werden könnten.

Die Dampfschiffverwaltungen machen mit Bezug auf den bundesrätlichen Entwurf geltend, daß jeder mit dem Dampfschiffbetriebe auch nur einigermaßen Vertraute der Behauptung werde beitreten müssen, daß hinsichtlich dieser Art Transportanstalten ein wirkliches Bedürfnis für eine Verschärfung des Arbeitsgesetzes nicht bestehe. Eine solche sei übrigens weder in der Petition des Personals der Transportanstalten vom 15. Dezember 1895, noch, wenigstens soviel den Verwaltungen bekannt sei, anderweitig von Interessenten verlangt worden. Keiner der Verbandsverwaltungen sei bekannt, daß je seitens ihres Personals oder eines Theiles desselben ein entsprechender Wunsch laut geworden wäre.

Beim Dampfschiffbetriebe werde keine Personalkategorie zu konstanter zwölfstündiger körperlicher oder geistiger Arbeit angehalten. Im Gegenteil, fast durchweg sei die wirkliche Arbeitsleistung so minim, daß sie an sich selbst keine 6 Stunden ausfüllen würde. Man werde den Verwaltungen entgegenhalten, daß dies beim Stations- und beim Deckpersonal so ziemlich zutreffe, daß aber das Maschinenpersonal einen anstrengenden Dienst verrichten müsse. Auch letzteres widerspreche aber der Wirklichkeit. Der Schiffsmaschinist z. B. habe während der Fahrt sozusagen keine Arbeit zu leisten; die Beobachtung der Linie und der Signale, die Einhaltung der für die verschiedenen Strecken vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeit, die Bedienung der Bremsen und andere Obliegenheiten des Lokomotivführers seien ihm unbekannt. Die geringere Fahrgeschwindigkeit der Dampfschiffe und stundenlange Fahrten ohne Anhalt haben zur Folge, daß seine Aufmerksamkeit bei weitem nicht konstant beansprucht sei. Daß auch die Heizer nicht überanstrengt werden, dafür Sorge bereits die schweizerische Dampfschiffverordnung vom 18. Februar 1896, welche vorschreibe, daß auf mittleren und größeren Schiffen zwei oder sogar drei Heizer thätig sein müssen, obwohl zur Besorgung des Feuers gleichzeitig nur einer verwendet werden könne.

Es stehe außer allem Zweifel, daß der Dienst bei den Dampfschiffgesellschaften im Durchschnitt noch viel weniger anstrengend sei als bei den Sekundärbahnen. Das im Berichte dieser Bahnen vom 5. November 1896 mit Bezug auf die von der Petition des Personalverbandes behauptete Notwendigkeit einer weitem Verkürzung der Arbeitszeit Gesagte gelte daher in noch höherem Maße für die Dampfschiffunternehmungen. Letztere seien sich übrigens bewußt, ihrem Personal einzig dann eine mehr als gewöhnliche Arbeits-, sage Präsenzzeit auferlegt zu haben, wenn der

Betrieb es erforderte, was meistens nur im Sommer, während höchstens vier Monaten, der Fall gewesen und während den übrigen acht Monaten des Jahres reichlich ausgeglichen worden sei. Die allgemein anerkannte Thatsache, daß das im Winter auf den Werften in zehnstündiger Arbeitszeit beschäftigte Fahrpersonal den ständigen Werftenarbeitern an Ausdauer wie Arbeitslust bedeutend nachstehe und den Wiedereintritt in den Fahrdienst als eine Art Erlösung betrachte, bewaise ebenfalls, daß der Fahrdienst keineswegs anstrengend sei. Die Verwaltungen glauben daher auch annehmen zu dürfen, die Bemerkung auf Seite 35 der bundesrätlichen Botschaft vom 11. März 1898 betreffend die Revision des in Frage stehenden Gesetzes, also lautend:

„Da nun manche Verkehrsanstalten glauben, ohne Not von ihren Angestellten 12 Arbeitsstunden verlangen zu sollen, so erscheint es angezeigt, die maximale Arbeitszeit im Gesetze auf 11 Stunden zu fixieren und den Bundesrat zu ermächtigen, da, wo besondere Verhältnisse dieses nötig machen, Ausnahmen zu bewilligen“,

beziehe sich nicht auf die Dampfschiffahrt, und in diesem Satze liege doch eigentlich die Motivierung der vom Bundesrate vorgeschlagenen Gesetzesrevision.

