

Bericht

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung über die Eingabe
des Verbandes der schweizerischen Sekundärbahnen zur
Motion des Herrn Nationalrath Comtesse.

(Vom 21. Juni 1892.)

Tit.

Wir beehren uns, Ihnen im Nachgang zu dem Bericht betreffend die Motion des Herrn Nationalrath Comtesse beiliegende Eingabe der Präsidialverwaltung des Verbandes der schweizerischen Sekundärbahnen, vom 11. Juni 1892, mit den nachstehenden Bemerkungen zu übermitteln.

In ihrer Begründung enthält die Eingabe nichts, was nicht bereits in unserm Berichte vom 7. Juni, betreffend die Motion Comtesse, der Besprechung unterzogen wäre. Dieselbe ist aber doch soweit als berücksichtigungswerthes neues Material zu betrachten, als genau formulirt ist, was die Sekundärbahnen aus der Motion des Herrn Comtesse zu ziehen hoffen.

Zunächst müssen wir wiederholt und mit aller Entschiedenheit den Vorwurf zurückweisen, daß gegenüber den Sekundärbahnen vom Art. 6 des Gesetzes vom 27. Juni 1890 nicht in billiger Weise Gebrauch gemacht worden sei. Wir verweisen neuerdings darauf, wie geringfügig die Mehrausgaben sind, welche während des ersten Jahres der Wirksamkeit des Gesetzes die Personalconten der Sekundärbahnen belastet haben, und daß auch diese Mehrausgaben durchaus nicht ihrem vollen Umfange nach auf die Anforderungen des neuen Gesetzes zurückgeführt werden dürfen, sondern zu einem wesentlichen Theil auf anderen Ursachen, als Besoldungserhöhungen u. dgl., beruhen. Ferner darauf, daß es einzelnen Verwaltungen, trotz den Anforderungen des Gesetzes, gelungen ist, Ersparnisse zu machen. Endlich darauf, daß den Gesuchen, welche auf Grund des Art. 6 eingegangen sind, immer entsprochen worden ist, wenn die ange-

fürten Gründe zureichend erschienen. Dagegen darf bei aller Rücksicht auf die Interessen der Eisenbahnen nicht vergessen werden, daß im Allgemeinen die im Gesetz erlaubte Beanspruchung des Personals nicht gering ist. Denn welches auch die Beschäftigung sei, so muß zunächst die Bewilligung einer auf 14, 15 oder 16 Stunden Präsenzzeit vertheilten wirklichen Arbeitszeit von 12 Stunden doch als ein Maß bezeichnet werden, welches über dem üblichen Mittel steht. Uebrigens ist dieselbe vom Gesetzgeber auch nur im Sinn eines Maximum gestattet und sollte daher die gewöhnliche tägliche Arbeitszeit unter den 12 Stunden bleiben. Aus der beiliegenden Zusammenstellung ergibt sich auch, daß das Bedürfniß einer über 12 Stunden hinausgehenden täglichen Arbeitszeit nur selten sich einstellt. So ist im laufenden Jahr bloß die Appenzellerbahn (und daneben zwei Dampfschiffgesellschaften) mit dem Gesuch eingelangt, das Maschinen- und Zugpersonal je während zwei aufeinanderfolgenden Tagen 25 resp. 30 Minuten über die 12 Stunden hinaus arbeiten zu lassen; sie hat aber eingesehen, daß eine Kompensation nöthig sei, und dieselbe durch eine verminderte Arbeitszeit am 3. Tage geboten, wo die Angestellten nur 7 Stunden 15 Minuten (435 Minuten) Arbeitszeit haben, was das Mittel der drei Tage auf 10 Stunden 38 Minuten (638 Minuten) stellt.

