

2. Der Bundesrath ist beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

---

## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend die  
Abänderung des Art. 9 im Bundesgesetz über den  
Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember  
1872.

(Vom 28. November 1888).

Tit.

Der Bundesrath hat sich veranlaßt gesehen, im Geschäftsbericht vom Jahr 1887 über die dienstliche Beanspruchung des Personals der Eisenbahngesellschaften, sowohl in Ansehung der Frage der Ruhetage, als der täglichen Dienstzeiten, einige einläßliche Mittheilungen zu machen, welche dahin schlossen, daß die Grundlagen für eine erfolgreiche Kontrolle unzulänglich seien und bezüglich der Ruhetage zum Mindesten wieder auf die Gesetzgebung von 1872 zurückgegangen werden sollte.

Nachdem die Geschäftsprüfungskommission des Nationalrathes in ihrem Bericht vom 19. Mai 1888 sich der Auffassung des Bundesraths geneigt erklärt, aber definitive Vorschläge verlangt hat, sind wir in der Lage, solche hiemit vorzulegen und dieselben des Nähern zu begründen.

Zu diesem Zweck gestatten wir uns zunächst einen Rückblick auf die Entwicklung der Verhältnisse. In erster Linie war es die Frage der Sonntagsruhe, welche die Behörden in Anspruch nahm, sofern, als anläßlich der Berathung des Eisenbahngesetzes von 1872 bei der Bundesversammlung eine Reihe von Eingaben aus der ganzen

Schweiz vorlagen, worin Klage geführt war, daß die Angestellten des Eisenbahnbetriebes allmählig von der Wohlthat des Sonntags ausgeschlossen worden seien. Die Familie und die Religion, diese beiden Grundlagen des öffentlichen Lebens, ist darin ausgeführt, und nicht weniger die Sicherheit des Dienstes leiden unter einer zu weit gehenden Beanspruchung durch den Sonntagsdienst. Durch eine Verminderung dieser Beanspruchung werden auch die Verspätungen und Unfälle, als Folgen der Ueberanstrengung und der daraus hervorgehenden Dienstvernachlässigung, sich vermindern, und es habe schon von dieser Betrachtung aus der Staat die Pflicht, einzuschreiten und zu verlangen, daß, so gut wie das todte, auch das lebende Material im Eisenbahnbetrieb vor Ueberanstrengung geschützt werde.

In der That sah sich dann die Kommission des Nationalraths veranlaßt, den Antrag zu stellen, daß den Bahnbeamten und Angestellten je der dritte Sonntag dienstfrei gegeben werden müsse. In der ganzen Diskussion, sagt der Referent der N. Z. Z. über die Verhandlungen, herrschte die gleiche Ansicht von der Nothwendigkeit und Wohlthätigkeit der Sonntagsruhe für den Arbeiter. Nur sah Peyer (Schaffhausen, damals Mitglied der Direktion der Nordostbahn) in der Annahme des Antrags die Möglichkeit einer Gefährdung des Betriebs, da gerade an Sonntagen wenigstens der Personenverkehr große Dimensionen habe und viel Personal erforderlich, auch die Bahnverwaltungen von sich aus schon vorgegangen und selbst eidgenössische Verwaltungen hinter diesen zurück seien. Herr Peyer verlangte daher, daß der Antrag der Kommission nur mit dem Vorbehalt angenommen werde, daß dessen Durchführung ohne Gefährdung der Sicherheit des Verkehrs und des regelmäßigen Bahnbetriebes möglich sei. „Dieser Antrag wurde von den meisten Rednern als ungenügend angefochten.“ Dem Vorschlag des Hrn. Dubs, daß die Angestellten in jeder Woche einen Tag frei haben sollen, und daß unter sieben freien Tagen jedenfalls ein Sonntag sein müsse, traten die Herren Heer, Stämpfli und von Büren entgegen, welche geltend machten, daß gerade der Sonntag frei verlangt werde, und daß eben nur dieser Tag die geistige Erholung gewähre, deren Mangel Gegenstand der Klage sei. Der Vorschlag des Hrn. Dubs wurde dann auch, sowie die Anregung des Herrn Peyer, abgelehnt, und dagegen der Antrag der Kommission, mit der von Hrn. Ziegler empfohlenen Ergänzung angenommen, daß die Vorschrift auch auf die vom Bund betriebenen Transportanstalten sich zu erstrecken habe. Die so angenommene Bestimmung erhielt als Art. 9 des Gesetzes die folgende abschließliche Fassung:

„Den Bahnbeamten und Angestellten ist wenigstens je der dritte Sonntag frei zu geben.

„Diese Bestimmung findet auch Anwendung auf andere, vom Bund konzeditirte oder von ihm selbst betriebene Transportanstalten (Dampfschiffe, Posten u. s. w.).“

Die Forderung des Herrn Schenk, daß dem Bundesrath eine Strafkompetenz bis zu 100 Franken eingeräumt werden solle, um Zuwiderhandlungen zu ahnden, wurde damit bekämpft, daß zu Strafbestimmungen sich später Anlaß geben werde, und abgelehnt.

Das Protokoll des Nationalraths enthält nur die Anträge und stimmt hinsichtlich dieser mit der Berichterstattung der N. Z. Z. durchaus überein.

Nachdem das Gesetz mit dem 31. Dezember 1872 in Kraft getreten, richtete das eidg. Departement des Innern, welchem damals noch die Aufsicht über den Eisenbahnbetrieb oblag, unterm 1. April 1873 die Anfrage an die Verwaltungen, ob die gesetzliche Vorschrift bereits zur Einführung gelangt, oder welche Verfügungen behufs Vollziehung derselben getroffen seien. Wir sind gezwungen, speziell auf die Antworten, welche hierauf eingegangen sind, später zurückzukommen, und glauben daher, dieselben etwas einläßlich wiedergeben zu sollen.

Zunächst wurde von allen Verwaltungen ohne Ausnahme konstatiert, daß das Personal der Centralbüreaux mehr als die vom Gesetz verlangte Sonntagsruhe und, abgesehen von außergewöhnlich dringenden Arbeiten, den Sonntag sogar meistens ganz frei habe. Im Uebrigen wurde bemerkt:

1) Von der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen, daß bezüglich des Stationspersonals alle Anordnungen getroffen seien, um demselben je den dritten Sonntag frei zu geben. Dasselbe sei der Fall bei den Bahn- und Weichenwärtern, von denen aber fast sämtliche das Gesuch gestellt haben, daß die ihnen durch das Gesetz zukommenden Urlaubstage nicht alle auf den Sonntag verlegt, sondern auch an Wochentagen bewilligt werden. Diesem Gesuch gedenke die Verwaltung Folge zu geben. Das Zugspersonal (Zugführer und Kondukteure), sowie das Maschinenpersonal, habe bisher, nach dem Diensttheiler, den 7. oder den 9. Tag frei gehabt, und die Mehrzahl auch dieser Angestellten ziehe den hergebrachten Gebrauch der Einräumung des dritten Freisonntags vor. Mit Rücksicht hierauf sei dieser für das Maschinenper-

sonal beibehalten und seien die Angestellten des Zugsdienstes eingeladen worden, sich schriftlich zu erklären, wie sie bezüglich ihrer Beurlaubung es gehalten wissen wollen.

In Ansehung des Stationspersonals bestimmte die Generaldirektion, daß auf denjenigen Stationen, welchen Stellvertretung von andern Stationen gegeben werden müsse, der Freisonntag je-weilen nach Ankunft des ersten Morgenzuges beginne und der Stellvertreter mit dem letzten Zug wieder heimzukehren habe, wenn der Zug in der Richtung nach der ordentlichen Dienststation des letztern sich bewege und nicht früher als um 8 Uhr verkehre; während in allen andern Fällen die Stellvertretung bis zum Schluß des Dienstes daure.

2) Die Direktion der Nordostbahn meldete, daß den Angestellten für Bahnaufsicht und Unterhalt der dritte Sonntag und, auf Ansuchen in besondern Fällen, auch noch eine Anzahl Wochentage frei gegeben sei, mit Ausnahme immerhin des Wärterpersonals im Bahnhof Zürich, wo die Gewährung der Freisonntage, weil eine größere Zahl von Stellvertretern nöthig würde, auf Schwierigkeiten stoße. Auch für die Beamten des Expeditionsdienstes sei, soweit das Personal nicht bereits günstiger gestellt gewesen, ein Turnus eingerichtet, welcher den Anforderungen des Gesetzes entspreche. Indessen erfreue diese Einrichtung auch bei einem Theil des Personals der Nordostbahn einer günstigen Aufnahme sich nicht, sofern aus naheliegenden Gründen vorgezogen werde, wenn statt des dritten Sonntags hie und da ein Wochentag als Freitag eingeräumt würde, was die Verwaltung auch thun werde, wenn kein gesetzliches Hinderniß im Wege stehe. Dem Zugspersonal sei bis dahin abwechselnd je der 4. bis 7. Tag in regelmäßigem Turnus als Rasttag eingeräumt. Wenn nun auch von diesen Rasttagen nicht gerade je einer auf den dritten Sonntag falle, so könne es anderseits doch vorkommen, daß zwei dienstfreie Sonntage auf einander folgen, und es wäre die wörtliche Vollziehung des Gesetzes mit Schwierigkeiten verbunden, welche nur mit gleichzeitiger erheblicher Reduktion der übrigen Rasttage beseitigt werden könnten. Auch dieses Personal habe daher um Beibehaltung des bisherigen Modus gebeten. Ebenso das Maschinenpersonal, wo nach 4 bis 6 Fahrtagen abwechselnd 3 bis 5 Rast- und Reservetage eintreten.

3) Das Direktorium der Centralbahn glaubte darauf aufmerksam machen zu sollen, daß die Stationsvorstände und Einnehmer, sowie die Bahnwärter, in der Regel Dienstwohnungen auf den Stationen oder an der Strecke, und dabei nicht einen konsekutiven und eine eigentliche Arbeitsleistung erfordernden Dienst

haben, sondern des Sonntags bloße Aufsichtsbeamte wären, und daß auf vielen Stationen, wo nicht mehrere Beamte stationirt seien, welche sich im Dienst ablösen, die Frau des Vorstandes, die dafür einen bescheidenen Gehalt beziehe, den Mann in Abwesenheitsfällen ersetzen könne. Das Zugs- und Maschinenpersonal habe einen fortlaufenden Dienst mit periodischen Ruhetagen ohne spezielle Rücksicht auf Sonn- oder Werktage. Ueberdem werde in Ertheilung von Urlaub die größte Liberalität geübt und kein einigermaßen begründetes Begehren unberücksichtigt gelassen und zwar ohne Lohnabzug oder Inanspruchnahme für Stellvertretungskosten.

Die Verwaltung habe nicht ermangelt, mit Rücksicht auf das neue Gesetz die Angestellten anzufragen, ob sie von dem dritten Freisonntag Gebrauch machen wollen; es hätten sich dafür aber nur wenige gemeldet, und wünsche die Mehrzahl bezüglich Auswahl von Urlaubstagen die bisherige Freiheit zu behalten. Gestützt hierauf werde allerdings nur denjenigen, welche es verlaugen, der dritte Sonntag freigegeben. Dabei gehe die Verwaltung davon aus, daß das Gesetz einen imperativen Charakter nur den Gesellschaften, nicht aber den Angestellten gegenüber haben könne, welchen es freistehen müsse, auf die 17 in unabänderlicher Reihenfolge wiederkehrenden freien Sonntage zu verzichten.

4) Dieselbe Rechtsansicht vertrat auch die Direktion der Westbahnen, welche überdem geltend zu machen suchte, daß die Durchführung des Art. 9 sowohl gegen die in der Bundesverfassung gewährleistete Gewissensfreiheit als gegen die ebendasselbst geschützten bürgerlichen Rechte der Angestellten gehe. Die Freigebung des Sonntags sei überdem drückend für die Gesellschaften und gefährlich für das Publikum. Immerhin habe die Verwaltung den sämtlichen Angestellten des Bahnaufsichts- und Bahnunterhaltungsdienstes, sowie des Zugs- und Maschinendienstes die freie Wahl gelassen, ob dieselben den gesetzlichen Freisonntag in Anspruch nehmen oder dagegen über 18 Tage im Jahr frei verfügen wollen, und es hätten von 510 volle 487 für das Recht der freien Auswahl sich ausgesprochen und nur 23 den Freisonntag verlangt. Das Bahnhofpersonal habe jeden Monat einen Tag frei, abgesehen von außerordentlichem Urlaub, welcher auf Verlangen ertheilt werde. In den größern Bahnhöfen, wo Stellvertretung möglich sei, wechsle dieses Personal von zwei zu zwei oder von drei zu drei Sonntagen im Dienst ab; diejenigen, die sich am Sonntage nicht ersetzen lassen können, erhalten Ersatz durch eine größere Anzahl Tage gewöhnlichen Urlaubs. In den Güterbahnhöfen sei an Sonntagen nur der Eilgutdienst zu besorgen, so daß den Angestellten dieses Dienstes schon der zweite Sonntag freigegeben werden könne, mit Ausnahme

allerdings des Dienstes im Bahnhof Genf und auf den anderen Uebergangsbahnhöfen, wo die französischen Gesellschaften ohne Unterbruch auch gewöhnliche Güter zuführen, welche nicht liegen bleiben können. Das Zugs- und Lokomotivpersonal habe, wie bei den andern Bahnen, vermehrte Rasttage in besonderer Reihenfolge und ohne Berücksichtigung des Sonntags. Vom Bahndienstpersonal werde am Sonntag keine Arbeit, sondern nur die Ueberwachung der Linie verlangt.