Nachdem das eidgenössische Fabrikgesetz selbst eine 11stündige Arbeitszeit vorsehe, werde man übrigens diese im vorwürfigen Arbeitsgesetze kaum als die gewöhnliche Arbeitszeit übersteigend bezeichnen können (vide Art. 2 des bundesrätlichen Entwurfs).

Im fernern ist darauf aufmerksam gemacht, daß das Schiffspersonal, das bei Abwesenheit vom Wohnorte in der Regel auf den Schiffen selbst logiere und dort auch seine Mahlzeiten einnehme, die Ruhezeiten viel besser ausnützen könne als das Personal der Bahnen oder der eidgenössischen Verkehrsanstalten. Bei letztern namentlich sei das dem Ruhetagsgesetze unterstellte Personal durchschnittlich viel intensiver als bei den Dampfschiffunternehmungen beschäftigt; daß man sich hier mit einer 10stündigen Arbeitszeit begnügen könne, sei daher durchaus nicht unbegreiflich, könne aber für die übrigen dem Gesetze unterstellten Verkehrsanstalten durchaus nicht maßgebend sein. Die Verwaltungen können sich des Eindrucks nicht erwehren, daß die Vernehmlassung der Oberpostdirektion und der Telegraphendirektion zur Petition des Personals vom 15. Dezember 1895 mit Bezug auf die Dauer der täglichen Maximalarbeitszeit bei der Aufstellung des Gesetzesentwurfes vom 11. März 1898 etwas mehr in Berücksichtigung

gezogen worden sei, als es mit den Besonderheiten des Eisenbahn- und Dampfschiffbetriebes, und zwar namentlich des letztern, sowie des Betriebs der Nebenbahnen, vereinbar sei, denn es dürfe doch wohl nicht außer acht gelassen werden, daß dieses Gesetz in erster Linie für das Eisenbahnpersonal geschaffen worden sei. Die Verwaltungen glauben, zur Evidenz dargethan zu haben, daß eine Reduktion der täglichen Arbeitszeit beim Dampfschiffbetrieb weder notwendig sei, noch vom interessierten Personal gewünscht werde. Um so mehr falle daher in die Wagschale, daß die Durchführung einer solchen Maßnahme gerade bei diesem Betriebe auf die größten Hindernisse stoße und die betreffenden Verwaltungen verhältnismäßig am meisten belaste. Dazu komme noch, daß die meisten schweizerischen Dampfschiffgesellschaften ohnehin finanziell ungünstig gestellt seien und je länger je mehr unter der Bahnkonkurrenz zu leiden hätten.

Einige allgemeine Bemerkungen der Dampfschiffverwaltungen übergehen wir, weil sie in der Hauptsache bereits in den Antworten auf die verschiedenen Fragen der Kommission enthalten sind.

\* \* \*

Nachdem wir die Stellungnahme der Bahn- und Dampfschiffverwaltungen zum bundesrätlichen Entwurf und zu den Abänderungsanträgen des Herrn Nationalrat Sourbeck dargelegt haben, sei uns gestattet, die Anträge des Herrn Sourbeck und die Ausführungen der Bahn- und Dampfschiffverwaltungen einer einläßlichen Betrachtung zu unterziehen.

Die von Herrn Sourbeck gewünschte allgemeine Reduktion der Arbeitszeit würde, wie schon auf Seite 30 der Botschaft vom 11. März 1898 ausgeführt ist, einer ganz bedeutenden Vermehrung der Ausnahmen rufen, denn es wird niemand im Ernste verlangen wollen, daß in kleineren Stationen, in denen gegenwärtig ein Vorstand und ein Wärter täglich während 11—12 Stunden im Dienste stehen, in dieser Zeit aber nicht immer beschäftigt sind, eine Personalvermehrung einzutreten habe. Man wird uns vielleicht entgegenhalten, daß im Hinblick auf die zu verrichtende geringe Arbeitsleistung die Dienstzeit einfach auf 10 Stunden herabgesetzt werden könnte, allein es wird eine solche Maßnahme nur an wenigen Orten durchführbar sein, weil die Annahme und Ablieferung der Güter im Sinne von § 55 des Transportreglements, die Abfertigung der Züge und die Bewachung des Telegraphen vielfach die Anwesenheit mindestens eines Angestellten vom ersten bis