Wir halten daher das erste Begehren der Sekundärbahnen, die tägliche effektive Arbeitszeit von Rechts wegen überall auf 13 Stunden verlängern zu dürfen, wenn nur in drei Tagen zusammen die durchschnittliche Arbeitszeit 12 Stunden nicht übersteige, erstens als nicht im Bedürfniß begründet, und sodann als mit dem Sinn und Geist des Gesetzes im Widerspruch stehend. Die besondere Behauptung der Sekundärbahnen, daß ihr Dienst weniger anstrengend sei, als der bei den Normalbahnen, können wir, namentlich in dieser Allgemeinheit, nicht zugeben. Es ist ja richtig, daß bei einzelnen Sekundärbahn-Unternehmungen diese Behauptung zutreffen mag. Bei andern ist sie entschieden nicht zutreffend. Ein Tramway-Kontroleur, welcher den ganzen Tag fast unausgesetzt von den Fahrzeugen ab- und wieder aufsteigen und die Billetkontrolle besorgen muß, ist unzweifelhaft stärker in Anspruch genommen, als der Gepäck- oder auch der Personenkondukteur eines Schnellzuges Luzern-Chiasso, von welchen der Erstere nur in den wenigen Haltestationen sich mit seinem Gepäck beschäftigen muß, und der Andere im Wesentlichen bloß auf die Besorgung der Billetkontrolle angewiesen ist. Die Lokomotivführer der Genfer Schmalspurbahnen, sowie die Führer und die Kondukteure der Tramways in Bern und Vevey-Chillon, welche beständig auf den Straßenverkehr zu achten, Hornsignale zu geben, zu bremsen, anzuhalten und wieder anzufahren,

und auf das Ein- und Aussteigen der Reisenden zu achten haben, gehören zu den am stärksten in Anspruch genommenen Bahnangestellten. Auch das Personal der übrigen Straßenbahnen hat eine viel intensivere Aufmerksamkeit der Fahrbahn zuzuwenden, auf welcher der gewöhnliche Straßenverkehr sich zu bewegen berechtigt ist, als das Personal der Bahnen mit eigenem Bahnkörper, deren Geleise Jedermann verboten sind, welcher nicht zum Dienste gehört. In allen diesen Fällen sollte die obere Grenze der täglichen wirklichen Arbeitszeit auf den 12 Stunden bleiben und von einer Erhöhung derselben nur bei ganz besondern Verhältnissen die Rede sein. Dasselbe gilt für die Weichenwärter und Manöveristen, deren Dienst ein kontinuierlicher und nicht durch häufige, wenn auch unregelmäßige Pausen unterbrochen ist, wie das allerdings bei dem Expeditionspersonal vorkommt. Für dieses halten wir je nach den Umständen eine Beanspruchung im Sinne des Postulates der Sekundärbahnen für zulässig; es dürfte aber die Zusicherung, daß im speziellen Fall hienach verfahren wird, um so mehr genügen, als uns noch nie ein darauf gerichtetes Gesuch einer Sekundärbahnverwaltung vorgelegen hat.

Zum zweiten Begehren, daß den Sekundärbahnen gestattet werden möchte, für das Traktions- und Zugspersonal die ununterbrochene Nachtruhe ordentlicherweise auf 9 Stunden anzusetzen, und daß noch weitere Kürzungen bis auf eine Stunde zugestanden werden sollen, wenn nur die ununterbrochene Nachtruhe innerhalb dreier Tage nicht unter 3 Mal 9 = 27 Stunden sinke, gelten im Wesentlichen die gleichen Betrachtungen, wie sie gegenüber der Erhöhung der maximalen Arbeitszeit auf 13 Stunden geltend gemacht worden sind.

Das Verzeichniß der vom Bundesrathe bewilligten Ausnahmen zeigt allerdings, daß ein Interesse der Bahnen, mit der ununterbrochenen Nachtruhe des Traktions- und Zugspersonals unter 10 Stunden zu bleiben, in verhältnißmäßig hohem Maße vorhanden zu sein scheint. Aber es ist den Verwaltungen überall gelungen, einen Turnus herzustellen, in dessen Durchschnitt die 10stündige ununterbrochene Ruhezeit gewahrt ist. Die Ausgleichung erfolgt gewöhnlich während zwei, ausnahmsweise in drei Tagen. Wir sehen nicht ein, daß man weiter gehen müßte. Nicht die Verwendung von Ablöserpersonal, sondern die Ueberanstrengung des ordentlichen Personals und das Vertrauen desselben auf seine Routine ist der größte Feind der Betriebssicherheit. Wir sind im Uebrigen ganz damit einverstanden, wenn in der Eingabe gesagt ist, daß eine wirkliche Nachtruhe von 9 resp. 8 Stunden für einen gesunden, erwachsenen und,