5) Die Direktion der Berner Staatsbahn berichtete, daß die Art der Vollziehung des Gesetzes im Stadium der Untersuchung sei; übrigens habe jeder Beamte und Angestellte seit jeher im Jahr 14 Tage Urlaub nach seinem Belieben, verbunden mit einer Freikarte für das ganze schweizerische Netz, abgesehen von außerordentlicher Dienstbefreiung zur Besorgung von Privatgeschäften, mit Rücksicht auf den Militärdienst und in Krankheitsfällen, wobei der Lohn fortbezahlt und die Kosten der Stellvertretung von der Verwaltung übernommen werden. Das Zugspersonal werde außerdem je den fünften und das Lokomotivpersonal je den achten Tag beurlaubt, sofern nicht Dienstleistungen für anderweitig beurlaubte oder kranke Kollegen verlangt werden müssen; auch den Weichenwärtern im Bahnhof Biel seien wegen größerer Anstrengung wöchentlich je zwei halbe Rasttage bewilligt.

6) Von der Verwaltung des Jura Neuchâtelois wurde mitgeteilt, daß jeder Angestellte monatlich, das Zugs- und Lokomotivpersonal aber wöchentlich einen Tag frei habe; Sonntags aber alle Angestellte im effektiven oder Reservedienst stehen, da gerade am Sonntag, infolge der bestehenden Taxermäßigungen, ein besonders großer Personenverkehr zu bewältigen sei.

Von den Dampfschiff-Verwaltungen wurde übereinstimmend berichtet, daß der Art. 9 in ihrem Dienst Vollziehung finde, resp. finden werde. Nur die Verwaltungen der Dampfschiffe auf dem Zürcher- und auf dem Vierwaldstättersee machten darauf aufmerksam, daß in der hohen Saison die wörtliche Beachtung des Gesetzes kaum immer möglich sein dürfte, sofern dem Personal zwar wohl auch dann der Ruhetag in drei Wochen, aber vielleicht nicht immer gerade am dritten Sonntag gewährt werden könne.

Bezüglich des Personals der Post- und Telegraphenverwaltung ist die Angelegenheit durch eine bundesrätliche Verordnung vom 9. Januar 1874 (A. S. XI, 439) geregelt worden.

Was den Dienst bei den Eisenbahngesellschaften betreffe, sagte das antragstellende Departement bei Vorlage des Entwurfs der eben

genannten Verordnung, so werde es noch länger und einläßlicher Erörterungen bedürfen, bis dem Willen des Gesetzgebers Genüge geleistet sei.

Diese Befürchtung sollte sich in weitestmöglichem Umfang erfüllen. Das Eisenbahn- und Handelsdepartement, an welches inzwischen die Aufsicht übergegangen war, hatte im Geschäftsbericht von 1873 von den Seitens der Eisenbahnverwaltungen erstatteten Berichten und von den von den erstern geltend gemachten Bedenken Mittheilung und der Ansicht Ausdruck gegeben, daß die Meinung abzulehnen sei, welche dahin gehe, daß es der Verständigung zwischen den Eisenbahnverwaltungen und ihren Angestellten habe anheimgegeben werden wollen, ob Freisontage zu gewähren seien oder nicht. „Die ganze Fassung des Art. 9 schließt nach unserer Ansicht die Interpretation aus, als ob die Bundesversammlung beabsichtigt hätte, Bestimmungen über Urlaub oder Freitage im Allgemeinen zur Vermeidung ungesunder Ausnützung der Arbeiter zu erlassen; sie wollte diesen nichts Anderes (aber dann auch gerade das) garantiren, als die ihrer Meinung nach unerläßliche Sonntagsruhe sammt all' den Vorzügen, die nach vielfach getheilten Ansichten mit derselben verknüpft sind. Das, wenn immer möglich, zu erzielen, betrachten wir als unsere schwierige Aufgabe etc.“ Auch wurde nun zum ersten Male berührt, daß, während die Beamten und Angestellten bei den Eisenbahnen zum Mindesten einige Werktage zur Verfügung haben, die bedeutende Zahl der nur auf Taglohn beschäftigten Arbeiter, obschon sie ganze Klassen mit ständigem Dienst, z. B. Wagenwärter, Gepäckträger (und, fügen wir sogleich hinzu, meistens auch das Rangirpersonal, und überall die Schuppenarbeiter), umfasse, nur unter Einbuße des Tagelohnes Ruhetage zu genießen im Stande sei.

Die Mehrheit der ständeräthlichen Geschäftsprüfungskommission dagegen (Bundesbl. 1874, I, 793) fand, daß man das Gesetz nicht zu streng interpretiren sollte, und daß der Hauptzweck desselben erreicht würde, wenn dafür gesorgt wäre, daß jedem Beamten oder Angestellten mindestens *e n t w e d e r* der dritte Theil sämtlicher Sonntage des Jahres *o d e r* eine entsprechende Anzahl Werktage freigegeben würde.

Der Ständerath und mit ihm der Nationalrath entschieden indessen gegen die Auffassung der Kommissionsmehrheit und im Sinne des Bundesrathes; und es erklärte der letztere den Gesellschaften in einem Kreisschreiben vom 23. November 1874 (Bundesbl. III, 701), daß er sich nicht weiter mit den Einwürfen befassen werde, als ob seine Interpretation den Grundsätzen der Rechtsgleichheit der Bürger und der Gewissens- und Glaubensfreiheit widerspreche, sondern:

verlangen müsse, daß ihm neuerdings Bericht erstattet werde, ob das gesammte Personal nun den Freisonntag genieße, und daß, soweit das Gesetz noch keine Anwendung finden sollte, die Gründe angegeben werden. In diesem Circular ist dann auch auf das Korps der Wagenschieber, Manövristen etc., d. h. überhaupt auf das mit Tagelöhnen bezahlte, aber in Wirklichkeit doch ständige Personal, Bezug genommen und die Frage gestellt, ob auch diesem eine regelmäßige Sonntagsruhe zu Theil werde, ohne daß dasselbe gezwungen sei, auf den Tagelohn zu verzichten.

Die Auslegung des Art. 9 durch die Mehrheit der ständeräthlichen Kommission hatte aber die Eisenbahnverwaltungen so weit gestärkt, daß sie es wagen durften, ihre Antworten im Wesentlichen darauf zu beschränken, daß die Verhältnisse sich nicht geändert hätten, d. h. daß die Durchführung des Gesetzes von ihnen abgelehnt werde. Auch jetzt wieder und nun von allen Gesellschaften wird darauf abgestellt, daß dem Angestellten die freie Wahl gelassen werden müsse, ob er den Freisonntag verlangen wolle oder nicht. „Der größte Theil der Angestellten, welche vermöge ihrer Stellung auch an Sonntagen Dienst haben,“ sagt die Centralbahn in ihrer Eingabe vom 12. Dezember 1874, „hat sich die Zuthellung von sogenannten Freisonntagen geradezu verboten, sei es, daß sie sich wegen der ihnen an solchen Tagen zufallenden Obliegenheiten in ihrer Sonntagsruhe in keiner Weise gestört fühlen, wie z. B. die Stationsvorsteher auf Nebenstationen, die Bahnwärter u. A., sei es, daß sie sich bezüglich der Wahl ihrer freien Tage nichts vorschreiben und nichts aufdrängen lassen wollen.“ Die Vereinigten Schweizerbahnen und die Westbahnen betonten, daß sie ihrem Personal ohne Ausnahme wiederholt die Freisonntage anboten haben, daß aber nur der kleinste Theil desselben darauf Anspruch mache. Bezüglich der Tagelöhner bestehe kein Bedürfniß, bestimmte Ruhetage zu dekretiren; es stehe diesen frei, die Arbeit beliebig auszusetzen, wogegen denselben dann aber auch kein Lohn bezahlt werde, wie dies überall bräuchlich sei. Ein Verlangen, den Tagelohnarbeitern auch den Lohn für die Ruhetage zu berechnen, müßte nach Ansicht des Direktoriums der Centralbahn einer entsprechenden Verkürzung des bisherigen Tagelohns rufen.

Daneben langten ab und zu Klagen ein, daß der in den Instruktionen vorgesehene Freisonntag thatsächlich nicht gewährt sei. So behauptete der Stationsvorstand von Balerna in einem Schreiben vom 5. März 1876, daß er selbst auf Verlangen einen Rasttag am Sonntag nicht erhältlich machen könne; er sei dreimal abgewiesen worden mit einem bezüglichen Gesuch, und zwar mit der ausdrücklichen Begründung, daß die Ertheilung von Urlaub

(am Sonntag) der Verwaltung nicht abgetrotzt werden könne, sondern als eine Begünstigung zu betrachten sei etc.

Inzwischen hatte die ständeräthliche Geschäftsprüfungskommission zum Bericht des Bundesrathes von 1874 (Bundesbl. 1875, III, 114) sich neuerdings gegen die „Spezialeinschränkung der Ruhetage auf die Sonntage“ ausgesprochen, weil die Verkehrsbewegung an Sonntagen auf den Eisenbahnen und Dampfschiffen nicht geringer als an Werktagen, sondern größer sei, und es nicht möglich sein dürfte, „diesen Zustand in's Gegentheil zu verwandeln; der Widerstand wäre muthmaßlich beim Publikum so groß, wie bei den Verkehrsanstalten. Diese letztern machen in ihren Eingaben, belegt durch gewichtige Thatsachen und Einzelheiten, geltend, daß die strenge Einhaltung der Gesetzesvorschrift geradezu vielfache Gefährdung der Betriebssicherheit herbeiführen müßte.“ „Auch die Arbeiter wollen der größten Zahl nach nicht gezwungen sein, ihren Ruhetag gerade an Sonntagen wählen zu müssen.“ Ihr Vorschlag, den Bundesrath einzuladen, Bericht und Antrag zu hinterbringen, ob aus der gesetzlichen Vorschrift, den Arbeitern je auf drei Wochen einen Ruhetag zu gewähren, die Beschränkung auf die Sonntage nicht zu streichen sei, — ist zwar von den Räthen neuerdings abgelehnt worden. Immerhin erklärte der Bundesrath sich bereit, über die einschlägigen Verhältnisse eine detaillirte Untersuchung anzustellen und seine weitem Verfügungen den Ergebnissen derselben entsprechend einzurichten. Dabei bemerkte derselbe, daß im Uebrigen die Verpflichtungen der Bahngesellschaften an Sonn- und Festtagen beschränkte seien, indem sie laut dem neuen Transportreglement (vom Juli 1876) an solchen Tagen weder zur Uebernahme noch zur Avisirung oder Ablieferung von Gütern irgend welcher Art verpflichtet seien, und daß auch an den Vorabenden vor Sonn- und Festtagen die Empfangnahme der Waaren im Sommer um 5, im Winter um 4 Uhr Abends aufhöre (Bundesblatt 1876, II, 557).

Die Untersuchung kam indessen nicht zu Stande; sie wurde überholt von einem nochmaligen Antrag der Geschäftsprüfungskommission, welche am 19. Mai 1877 (Bundesbl. 1877, II, 857) wiederholt vorschlug, den Bundesrath zur Vorlage eines Gesetzesentwurfs in dem Sinn einzuladen, daß der Freisonntag durch einen Freiwerktag ersetzt werden könne, und damit in den Räthen obsiegt.

Die Vorlage des Bundesrathes datirt vom 20. Januar 1878 (Bundesbl. 1878, I, 166). Sie nimmt Bezug auf die von der Geschäftsprüfungskommission ausgegangene und im Wesentlichen schon oben wiedergegebene Begründung und schließt mit dem An-

trag, den Art. 9 des Gesetzes vom 23. Dezember 1872 folgendermaßen abzuändern:

Art. 9. Den Bahnbeamten und Angestellten ist wenigstens je der dritte Sonntag freizugeben.

Für diejenigen Kategorien von Angestellten, deren Ersetzung an Sonntagen mit besondern Schwierigkeiten verbunden oder im Interesse der Betriebssicherheit nicht thunlich ist, können die Bahnverwaltungen, unter Genehmigung des Bundesrathes, die Anordnung treffen, daß der Freisonntag durch einen Freierwerktag ersetzt werden soll. Ein solcher Tausch darf ausnahmsweise auch für andere Angestellte stattfinden, wenn diese selber bei ihren zuständigen Vorgesetzten darum nachsuchen.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf andere vom Bunde konzedirte oder von ihm selbst betriebene Transportanstalten (Dampfschiffe, Posten u. s. w.).

Dieser Antrag wurde am 14. Februar 1878 zum Gesetz erhoben (Amtl. Samml. III, 419).

In Vollziehung dieses Gesetzes hat dann der Bundesrath am 28. Juni 1878, nach Anhörung und auf den Wunsch der Bahnverwaltungen, den Beschluß gefaßt, zu gestatten, daß für die nachfolgenden Kategorien von Angestellten die Freisonntage durch Freierwerktag ersetzt werden mögen:

- 1) für das Lokomotiv-, Zugs-, Wagenwärter- und Bahnaufsichtspersonal, die Dampfbootkapitäne, Steuermeister und Maschinisten, und, soweit nöthig, auch das Stationspersonal der Nordostbahn;
- 2) für das Zugs- und Maschinenpersonal der Centralbahn;
- 3) für das Zugs- und Maschinenpersonal, das Bahnhofpersonal im äußern Dienst und die Bahn- und Weichenwärter der Vereinigten Schweizerbahnen, der Westbahnen, der Gotthardbahn, der Jura-Bern-Luzernbahn, der Nationalbahn, der Emmenthalbahn und der Töflthalbahn.