zum letzten Zuge eines Tages nötig machen. Beim fahrenden Personal, und zwar namentlich bei den Dampfschiffgesellschaften, wäre die Erstellung einer rationellen Diensterteilung fast gar nicht denkbar, wenn die Arbeitszeit 10 Stunden nicht übersteigen dürfte. Es ist übrigens nicht zu vergessen, daß an sehr vielen Orten der Dienst nicht beständige körperliche oder geistige Anstrengung erfordert wie bei vielen andern Berufsarten, und daß somit im allgemeinen eine 11stündige Arbeitszeit wohl auszuhalten ist. Da, wo die Beanspruchung des Personals andauernd eine intensive ist, wird der Absatz 2 vom Art. 2 des bundesrätlichen Entwurfs genügenden Schutz gewähren.

Die Gewährung einer neunstündigen, ununterbrochenen Ruhepause auch an die Angestellten des Stations- und des Bahnbewachungsdienstes, welche Amtswohnung haben, würden wir, obschon hiervon in der Petition des Personals nichts gesagt war, durchaus befürworten, wenn der Durchführung dieses Postulats nicht so bedeutende Schwierigkeiten entgegenstehen würden, wie sie tatsächlich vorhanden sind. Die Bahnverwaltungen haben schon jetzt Mühe, die gesetzliche Ruhe von 8 Stunden zu gewähren und haben, um diese zu erreichen, da und dort zu minderwertigen Ablösern Zuflucht genommen. Wenn nun die neunstündige Ruhe gewährt werden will, so steht sicher zu erwarten, daß die Abendablösungen, zum Nachteil der Betriebssicherheit, noch viel zahlreicher werden, oder man wollte denn überall das reguläre Personal vermehren, ohne für dasselbe den Tag über genügend Beschäftigung zu haben.

Herr Sourbeck will die im Entwurfe vom 11. März 1898 vorgesehene periodische Kürzung der Ruhezeit von der Bewilligung des Bundesrates abhängig machen. Damit hätte es aber beim jetzigen unhaltbaren Zustande sein Verbleiben. Wie die Erfahrung seit Inkrafttreten des Gesetzes gezeigt hat, erfordert die Behandlung der Diensterteiler allzu viel Zeit und bleiben daher Ungesetzlichkeiten oft längere Zeit fortbestehen, bevor Abhülfe getroffen werden kann. Um in dieser Richtung Wandel zu schaffen, hat der Bundesrat gewisse Ausnahmen, welche er in Berücksichtigung besonderer Verhältnisse seit Jahren zu bewilligen sich veranlaßt sah, im Gesetze selbst gestatten wollen. Die damit den Gesellschaften gewährte freiere Bewegung liegt entschieden auch im Interesse einer geordneten Betriebsführung, denn es kommt ja täglich vor, daß da oder dort eine Diensterteilung abgeändert werden muß, ohne daß vorerst die Genehmigung der Aufsichtsbehörde eingeholt werden kann, obschon die Abänderungen mit den Gesetzes-

bestimmungen vielleicht nicht im Einklang stehen. Derartige Änderungen sind unvermeidlich, und wenn man sie im Gesetze nicht gestattet, so werden sie eben mit Umgehung des Gesetzes vorgenommen, was dann schließlich dazu führt, daß die anordnenden Organe der Gesellschaften die Gesetzesübertretungen als etwas Selbstverständliches betrachten.

Was das Postulat der Gewährung einer 1½stündigen Ruhepause um die Mitte der Arbeitszeit anbetrifft, so könnte sich der Bundesrat demselben vollständig anschließen, wenn dessen Durchführung im Bereich der Möglichkeit läge. Es gestattet aber die Zugslage schon jetzt an sehr vielen Orten nicht einmal die Gewährung einer einstündigen Pause. Die Forderung einer längeren Pause würde daher unbedingt einer Vermehrung der Ausnahmen rufen.

Zum Antrage des Herrn Sourbeck betreffend die Dauer der Dienstbereitschaft (Art. 4) gilt das mit Bezug auf die Dauer der ununterbrochenen Ruhepause Gesagte.