fügen wir hinzu, kräftigen Menschen genügt. Es wird in der Regel auch nicht mehr herauskommen bei der Einhaltung der im Gesetz vorgesehenen „ununterbrochenen Ruhezeit von 10 Stunden“. Man wolle doch nicht vergessen, daß diese 10 Stunden ein Ausschnitt sind aus den 24 Stunden des Tages, und daß den Bahnen gestattet ist, während der übrigen 14 Stunden den Angestellten für sich in Anspruch zu nehmen, und zwar bis auf 12 Stunden mit wirklicher Arbeit. Innert den 10 Stunden der „ununterbrochenen Ruhezeit“ muß, wenn die Unternehmung ihr gegenwärtiges gesetzliches Recht ausnützt, der Lokomotivführer und der Kondukteur den Weg von der Wohnung zum Bahnhof und von diesem zur Wohnung machen; davon sind für die Einnahme des Morgen- und des Nachtessens doch je 20 bis 30 Minuten in Abrechnung zu bringen; der Mann, welcher den ganzen Tag über im Ruß und Staub gestanden hat, muß sich reinigen können; er wird das Bedürfnis haben, den häuslichen Angelegenheiten, vielleicht auch der Erholung einige Augenblicke zu widmen. Die Zeit der eigentlichen Nachtruhe, von der die Verwaltungen der Sekundärbahnen sprechen, sinkt damit von selber auf 8 und noch weniger Stunden herab. Wenn man aber den Zeitausschnitt für die „ununterbrochene Ruhezeit“ auf 9 oder gar 8 Stunden reduziert, so bleiben in Wahrheit höchstens sieben oder sechs Stunden für den Schlaf, und wenn das auch dem jungen, gesunden und kräftigen Mann genügt, so ist es doch nicht der Fall bei den älteren Angestellten, die weitaus die Mehrzahl bilden. Es kann dessenungeachtet Fälle geben, wo die Bewilligung einer solchen Beanspruchung gewährt werden muß und darf; dieselbe aber als allgemeine Grenze den Bahnen anheim zu stellen, ist nicht nöthig, und weder im Interesse der Betriebssicherheit, noch mit den Rücksichten verträglich, welche den Angestellten des Traktions- und Zugdienstes im Allgemeinen geschuldet ist.

Was drittens die Freisonntage betrifft, so ist auf die Antwort auf die Motion Comtesse und den darin mehrfach berührten Bericht des administrativen Inspektorates, sowie auf das bei den Akten liegende Verzeichniß der im Jahre 1892 bewilligten Ausnahmen zu verweisen, dafür, daß, was die Vertheilung der Freisonntage betrifft, unsere Praxis sich der Forderung der Sekundärbahnen bereits annähert, sofern diese zugeben, daß zwischen zwei Freisonntagen nie mehr als sechs Wochen liegen sollen. Wir haben nie in Zweifel gezogen, daß für die Sommerszeit, während der Dauer des größten Verkehrs, eine solche Erleichterung gewährt werden soll.

Aber wir sehen nicht ein, daß das überall gestattet sein oder dem weitern Begehren entsprochen werden muß, welches dahin

geht, daß bei den Sekundärbahnen für das Traktions-, Zugs- und Stationspersonal das Minimum der freien Sonntage im Jahr auf 13 herabgesetzt werde.

Uebrigens scheiden die Sekundärbahnen, wenn es auch in der Eingabe nicht gesagt ist, sich in dieser Beziehung in zwei leicht erkennbare Gruppen:

1. die Bahnen mit ausschließlichem oder besonders hervorragendem Saisonbetrieb;
2. die Unternehmungen mit mehr gleichmäßigem Jahresbetrieb.