Bezüglich der kleineren Unternehmungen wurde beschlossen, von der Aufstellung von Klassen für einmal abzusehen. Die verschiedene Behandlung des Personals bei den größern Gesellschaften ist auf die Vorschläge der Verwaltungen und die Betrachtung gegründet, daß die ebenso verschiedene Organisation des Dienstes dieselbe rechtfertige.

Damit waren die vor 1872 bestandenen Verhältnisse wieder hergestellt und überdem legalisirt, mit der Errungenschaft allenfalls,

daß die Gesellschaften ein Recht ihrer Angestellten auf mindestens 17 bis 18 Ruhetage im Jahr ausdrücklich anerkannt haben. Der Grundgedanke des Gesetzes von 1872, die Sicherung eines sonntäglichen Ruhetags, aber ist dahingegeben worden. Denn wenn derselbe auch im abgeänderten Artikel 9 in erster Linie steht, so ist er für die soeben bezeichneten Kategorien von Angestellten doch förmlich außer Kraft gesetzt, und für die übrigen durch die Bewilligung des Tausches an einen freien Werktag thatsächlich aufgehoben. Denn daß dieser Tausch oft begehrt und je nach den Umständen zur Regel wird, dafür sorgt theils das von den Gesellschaften selbst so sehr hervorgehobene Bedürfniß der einzelnen Angestellten, hie und da über dienstfreie Werktage verfügen zu können, und theils die mehr oder weniger streng durchgeführte Beschränkung des Urlaubs für diese letztern Kategorien auf die „gesetzlichen“ 17 bis 18 Ruhetage im Jahr.

Die mit dem Nachtragsgesetz vom 14. Februar 1878 eingetretene Aenderung machte sich dann des Weiteren auch darin fühlbar, daß verschiedene Gesellschaften glaubten, nun von einer regelmäßigen Zuteilung der Ruhetage an das nicht in bestimmten Dienstreisen sich bewegende Personal absehen und wieder zu der Uebung zurückkehren zu dürfen, daß diese Angestellten um Urlaub nachzusuchen haben. So haben — gegen Ende 1878 — eine Anzahl Weichenwärter der Vereinigten Schweizerbahnen sich darüber beschwert, daß ihnen nicht bloß der Freisonntag genommen, sondern auch ein regelmäßiger Ersatz dafür nicht geboten sei, und verlangt, daß die Verwaltung angehalten werde, die freien Werktage nach bestimmter Reihenfolge auszutheilen, damit sie nicht ihr gesetzliches Recht sich erbitten müssen. Dieselbe Verwaltung, welche im Jahr 1873 dem Departement des Innern geschrieben hatte, daß sie es den Weichenwärttern ganz freistelle, ob diese den Rasttag am Sonntag oder am Werktag beanspruchen, bewies nun, daß diese Angestellten am Sonntag schlechterdings nicht zu entbehren seien, und suchte das Verfahren hinsichtlich der fallweisen Zuteilung der freien Werktage damit zu begründen, daß ein fester Turnus absolut gegen das Interesse der Angestellten sei, und daß die große Mehrheit der Letztern einen solchen sich gar nicht gefallen ließe (Schreiben der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen an das Eisenbahndepartement vom 5. Februar 1879). Das Departement hat indessen die Verwaltung eingeladen, auch die auf Werktage fallenden Ruhetage den Angestellten zum Mindesten drei Monate zum Voraus festzustellen und anzuzeigen, ohne daß dagegen eine Remonstration erfolgt wäre.

Zu ähnlichen Verfügungen gaben die Anordnungen anderer Verwaltungen Anlaß; und es ist thatsächlich nicht gelungen, den Grundsatz der regelmäßigen Austheilung der Ruhetage an den Werktagen überall zur Geltung zu bringen; wenigstens geht aus den dem Departement erstatteten Berichten hervor, daß noch jetzt vielfach darauf abgestellt wird, ob und wann „der Urlaub“ verlangt werden will, und wird den gegen dieses Verfahren gerichteten Mahnungen immer wieder die Konvenienz der Angestellten entgegengehalten, welche sich nicht mit einzelnen Ruhetagen begnügen können, sondern hier und da mehrere derselben auf einmal bedürfen.

Wenn wir auch anderseits wiederholt konstatiren dürfen, daß zum Wenigsten die 17—18 Ruhetage im Jahr als Minimum allen Beamten und Angestellten der Eisenbahngesellschaften zukommen, so können wir uns ebenso wenig verhehlen, daß das Nachtragsgesetz von 1878 nicht bloß den Gedanken des sonntäglichen Ruhetages in den Hintergrund gedrängt, sondern auch Gelegenheit gegeben hat, um das Personal in möglichst weitgehender Weise auszunützen und zu reduzieren. Um wie viel die Aufgabe der einzelnen Angestellten schwerer und die täglichen Präsenz- und Arbeitszeiten länger wurden, können wir nicht nachweisen. Dagegen ist klar, daß diese Folge in dem Umfang sich einstellen konnte, als der Wegfall der Freisonntage an sich eine intensivere Ausnützung des Personals gestattet. Denn das vermehrte Ersatzpersonal für den Sonntag war ja auch an den Werktagen vorhanden und nahm einen Theil der Arbeit dieser auf sich. Mit der durch die Verlegung der Ruhetage auf den Werktag möglich gewordenen Verminderung des Ersatzpersonals mußten die Arbeitsleistungen des letztern von den verbleibenden Angestellten übernommen werden. Wir müssen glauben, daß eine vermehrte Ausnützung in diesem Sinn stattgefunden hat. Wenigstens ist die Zahl der Angestellten im Betriebsdienst von 14 249 im Jahr 1878 auf 13 371 im Jahr 1879 und 13 243 im Jahr 1880 gesunken, obschon in demselben Zeitraum die Zahl der betriebenen Kilometer von 2542 auf 2566 gestiegen ist und der Umfang der Fahrleistungen (13 104 195 Lokomotivkilometer in 1878 gegen 13 078 233 Lokomotivkilometer in 1880) nur ganz un erheblich sich geändert hat.

Diese Reduktion und damit die intensivere Ausnützung des Personals der Eisenbahnen steht zweifelsohne in ursächlichem Zusammenhang mit den Klagen, welche schon im Jahr 1879 Gegenstand der Verhandlungen der Geschäftsprüfungskommission des Nationalrathes waren und zu dem Wunsch dieser führten, daß über den Dienst und die Arbeitszeiten der Weichen- und Barrièrenwärter,

des Rangirpersonals u. s. w. Untersuchungen angeordnet und Normen aufgestellt würden (Bundesbl. 1879, II, 424).

Die nächste Folge waren einläßliche Erhebungen des Eisenbahndepartements auch in dieser Richtung, wie dies zunächst aus dem Geschäftsbericht von 1879 (Bundesbl. 1880, II, 350) hervorgeht, wo indessen Zweifel darüber ausgesprochen sind, ob unter der Herrschaft des Betriebs der Privatbahnen allgemein gültige Normen für die Beanspruchung des Personals aufgestellt werden können. Es wurde darauf aufmerksam gemacht, daß wenigstens das deutsche Eisenbahnamt dies nicht gewagt, sondern bloß den Verwaltungen empfohlen habe, für Bahnwärter und Weichensteller eine tägliche nominelle Dienstzeit von 14 Stunden in Aussicht zu nehmen, unter Berücksichtigung überdem der für den Ab- und Zugang zur Dienststelle erforderlichen Zeit; und daß die genannte Behörde namhafte Ueberschreitungen der angegebenen Norm und bei einigen Bahnen Tagesleistungen bis auf 18 Stunden habe konstatiren müssen, — ganz wie in der Schweiz, wo die 18stündige Dienstzeit auch noch zum Vorschein komme, gemildert allerdings durch die Freistunden im Verlauf des Tages und durch Abwechslung der Tage des strengern mit solchen leichtern Dienstes.

Auf die Mittheilungen hin, welche aus den Erhebungen im Jahr 1880 gemacht werden konnten, hat die Bundesversammlung unterm 25. 28. Juni 1881 den Bundesrath beauftragt,

„zu untersuchen und jährlich im Geschäftsbericht Mittheilung zu machen, wie es sich bei den verschiedenen Bahnen

- a. mit der Gewährung der gesetzlichen Frei-Sonntage;
- b. mit der täglichen Arbeitszeit verhalte“.

Die Aufsichtsbehörde hat sich angelegen sein lassen, diesem Auftrag nach besten Kräften nachzukommen.

Bezüglich der Arbeitszeit oder, besser gesagt, der täglichen Dienstzeiten suchte man vor Allem aus Grundlagen aufzustellen, von denen die Kontrolle auszugehen hätte. In diesem Sinn ist vom Eisenbahndepartement am 18. Juli 1881 den Gesellschaften mitgetheilt worden, daß nach seiner Ansicht:

- 1) die längste Präsenzzeit eines Angestellten 16 Stunden im Tag unter keinen Umständen übersteigen dürfe und eine zusammenhängende Ruhepause von mindestens 8 Stunden jedem Angestellten gewährt werden müsse;
- 2) das Maximum der wirklichen Arbeitszeit auf 11 Stunden täglich zu beschränken sei und nur gegen besondere Entschädigung auf zwei weitere Stunden sich erstrecken dürfe;

- 3) nach sechsständiger ununterbrochener Arbeitszeit eine Ruhepause von mindestens einer Stunde eintreten solle, und endlich
- 4) die Freitage für das Lokomotiv- und Zugpersonal, sowie für die Weichenwärter größerer Stationen über das Minimum von einem Tag in 3 Wochen zu vermehren seien.

Hiegegen erklärten die Gesellschaften (zu vergl. Bundesbl. 1882, II, 464), daß sie stets bestrebt gewesen seien, die sozialen Verhältnisse ihrer Angestellten so günstig als möglich zu gestalten. Sie wiederholten, wie sie das schon im Jahr 1873 bezüglich der Ruhetage gesagt hatten, daß bei ihnen längst Einrichtungen zum Wohl und Nutzen der Angestellten bestehen, welche keine öffentliche Verwaltung besitze.

„Die gesicherte Anstellung mit regelmäßiger Löhnung, die Ueberlassung gesunder Dienstwohnungen an einen großen Theil der Angestellten, die Dienstkleidung und die Fürsorge für Alter und Invalidität geben Zeugniß, daß die ökonomischen und sittlichen Verhältnisse der Eisenbahnbeamten lange nicht so ungünstig gestaltet seien, als dies oft behauptet werde. Der ganz außerordentliche Andrang zum Eisenbahndienste bilde einen weitem Nachweis hiefür.

„Die Arbeitszeit anbetreffend, sei die Arbeitsleistung des Fahrpersonals und der im Freien beschäftigten Angestellten — um welche Kategorien einzig es sich hier handle — weder eine kontinuierliche noch eine so gleichmäßige und daher so ermüdende, wie dies in mehrfachen Industriezweigen und Gewerken vorkomme. Man habe es daher überall mit Verhältnissen zu thun, für welche auch das Fabrikgesetz von einer Regelung der Arbeitszeit Umgang genommen habe, und von einer unzulässigen Ausbeutung des Personals könne schon deßhalb nicht die Rede sein, weil allerwärts die Arbeit über die normale Zeit hinaus möglichst vermieden und in nicht zu umgehenden Fällen für die Ueberstunden eine besondere Vergütung geleistet werde. Die Verwaltungen seien mit dem Grundsatz durchaus einverstanden, daß Niemandem eine tägliche Leistung zugemuthet werden dürfe, welche seine Kräfte übersteige oder mit den bestehenden gesundheitspolizeilichen Vorschriften sich nicht vertrage. Wegen der in der Qualität der Arbeit selbst sich ergebenden wesentlichen Unterschiede wäre aber die Festsetzung einer gleichen Dauer für alle Arbeitsgattungen eine ganz verfehlt Maßregel.

„Man würde dabei die Zeit für schwere, ermüdende Arbeiten zu lange und für wenig anstrengende Beschäftigung zu kurz bemessen, und damit Uebelstände nach beiden Richtungen, für den Arbeitgeber und den Arbeiter, schaffen.“

Die Forderung einer Normalpräsenzzeit von 16 Stunden und zusammenhängender Ruhe von 8 Stunden könne nur im Sinn einer Feststellung der durchschnittlichen Präsenzzeit und einer durchschnittlich erforderlichen zusammenhängenden Ruhezeit unter Vorbehalt von Ausnahmen in besondern Verhältnissen anerkannt werden; ebenso der Anspruch auf bloß 11stündige Arbeitszeit, da auf Tage vermehrter Thätigkeit stets Perioden geringerer Leistungen folgen, so daß im Durchschnitt die 11stündige Tagesarbeit jedenfalls nicht einmal erreicht werde.

Das „gesetzliche Minimum“ der Freitage des Fahrpersonals sei jetzt schon von sämtlichen schweizerischen Bahnverwaltungen überschritten und dem dahin zielenden Begehren Rechnung getragen worden. Dagegen können die Gesellschaften die gleiche Behandlung der Weichenwärter in größern Bahnhöfen nicht als dringlich erachten, da die dienstliche Inanspruchnahme derselben eine wesentlich geringere sei, als beim Fahrpersonal, welches überdies seine Zeit theilweise auswärts zuzubringen habe.