Mit dem zum Art. 5 vorgeschlagenen Zusatze, wonach die Nacharbeit zwischen 11 Uhr abends und 4 Uhr morgens in den Dienstenteilern mit 25 % Zuschlag berechnet werden soll, können wir uns einverstanden erklären, sofern die Dauer der Arbeitszeit auf 11 Stunden normiert wird. Bei einer Maximalarbeitszeit von nur 10 Stunden und gleichzeitiger Anrechnung eines Zuschlags von 25 % beim Nachtdienste würden den Verwaltungen allzu enge Schranken gezogen. Es muß den Verwaltungen in dieser Richtung etwas freie Bewegung gestattet werden, ansonst man dahin gelangen könnte, daß für einen Nachtdienst, den ein einziger Angestellter besorgen kann, deren zwei beigezogen würden.

Mit Bezug auf den Abänderungsantrag zu Art. 6 des Gesetzesentwurfes, wonach die Ruhetage in allen Fällen ohne jede Unterbrechung 33 Stunden dauern sollen, verweisen wir auf das auf pag. 39 und 40 der Botschaft vom 11. März 1898 Gesagte und gestatten uns nur noch, mit zwei Beispielen zu zeigen, wie nach dem Abänderungsantrage in vielen Stationen die Verhältnisse sich gestalten müßten.

1. Ein Stationsvorstand tritt um 10 Uhr abends nach Ankunft des letzten Zuges außer Dienst, um den 33stündigen Ruhetag anzutreten. Mit eben diesem letzten Zuge muß der Stellvertreter eintreffen, und es wird die Übergabe des Dienstes an den letztern vielleicht noch eine Stunde erfordern, so daß der Ruhetag um

11 Uhr abends beginnen kann und um 8 Uhr morgens des zweitfolgenden Tages endigt. Der normale Dienst der betreffenden Station dauert von 6 Uhr morgens bis 10 Uhr abends; es könnte daher nach dem bundesrätlichen Antrage der Stellvertreter nach Übergabe des Dienstes an den Vorstand am Abend des zweiten Tages nach der Ankunft wieder verreisen, um in einer andern Station die Stellvertretung zu übernehmen, während er nach Antrag des Herrn Sourbeck erst am dritten Tage um 8 Uhr morgens weiterreisen darf, um dem Vorstande drei weitere Ruhestunden zu sichern.

2. Der Dienst einer andern Station beginnt um 7 Uhr morgens, und es trifft der Stellvertreter mit dem Frühzuge um 7 $\frac{1}{2}$  Uhr ein, worauf dann der Vorstand nach Übergabe des Dienstes um 8 $\frac{1}{2}$  Uhr abtreten kann, um bis 5 $\frac{1}{2}$  Uhr abends des folgenden Tages der Ruhe zu pflegen. Ungefähr eine Stunde später, d. h. nach Übergabe des Dienstes, wird der Stellvertreter abreisen können, nachdem er für die Ablösung zwei Arbeitstage aufgewendet hat. Der beurlaubte Stationsvorstand ist damit, mit Inbegriff der vorausgegangenen Nachtruhe, in den Genuß einer Ruhepause von 42 $\frac{1}{2}$  Stunden, unterbrochen durch eine 1 $\frac{1}{2}$ stündige Dienstzeit am Vormittage des beginnenden Ruhetages, gelangt.

Es sind hie und da Stimmen laut geworden, daß man durch Annahme der Anträge des Herrn Sourbeck den Stationsvorständen die Möglichkeit einräumen sollte, am Ruhetage mit dem ersten Zuge behufs Besorgung von Geschäften oder zur Erholung zu verreisen und mit dem letzten Abendzuge zurückzukehren; es kann aber dem Reisebedürfnisse auch dadurch Genüge geleistet werden, daß man hin und wieder zwei oder mehr Ruhetage zusammenlegt, wie es seit Jahren bei mehreren Verwaltungen geschieht.

Was endlich die von Herrn Sourbeck als Zusatz zu Art. 6 des Entwurfs angeregte Gewährung eines achttägigen Extraurlaubs an das Lokomotiv- und an das Zugspersonal, sowie an das Personal des äußern Dienstes in Hauptbahnhöfen anbetrifft, so gestatten wir uns neuerdings, darauf hinzuweisen, daß im Hinblick auf die verschiedenartigen Verhältnisse bei ein und derselben Kategorie von Angestellten die Zubilligung eines Urlaubs nur an gewisse Kategorien, bei den Angestellten der von dieser Vergünstigung nicht betroffenen Kategorien Unzufriedenheit erwecken würde. Auch vermögen wir nicht einzusehen, warum beispielsweise das beim Rangierdienste, also im Freien beschäftigte Personal eher auf einen Urlaub Anspruch haben sollte, als die An-

