

Bundesbeschluss

betreffend

Bewilligung eines Spezialkredites für die schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von Fr. 190,000 behufs Ausrichtung von ausserordentlichen Zulagen für das Jahr 1909 (1. Mai bis 31. Dezember) an die in den Dienst der Bundesbahnen übergetretenen Beamten, Angestellten und Arbeiter der ehemaligen Gotthardbahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 9. April
1910,

beschliesst:

1. Den auf 1. Mai 1909 in den Dienst der Bundesbahnen übergetretenen Beamten, Angestellten und Arbeitern der ehemaligen Gotthardbahn, deren frühere Teuerungszulage bezw. früherer Lohnzuschlag nicht den Betrag der von den Bundesbahnen für das Jahr 1909 ausgerichteten ausserordentlichen Zulage erreicht hat, wird als besondere Zulage für das Jahr 1909 (1. Mai bis 31. Dezember) die Differenz zwischen der von der Gotthardbahn seiner Zeit bewilligten Teuerungszulage und der ausserordentlichen Zulage S. B. B. pro 1909 ausbezahlt

2. Zur Auszahlung dieser besonderen Zulage wird der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen ein Kredit von Fr. 190,000 eröffnet. Dieser Kredit ist auf das Betriebsjahr 1910 anzurechnen.

3. Gegenwärtiger Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlich, sofort in Kraft.

Der Bundesrat wird mit der Vollziehung desselben beauftragt.

II.

Mit Eingabe vom 10. April 1910 machte hierauf der Verband der Eisenbahnarbeiter in Bellinzona geltend, dass auch die Werkstättearbeiter der ehemaligen Gotthardbahn auf die ausserordentliche Zulage von Fr. 120 für das Jahr 1909, welche den Arbeitern der übrigen vier Kreise der schweizerischen Bundesbahnen durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1909 betreffend Bewilligung eines Spezialkredites für die schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von Fr. 5,058,000 behufs Ausrichtung von ausserordentlichen Zulagen für das Jahr 1909 an ihre Beamten, Angestellten und Arbeiter zugesichert worden sei, Anspruch hätten, und ersuchte, es möchte auch den ehemaligen, in den Dienst der schweizerischen Bundesbahnen übergetretenen Gotthardbahnwerkstättearbeitern eine Zulage von Fr. 120 pro 1909 bewilligt werden.

III.

Dieses nämliche Gesuch stellte der Verband der Eisenbahnarbeiter in Bellinzona anlässlich einer am 6. Juni 1910 in Bern vom Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements geleiteten Konferenz, sowie nachher mit Eingabe vom 24. September 1910. Da diese letztere Eingabe ausführlich gehalten ist und nebst neuen auch alle diejenigen Gründe enthält, die in der oben erwähnten Eingabe vom 10. April 1910 und an der Konferenz vom 6. Juni 1910 von Seiten des Verbandes der Eisenbahnarbeiter in Bellinzona zur Unterstützung seines Gesuches vorgebracht worden sind, beschränken wir uns darauf, die Ausführungen der Eingabe vom 24. September 1910 im wesentlichen folgen zu lassen.

1. In der Botschaft vom 9. April 1910 sei gesagt worden, dass den Arbeitern der ehemaligen Gotthardbahn eine Besoldungserhöhung von Fr. 100 für die Lebensmittelteuerung ab 1. Januar 1907 bewilligt worden sei, welche in der 30 Rappen pro Tag betragenden Gehaltszulage bestehe. Nun sei aber darauf hinzuweisen, dass die Arbeiter der Werkstätten, weil nicht fest angestellt, nur für die wirklichen Arbeitstage bezahlt werden, und dass der Kanton Tessin, gegenüber anderen Kantonen, am meisten Feiertage habe. Wenn man dazu die freien Tage, die aus verschiedenen Gründen verlangt werden müssen, und die Krankheitstage rechne, sei es doch klar, dass die Zahl der Arbeitstage eines ganzen Jahres eine bedeutende Verminderung erleiden müsse.

Keinem Arbeiter werde es möglich sein, jährlich 300 Arbeitstage aufzuweisen.

Aber selbst bei dieser günstigsten Annahme würde die Anzahl Tage zu 30 Rappen pro Tag berechnet eine jährliche Erhöhung von Fr. 90 ergeben statt Fr. 100, wie die erwähnte Botschaft des Bundesrates angebe.

2. Die in der genannten Botschaft enthaltene Bemerkung, wonach die tägliche Vergütung von 30 Rappen zu einem extra reglementarischen Zuschlag für die Arbeiter der ehemaligen Gotthardbahn geführt habe, müsse bestritten werden.

Um diese Ansicht begründen zu können, sollte der Nachweis geleistet werden, dass die Minima und Maxima der bestehenden Gehalte in der Werkstätte Bellinzona per Tag 30 Rappen höher seien, als diejenigen der Werkstätten der anderen Kreise.