Die Gesellschaften stellten sich damit auf den gleichen Standpunkt, welchen sie gegenüber dem Art. 9 des Eisenbahngesetzes von 1872 eingenommen hatten. Sie suchten zunächst durch einigcs Entgegenkommen einen Streit zu vermeiden, um die so errungene Position nachher um so vorsichtiger festzuhalten und die Ausstellungen der Aufsichtsbehörde als unnöthige Einmischung in Verhältnisse zu bezeichnen, welche den Staat nichts angehen. So hat die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen auf den Vorhalt, daß für die auswärts wohnenden Angestellten die achtstündige Nachtruhe nur dann gesichert sei, wenn die Beanspruchung mit sammt dem Zu- und Abgang in und vom Dienst nicht 16 Stunden übersteige, erwidert, daß diese Auffassung „neu und ihr unannehmbar“ wäre, da der Dienst und damit die Präsenzzeit, wie in den Fabriken, mit dem zur bestimmten Zeit erfolgten Erscheinen auf dem Platze beginne. „Hunderttausende“, sagt die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen in demselben Schreiben, „würden sich glücklich schätzen, wenn ihnen die gleichen Existenzbedingungen geboten wären, wie dem Eisenbahnpersonal und unserem Personal insbesondere, welches eine Aenderung des Diensteintheilers durchaus nicht wünscht, und für welches eine Reduktion desselben nichts Anderes, als eine Verminderung des Kilometergeldes und anderseits Mehrausgaben zur Folge hätte, die bei verlängertem müßigem Aufenthalt auf den Stationen nicht ausbleiben könnten“ (Schreiben der Direktion an das Departement vom 7. März 1887). Aehnlich hat sich in allerneuester Zeit die Direktion der Nordostbahn auf den Vor-

halt allzu großer Beanspruchung des Personals ausgesprochen. „Bei Feststellung der Dienstzeiten des Stationspersonals wird schon in unserm eigenen Interesse auf thunlichste Reduktion der Präsenzzeiten Bedacht genommen; in dem vom Departement gewünschten Maß ist das aber nicht allerorts möglich, ohne das Personal zu vermehren, und würde man zu diesem Mittel greifen, so hätte dies Folgen, gegen welche die Ueberschreitung der Maximalzeit bescheiden zurücktreten müßte. Zunächst könnte man die Bethätigung der anzustellenden Leute nur für den Sommerdienst zusichern, was zur Folge hätte, daß man für den Weichen- und Güterdienst kaum brauchbare Leute bekäme; für den Expeditionsdienst wäre die vorübergehende Beschaffung der mit den nöthigen Dienstkenntnissen versehenen Ablösungsmannschaft ein Ding der Unmöglichkeit. Angenommen indessen, es würde gelingen, das nothwendige Personal aufzutreiben, so brächte dies den Uebelstand mit sich, daß die so verstärkte Mannschaft während des Tages zu wenig Beschäftigung hätte und hiedurch zu vermehrtem Wirthshausbesuch verleitet würde. Endlich müßte man das Hülfspersonal an der Thüre des Winters wieder entlassen etc.“ (Nordostbahn an das Departement vom 9. September 1888). Ferner ist wiederholt auf die vermehrten Kosten verwiesen, welche die Erfüllung des Programmes von 1881 nach sich ziehen müßte, „ohne daß damit viel praktischer Nutzen erreicht würde“ (Schreiben derselben Verwaltung vom 14. Juli 1887). Als im Sommer 1887 gegen die unzulässige Beanspruchung des Personals der Vereinigten Schweizerbahnen für den Dienst von Extrazügen Einsprache erhoben wurde, hat die Verwaltung u. A. erwidert, daß allerdings die sogenannte Arbeitszeit (bei 18 Stunden 15 Min. Präsenzzeit, einschließlich An- und Abtreten) für zwei Mann einer Personalgruppe von vier Mann auf 12 Stunden 56 Min. erhöht worden sei, wovon aber 3 Stunden 39 Min. für Leerfahrten von Zürich nach Rapperswil und von Rapperswil nach Sargans, während welcher Zeit die zwei Mann nichts zu thun haben und also im Zug sich ausruhen können, abzurechnen seien! Auch wird auf die Ansprüche des Publikums verwiesen, um vermehrte Anforderungen an das Personal zu rechtfertigen. Als im Jahr 1887 in öffentlichen Blättern die Beanspruchung des Güterschuppenpersonals in St. Gallen bis um 2 und 3 Uhr am Sonntagmorgen zur Sprache gebracht wurde, bestritt zwar die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen die Thatsache, gab aber zu, daß allerdings am Samstag Ueberarbeit bis gegen Mitternacht nöthig sei, mit dem Beifügen, daß vor Allem aus das verkehrstreibende Publikum sich

beklagen würde, wenn die Güter nicht mit aller Beschleunigung zur Behandlung kämen.

Die Vereinigten Schweizerbahnen, und neben denselben die Westbahnen, waren auch in der Lage, darauf verweisen zu können, daß die nach Wunsch des Departements und im Sinn des Programmes von 1881 abgeänderten Dienststeintheiler für das Fahrpersonal bei diesem selber Widerspruch gefunden haben, theils, weil daraus Inkonvenienzen (vermehrtes Uebernachten auf auswärtigen Stationen, verminderte Gelegenheit, die Mahlzeiten bei Hause einzunehmen) für das Personal hervorgegangen seien, und theils wegen Verminderung der im Verhältniß zu den Fahrleistungen reduzierten Kilometergelder und Ersparnißprämien. Wir wollen nicht behaupten, daß die Aenderungen gerade mit der Absicht und so stattgefunden haben, um die Vortrefflichkeit der vom Departement beanstandeten Dienststeintheiler zu demonstrieren; aber die Verwaltungen benützten den Anlaß, um „im Interesse ihrer Angestellten“ wieder zu diesen zurückzukehren. Wir dürfen diese Mittheilungen, die sich beliebig vermehren ließen, nicht schließen, ohne auch noch des Falles zu gedenken, wo die Direktion der Nordostbahn auf Andringen des Departements den mit 17 täglichen Dienststunden bedachten drei Weichenwärtern in Amrisweil einen vierten Angestellten beizugeben sich bereit erklärte, was die Dienstzeit der ersteren auf 13 Stunden vermindert hätte, wogegen aber die Wärter Einsprache erhoben, weil ihnen damit die tägliche Zulage von je  $4 \times 25$  Rappen entzogen wurde, welche sie bisher für „Ueberstunden“ erhielten. Die Verlockung, welche in einer täglichen Mehreinnahme von 1 Franken zu dem gewöhnlichen Taglohn von  $3-3\frac{1}{2}$  Franken liegt, ist allerdings groß genug, um die Einsprache der Wärter begreiflich zu finden.

Wenn es sich darum handelt, die heutigen normalen Dienststeintheiler für die Beamten und Angestellten mit denjenigen vom Ende des vorigen Jahrzehnts zu vergleichen, so wird man immerhin zu dem Schluß gelangen, daß die Jahr für Jahr fortgesetzte Kontrolle nicht ohne allen Erfolg war. Wie weit derselbe noch aussteht, geht wohl am besten aus der nachstehenden Zusammenstellung der Resultate der Prüfung der Dienstordnungen vom Sommer 1888 hervor.

Hienach ist beim Stationspersonal in folgenden Fällen eine über die im Programme von 1881 vorgesehenen Dienstzeiten hinausgehende Beanspruchung konstatiert:

*Vereinigte Schweizerbahnen.*

Stationsvorstand in Sevelen . . . . .	18	Std.	15	Min.
Die Weichenwärter in St. Gallen . . . . .	17	"	51	"
"    "    " Sargans . . . . .	17	"	40	"
"    "    " Rorschach . . . . .	17	"	—	"
Stationsvorstand in Dübendorf . . . . .	16	"	30	"
Mehrere Angestellte 16 Std. 15 Min. bis 16		"	05	"

Die Bahnhofsinspektoren und Stationsvorstände, deren Stellvertreter, die Bahnhofaufseher, sowie die Weichen- und Wagenwärter haben nur Rasttage an Werktagen; den übrigen Stationsangestellten ist der dritte Sonntag frei gegeben.

*Nordostbahn.*

Wärter in Kreuzlingen . . . . .	17	Std.	55	Min.
Stationsvorstand in Kreuzlingen . . . . .	17	"	50	"
Stationsvorstand in Münsterlingen . . . . .	17	"	50	"
Wärter in Münsterlingen . . . . .	17	"	40	"
Stationsvorstand in Altnau . . . . .	17	"	25	"
Wärter in Altnau . . . . .	17	"	25	"
Weichenwärter in Mumpf . . . . .	17	"	20	"
Vorstand in Güttingen . . . . .	17	"	15	"
Wärter in Güttingen . . . . .	17	"	15	"
Stationsvorstand und Gehülfe in Wallisellen	17	"	10	"
Stationsvorstand in Linthal . . . . .	17	"	10	"
Stationsvorstand in Keßweil . . . . .	17	"	05	"
Wärter in Keßweil . . . . .	17	"	05	"
Weichenwärter in Diesbach . . . . .	17	"	05	"
Stationsvorstand in Rüti . . . . .	17	"	05	"
Stationsvorstand in Rapperswil . . . . .	17	"	—	"
Zwei Heizer in Brugg . . . . .	17	"	—	"
Zwei Weichenwärter in Rheinfelden . . . . .	17	"	—	"
Zwei Weichenwärter in Enge . . . . .	17	"	—	"
Stationsvorstand in Diesbach . . . . .	17	"	—	"
Ein Arbeiter in Rothkreuz . . . . .	17	"	—	"
Weichenwärter in Knonau . . . . .	17	"	—	"
Ein Güterarbeiter in Oerlikon . . . . .	17	"	—	"
Stationsvorstand in Uttweil . . . . .	16	"	55	"
Wärter in Uttweil . . . . .	16	"	55	"
Ein Wagenwärter in Schaffhausen . . . . .	16	"	55	"

Stationsvorstand in Emmishofen . . . . .	16 Stdn. 50 Min.
Wärter in Amrisweil . . . . .	16 " 50 "
Stationsvorstand in Au . . . . .	16 " 50 "
Weichenwärter in Luchsingen . . . . .	16 " 50 "
Stationsvorstand in Möhlin . . . . .	16 " 45 "
Weichenwärter in Eiken . . . . .	16 " 45 "
Wärter in Emmishofen . . . . .	16 " 45 "
Güterarbeiter in Amrisweil . . . . .	16 " 45 "
Weichenwärter in Nidfurn . . . . .	16 " 45 "
Stationsvorstand in Luchsingen . . . . .	16 " 45 "
Ein Gehülfe in Bülach . . . . .	16 " 40 "
Stationsvorstand in Niederglatt . . . . .	16 " 40 "
Zwei Weichenwärter in Augst . . . . .	16 " 40 "
Weichenwärter in Hornussen . . . . .	16 " 40 "
Ein Wärter in Tägerweilen . . . . .	16 " 40 "
Stationsvorstand in Horn . . . . .	16 " 40 "
Stationsvorstand in Töß . . . . .	16 " 40 "
Ein Weichenwärter in Horgen . . . . .	16 " 40 "
Zwei Weichenwärter in Stein . . . . .	16 " 35 "
Stationsvorstand in Tägerweilen . . . . .	16 " 35 "
Stationsvorstand in Bendlikon . . . . .	16 " 35 "
Zwei Weichenwärter in Bülach . . . . .	16 " 30 "
Stationsvorstand in Augst . . . . .	16 " 30 "
Ein Wärter in Romanshorn . . . . .	16 " 30 "
Weichenwärter in Wülflingen . . . . .	16 " 30 "
Weichenwärter in Bendlikon . . . . .	16 " 30 "
Weichenwärter in Oberrieden . . . . .	16 " 30 "
Stationsvorstand in Nidfurn . . . . .	16 " 30 "
Sechs Weichenwärter in Rothkreuz . . . . .	16 " 30 "
Zwei Wärter in Schlieren . . . . .	16 " 30 "
Mehrere Angestellte zwischen . . . . .	16 " 25 "
und 16 Stunden 05 Minuten.	

Jeder Beamte und Angestellte habe mindestens alle drei Wochen einen vollen Tag frei; diejenigen, welche 16 $\frac{1}{2}$  Stunden Tagesdienst haben, alle vierzehn Tage, und die mit ca. 17 Stunden Dienst alle zehn Tage.

#### Centralbahn.

Ein Thurmwärter in Bern . . . . .	18 Stdn. — Min.
Vier Wärter in Bern . . . . .	18 " — "
Vorstand in Dänikon . . . . .	17 " 55 "
Vorstand in Läuelfingen . . . . .	17 " 45 "
Vorstand in Wangen bei Olten . . . . .	17 " 30 "

Vorstand in Hägendorf . . . . .	17 Stdn.	30 Min.
Zwei Wärter in Kölliken . . . . .	17 "	30 "
Zwei Wärter in Gümligen . . . . .	17 "	25 "
Vorstand in Egerkingen . . . . .	17 "	10 "
Vorstand in Oberrüti . . . . .	17 "	10 "
Vorstand in Niederwyl . . . . .	17 "	05 "
Vorstand in Sommerau . . . . .	17 "	— "
Ein Wärter in Hindelbank . . . . .	17 "	— "
Ein Wärter in Schönbühl . . . . .	17 "	— "
Eine Manövergruppe in Bern . . . . .	17 "	— "
Zwei Weichenwärter in Bern . . . . .	17 "	— "
Vorstand in Pieterlen . . . . .	16 "	55 "
Vorstand in Safenwyl . . . . .	16 "	55 "
Vorstand in Langenthal . . . . .	16 "	50 "
Wärter in Niederwyl . . . . .	16 "	45 "
Vorstand in Oberbuchsiten . . . . .	16 "	45 "
Vorstand in Mühlau . . . . .	16 "	40 "
Ein Arbeiter in Sissach . . . . .	16 "	30 "
Wärter in Lyssach . . . . .	16 "	30 "
Ein Sous-chef de gare in Bern . . . . .	16 "	30 "
Zwei Gepäckarbeiter in Bern . . . . .	16 "	30 "
Drei Weichenwärter in Bern . . . . .	16 "	30 "
Vier Wärter in Neu-Solothurn . . . . .	16 "	30 "
Weichenwärter in Subigen . . . . .	16 "	30 "
Vorstand in Kölliken . . . . .	16 "	30 "
Ein Arbeiter in Bremgarten . . . . .	16 "	30 "
Vorstand in Benzenschwyl . . . . .	16 "	30 "
Mehrere Angestellte zwischen . . . . .	16 "	25 "
und 16 Stunden 05 Minuten.		