gestellten der Güterexpeditionen, welche häufig den ganzen Tag hindurch und bis spät in die Nacht hinein in gebückter Haltung in engen und ungesunden Lokalen ausharren müssen. Dazu kommt der weitere Umstand, daß es äußerst schwierig sein wird, die Begriffe „Hauptbahnhof“ und „äußerer Dienst“ abzugrenzen, ohne Unbilligkeiten zu schaffen. Es giebt Stationen mittlerer Größe und Bedeutung, in denen die Angestellten ebenso intensiv als in den größten Bahnhöfen in Anspruch genommen sind, und es ist in Bahnhöfen aller Dimensionen ein größerer Teil des Personals abwechselnd bald im äußern, bald im innern Dienst bethätigt.

Beim fahrenden Personale sprechen dessen häufige Abwesenheit vom Wohnorte zu gunsten eines Urlaubes; wenn man aber einen solchen auch noch andern Personalen zuerkennen will, so sind, um billig zu sein, in erster Linie die am intensivsten in Anspruch genommenen Angestellten zu berücksichtigen, und wenn gemäß diesen Grundsätzen verfahren wird, so dürfte der Entscheid über die Bedürfnisfrage wohl am besten in die Hände der Verwaltungen zu legen sein.

Der vom Verband der Normalbahnen gewünschten Änderung von Art. 3, Absatz 2, in dem Sinne, daß beim fahrenden Personal die zehnstündige ununterbrochene Ruhepause im Durchschnitt von drei statt von zwei Tagen gewahrt werden müßte, könnten wir ohne weiteres zustimmen, wie dieses bisher in der Praxis wiederholt geschehen ist, sofern damit ohne Verschlechterung der Dienst-einteiler weitere Ausnahmen vermieden werden könnten. Der Bundesrat wollte sich mit dem vorgeschlagenen Wortlaute das Recht wahren, je nach der Gestaltung eines gesamten Turnus von mehreren Tagen den dreitägigen Durchschnitt zu gestatten oder zu beanstanden, denn die Dienst-einteiler sind nicht nur nach der Dauer der ununterbrochenen Ruhepause, sondern auch nach derjenigen der übrigen Pausen, sowie der Arbeits- und Präsenzzeit und nach den mehr oder weniger häufigen Übernachtungen am Wohnorte zu beurteilen. Dasselbe gilt auch mit Bezug auf Art. 4, Absatz 2, des Entwurfs.

Dem Vorschlage des Verbandes, im Art. 5, zweite Zeile, die Worte „im Nachtdienste“ durch die Worte „im durchgehenden Nachtdienste“ zu ersetzen, können wir zustimmen.

Nach erneuter Prüfung empfehlen wir sodann, in Art. 5, Zeile 2 und 3 zu sagen „von 11 Uhr abends bis 4 Uhr morgens“, womit Übereinstimmung mit dem von Herrn Sourbeck zum citierten Artikel gewünschten Zusatze hergestellt wird.

Sofern das Bedürfnis sich einstellen sollte, noch weiter zu gehen, wie es namentlich beim Telephondienste der Fall sein wird, so hätten die in Art. 9 vorgesehenen Ausnahmeverfügungen über die bestehenden Schwierigkeiten hinwegzuhelfen, oder es werde denn vorgezogen, im Gesetze selbst der Telephonverwaltung eine Ausnahmestellung einzuräumen.

Entgegen der Anregung des Eisenbahnverbandes empfehlen wir Festhalten am Wortlaut von Art. 6, Absatz 2, des Entwurfs, womit ausdrücklich das Personal auf den Linien mit vollem Nachtdienste dem Personal der andern Linien annähernd gleichgestellt werden wollte. Es handelt sich nicht um eine zweitägige Ruhe, wie der Verband behauptet, sondern um einen Ruhetag von 30stündiger Dauer.

Ebenso empfehlen wir Festhalten an der in Art. 6, Absatz 2, enthaltenen Bestimmung, daß die Ruhetage mit einer Nachtruhe endigen müssen, denn nur diese Bestimmung bietet eine Gewähr dafür, daß das Personal, bevor es eine neue Diensttour beginnt, wirklich ausgeruht hat.