Bei der erstern Gruppe kann der Ersatz der im Sommer ausfallenden Freisonntage während des Herbstes, Frühlings und Winters keine Schwierigkeiten haben. In der zweiten Gruppe dagegen sind es die städtischen Straßenbahnen und dann die Sekundärbahnen mit Jahresverkehr, denen jede Verminderung der Freisonntage allerdings sehr zu gut käme. Denn ihr Dienst ist zwar demjenigen der Normalbahnen sofern ähnlich, als er im Winter das gleiche Personal erfordert, wie im Sommer; unähnlich aber in der Richtung, daß sie nicht in der Lage sind, am Sonntag das Personal der Güterzüge zum Ersatz herbeiziehen zu können, weil sie eben überhaupt keine Güterzüge führen.

Am meisten fühlen sich wohl die städtischen Straßenbahnen bedrückt; aber gerade diese sind der Mehrzahl nach in der glücklichen finanziellen Lage, Reservepersonal ausstellen zu können. Die Ausrede, daß dieses Reservepersonal an den Werktagen nicht beschäftigt werden könne, ist nicht mehr richtig, wenn bei der Organisation des Dienstes nicht das Hauptaugenmerk darauf gerichtet wird, das Personal an den Werktagen bis zu den äußersten gesetzlich zulässigen Grenzen in Anspruch zu nehmen. Am nächsten stehen denselben die übrigen Straßenbahnen, wie z. B. die Seethalbahn oder die Appenzeller Straßenbahn oder die Unternehmung Frauenfeld-Wyl, und dann die übrigen Sekundärbahnen mit Ganz-Jahresbetrieb, sofern auch diese in der Regel keine Güterzüge führen, welche sie am Sonntag einstellen könnten, und deren Personal in die Lücken treten würde, welche die gesetzliche Sonntagsruhe bedingt. Dazu kommt, daß einzelne dieser Unternehmungen in Folge ihrer finanziellen Situation gezwungen sind, mit äußerster Sparsamkeit vorzugehen. Aber auch bei diesen Gesellschaften möchten wir die Reduktion der Freisonntage als allgemeines Zugeständniß, auf welches sie von Rechts wegen vollen Anspruch hätten, nicht vorschlagen. Es muß dem Bundesrath doch vorbehalten sein, zunächst zu prüfen, wie weit das Bedürfniß gehe, und je nach den Umständen zu verlangen, daß durch eine bessere Diensttheilung geholfen werde. Der Bundesrath hat, wo kein

anderes Auskunftsmittel vorhanden war, bei diesen Unternehmungen die Reduktion der Freisonntage schon bisher in dem Umfang als Ausnahme bewilligt, welchen der Verband der Sekundärbahnen nun als Regel beansprucht; er hat die Sonntagsruhe auf einen Tag pro Monat beschränkt für einzelne Angestellte der Seethalbahn, der Appenzeller Straßenbahn, der Berner Tramway, der Eisenbahn Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds, der elektrischen Bahn Vevey-Montreux-Chillon etc. etc.

Wenn der Bundesrath nicht überzeugt wäre, daß die Beanspruchung des Personales bis auf die im Gesetz normirten Grenzen wirklich nur in Ausnahmefällen zugestanden werden sollte, so wäre er zu allererst bereit, die Erweiterung jener Grenzen als allgemeine Regel vorzuschlagen. Denn es ist weder eine angenehme, noch eine leichte Aufgabe, in jedem Spezialfall zu prüfen, wie weit einer Gesellschaft die Entfernung von der Norm gestattet sein solle.