Das sei jetzt nicht der Fall; vielmehr seien die Gehaltsklassifikationen (Klassenordnungen) für die Werkstattearbeiter in Bellinzona jetzt noch niedriger als diejenigen der andern Kreise, und dies selbst nach der Zulage von 30 Rappen von 1907, die damals dem Minimum und Maximum der Gehalte hinzugefügt worden seien.

Dies ergebe sich aus folgender Darstellung.

Lohn per Arbeitsstunde seit 1. Januar 1907:

Gotthardbahn		Schweizerische Bundesbahnen	
	Rappen		Rappen
I. Klasse	47,8	I. Klasse	47—53
II. „	40	II. „	39—46
III. „	36,7	III. „	37—43

Die oben angegebenen Zahlen beziehen sich nur auf die Minimalansätze der Besoldungen. Sie fassen auf den seit dem 1. Januar 1907 gültigen Besoldungsansätzen, sodass also der Zuschlag von 30 Rappen pro Tag für die Lebensmittelteuerung bereits darin inbegriffen sei.

Wenn die ehemalige Gotthardbahn diese Zulage nicht damals schon bewilligt hätte, so wären die Besoldungsansätze der Werkstattearbeiter in Bellinzona um diesen Betrag niedriger als diejenigen der übrigen Kreise der schweizerischen Bundesbahnen, und es hätte die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen nach der Verstaatlichung der Gotthardbahn eine Erhöhung jener Besoldungsansätze vornehmen müssen, um sie denjenigen der Arbeiter der andern Werkstätten gleich zu stellen. Auch mit der Anwendung des Reglementes 25 a der schweizerischen Bundesbahnen, welches letzteres am 1. September 1909 an Stelle des Reglements Nr. 80 der Gotthardbahn in Kraft getreten sei, seien

die Besoldungsansätze der Werkstättearbeiter in Bellinzona doch noch immer niedriger, als diejenigen der übrigen Kreise, was aus folgender Vergleichstabelle ersichtlich sei.

Gehaltsminima per Arbeitsstunde, welche bei den Werkstätten der schweizerischen Bundesbahnen gelten:

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
	Rappen	Rappen	Rappen
Zürich	53	46	43
Biel	53	45	43
Chur	52	45	42
Rorschach	52	45	42
Romanshorn	50	43	40
Bellinzona	48	41	38

Diese Zahlen sollten auch einen genügenden Beweis dafür bilden, dass der so lange verlangte Zuschlag von 30 Rappen, welcher den Werkstättearbeitern in Bellinzona im Jahre 1907 bewilligt worden sei, ihnen keine Begünstigung gebracht habe, und dass trotz der Einverleibung desselben zum Gehalt dieser gleichwohl unter demjenigen der übrigen Kreise bleibe, sodass, um eine Gleichbehandlung zu erzielen, derselbe entsprechend erhöht werden sollte. Zur Erhärtung dieser Ansicht solle erwähnt werden, dass der Monteur Ernst Bosshard, welcher von der Werkstätte in Bellinzona in diejenige in Rorschach versetzt worden sei, in Rorschach 57 Rappen pro Arbeitsstunde erhalte, während er in Bellinzona nur 51 Rappen erhielt. Dadurch stelle er sich in Rorschach per Stunde um 6 Rappen und per Tag um 54 Rappen besser als in Bellinzona.

4. Man verstehe nicht, warum seitens der Direktion der schweizerischen Bundesbahnen für die Werkstätte in Bellinzona niedrigere Gehaltsansätze festgesetzt worden seien als für die andern Werkstätten. In Bellinzona seien die Lebensverhältnisse nicht günstiger als in andern Städten der Schweiz, vielmehr sogar ungünstiger. In keiner Ortschaft des Kantons Tessin könne man ein so reichliches und nahrhaftes Mittagessen zu Fr. 1.50 oder Fr. 2 geniessen, wie zum Beispiel in Zürich, Luzern usw. Im Kanton Tessin könne man höchstens billiger logieren, der Unterschied sei jedoch so unbedeutend, dass er nicht in Betracht gezogen werden könne; es ergebe sich somit daraus, dass die Annahme, als ob die Lebensverhältnisse im Tessin billiger seien, unbegründet sei.