Der vom Verband angefochtene Wortlaut von Art. 7, Absatz 1, kann, wie ja in demselben angedeutet ist, nur da zur Anwendung gelangen, wo keine besondern Schwierigkeiten vorhanden sind, es ist daher kein Grund zu erkennen, der dessen Streichung als notwendig erscheinen ließe.

Was sodann die in den besondern Eingaben der Tößthalbahn und der Rhätischen Bahn enthaltenen Ausführungen anbetrifft, so ist denselben, soweit sie den Entwurf vom 11. Mai 1898 betreffen, entgegenzuhalten, daß der Bundesrat, wie bisher, auch in der Vollziehung des revidierten Gesetzes den besondern Verhältnissen der Nebenbahnen und namentlich der finanziell bedrängten Unternehmungen gebührend Rechnung tragen wird.

Zu der von der Straßenbahn Zürich-Örlikon-Seebach und von den Tramways suisses geäußerten Ansicht, daß Art. 5, Absatz 2, des Entwurfs auf die ständigen Nachtarbeiter, wie Wagenreiniger etc., nicht angewendet werden sollte, ist zu bemerken, daß solche Angestellte als Nachtwächter zu betrachten sind, womit den Wünschen der Petenten entsprochen ist.

Der von den Zürcher Straßenbahnen und den Tramways suisses gemachten Anregung, daß man sich hinsichtlich der Sekundärbahnen und Tramways mit der Gewährung von zehn bis zwölf Freisonntagen per Jahr begnügen sollte, kann die Be-

reichtigung nicht abgesprochen werden, und es hat auch seit Jahren der Bundesrat in Anwendung von Art. 6 des Gesetzes mehreren Gesellschaften gestattet, die Zahl der Freisonntage auf 12 per Jahr zu reduzieren. Es haben indessen bisher nicht alle Gesellschaften, deren Verhältnisse denjenigen der beiden genannten Unternehmungen ähnlich sind, auf eine derartige Ausnahme Anspruch erhoben. Eine Reduktion der Zahl der Freisonntage für die Sekundärbahnen schon im Gesetze zu gestatten, geht nicht an, denn die Verhältnisse bei den in Betracht kommenden Unternehmungen sind so verschiedenartig, daß es angezeigt erscheint, wie bisher so auch in Zukunft von Fall zu Fall zu entscheiden, sofern von den Gesellschaften eine Ausnahme überhaupt gewünscht wird.

Die von den Dampfschiffverwaltungen geschilderten Verhältnisse verdienen eine wohlwollende Berücksichtigung. Es ist denselben von jeher in der Vollziehung des Gesetzes vom 27. Juni 1890 gebührend Rechnung getragen worden, und es werden auch in Zukunft weitgehende Ausnahmen nicht zu vermeiden sein. Den Dampfschiffgesellschaften im Gesetze eine Ausnahmestellung einzuräumen, halten wir weder für zulässig, noch für notwendig, denn es sind die Verhältnisse auch hier sehr verschiedenartige, und es ändern dieselben je nach der Gestaltung des Fahrplans.

Dem in Ihrem Schreiben vom 7. Juli 1898 ausgesprochenen Wunsche entsprechend, übermitteln wir Ihnen beiliegend:

1. die mit Schreiben der Gesandtschaft in Wien vom 27. Juli 1898 eingegangenen einschlägigen Vorschriften für das Personal der k. k. österreichischen Staatsbahnen;
2. die mit Schreiben der Gesandtschaft in Berlin vom 9. Oktober 1898 eingegangenen Vorschriften der kgl. preußischen, der kgl. sächsischen, der kgl. württembergischen und der großh. badischen Staatsbahnen, nebst einem Entwurfe zu einheitlichen Bestimmungen für sämtliche deutschen Bahnen;
3. die mit Schreiben der Gesandtschaft in Berlin vom 15. April 1899 eingegangenen neuen Bestimmungen, welche nunmehr auf sämtlichen deutschen Staatsbahnen successive durchgeführt werden sollen;
4. die Originalberichte der schweizerischen Bahn- und Dampfschiffverwaltungen.

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

Bern, den 9. Mai 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates.

Der Bundespräsident:

**Müller.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



**Bericht des Bundesrates an die nationalrätliche Kommission betreffend die Revision des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890 über die Arbeitszeit bei den Transportanstalten. (Vom 9. Mai 1899.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1899             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 3                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 20               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 17.05.1899       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 1-31             |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 018 739       |

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.