Im Uebrigen könnte man die Vergünstigungen, welche die Sekundärbahnen beanspruchen, nicht auf diese beschränken. Die Dampfschiffunternehmungen sind durchgängig in derselben Lage, wie die Sekundärbahnen; es gibt unter denselben auch Saisongeschäfte und solche Gesellschaften, gegenüber welchen mit Rücksicht auf die finanzielle Lage Schonung geboten ist. Wir sehen aber auch nicht ein, daß damit der Kreis abgeschlossen werden könnte, für welchen die neuen Grundsätze zu gelten hätten. Es gibt Normalbahnen, deren Bedeutung und Umfang hinter einzelnen Sekundärbahnen zurücksteht, und wo die Beanspruchung des Personals während des Dienstes zum Mindesten nicht intensiver ist, als z. B. bei der Appenzeller Straßenbahn oder der Eisenbahn Landquart-Davos. Es wäre auch nicht einzusehen, warum die gleichen Vergünstigungen nicht ebenfalls grundsätzlich auf die Seitenlinien der Hauptbahnen ausgedehnt werden sollten, wo es ebenso oft, wie bei den dem Verband der Sekundärbahnen angehörigen Linien, vorkommt, daß der Dienst in einfachster Weise, mit nur einer Zugskomposition oder mit nur einer Zugskreuzung organisirt ist und wo ebenfalls keine Güterzüge verkehren, die am Sonntag eingestellt werden könnten. Wenn die Bundesversammlung beschließen sollte, für die ausnahmsweisen Anordnungen im Sinne von Art. 6 des Gesetzes bestimmte Grenzen zu ziehen, im Sinne der Anträge des Verbandes der Sekundärbahnen, so müßten diese Grenzen allgemein und dann aber auch als äußerstes Zugeständniß festgestellt werden, über welches der Bundesrath nicht hinausgehen dürfte.

Der Verband der Sekundärbahnen hat dann noch, zur Unterstützung seiner Ansprüche, auf die Vollziehungsvorschriften in Bezug auf den Postdienst hingewiesen und gleiche Behandlung mit diesem verlangt. Wir können nicht zugestehen, daß beim Postdienst das

Gesetz weniger streng vollzogen würde, als bei den Eisenbahnen, soweit dasselbe überhaupt Anwendung finden kann, nämlich bezüglich der Beamten und Angestellten mit der Verpflichtung zur gewöhnlichen Arbeitszeit. Abgesehen hievon läßt sich aber doch der Dienst der Postbeamten und derjenige der Angestellten des Eisenbahnbetriebes, insbesondere im Traktions- und Zugsdienst, nicht wohl mit einander vergleichen. Die ausnahmsweisen Anordnungen, welche vorkommen, sind an beiden Orten nach Maßgabe der konkreten Verhältnisse zu treffen.

Schließlich sind noch zwei Bemerkungen zu berühren, welche der Verband der Sekundärbahnen für seine Anträge anführt:

1. der angeblich ungünstige Einfluß der Ruhetage auf das Personal und
2. die Behauptung, daß die großen Eisenbahnunfälle in der Regel auf Sonntage fallen.

In beiden Richtungen ist ein Beweis weder angetreten noch geleistet und sind uns auch sonst keine Thatsachen bekannt, welche die Behauptungen der Bahnen rechtfertigen würden. Die Einwendung, daß die Ruhetage mißbraucht werden, müßte in gleichem Maß auch für den bürgerlichen Ruhetag gelten und könnte doch wohl nur auf vereinzelte Vorgänge sich beziehen. Und wenn die Unfälle, welche an Sonntagen sich ereignen, größere Dimensionen annehmen, als das an Werktagen der Fall sein mag, so folgt das, wie im Uebrigen in der Eingabe zugestanden ist, aus der größern Frequenz der Züge, und es ist uns auch nicht ein erheblicher Fall bekannt, wo die Sonntagsruhe von Eisenbahnangestellten zum Ausgangspunkt eines Eisenbahnunfalles geworden wäre.

Der Bundesrath könnte daher der Bundesversammlung nicht empfehlen, die Eingabe des Verbandes der Sekundärbahnen zum Ausgangspunkt ihrer Schlußnahmen zu machen.

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

Bern, den 21. Juni 1892.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Hauser.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



Bericht des Bundesrathes an die Bundesversammlung über die Eingabe des Verbandes der schweizerischen Sekundärbahnen zur Motion des Herrn Nationalrath Comtesse. (Vom 21. Juni 1892.)

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1892 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 3 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 27 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | --- |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 29.06.1892 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 1068-1074 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 015 781 |

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.