5. Ferner sei zu erwähnen, dass die schweizerischen Bundesbahnen den Arbeitern ihrer Werkstätte ab 1907 eine Zulage

von Fr. 100 für die Verheirateten und Fr. 50 für die Ledigen am Ende des Jahres, gewährt haben, während die Gotthardbahn solche Zulagen nicht gewährte. Mit der Anwendung des Reglements Nr. 25a der schweizerischen Bundesbahnen ab 1. September 1909 seien die Lohnverhältnisse statt besser noch schlechter geworden. Es hätten nämlich zirka 30 Arbeiter, welche vorher das Gotthardbahnmaximum von Fr. 7. 40 per Tag bezogen, nachher nur noch das von den schweizerischen Bundesbahnen für die Werkstätte in Bellinzona festgesetzte Maximum von Fr. 7. 38 erhalten. Zudem seien die ordentlichen Aufbesserungen, welche alle zwei Jahre eintreten, niedriger als diejenigen der Gotthardbahn; die Aufbesserungen der Gotthardbahn haben tatsächlich 40 Rappen per Tag betragen; diejenigen der schweizerischen Bundesbahnen seien nur 36 Rappen pro Tag.

6. In der Botschaft des Bundesrates vom 13. Dezember 1909, worin Zulagen pro 1909 für das Personal der Kreise 1, 2, 3 und 4 vorgesehen seien, sei in bestimmter Weise festgesetzt, dass die Zulagen allen Angestellten und Arbeitern, die bei den schweizerischen Bundesbahnen seit mindestens drei Monaten in Dienst stehen, zukommen.

Ende 1909 zählten die Arbeiter der Werkstätte in Bellinzona 8 Monate Dienst bei den schweizerischen Bundesbahnen; wenn man nun auch für diese die Bestimmungen der genannten Botschaft anwende, so müsse man notwendigerweise ihr wohl-erworbenes Recht zu einer Zulage anerkennen und zwar für den vollen Betrag von Fr. 120.

IV.

Über die Lohnverhältnisse der Arbeiter der genannten Werkstätte sprach sich auch die Leitung der vereinigten Personalverbände mit Eingabe vom 7. Mai 1910 an die ständerätliche Kommission betreffend die Revision des Besoldungsgesetzes der schweizerischen Bundesbahnen aus.

Diese Eingabe wurde dem Eisenbahndepartement zuhanden des Bundesrates zur Berichterstattung überwiesen.

In derselben wurde mit Beziehung auf die Tagelohnarbeiter der ehemaligen Gotthardbahn das Gesuch gestellt, es möchte der erwähnte Bundesbeschlussentwurf vom 9. April 1910 dahin abgeändert werden, dass durch einen Zusatz die ausserordentliche Zulage der Tagelohnarbeiter des Betriebs und der Zentral- und Depotwerkstätten des Kreises V auf mindestens Fr. 50 festgesetzt werde.

- Zur Begründung wies die Leitung der vereinigten Personalverbände darauf hin, dass die Tagelohnarbeiter der schweizerischen Bundesbahnen der Kreise I—IV pro 1909 eine ausserordentliche Zulage von Fr. 120 erhalten haben, so dass den Arbeitern der ehemaligen Gotthardbahn bei Anrechnung des denselben auf 1. Januar 1907 als Teuerungszulage bewilligten Lohnzuschlages von 30 Rappen pro Tag oder Fr. 90 bei 300 Arbeitstagen und Fr. 109. 50 bei 365 Arbeitstagen auf Grund des Bundesbeschlusses vom 9. April 1910 im erstern Falle nur noch eine Differenz von Fr. 30, im letztern nur noch eine solche von Fr. 10. 50 ausbezahlt werden könnte. Dies sei zu wenig, wenn in Betracht gezogen werde, dass das Durchschnittseinkommen eines Tagelohnarbeiters der ehemaligen Gotthardbahn in verschiedenen Dienstkategorien unter dem seines Kollegen der schweizerischen Bundesbahnen rangiere.

Anlässlich der im Kapitel III erwähnten Konferenz vom 6. Juni dieses Jahres hat der Vertreter der Leitung des Personals der vereinigten Personalverbände erklärt, dass er angesichts der Ausführungen der Vertreter des Verbandes der Eisenbahnarbeiter in Bellinzona ihr Gesuch um Ausrichtung einer ausserordentlichen Zulage von Fr. 120 pro 1909 unterstütze.

Es erübrigt uns, noch ein weiteres, in der Eingabe der Leitung der vereinigten Personalverbände vom 7. Mai 1910 enthaltenes Begehren in Behandlung zu ziehen. Es betrifft dies die Barrierenwärterinnen. Die Leitung der genannten Verbände spricht den Wunsch aus, es möchte auch den Barrierenwärterinnen der ehemaligen Gotthardbahn eine ausserordentliche Zulage von mindestens Fr. 50 pro 1909 gewährt werden.