Bei den großen Tagewerken des Sous-chef und der Wärter in Bern ist eine Tagespause von 6—7 Stunden vorgesehen. Zwei Angestellte haben jeden Sonntag, zwei jeden dritten Sonntag einen halben Tag Ruhe, den Rest nach ihrer Wahl; 576 Angestellte verlangen und benützen die Ruhetage nach Bedarf; 26 genießen dieselben in einem regelmäßigen Turnus, aber an Werktagen; 238 haben je den dritten, 83 je den zweiten und 183 jeden Sonntag frei.

#### *Gotthardbahn.*

Nur der Stationsvorstand in L a v o r g o hat 18 Stunden Präsenzzeit, in welcher indessen eine fünfständige Ruhepause begriffen ist, und 12 Stunden Arbeitszeit, also eine zusammenhängende Nachtruhe von nur 6 Stunden.

Alle übrigen Angestellten haben eine Dienstzeit von 16 Stunden oder weniger im Tag.

Die Gepäckarbeiter in Chiasso haben nur alle Monate einen Freisonntag; 149 Angestellten kommt der gesetzliche Ruhetag regelmäßig zu; 101 haben einen Rasttag auf 3 Wochen abwechselnd an Sonn- und Werktagen, 7 nur an Werktagen, 2 nach ihrer Wahl.

#### *Jura-Bern-Luzern-Bahn.*

Nur der Stationsvorstand von Littau hat mehr als 16 St., nämlich 16 St. 35 M. täglichen Dienst, wogegen ihm schon je nach 14 Tagen (anstatt nach drei Wochen) ein Ruhetag zugebilligt ist. Alle übrigen Angestellten sind 16 Stunden oder weniger täglich im Dienst.

Der gesetzliche Freisonntag kommt den Stationsvorständen in Pruntrut, Delsberg, Laufen, Münster, Tavannes, Sonceboz, St. Immer, Biel, Lyß, Langnau, Interlaken, Delle, Basel, und deren Stellvertretern, den Commis der größern Stationen, den Weichenwärtern, dem Rangir- und dem Ladepersonal faktisch zu.

#### *Westbahnen und Simplon.*

	19.Stdn.	—	Min.
Stationsvorstand in Veytaux . . . . .	19	—	—
Gehülfe in Bussigny . . . . .	18	„	15
Stationsvorstand in Territet . . . . .	18	„	—
Spetter in Territet . . . . .	18	„	—
Stationsvorstand in Daillens . . . . .	18	„	—
Stationsvorstand in La Tour . . . . .	17	„	45
Stationsvorstand in Burier . . . . .	17	„	45
Ein Arbeiter in Montreux . . . . .	17	„	45
Ein Gehülfe in St. Maurice . . . . .	17	„	45
Ein Weichenwärter in Cossonay . . . . .	17	„	45
Stationsvorstand in Palézieux . . . . .	17	„	30
Ein Weichenwärter in Avenches . . . . .	17	„	30
Stationsvorstand in Montreux . . . . .	17	„	15
Einnehmer in Montreux . . . . .	17	„	15
Stationsvorstand in Vaulruz . . . . .	17	„	15
Stationsvorstand und Spetter in Cornaux . . . . .	17	„	15
Einnehmer in Vallorbes . . . . .	17	„	10
Vorarbeiter und ein Weichenwärter in Val- lorbes . . . . .	17	„	10
Weichenwärter in Boudry . . . . .	17	„	10
Stationsvorstand in Cressier . . . . .	17	„	05
Aufseher in Vevey . . . . .	17	„	—

	17 Stdn.	—	Min.
Stationsvorstand in Sales . . . . .	17	—	—
Stationsvorstand in Bussigny . . . . .	17	"	"
Weichenwärter in La Sarraz . . . . .	17	"	"
Stationsvorstand in Travers . . . . .	17	"	"
Gehülfe in Travers . . . . .	17	"	"
Ein Arbeiter u. ein Weichenwärter in Travers	17	"	"
Weichenwärter bei la Presta . . . . .	17	"	"
Zwei Expeditions-Gehülfen in Vallorbes . . . . .	16	"	50 "
Weichenwärter in Landeron . . . . .	16	"	50 "
Stationsvorstand in Chambésy . . . . .	16	"	45 "
Stationsvorstand in Genthod . . . . .	16	"	45 "
Stationsvorstand in Villeneuve . . . . .	16	"	45 "
Weichenwärter in Villeneuve . . . . .	16	"	45 "
Zwei Arbeiter in Bex . . . . .	16	"	45 "
Stationsvorstand in Brigue . . . . .	16	"	45 "
Spetter in Brigue . . . . .	16	"	45 "
Stationsvorstand in Guin . . . . .	16	"	45 "
Stationsvorstand in Flamatt . . . . .	16	"	45 "
Weichenwärter in St. Blaise . . . . .	16	"	45 "
Stationsvorstand, ein Weichenwärter, ein Arbeiter und ein Gruppenchef in Vallorbes	16	"	40 "
Einnehmer in Morges . . . . .	16	"	30 "
Weichenwärter in Rivaz . . . . .	16	"	30 "
Gepäckexpedient in Vevey . . . . .	16	"	30 "
Ein Arbeiter in Vevey . . . . .	16	"	30 "
Ein Weichenwärter in Vevey . . . . .	16	"	30 "
Ein Weichenwärter in Viège . . . . .	16	"	30 "
Stationsvorstand in Vuisternens . . . . .	16	"	30 "
Stationsvorstand in Pont . . . . .	16	"	30 "
Weichenwärter in Pont . . . . .	16	"	30 "
Spetter und ein Weichenwärter in Concise	16	"	30 "
Stationsvorstand in Vaumarcus . . . . .	16	"	30 "
Spetter und ein Weichenwärter in Auvornier	16	"	30 "
Gepäckexpedient in Neuchâtel . . . . .	16	"	30 "
Gehülfe in Cressier . . . . .	16	"	30 "
Stationsvorstand u. Weichenwärter in Buttes	16	"	30 "
Portier und Weichenwärter in Payerne . . . . .	16	"	30 "
Stationsvorstand in Corcelles longitudinale	16	"	30 "
Stationsvorstand in Dompierre . . . . .	16	"	30 "
Gruppenchef und Weichenwärter in Murten	16	"	30 "
Verschiedene Angestellte von . . . . .	16	"	25 "

bis 16 Stdn. 05 Min.

Jedem Angestellten sind 17 bis 18 Ruhetage bewilligt, die aber nicht terminirt sind, sondern nur auf Verlangen wirklich zugetheilt werden.

Bei den kleinern Bahnunternehmungen bewegen sich die Dienstzeiten fast durchgängig inner den 16 Stunden und sind dem Stationspersonal die gesetzlichen Frei-Sonntage mit wenig Ausnahme zugeschrieben.

Beim Zugsdienst, sowie beim Lokomotivdienst ist zunächst hervorzuheben, daß dem Personal nur ausnahmsweise, vornehmlich bei den kleineren Bahnen und auf Seitenlinien bei den größern Gesellschaften, ein täglich gleichmäßig sich wiederholender Dienst obliegt, der nach fünf, sechs, sieben, acht oder mehr Tagen, je nach der Inanspruchnahme des Personals und dem Maß, welches die Verwaltung glaubt anlegen zu dürfen, beim Zugspersonal von einem dienstfreien Tage und bei dem Maschinenpersonal von je einem Tagesdienst im Depot und einem Ruhetag unterbrochen wird, wobei der Sonntag in ganz gleicher Reihe neben den Werktagen steht. Der Depotdienst ist zum Auswaschen der Kessel und zur Vornahme derjenigen kleineren Reparaturen bestimmt, welche nach allgemeiner Uebung dem Lokomotivpersonal obliegen, und gilt im Allgemeinen für leichter als die Tage, an welchen gefahren werden muß. Zum weitaus größten Theile ist aber der Zugs- und Lokomotivdienst in Turnus eingetheilt, wonach je die zum Dienst eines Zuges nöthige Gruppe ebenfalls während einer Reihe von Tagen, bis auf 10 Tage und mehr, tägliche Fahrten zu machen hat, die jeden Tag abwechseln und theils auf andere Züge derselben Route treffen, theils auf verschiedene Routen sich vertheilen.

Bei einigen Gesellschaften reihen den Depot- und Ruhetagen noch Reservetage sich an, an welchen die Dienstleistungen nach dem gerade sich einstellenden Bedarf, bei fakultativen und Extrazügen, im Fall unvorhergesehener Verhinderung anderen Personals durch Krankheit oder Urlaub etc., sich richten, und die übrigens beständige Dienstbereitschaft voraussetzen. Bei anderen Gesellschaften sind besondere Gruppen organisirt, welche abwechselnd im ordentlichen oder im Reservedienst stehen.

Endlich ist es für das Personal allerdings von Bedeutung, ob dasselbe da, wo die Depotstation ist, d. h. am regelmäßigen Wohnort, übernachten kann, oder auswärts, auf einer auswärtigen Depotstation, die Nachtzeit zubringen muß.

Die tägliche Gesamtbeanspruchung des Zugspersonals (Präsenzzeit, d. h. das Intervall zwischen der Abfahrt des ersten

und der Ankunft des letzten Zuges auf der Depotstation mit einer halben Stunde Zuschlag für Uebernahme des ersten und Uebergabe des letzten Zuges) war im Sommer 1888 :

Bei den Vereinigten Schweizerbahnen :

	Präsenz- zeit. Stunden.	Größte zusammen- hängende Ruhepause. Stunden.	Ruhetag.	Ueber- nachten.
<b>Depot St. Gallen:</b>				
je am 1. Tag	16.04	9.26	} am 11. Tag.	Am Wohnort
" " 2. "	15.40	17.20		Auswärts
" " 3. "	15.53	9.07		Auswärts
" " 4. "	16.01	11.54		Am Wohnort
" " 5. "	12.02	7.17		Auswärts
" " 6. "	13.56	10.32		Auswärts
" " 7. "	16.15	6.58		Am Wohnort
" " 8. "	15.57	8.58		Auswärts
" " 9. "	15.08	6.52		Auswärts
" " 10. "	16.07	Rest des Tages		Am Wohnort
<b>Depot Rapperswil:</b>				
je am 1. Tag	14.20	8.30	} am 9. Tag.	Auswärts
" " 2. "	18.45	7.27		Am Wohnort
" " 3. "	15.43	6.53		Auswärts
" " 4. "	15.32	11.30		Am Wohnort
" " 5. "	14.40	11.40		Auswärts
" " 6. "	10.42	8.58		Auswärts
" " 7. "	16.05	6.35		Auswärts
" " 8. "	9.48	Rest des Tages		Am Wohnort

Das Verstärkungspersonal des Depots St. Gallen hat im Maximum 16 Stunden 23 Min. Präsenz- und im Minimum 6 Stunden 35 Min. Ruhezeit; dasjenige in Rapperswil 15 Stunden 55 Min. resp. 6 Stunden 53 Min.



Depot Romanshorn, abwechselnd	.	17.22	7.43	} am 6. Tag
		16.00	6.55	
" Rorschach, täglich	.	16.25	7.35	am 6. Tag
" Goßau, täglich	.	16.32	7.28	am 6. Tag
" Richtersweil, abwechselnd	.	16.03	9.02	} am 6. Tag
		16.14	6.41	
" Glarus, abwechselnd	.	15.86	8.52	} am 7. Tag
		14.19	10.13	
" Linthal, täglich	.	17.07	6.53	am 6. Tag
" Zug, täglich	.	15.50	8.10	am 6. Tag
" Luzern, abwechselnd	.	18.35	7.50	} am 8. Tag
		12.27	9.08	
" Zürich	am 1. Tag	16.12	9.23	} am 9. Tag
	" 2. "	12.18	10.07	
	" 3. "	16.55	10.25	
	" 4. "	12.22	9.13	
	" 5. "	15.15	8.40	
	" 6. "	14.40	8.25	
	" 7. "	16.50		
	" 8. "	Reserve		
	" 10. "	14.47	12.20	
	" 11. "	10.29	13.41	
	" 12. "	13.45	9.05	
	" 13. "	14.05	10.40	
	" 14. "	Reserve		
" Winterthur	am 1. Tag	14.15	10.43	
	" 2. "	16.42	9.40	
	" 3. "	10.25	11.35	
	" 4. "	13.59	11.23	
	" 5. "	12.34	9.56	
	" 6. "	16.06	10.24	
	" 7. "	14.33	8.53	
	" 8. "	Reserve		
Ebendaselbst, täglich	.	13.43	10.17	

Auch bei der *Centralbahn* ist dem Personal das Uebernachten am Wohnort ohne Ausnahme ermöglicht.

Unter den 172 verschiedenen Dienstreisen des Zugpersonals der Centralbahn waren nur 27 mit mehr als 16 Stunden Präsenzzeit, und 32 mit weniger als 8 Stunden zusammenhängender Ruhepause; die größte Ueberschreitung in der erstere Richtung beträgt 2 Stunden 28 Min., in letzterer Richtung 2 Stunden 18 Min.