Zur Begründung dieses Gesuches wird folgendes angeführt:

Die Barrierenwärterinnen, die seinerzeit unter dem Regime der Gotthardbahn, d. h. auf 1. Januar 1907, einen Lohnzuschlag von Fr. 84 erhalten haben, müssten leer ausgehen, da die an die Barrierenwärterinnen der schweizerischen Bundesbahnen ausgerichtete Teuerungszulage pro 1909 nur Fr. 50 betragen habe. Dabei sei ferner zu beachten, dass in den frühern Jahren, d. h. pro 1906, 1907 und 1908, die Barrierenwärterinnen der schweizerischen Bundesbahnen Fr. 100 Teuerungszulage erhalten haben. Die Unzulänglichkeit der diesen bescheidenen Dienerinnen des Staates zuerkannten Besoldungen werde nun allgemein zugegeben; die Leitung sei daher der Ansicht, es sollten die Barrierenwärterinnen der Gotthardbahn in Beziehung auf die ausserordentliche

Zulage ihren Kolleginnen der schweizerischen Bundesbahnen gleichgestellt werden und somit auch Fr. 50 erhalten.

V.

Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen hat sich mit Schreiben vom 4. November d. J. einlässlich über die Eingabe des Verbandes der Eisenbahnarbeiter in Bellinzona ausgesprochen und sich zu den einzelnen Punkten im wesentlichen wie folgt geäußert:

Zu 1. Es sei richtig, dass die Zahl der Arbeitstage der Werkstätte Bellinzona der zahlreichen kirchlichen Feiertage wegen im Jahr nie auf 300 zu stehen komme; so betrug im Jahre 1909 die Zahl der Arbeitstage $298\frac{1}{2}$. Dieser Umstand habe für die Arbeiter der Werkstätte Bellinzona gegenüber denjenigen anderer Werkstätten einen finanziellen Nachteil zur Folge, der aber von seiten der Bahnverwaltung nicht ausgeglichen werden könne, da sie nur die wirklichen Leistungen bezahle und diese eben fehlen, wenn an Feiertagen nicht gearbeitet werde.

Es stelle sich daher der Wert der sogenannten Teuerungszulage, den die Gotthardbahn ihren Arbeitern auf den 1. Januar 1907 in Form einer Lohnerhöhung von 30 Rappen pro Tag habe zukommen lassen, für die Arbeiter der Werkstätte Bellinzona bei $298\frac{1}{2}$ Arbeitstagen auf Fr. 89.55. Gegenüber der Jahreszulage von Fr. 120, welche die Arbeiter der Bundesbahnen erhalten, ergebe sich ein Unterschied von Fr. 30.45.

Gegenüber dem, was die Eingabe hinsichtlich des weiteren Ausfalles durch einzelne unbezahlte Urlaubstage, die notwendig bezogen werden müssen, und durch allfällige Krankheitsperioden anführe, sei zu sagen, dass dasselbe auch für alle andern Werkstätten zutreffe. Immerhin sei zu beachten, dass da, wo die Teuerungszulage in Form einer fixen Summe pro Jahr ausbezahlt werde, der Arbeiter, auch bei einer verminderten Zahl von Arbeitstagen, keinen Ausfall am Betrage der Zulage erleide.

Zu 2. In der Eingabe werde gesagt, dass die Arbeiter der Werkstätte Bellinzona ungeachtet der erfolgten Lohnzulage von 30 Rappen pro Tag nicht um diesen Betrag besser gelöhnt seien, als die Arbeiter der übrigen Werkstätten. Zur Abklärung dieses Punktes sei auf folgende Tatsachen aufmerksam zu machen. Die Vergleichung der Gotthardbahn-Lohnordnung Nr. 80 vom 1. Januar 1907 mit dem Lohnreglement Nr. 25a der schweizerischen Bundesbahnen, wie dieses innert den im Art. 3 angeführten Grenzen für die Werkstätte Bellinzona festgesetzt worden sei, ergebe folgendes Bild.

Gotthardbahn-Lohnordnung Nr. 80

ging von Tagelöhnen aus mit zwei Unterstufen für jede Lohnklasse, die für neunstündige Arbeitszeit folgende Stundenlöhne ergaben:

		Minimum	Maximum	
		Rappen	Rappen	
Lohnklasse I	1. Stufe . . .	72,22	82,22	}
	2. „ . . .	47,8	72,22	
Lohnklasse II	1. „ . . .	53,33	60,0	}
	2. „ . . .	40,0	53,33	
Lohnklasse III	1. „ . . .	45,55	52,22	}
	2. „ . . .	36,66	45,55	

Schweizerisches Bundesbahnen-Lohnreglement Nr. 25 a

nach den von der Generaldirektion für Bellinzona festgesetzten Ansätzen:

	Ordentliches	Ausserordentliches
	Maximum	Maximum
	Rappen	Rappen
Minimum Rappen	48	83
Ordentliches Maximum Rappen	64	83
Ausserordentliches Maximum Rappen		83
Minimum Rappen	41	63
Ordentliches Maximum Rappen	50	63
Ausserordentliches Maximum Rappen		63
Minimum Rappen	38	54
Ordentliches Maximum Rappen	44	54
Ausserordentliches Maximum Rappen		54

Die Lohnminima seien bei der Gotthardbahn für die I. Lohnklasse um 0,² Rappen, bei der II. Klasse um 1 Rappen und bei der III. Klasse um 1,³⁴ Rappen niedriger, dagegen seien die ordentlichen Maxima gegenüber denjenigen der schweizerischen Bundesbahnen erheblich höher gewesen, und zwar für die I. Lohnklasse um 18,²² Rappen, für die II. Klasse um 10 Rappen und für die III. Klasse um 8,²² Rappen.

Die Jahreszulage von Fr. 120 würde bei 305 Arbeitstagen zu neun Stunden gerechnet einen Zuschlag von 4,³⁷ Rappen per Stunde ergeben; die Lohnmaxima der Gotthardbahn gingen somit selbst bei Berücksichtigung dieses Zuschlages noch über diejenigen der schweizerischen Bundesbahnen hinaus.

Hier könne noch bemerkt werden, dass nach der Tabelle auf Seite 155 des Geschäftsberichtes der Generaldirektion für das Jahr 1909 50,⁶⁰ % der Arbeiter der Werkstätte Bellinzona das ordentliche Lohnmaximum der schweizerischen Bundesbahnen überschritten haben, während für alle Werkstätten zusammen der Durchschnitt 37,⁴⁶ % betrage. Die Werkstätte Bellinzona stehe in dieser Beziehung allerdings nicht an erster Stelle, sondern die Werkstätte Romanshorn mit 65,²⁷ %, wo indessen nur eine kleine Zahl Arbeiter beschäftigt sei.

Hinsichtlich der geringern Minima der Gotthardbahn wäre noch beizufügen, dass diese den damaligen, im Tessin bestehenden, billigeren Lebensverhältnissen durchwegs entsprachen; sie seien erheblich höher gewesen, als die ortsüblichen Lohnminima der Privatindustrie

Zu 3. Der in der Eingabe angeführte Vergleich der Lohnminima zwischen den verschiedenen Werkstätten sei unrichtig; es werde hier Bellinzona nur mit denjenigen Werkstätten verglichen, für die von der Generaldirektion höhere Minima festgesetzt seien, die Werkstätten Freiburg, Yverdon und Olten werden nicht angeführt. Die Generaldirektion habe die Werkstätte Bellinzona, mit Rücksicht auf die örtlichen Lebensverhältnisse, den Werkstätten in Olten und Yverdon gleichgestellt; Bellinzona könne daher nur mit den beiden letztern Werkstätten verglichen werden.

Der in der Eingabe angeführte Einzelfall des Schlossers Bosshard, Ernst, welcher, nachdem die Werkstätte Rorschach mehr Arbeiter nötig hatte, von Bellinzona dahin versetzt und dem hierbei der Stundenlohn um 6 Rappen erhöht worden sei, könne nicht als Beweis für die Schlechterstellung der Arbeiter in Bellinzona dienen. Es seien der Generaldirektion die Gründe

der in Rorschach erfolgten Lohnerhöhung nicht bekannt; eine Erhöhung von 4 Rappen werde erfolgt sein entsprechend der Differenz der Lohnminima der beiden Werkstätten, und die weitem 2 Rappen seien vermutlich als Ersatz für den Ausfall der Akkordarbeit zugesprochen worden.

Zu 4. Es sei hier zu wiederholen, dass die Lohnansätze in Bellinzona gleich seien denjenigen in Olten und Yverdon. Die damit getroffene Rangordnung der Werkstätte Bellinzona dürfe als durchaus richtig bezeichnet werden. Die Lebensverhältnisse in Bellinzona seien keineswegs teurer als in Olten und Yverdon; sie seien gegenteils billiger. Es seien nicht nur die Wohnungen, wie in der Eingabe selbst angeführt werde, in Bellinzona billiger, sondern es sei dies auch für manche andere Bedürfnisse, die nach den Lebensgewohnheiten der Bevölkerung hauptsächlich in Betracht kommen, der Fall. Die Generaldirektion verweise diesbezüglich auch auf den Bericht und Antrag der Direktion der Gotthardbahn an den Verwaltungsrat vom 17. September 1883, sowie auf das demselben beigedruckte Schreiben des Stadtrates von Bellinzona vom 24. Januar 1883. Es sei ohne weiteres zuzugeben, dass sich die allgemeine Verteuerung des Lebens auch in Bellinzona geltend gemacht habe, jedoch verhältnismässig nicht mehr als an andern Orten. Im Verhältnis seien die Lebensverhältnisse auch heute noch billiger als in der deutschen Schweiz, namentlich für die einheimische italienische Bevölkerung.