Dieses Personal der Centralbahn hat je den 7., 8., 9. oder 10. Tag dienstfrei.

Das Zugspersonal der *Jura-Bern-Luzern-Bahn* hinwieder hatte auf 38 Touren je 8 Ueberschreitungen der 16stündigen Präsenzzeit und Kürzungen der Nachtruhe, von denen die im Depot Delsberg in besonders erschwerendem Umfang, nämlich:

	Präsenzzeit.	Zusammenhängende Ruhepause.
	Stunden.	Stunden.
Am 1. Tag . . . . .	15.37	8.15
" 2. " . . . . .	15.37	8.36
" 3. " . . . . .	17.17	7.37
" 4. " . . . . .	16.08	7.05
" 5. " . . . . .	16.15	8.15
" 6. " . . . . .	16.30	6.35
" 7. " Reserve.		

Ruhetage sind bei den verschiedenen Depots der 7., 8., 10. oder 13. Tag.

Auch muß das Personal vielfach auswärts übernachten.

Laut der Diensttheilung der *Gotthardbahn* hat das Zugspersonal dieser Unternehmung ebenfalls eine Anzahl Ueberschreitungen, welche indessen durch darauf folgende größere Ruhepausen begrenzt und von häufigeren Ruhetagen unterbrochen sind. Auswärtige Uebernachtungen kommen auch hier vor.

Der Diensttheiler der *Westbahnen* vom Juni 1888 zeigt folgende Beanspruchung des Zugspersonals:

	Präsenzzeit.	Zusammenhängende Ruhepause.	Ruhetag.	Uebernachten.
	Stunden.	Stunden.		
Brigade in Lausanne abwechselnd	17.25	9.40	} am 9. Tag.	Am Wohnort
	14.27	6.28		
Brigade in Genf abwechselnd	13.05	22.30	} am 9. Tag.	Am Wohnort Auswärts Am Wohnort
	6.13	1.27		
	5.45	23.00		
Brigade in Genf abwechselnd	14.40	15.30	} am 10. Tag.	Am Wohnort
	5.00	4.50		
	12.05	19.30		

Brigade in Lausanne abwechselnd	14.38	12.49	} am 10. Tag. Am Wohnort		
	14.26	6.47			
	14.25	9.15			
Brigade in St. Maurice	tägl.	17.02	} am 12. Tag. Am Wohnort		
	" " Sion	tägl.		16.25	7.35
	" " Brigue	tägl.		16.40	7.20
	" " Bouveret	tägl.		14.40	9.20
Brigade in Payerne	tägl.	15.30	} am 10. Tag. Am Wohnort		
	" " Morat	tägl.		17.40	6.20
	" " Yverdon	tägl.		16.02	7.53
Brigade in Lausanne abwechselnd	16.23	10.37	} am 13. Tag. Auswärts Am Wohnort Am Wohnort		
	10.20	12.35			
	14.22	6.43			
Brigade in Freiburg abwechselnd	10.52	14.18	} am 11. Tag. Am Wohnort		
	16.53	7.34			
	14.51	7.51			
Brigade in Lausanne abwechselnd	19.17	10.10	} am 10. Tag. Auswärts Am Wohnort Am Wohnort		
	13.35	8.33			
	11.37	8.43			
Brigade in Bulle, täglich	17.27	6.33	am 10. Tag. Am Wohnort		
Brigade in Genf abwechselnd	14.10	10.25	} am 9. Tag. Auswärts Am Wohnort		
	12.05	11.20			
Brigade in Lausanne abwechselnd	16.40	7.20	} am 11. Tag. Am Wohnort		
	16.40	7.20			
Brigade in Pont, täglich	16.22	7.33	am 12. Tag. Am Wohnort		
Brigade in Vallorbes abwechselnd	15.25	7.10	} am 10. Tag. Am Wohnort		
	15.40	9.45			
Brigade in Lausanne abwechselnd	15.25	14.00	} am 10. Tag. Auswärts Auswärts Am Wohnort		
	13.45	8.30			
	15.30	6.00			
Brigade in Neuchâtel abwechselnd	14.55	10.00	} am 12. Tag. Am Wohnort Auswärts Auswärts Am Wohnort		
	11.10	9.40			
	11.57	10.47			
	12.05	9.20			
Brigade in Pontarlier abwechselnd	16.55	8.50	} am 13. Tag. Auswärts Auswärts Am Wohnort Am Wohnort		
	11.35	14.46			
	14.19	5.15			
	18.35	5.33			
Brigade in Buttes, täglich	17.00	7.00	am 10. Tag. Am Wohnort		

Bremser in Genf	17.50	7.20	} am 10. Tag.	Auswärts
abwechselnd	13.37	9.48		Auswärts
	12.05	11.20		Am Wohnort
Bremser in Lausanne	15.25	15.50	} am 11. Tag.	Auswärts
abwechselnd	8.30	6.00		Am Wohnort
	14.46	9.58		Auswärts
	15.10	7.20		Am Wohnort
Bremser in Neuchâtel	16.26	8.42	} am 12. Tag.	Auswärts
abwechselnd	11.03	12.50		Auswärts
	13.50	8.30		Auswärts
	12.05	9.20		Am Wohnort

Aehnliche Verhältnisse, wie beim Zugspersonal, zeigt die Dienst-eintheilung für das Lokomotivpersonal. Doch gehen die Dienstzeiten dieses Personals bei der *Gotthardbahn* in keinem Fall über 16 Stunden.

Ebenso sind Ueberschreitungen der 16stündigen Präsenzzeit bei dem *Bahnwächungspersonal* zu verzeichnen, mit Ausnahme indessen wieder der *Gotthardbahn*, wo die Tagesaufgabe der diesem Personal angehörenden Angestellten die 16 Stunden nicht übersteigt. Auch bei der *Jura-Bern-Luzern-Bahn* waren im Sommer 1888 nur zwei Fälle, wo die Beanspruchung über 16 Stunden ging.

Die mittlere Präsenzzeit des gesammten Personals ist:

	Stations- personal. Stunden.	Zugs- personal. Stunden.	Lokomotiv- personal. Stunden.	Bahnwächungs- personal. Stunden.
Vereinigte Schwei- zerbahnen . .	14.57	14.45	15.52	15.21
Nordostbahn . .	14.50	15.06	15.31	14.51
Centralbahn . .	13.07	13.57	13.52	15.44
Jura-Bern-Luzern- Bahn . . . .	14.36	14.33	15.54	14.42
Gotthardbahn . .	13.52	12.20	9.40	14.48
Suisse Occidentale und Simplon .	14.18	14.11	14.52	14.38

Auch die wirkliche Arbeitszeit, welche sich ergibt, wenn man von der Präsenzzeit die reglementarischen Ruhepausen abzieht und beim Zugs- und Lokomotivpersonal je 15 resp. 20 Minuten für die Uebernahme und die Abgabe der einzelnen Züge zuschlägt, bewegt sich theils unter, in vielen Fällen aber auch über

den 11 Stunden, welche im Jahre 1881 als Norm angenommen worden sind.

Wenn man diese Arbeitszeit der sämtlichen Angestellten zusammenrechnet, und die gefundene Summe mit der Zahl der Angestellten theilt, so ergibt sich die folgende mittlere Arbeitszeit:

	Stations- personal. Stunden.	Zugs- personal. Stunden.	Maschinen- personal. Stunden.	Bahnbewachungs- personal. Stunden.
Vereinigte Schwei- zerbahnen . .	11.48	11.00	9.58	10.54
Nordostbahn . .	12.08	10.52	9.57	12.19
Centralbahn . .	10.45	10.00	8.55	10.56
Jura-Bern-Luzern- Bahn . . . .	11.22	11.07	10.02	11.55
Gotthardbahn . .	11.16	10.08	7.16	10.42
Suisse Occidentale und Simplon .	10.47	10.10	9.89	11.17

In diesen Präsenz- und Arbeitszeiten sind die außerordentlichen Leistungen nicht verstanden, welche infolge der Zugverspätungen, von Unfällen, aus Krankheitsfällen und Beurlaubungen, sowie bei gesteigertem Verkehr nöthig werden können.

So ist z. B. anlässlich der Untersuchung über eine Eisenbahn-gefährdung, die am 20. Dezember 1887 in Läuferlingen statthabte und infolge deren der Lokomotivführer Niggli bestraft wurde, constatirt worden, daß dieser während der Zeit vom 9./19. Dezember an nicht weniger als vier Tagen erheblich über die ordentliche Dienstzeit hinaus in Anspruch genommen war, ohne daß etwa eine entsprechende Entlastung an anderen Tagen eingetreten wäre.

Es betrug nämlich:

	die wirkliche		gegenüber der im Diensttheiler dem Departement bekannt gegebenen	
	Präsenz- Stunden.	Arbeitszeit. Stunden.	Präsenz- Stunden.	Arbeitszeit. Stunden.
Am 13. Dezember	17.18	13.89	12.50	10.48
„ 14. „	13.05	10.48	7.89	6.21
„ 16. „	16.20	12.48	11.14	10.41
„ 17. „	15.12	11.59	12.45	11.08
	und an den Reservetagen:			
„ 18. „	15.26	17.19	—	—
„ 19. „	11.87	8.35	—	—

Diese gar nicht seltenen und namentlich zu Zeiten gesteigerten Verkehrs oft länger andauernden ausnahmsweisen Beanspruchungen sind es, welche die Gefahren des Verkehrs besonders schärfen. Denselben kann keine Kontrolle, sondern nur ein Verbot, d. h. eben die verbindliche Regulirung der täglichen Dienstzeiten, zuvorkommen. Denn die Kontrolle müßte durch eine tägliche Berichterstattung über die Arbeitsleistungen jedes einzelnen Angestellten unterstützt sein, wenn sie die über die normalen Dienstzeiten hinaus gehenden Leistungen auch nur annähernd vollständig erfahren wollte, durch eine weitläufige und kostspielige Einrichtung also, welcher gesetzliche Vorschriften und geeignete Strafindrohungen weit vorzuziehen sind.

Auch die hie und da eingehenden Beschwerden geben in der Regel wenig greifbare Anhaltspunkte. Sie sind überdem in der Regel anonym. Es wird dies Niemand verwundern, der die Hierarchie in der Verwaltung der Eisenbahnen und die Abhängigkeitsverhältnisse der Angestellten nicht bloß von den obern Gesellschaftsorganen, sondern schon von den nächsten Vorgesetzten kennt und weiß, welche Nachtheile mit einer Entlassung verbunden sind, die ja als vertragliches Recht dem Dienstherrn stets frei steht, und wie gering für den aus dem Dienst Getretenen die Wahrscheinlichkeit ist, bei einer andern Gesellschaft neuerdings Anstellung zu erhalten.

---

Wir haben uns etwas länger bei dem Detail der Dienstleistungen des Personals verweilt, um die Behandlung der Frage, ob die Ansprüche des Dienstes an die individuelle Leistungsfähigkeit der einzelnen Angestellten innert erlaubten Grenzen bleibe, so viel als möglich der Diskussion in den hohen Räten zu überlassen. Die Grundlagen für das Urtheil in dieser Richtung sind zu verschieden, als daß wir auf dieses unsere Anträge in erster Linie abstellen könnten.

Dagegen stellen wir den Satz auf, daß die Beschränkungen in der Inanspruchnahme der Arbeitskraft in dem von uns vorgeschlagenen Umfang das Minimum dessen sind, was die Vorsorge für die Sicherheit des Betriebes erfordert, und daß der Durchführung dieser Beschränkungen betriebstechnische Hindernisse nicht entgegengestellt und finanzielle Erwägungen nicht in den Weg gelegt werden dürfen.

In letzterer Beziehung verweisen wir darauf, daß den Eisenbahngesellschaften die Einrichtung eines betriebssichern Dienstes konzessionsmäßig und gesetzlich obliegt und auch ohne positive Verpflichtungen deren erste Aufgabe wäre, welcher genügt werden

muß, selbst wenn die finanziellen Konsequenzen beschwerlich fallen sollten. Wenn man diesen trotzdem im Jahr 1878 glaubte Rechnung tragen zu sollen, so ist es heute, wo Einnahmen und Ausgaben der Gesellschaften in besserm Verhältniß zu einander stehen, doppelte Pflicht, zu einem Grundsatz zurückzukehren, dessen Vernachlässigung dem Staat schon so vielfach zum Vorwurf gemacht worden ist.

Das Recht des Staates, bindende Vorschriften aufzustellen, darf als unbestritten angenommen werden. Was die Ruhetage betrifft, welche die Bundesversammlung von 1872 nur vom Standpunkt der Wahrung der Rechte des angestellten Personals auf die staatlich anerkannte Einrichtung des Sonntags glaubte verlangen zu sollen, so sind es die Eisenbahngesellschaften selber gewesen, die sich alle Mühe gegeben haben, die sonntäglichen in gesetzliche Ruhetage umzukehren, und die bis heute nicht müde geworden sind, zu behaupten, daß sie mit der Austheilung von 17 bis 18 Rasttagen überhaupt einer gesetzlichen Pflicht nachkommen. Wenn es sich nun herausstellt, daß das vom Gesetz bestimmte Maß nicht genügt, so wird nicht beanstandet werden können, wenn wiederum auf demselben Weg Hilfe geschaffen wird.