Zu 5. Hier werde gesagt, dass mit der Einführung des Lohnreglements Nr. 25 a der schweizerischen Bundesbahnen die Lohnverhältnisse sich verschlimmert hätten. Es sei diese Behauptung in ihrer Allgemeinheit unrichtig. Mit der Einführung des Lohnreglements Nr. 25 a auf den 1. September 1909 erhielten sämtliche Arbeiter die reglementarische Aufbesserung nach der Gotthardbahn-Lohnordnung Nr. 80 pro rata temporis bis zum Maximum dieser Lohnordnung, ohne Rücksicht auf das ordentliche Maximum des schweizerischen Bundesbahnen-Reglements. Das ausserordentliche Maximum des schweizerischen Bundesbahnen-Reglements komme gar nicht in Betracht, weil es höher als das Gotthardbahn-Maximum sei. Die Behauptung, dass zirka 30 Arbeiter wegen Herabsetzung des Lohnmaximums eine Einbusse von 2 Rappen pro Tag erlitten hätten, sei in dieser Form unrichtig.

Es haben einige Arbeiter, die auf dem Maximum waren, infolge der Umrechnung der Tag- und Stundenlöhne durch die

nach allgemein gültigen Grundsätzen vorgenommene Abrundung der unter $\frac{1}{2}$ Rappen betragenden Bruchteile eine Einbusse erlitten, die im Maximum 4,400 Rappen pro Tag betragen habe. Dieser Abrundung sei anderseits bei den über $\frac{1}{2}$ Rappen betragenden Bruchteilen eine Aufrundung im gleichen Betrage gegenüber gestanden. Die Gesamtheit der Arbeiter habe somit keine Einbusse erlitten. Dagegen sei es richtig, dass die periodischen Aufbesserungsquoten nach der Gotthardbahn-Lohnordnung etwas günstiger gewesen seien, nämlich:

	Nach Gotthardbahn-Lohnordnung Nr. 80	Nach schweiz. Bundesbahnen-Reglement Nr. 25 a
I. Lohnklasse . .	40 Rappen pro Tag	36 Rappen pro Tag
II. " . .	30 " " "	27 " " "
III. " . .	20 " " "	18 " " "

Für die Frage der Teuerungszulage pro 1909 könne jedoch dieser Umstand nicht in Betracht fallen.

Zu 6. Aus den Ausführungen der Eingabe schein hervorzugehen, dass die Arbeiter in Bellinzona aus der Botschaft des Bundesrates vom 13. Dezember 1909, die die Teuerungszulage für das Personal der Kreise I—IV behandelt, den Anspruch auf den ganzen Betrag von Fr. 120 ableiten und nicht bloss auf den Anteil für die acht Monate Mai—Dezember 1909 seit dem Übertritt an den Bund. Die Eingabe bekunde damit eine ganz falsche Auffassung der erwähnten Botschaft, sowie des zugehörigen Beschlusses, der nach Art. 2 dahin laute, dass die Zulage im Verhältnis zur Dienstzeit berechnet und unter der Bedingung verabfolgt werde, dass die Dienstzeit im Jahre 1909 mindestens drei Monate betragen habe. Die Bestimmung „im Verhältnis zur Dienstzeit“ lasse die Eingabe gänzlich unbeachtet.“

Gestützt auf obige Ausführungen empfiehlt die Generaldirektion, gegenüber der Eingabe des Verbandes der Eisenbahnarbeiter in Bellinzona folgenden Standpunkt einzunehmen:

Es gelte bei den Bundesbahnen allgemein der Grundsatz, dass bei Festsetzung der Lohnminima und damit auch der Löhne die örtlichen Lebensverhältnisse in Berücksichtigung zu ziehen seien (Reglement Nr. 25 a, Art. 2, letzter Absatz). Dieser Grundsatz sei an und für sich richtig und beim Kreis V in ausgesprochener Weise für alle Arbeiter durchgeführt, und er könne nicht preisgegeben werden.

Es entstehe daher die Frage, wie sich die Lebensverhältnisse in Bellinzona zu denjenigen der andern Orte, wo Werkstätten bestehen, verhalten. Nach der Überzeugung der Generaldirektion seien die Lebensverhältnisse in Bellinzona nicht teurer, sondern im Gegenteil günstiger als an den Werkstättenorten der deutschen Schweiz, jedenfalls nicht ungünstiger als in Olten und Yverdon. Das gehe auch mit Bestimmtheit aus der Festsetzung der Minimallöhne für die Tagelohnarbeiter des Kreises V im allgemeinen hervor.