Bezüglich der Dienstzeiten nehmen wir den gleichen Rechtsgrund in Anspruch, welcher der gesetzlichen Bestimmung der Ruhetage zu Grunde liegt, und im Art. 26 der Bundesverfassung von 1874 in der Form sich ausgedrückt findet, daß die Gesetzgebung über den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen Bundessache sei. Soweit die Sicherheit des Betriebes es erfordert, so ist der Gesetzgeber berechtigt und verpflichtet, die nöthigen Anordnungen auch hier nach freiem Ermessen zu treffen.

Für die Behauptung, daß der Durchführung unserer Vorschläge betriebstechnische Schwierigkeiten nicht entgegenstehen, nehmen wir, hinsichtlich der Ruhetage, in erster Linie Bezug auf die im Eingang der Botschaft einläßlich reproduzirten Antworten der Eisenbahngesellschaften auf das Circular des Departements des Innern vom 1. April 1873. Es hat sich damals noch ausschließlich um die Forderung des 3. Freisonntags gehandelt, und es ist namentlich von den größern Gesellschaften weder die Unmöglichkeit noch etwa eine direkte Unzweckmäßigkeit behauptet, sondern es sind einzig und allein die Interessen der Angestellten vorgeschützt und ist eingewendet und beziehungsweise bewiesen worden, daß diese letzteren selbst die Neuerung nicht wollen. Der Widerstand der Angestellten hinwieder beruhte auf der Voraussetzung, daß mit der Inanspruchnahme der gesetzlichen Freisonntage die dienstfreien Werktage in Abgang kommen, beziehungsweise in unannehmbarer

Weise werden beschränkt werden, und es ist derselbe nur zu begreiflich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß, so wenig der Mensch vom Brod allein lebt, ebenso wenig 17 bis 18 Freisonntage im Jahre geeignet sind, den praktischen Bedürfnissen des bürgerlichen Lebens zu genügen. Der Freisonntag im Sinn des Gesetzes von 1872 ist nach unserer Ansicht nur dann durchführbar, wenn neben demselben noch die angemessene Zahl von dienstfreien Werktagen dem Personal zur Verfügung gestellt werden, wie das in unserm Vorschlag vorgesehen ist. Im Uebrigen wird die Gestattung dienstfreier Werktage in diesem und noch größerem Umfang unter der Voraussetzung des 3. Sonntags als Ruhetag gar keine Schwierigkeiten haben, da ja das am Sonntag nöthige vermehrte Reservepersonal auch an den Werktagen zur Verfügung stehen wird.

Zweitens erinnern wir daran, daß noch im Jahre 1878 wenigstens die Verwaltung der Centralbahn das Recht zur Verlegung des Ruhetages vom Sonntag auf Werktage nur für das Zugsbegleitungs- und Lokomotivpersonal in Anspruch genommen hat, und daß faktisch die Austheilung der Rasttage für das übrige Personal (des Stations- und des Bahndienstes) überall nach so verschiedenen Gesichtspunkten geordnet ist, daß ein ernstlicher Zweifel, ob für dasselbe auf den ursprünglichen Artikel 9 zurückgegangen werden könne, nicht berechtigt wäre. Jedenfalls begründet der angebliche größere Verkehr an Sonntagen einen Einspruch gegen die Forderung der Sonntagsruhe nicht, denn wenn es auch Sonntage mit vermehrtem Personenverkehr gibt, so ist das nur ausnahmsweise und nicht öfter der Fall, als an Markttagen und an den häufigen festlichen Anlässen, welche auf Werktage fallen. Wobei ferner in Betracht kommt, daß ja die Gesellschaften nicht gehindert sind, den Güterdienst an Sonntagen noch weiter zu beschränken, als dies gegenwärtig geschieht.

Wir stellen uns heute ausdrücklich auch der Ansicht entgegen, welche im Jahr 1878 die Abänderung des Art. 9 mitbegründet hat, daß ein absolutes Hinderniß der Einführung des Sonntagsdienstes für das Zugsbegleitungs- und das Lokomotivpersonal entgegenstände. Die Gruppeneintheilung kann gar wohl der Forderung des 3. Freisonntags angepaßt werden.

Im Uebrigen könnte es weder ausschließlich von den Wünschen der Angestellten, noch vom Willen der Verwaltungen abhängen, ob der Freisonntag durchgeführt werden soll. Es handelt sich nicht bloß um praktische Verhältnisse, sondern gleichzeitig um ein sittliches Prinzip, und es gibt genug Stimmen, welche dieses und seine Anforderungen in den Vordergrund stellen, und aus Gründen des

öffentlichen Wohls den Sonntag als Ruhetag auch für die Eisenbahnangestellten verlangen. Wir erinnern diesfalls an die stete Thätigkeit, welche in dieser Richtung die schweizerische Gesellschaft für Sonntagsheiligung entwickelt, und an die Vorstellungen, die speziell auch die Konferenz der Abgeordneten der evangelischen Kirchenbehörden der Schweiz im Sommer 1886 an den Bundesrath gerichtet hatte, und wo die Sicherung der Sonntagsruhe für alles Personal als eine unabweisbare Forderung bezeichnet ist.

Die Konferenz hat zwar in der Begründung ihrer Begehren sich dahin ausgesprochen, daß diesen eventuell auch ohne förmliche Wiederaufrichtung des Art. 9 von 1872 Rechnung getragen werden könnte. Wir sind nicht derselben Meinung; namentlich nicht, wenn die Konferenz, um nicht anzustoßen, wieder die Möglichkeit eines Tausches des freien Sonntags an einen freien Werktag in Aussicht nehmen möchte. Die Erfahrung nöthigt uns, gegen dieses, sowie jedes andere halbe Mittel uns auszusprechen, das nur geeignet sein könnte, der Umgehung des Willens des Gesetzes wieder Thür und Thor zu öffnen und jede Kontrolle nutzlos zu machen. Der Satz, welchen man aufstellen will, muß einfach und klar, die Willkür der Gesellschaften und die Velleitäten im Personal müssen ausgeschlossen sein; sonst stellen der Vollziehung die alten Hindernisse sich wieder entgegen.

Die andere Ergänzung des Art. 9, welche wir beantragen, bezieht sich auf die täglichen Dienstzeiten. Aus der Darstellung der thatsächlichen Verhältnisse geht hervor, daß gesetzliche Bestimmungen in dieser Beziehung noch nie bestanden haben; das Circular vom 18. Juli 1881 war nur eine Wegleitung für die Kontrolle und eine unverbindliche Empfehlung an die Gesellschaften.

Was die Ergebnisse dieser Kontrolle betrifft, so wiederholen wir, daß dieselben den direkten Beweis dafür abgeben, daß auch die in Bezug auf die täglichen Dienstzeiten aufgestellten Postulate ohne eine unbillige Belastung der Gesellschaften durchgeführt werden können. Wir beziehen uns hiefür auf die oben festgestellte Thatsache, daß die 16stündige tägliche Dienstzeit bei dem Stationspersonal der Jura-Bern-Luzern-Bahn und bei der Gotthardbahn soviel als durchgeführt ist, und fragen, ob dieselben Wege und Erwägungen, welche diese Gesellschaften leiteten, nicht auch den übrigen Verwaltungen offen und zu Gebote stehen? Wir stellen dieselbe Frage in Ansehung des Lokomotivpersonals, wo der Diensttheiler der Gotthardbahn gar keine Ueberschreitungen nachweist, und des Bahndienst-(Bahnbewachungs- und Bahnerhaltungs-)personals, das wiederum bei der Gotthardbahn in

keinem Fall und bei der Jura-Bern-Luzern-Bahn nur in zwei Fällen einen täglichen Dienst von mehr als 16 Stunden hat. Was bei diesen beiden Verwaltungen durchgeführt ist, kann nicht unmöglich sein bei den übrigen Gesellschaften. Gar keine inneren Gründe aber sprechen dafür, dem Zugsbegleitungspersonal einen längeren Dienst zu überbinden, und wenn das dessenungeachtet bei den sämtlichen größeren Gesellschaften noch der Fall ist, so beweist dies nicht etwa das im Betrieb begründete Bedürfnis, sondern nur, daß die für eine unzulässige Beanspruchung günstigsten Verhältnisse hier vorhanden sind.

Nur beiläufig kommen wir auf die schon weiter oben berührte Thatsache zurück, daß die reglementarischen Dienstzeiten in den vielen Fällen überschritten werden, wo Unregelmäßigkeiten im Kurstdienste Verspätungen herbeiführen, um daran die Forderung zu knüpfen und zu begründen, daß, abgesehen von den Fällen solcher Unregelmäßigkeiten, das Personal, speziell das Zugs- und das Lokomotivpersonal, nicht außerordentlich belastet werden dürfe, sondern genügende Reserven vorhanden sein sollten. Es wird zwar dem gegenüber darauf abgestellt, daß die für Extraleistungen ausgesetzten Vergütungen für das Personal jederzeit eine angenehme Zulage zur ordentlichen Besoldung seien, die dasselbe ungern sich entziehen lassen würde; und es ist richtig, daß weniger die Beanspruchung im Dienst, als die dafür bezahlte Entschädigung die Grundlage mancher Beschwerden ist. Aber wir entgegnen, daß auch die Rücksicht auf den begreiflichen Wunsch des Personals, die Zulagen zu erhalten, dem Bedürfnis der Sicherung des Verkehrs nachgehen muß. Wenn für die Lebenshaltung der Angestellten die ordentliche Belohnung nicht ausreichen sollte, so würde vielmehr die Frage entstehen, ob nicht diese verbessert werden müsse, womit wir uns hier nicht zu beschäftigen haben.

Dasselbe gilt insbesondere beim Zugs- und Lokomotivpersonal, wo nicht bloß ausnahmsweise, sondern ganz regelmäßig ein sehr bedeutender Theil, bei einzelnen Verwaltungen bis auf 50 %, der Belohnungen von den wirklichen Fahrleistungen abhängt und als Kilometergelder, Ersparnisprämien u. dgl. ausgerichtet wird.

Daß die 16stündige tägliche Dienst-(Präsenz-)dauer ein Maß sei, das nicht überschritten werden sollte, ist eigentlich nicht bestritten; die Verwaltungen, welche in ihren Ansprüchen an das Personal darüber hinausgehen, stellen als Entschuldigung entgegen, daß sie dafür Erleichterungen, sei es durch größere Ruhepausen, weniger anstrengende Arbeit überhaupt, geringere Beanspruchung an andern Tagen etc., bieten; mit andern Worten, daß sie den

16 Stundendienst nicht als Maximum, sondern als mittlere Leistung betrachten zu dürfen glauben.

Wie wenig eine solche Beanspruchung wenigstens anderswo nicht gebilligt ist, zeigt ein Blick auf die unter ähnlichen Verhältnissen stehenden deutschen Nachbarbahnen. Die Generaldirektion der Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen z. B. bezeichnet eine 14stündige Dienstdauer (Präsenzzeit) ihres Personals als Maximal- und eine solche von 12 Stunden als die Durchschnittsleistung, in der Art, daß den Betreffenden durchweg eine 10—12stündige zusammenhängende Ruhe verbleibe. Speziell das Zugsbegleitungs- und Lokomotivpersonal habe (im Winter 1885/86) einschließlich der Dienstbereitschaft folgende Dienstdauer (Präsenzzeit) gehabt:

	Größte.	Kleinste.	Durchschnittlich auf allen Strecken.
	Stunden.	Stunden.	Stunden.
<b>Lokomotivpersonal:</b>			
bei Schnell- und Personenzügen . . . . .	11.0	8.1	9.6
bei Güterzügen . . . . .	12.3	8.6	10.1
bei gemischtem Dienst . . . . .	11.8	11.0	11.6
auf Sekundärbahnen . . . . .	11.6	9.8	10.8
beim Rangirdienst . . . . .	13.3	10.1	11.3
<b>Zugsbegleitpersonal:</b>			
bei Schnell- und Personenzügen . . . . .	12.2	8.2	10.7
bei Güterzügen . . . . .	12.5	10.2	11.5
bei gemischtem Dienst . . . . .	12.0	10.0	11.5
auf Sekundärbahnen . . . . .	13.5	9.7	12.2

Nach den Mittheilungen der Generaldirektion der k. bayerischen Staatsbahnen ist als tägliche Maximalleistung im Lokomotivdienst 10stündige Fahrt vorgesehen, zu welcher für den Vorbereitungs- dienst und die Nacharbeiten nach der Fahrt für den Führer drei und für den Heizer vier Stunden zuzurechnen seien, so daß die Maximaldienstzeit des Erstern 13, die des Letztern 14 Stunden betrage. Auf jenen Stationen, welche eine günstige Ausnützung des Personals ermöglichen, betrage die Dienstzeit für den Führer nur  $9\frac{1}{2}$ , für den Heizer 11 Stunden.

Bei den großherzoglich badischen Staatsbahnen ist die höchste zulässige tägliche Dienstzeit einschließlich Dienstbereitschaft für Lokomotivführer auf 11, für Zugmeister, Wagenwärter und Heizer auf 15 Stunden festgesetzt; im Stationsdienst und für Bahn- und Weichenwärter auf 16 Stunden. Für die über 16 Stunden hinausgehende Dienstzeit tritt am Morgen oder am Abend Ablösung

ein. Eine Ueberschreitung der täglichen Maximaldienstzeit bei irgend einer Kategorie darf nur dann vorkommen, wenn Kursstörungen oder sonstige nicht vorherzusehende Ereignisse die rechtzeitige Ablösung vom Dienst unmöglich machen, und im Dienst auf Bahnstrecken von untergeordneter Bedeutung, und zwar bis auf 18 Stunden, wenn für die über 16 Stunden hinausgehende Dienstzeit unter Tags eine ununterbrochene Ruhepause gewährt werden kann, welche das Doppelte der Ueberschreitung, in keinem Fall aber weniger als 2 Stunden (ohne Unterbruch) betragen soll.