Der Vergleich der Durchschnittslöhne der Werkstätten in Yverdon und Olten ergebe folgendes (zu vergleichen Geschäftsbericht pro 1909, Seite 155):

	Durchschnittlicher Stundenlohn pro Lohnklasse:			
	I	II	III	Total
	Rappen	Rappen	Rappen	Rappen
Yverdon: Stand 31. März 1909 . . .	59,42	50,72	42,28	54,83
Olten: Stand 31. März 1909 . . .	61,14	50,97	42,80	54,89
Bellinzona: Stand 1. September 1909	64,26	51,01	45,68	56,94
Bellinzona mehr gegen Yverdon . . .	4,84	0,29	3,40	2,61
Bellinzona mehr gegen Olten . . .	3,12	0,04	2,88	2,06

Dabei sei allerdings zu beachten, dass sich die Angaben für Olten und Yverdon auf den 31. März 1909 und diejenigen für Bellinzona auf den 1. September 1909 beziehen, d. h. auf den Tag, auf den die Arbeiter in Bellinzona unter das Reglement der schweizerischen Bundesbahnen Nr. 25a eingereicht worden seien. Es sei somit in den Ansätzen für Bellinzona die Aufbesserung pro rata temporis seit der letzten Lohnaufbesserung bis 31. August 1909 enthalten, es stellen sich damit die Ansätze für Bellinzona etwas höher, als sie auf 31. März 1909 gewesen wären.

Um sodann den wirklichen Stundenlohn für Olten und Yverdon zu ermitteln, wäre die Lohnzulage von Fr. 120 pro 1909 ebenfalls in Berechnung zu ziehen.

Diese ergebe bei 305 Arbeitstagen zu 9 Stunden 4,37 Rappen pro Stunde.

Für Bellinzona wäre die nachzuzahlende Differenz von Fr. 30.45 in gleicher Weise zu behandeln. Sie ergebe bei 298,5 Arbeitstagen zu 9 Stunden 1,18 Rappen pro Stunde. Ob hierbei ein Plus oder ein Minus zu gunsten oder ungunsten von Bellinzona herauskommen werde, vermöge sie nicht zu sagen, aber selbst wenn der so festgestellte Durchschnittslohn unter dem-

jenigen von Yverdon oder Olten bleiben würde, wäre darin nichts Unzulässiges zu erblicken, da, wie schon gesagt, die Löhne im Kanton Tessin im allgemeinen und in Bellinzona im besondern unter denjenigen diesseits des Gotthard gehalten werden können.

Wenn die Generaldirektion somit das Verlangen der Arbeiter auf Ausrichtung der vollen Lohnzulage nicht unterstützen könne, so erachte sie es immerhin für billig, dass ihnen nicht bloss Fr. 20, sondern wie oben unter Ziffer 1 nachgewiesen sei, die richtige Differenz von Fr. 30. 45, bezw. pro 1909 das Befehnis für 8 Monate mit Fr. 20. 30 ausgerichtet werde.

VI.

Wir können uns den Ausführungen der Generaldirektion der S. B. B. im allgemeinen anschliessen. Dabei sehen wir uns nur zu der Bemerkung veranlasst, dass wir mit dem Ihnen mit Botschaft vom 9. Dezember 1910 unterbreiteten Beschlussesentwurf nicht etwa beabsichtigten, den Werkstättearbeitern in Bellinzona nur eine Zulage von Fr. 20 pro rata temporis für 1909 zu gewähren, sondern, wie aus dem Beschlussesentwurf deutlich hervorgeht, eine Zulage, die gleich ist der Differenz zwischen der von der Gotthardbahn seinerzeit bewilligten Teuerungszulage und der ausserordentlichen Zulage der S. B. B. pro 1909. Diese Differenz beträgt für die Werkstättearbeiter in Bellinzona, wie von der Generaldirektion ausgeführt wird, für das Jahr 1909 Fr. 30. 45, beziehungsweise für acht Monate Fr. 20. 30.

VII.

Was sodann das von der Leitung der vereinigten Personalverbände unterm 7. Mai 1910 gestellte Gesuch anbelangt, es möchte auch den Barrierenwärterinnen der ehemaligen Gotthardbahn pro 1909 eine ausserordentliche Zulage von Fr. 50 bewilligt werden, so erlauben wir uns, darauf hinzuweisen, dass wir schon in unserer Botschaft vom 9. April 1910 ausführten, dass dieselben kein Anrecht auf diese Zulage haben, weil sie bereits auf 1. Januar 1907 einen Gehaltszuschlag von Fr. 84 erhalten haben.

VIII.

Soweit es sich also um das Jahr 1909 handelt, hätten wir keine Veranlassung, Ihnen eine Änderung des Ihnen mit Botschaft vom 9. April 1910 vorgelegten Entwurfes eines Bundesbeschlusses zu beantragen.