Von einer technischen Unmöglichkeit, die im Jahr 1881 vorgesehenen Normen einzuhalten, kann also überall nicht die Rede sein, und, unter dieser Voraussetzung ist auch eine weitere Duldung der weiter oben konstatarnten regelmäßigen Ueberschreitungen nicht nöthig. Mit andern Worten: Der Bundesrath hält die Zeit für gekommen, wo die Normen von 1881 nicht mehr bloß den Bahnen zur Beachtung empfohlen, sondern wo diese letztern angehalten werden sollen, sie durchzuführen. Wir beschränken uns darauf, die Aenderungen noch speziell aufzuzählen, welche wir Ihnen zu vorzuschlagen in der Lage sind.

1) Die Forderung der ununterbrochenen achtstündigen Ruhezeit auf je 24 Zeitstunden ist dahin erweitert, daß denjenigen Angestellten, welche nicht in den Bahnhöfen oder in Dienstwohnungen an den Bahnlinien domizilirt sind, für Zu- und Abgang auf ihre Posten und von denselben ein Zuschlag von einer Stunde gewährt werden soll.

Diese Erweiterung ist in sich begründet. Ueberdem gehört das nicht in den Bahnhöfen oder an der Bahnlinie domizilirte Personal durchgängig denjenigen Dienstkategorien (Zugsbegleitungs- und Lokomotiv-Personal) an, wo vor Allem aus volle geistige und körperliche Frische nöthig ist, wenn der Dienst gehörig besorgt werden soll, und sind mit derselben die Grenzen noch nicht erreicht, beziehungsweise noch nicht überschritten, welche für die gleichen Dienstverhältnisse im Ausland gesteckt sind. Die Einwendung, daß die Arbeitszeit der Fabrikarbeiter auch nicht vom Abgang von ihrer Wohnung, sondern vom Beginn des Dienstes in der Fabrik gerechnet werde, ist unerheblich, da es sich im Fabrikgesetz um die Fixirung der Arbeits-, hier der Ruhezeit handelt, dort also jene, hier diese gewährt werden will.

2) Die Unterbrechung der Arbeitszeit durch eine Ruhepause für das Mittagessen ist ebenfalls nicht neu, und findet sich überdieß auch im Fabrikgesetz. Damit wird die tägliche Maximaldienstzeit (Präsenzzeit) in zwei Hälften von 7—8 Stunden getheilt.

Diese Zeitabschnitte sollen wieder durch Pausen von zusammen nicht weniger als zwei Stunden unterbrochen werden, wenn die Gesellschaft nicht vorzieht, eine entsprechende Kürzung der erstern eintreten zu lassen. Als Ruhepause wird selbstverständlich nur die Zeit vollständiger Dienstbefreiung zu rechnen sein.

Wir glauben, mit dieser Umschreibung der Dienstzeit den thatsächlichen Verhältnissen und Bedürfnissen näher zu kommen, als mit der Festhaltung einer elfstündigen Arbeitszeit, welche in allen Fällen nur schwer, beim Stations- und Bahnbewachungsdienst oft gar nicht ausgeschieden werden kann, und so bisher zu einer durchgängigen Geltung nicht gelangte. Wenn es bedenklich gefunden werden wollte, daß damit die tägliche wirkliche Inanspruchnahme für den Dienst auf 12—13 Stunden ansteigen kann, so machen wir dagegen darauf aufmerksam, daß diese Inanspruchnahme künftig wirklich nur die maximale, und die durchschnittliche Arbeitsleistung des gesammten Personals eine erheblich geringere sein wird.

3) Wir haben keine Veranlassung, die im Circular von 1881 enthaltene Einladung, daß Ueberstunden bezahlt werden sollen, wieder aufzunehmen.

Diese Nebenentschädigungen sind ohnehin selten und höchst ungleich ausgerichtet worden, und nur da, wo die Verwaltungen dieselben für sich vortheilhafter gefunden haben, als die Belohnung von Aushülfpersonal. Ueberdem sind es ja diese Entschädigungen, welche, wenn etwas, die Ueberanstrengung des Personals herbeiführen, die zu vermeiden der Zweck der Vorlage ist.

Dagegen glauben wir, daß dem Bundesrath vorbehalten werden soll, Ausnahmen zu gestatten, wenn Compensationen anerboden werden, welche mit der Sicherheit des Dienstes verträglich sind, wie z. B. verlängerte Ruhepausen während des Tages, vermehrte Ruhepause u. dgl., worüber in jedem Fall eine spezielle Prüfung stattzufinden hätte.

4) Es ist uns nahe gelegt worden, bezüglich der im Eisenbahndienst beschäftigten Frauen besondere Vorschriften vorzuschlagen, ähnlich wie dies im Fabrikgesetz geschehen ist. Wir sind aber dazu gelangt, ein solches Vorgehen als unzumuthbar zu erkennen, weil die Mithülfe der Frauen in diesem Dienst nur in sehr beschränktem Maß stattfindet. Dagegen haben wir geglaubt, für den Fall, als sich das Bedürfniß herausstellen sollte, Vollmachten für den Bundesrath verlangen zu sollen, und wünschen wir, damit einer Aufzählung spezieller Vorschläge in dieser Richtung uns entschlagen zu dürfen.

5) Die Einsetzung der im Tagelohn dauernd beschäftigten Arbeiter in den Mitgenuß der Ruhetage und der Maximaldienzeiten ist ein Vorschlag, den wir angelegentlich zur Annahme empfehlen möchten. Wir müssen zunächst wiederholt hervorheben, daß je nach der verschiedenen Organisation der Verwaltungen in diese Klasse ein größerer oder geringerer Theil des unteren, aber trotzdem unentbehrlichen Betriebspersonals (Manövranten, Wagenwärter, Gehülfen, Spetter, Streckenarbeiter u. s. w.) gehört, von dessen Bethätigung die Sicherheit des Betriebes mit abhängig ist. Die Gesellschaften haben s. Z. eingewendet, daß sie jedenfalls die Löhne an den Ruhetagen der Tagelöhner nicht bezahlen würden. Wir haben oben schon gesagt, daß wir es in unsern Vorschlägen nicht mit der Belohnung, sondern mit der Regulirung der Beanspruchung des Eisenbahnpersonals im öffentlichen und im speziellen Interesse der Betriebssicherheit zu thun haben, und sind der Ansicht, daß es allerdings den Gesellschaften freigestellt sein wird, mit Bezug auf die Bezahlung den Tagelöhnern gegenüber mit mehr oder weniger Liberalität vorzugehen. Aber auch die Beanspruchung der Arbeiter muß ihre bestimmten Grenzen haben und es soll der Fall nicht vorkommen können, daß die Gesellschaften, um dem Buchstaben des Gesetzes zu genügen, die Kategorien der fest Angestellten vermindern und diejenige der Tagelöhner vermehren, oder die ungebührliche Inanspruchnahme der Erstern auf die Letztern übertragen, wie es in einem dem Eisenbahndepartement jüngst zur Kenntniß gelangten Fall vorgekommen ist, wo einem Streckenarbeiter, der bis dahin neben dem auf Mitternacht fallenden Wärterdienst beim Nachtzug noch je  $\frac{3}{4}$  Tage zu arbeiten hatte, die Belohnung für den Wärterdienst mit der Begründung gekürzt wurde, daß er den Ausfall durch Uebernahme der ganzen Tagesarbeit auf der Strecke neben dem Nachtdienst einbringen möge.

Die Einwendung, welche bezüglich der für die Tagelöhner verlangten Ruhetage s. Z. erhoben worden ist, daß es diesen frei stehe, die Arbeit nach ihrem Belieben einzustellen, ist unerheblich. Diese Freiheit der Bewegung hat der sogenannte ständige Arbeiter nicht, und wenn er sie hätte, so würde keine Gewähr dafür vorhanden sein, daß er von derselben wirklich Gebrauch mache, während Ruhetage für ihn ebenso angemessen und nöthig sind, wie für das im Monats- oder Jahrlohn angestellte Personal.

6) Die Bestimmung endlich, welche Bußen vorsieht, ist neu. Wir halten dieselbe aber für nöthig, wenn Uebertretungen des Art. 9 mit Erfolg geahndet werden sollen.

Im Uebrigen entspricht dieselbe dem Art. 19 des Bundesgesetzes über die Arbeit in den Fabriken, vom 23. März 1877 (A. S. III, 241).

Die Forderung, daß der neue Art. 9 auch für die übrigen vom Bund konzessionirten Transportanstalten, insbesondere die Dampfschiffunternehmungen, ausgedehnt werden solle, ist auf die Aehnlichkeit der Betriebsverhältnisse und dasselbe Interesse für die Sicherheit des Verkehrs gegründet, das bei den Eisenbahngesellschaften in Betracht kommt, und entspricht im Uebrigen der Forderung auch des bestehenden Art. 9.

Wir beantragen die Annahme des nachfolgenden Gesetzesentwurfs.

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

Bern, den 28. November 1888.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes:

Der Vizepräsident:

**Hammer.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf)

## Nachtragsgesetz

betreffend

die Abänderung des im Gesetz vom 18. Februar 1878  
ergänzten Art. 9 des Bundesgesetzes über den  
Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. De-  
zember 1872.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom  
28. November 1888,

beschließt:

1. Der neunte Artikel des Bundesgesetzes über den  
Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiet der  
schweizerischen Eidgenossenschaft, vom 23. Dezember 1872,  
erhält folgende Fassung:

Den Bahnbeamten und Angestellten, einschließlich  
der im Taglohn dauernd beschäftigten Arbeiter, ist wenig-  
stens je der dritte Sonntag frei zu geben.

Die Tage der Sonntagsruhe sollen nicht als Ersatz  
für die im Bahndienst üblichen dienstfreien Werktage  
gelten; jeder Bahnbeamte, Angestellte und Tagelöhner  
hat mindestens Anspruch auch auf 14 dienstfreie Werk-  
tage im Jahr.

Den Bahnbeamten, Angestellten und Tagelöhnern  
soll auf je 24 Stunden eine wenigstens achtstündige zu-  
sammenhängende Ruhepause gewährt sein, mit einer  
Stunde Zuschlag für Zu- und Abgang für diejenigen,

denen nicht in den Gebäulichkeiten auf den Bahnhöfen oder an der Bahnlinie Wohnungen angewiesen sind.

Ueberdem ist etwa um die Mitte der Arbeitszeit täglich eine Hauptruhepause von mindestens 1 Stunde zu gewähren und sind daneben wenigstens weitere zwei Stunden, sei es durch Einlegung von Zwischenpausen, sei es durch Kürzung der Arbeitszeit am Morgen und Abend, frei zu geben.

Hinsichtlich der Eintheilung der täglichen Dienstzeiten kann der Bundesrath Ausnahmen gestatten.

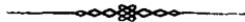
Mit Bezug auf die Arbeitszeit der Frauen, welche im Bahndienst beschäftigt sind, wird der Bundesrath die allenfalls erforderlich werdenden Vorschriften aufstellen.

Die vorstehenden Bestimmungen sollen auch Anwendung finden auf andere, vom Bunde konzessionirte Transportanstalten. Dagegen haben sie keine Geltung für diejenigen im Dienst der Eisenbahnverwaltungen und Dampfschiffunternehmungen befindlichen Angestellten und Tagelöhner, welche unter der Fabrikgesetzgebung stehen.

Zu widerhandlungen sind mit Bußen von 5—500 Franken durch die Gerichte zu belegen. Im Wiederholungsfall darf das Gericht außer angemessener Geldbuße auch Gefängniß bis auf drei Monate verhängen.

2. Durch das gegenwärtige Nachtragsgesetz ist dasjenige vom 14. Februar 1878 (A. S. n. F. III, 419) aufgehoben.

3. Der Bundesrath ist beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Nachtragsgesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben zu bestimmen.



## Bericht

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die Beschwerde der schweizerischen Nordostbahngesellschaft über Beschlüsse des Bundesrathes in der Angelegenheit der sog. Baumoratorien, vom 4. Juni 1888.

(Vom 3. Dezember 1888.)

---

Tit.

Sie haben uns eine „Beschwerde der schweizerischen Nordostbahngesellschaft über Beschlüsse des Bundesrathes in der Angelegenheit der sogenannten Baumoratorien“ zum Bericht überwiesen.

Wir erlauben uns, darauf aufmerksam zu machen, daß wir schon bei Uebermittlung dieser Eingabe an Ihre Behörde uns dahin äußerten, es enthalte unsere Botschaft vom 25. Mai 1888 alle wesentlichen Elemente zur materiellen Würdigung der Beschwerde. Wir dürfen uns daher darauf beschränken, nachträglich einzelne Punkte zu besprechen, die von besonderer Bedeutung sind.

Vor Allem halten wir es für unsere Pflicht, das öffentliche Interesse, welches mit der Frage der Moratoriumslinien verbunden ist, nochmals zu betonen, indem diese, wie uns scheint, wichtigste Seite der Angelegenheit im Schooße Ihrer Behörde noch nicht zur Sprache gekommen ist.

Zu dem Niedergang der Nordostbahn im Jahre 1876 trug wesentlich der Umstand bei, daß die Unternehmung außer Stande war, die Baukosten der Moratoriumslinien aufzubringen. An die Rückwirkung der neuen Linien auf die künftige finanzielle Ge-

**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend die Abänderung des Art. 9 im Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872. (Vom 28. November 1888).**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1888
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	53
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.12.1888
Date	
Data	
Seite	830-872
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 173

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.