Da nun aber durch Art. 14, Abs. 2, des am 1. Januar 1911 in Kraft tretenden Bundesgesetzes betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der S. B. B. vom 23. Juni 1910 die ausserordentliche Zulage für die Beamten und Angestellten (ausgenommen die von der Gotthardbahn übernommenen) bis 31. März 1912 geregelt ist, und ferner Art. 14, Abs. 4, des zitierten Gesetzes bestimmt, dass die Verabfolgung von ausserordentlichen Zulagen an das am 1. Mai 1909 aus dem Dienst der Gotthardbahn in denjenigen der S. B. B. übergetretene Personal durch einen besondern Bundesbeschluss geregelt werden solle, halten wir es für angezeigt, dass die ausserordentliche Zulage für dieses letztere Personal nicht nur für die Zeit vom 1. Mai bis 31. Dezember 1909, sondern für die Zeit vom 1. Mai 1909 bis 31. März 1912 festgestellt wird. Für die Berechnung der Zulage ist an dem Grundsatz festzuhalten, dass die Differenz zwischen der von der Gotthardbahn seinerzeit bewilligten Teuerungszulage und der ausserordentlichen Zulage der S. B. B. von Fr. 200, beziehungsweise Fr. 120, auszuführen ist.

Die finanzielle Belastung der S. B. B. ist in unserer Botschaft vom 9. April 1910 für die Zeit vom 1. Mai 1909 bis 31. Dezember 1909 mit rund Fr. 190,000 berechnet worden.

Wenn die Teuerungszulage der Gotthardbahn für die Tagelohnarbeiter auf durchschnittlich Fr. 90 statt Fr. 100 angesetzt wird, so ergibt sich für die fragliche Zeit folgende Berechnung der Zulage:

Betrag einer jährlichen Zulage von Fr. 200 an das festangestellte Personal (zirka 3000 Mann)	Fr.	Fr.
	600,000	
Abzüglich Teuerungszulage der Gotthardbahn, welche durchschnittlich Fr. 116. 30 pro Mann betragen hat	350,000	
Mehrbetrag der Zulage der S. B. B. für ein ganzes Jahr	-----	250,000
Betrag einer jährlichen Zulage von Fr. 120 an die Tagelohnarbeiter (zirka 2100 Mann)	250,000	
Abzüglich Teuerungszulage der Gotthardbahn, die auf 1. Januar 1907 zum Tagelohn geschlagen wurde, und welche durchschnittlich Fr. 90 pro Mann betragen hat	189,000	
Mehrbetrag der Zulage der S. B. B. für ein ganzes Jahr	-----	61,000
	Total	<u>311,000</u>

Hiervon $\frac{2}{3}$ für die Zeit vom 1. Mai bis 31. Dezember
1909 rund Fr. 207,000

Für die Jahre 1910 und 1911 wird sich die Zulage auf je
zirka Fr. 311,000 und für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März
1912 auf zirka Fr. 78,000 belaufen, was zusammen eine Summe
von rund Fr. 900,000 ausmacht.

Gestützt auf obige Ausführungen empfehlen wir Ihnen den
nachfolgenden Beschlussesentwurf zur Annahme und benützen diesen
Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu ver-
sichern.

Bern, den 10. Dezember 1910.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Bewilligung eines Spezialkredites für die schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von Fr. 900,000 behufs Ausrichtung von ausserordentlichen Zulagen an die in den Dienst der Bundesbahnen übergetretenen Beamten, Angestellten und Arbeiter der ehemaligen Gotthardbahn, für die Zeit vom 1. Mai 1909 bis 31. März 1912.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenössenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 10. Dezember 1910,

beschliesst:

1. Den auf 1. Mai 1909 in den Dienst der Bundesbahnen übergetretenen Beamten, Angestellten und Arbeitern der ehemaligen Gotthardbahn, deren frühere Teuerungszulage bzw. früherer Lohnzuschlag nicht den Betrag der von den Bundesbahnen für das Jahr 1909 ausgerichteten ausserordentlichen Zulage erreicht hat, wird pro Jahr als besondere Zulage für die Zeit vom 1. Mai 1909 bis 31. März 1912 die Differenz zwischen der von der Gotthardbahn seinerzeit bewilligten Teuerungszulage und der ausserordentlichen Zulage S. B. B. von Fr. 200 bzw. Fr. 120 ausbezahlt.

2. Zur Auszahlung dieser besondern Zulage wird der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen ein Kredit von Fr. 900,000 eröffnet. Dieser Kredit ist, soweit es sich um die Zulage für die Zeit vom 1. Mai 1909 bis 31. Dezember 1910 handelt, auf das Betriebsjahr 1910 anzurechnen.

3. Gegenwärtiger Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlich, sofort in Kraft.

Der Bundesrat wird mit der Vollziehung desselben beauftragt.

Bundesbeschluss betreffend Bewilligung eines Spezialkredites für die schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von Fr. 190,000 behufs Ausrichtung von ausserordentlichen Zulagen für das Jahr 1909 (1. Mai bis 31. Dezember) an die in den Dienst der Bundes...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1910
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.12.1910
Date	
Data	
Seite	678-693
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 014

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.