

Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die neue Eingabe der Arbeiter der Werkstätte der schweizerischen Bundesbahnen in Bellinzona vom 10. Juli 1911 betreffend die Ausrichtung von ausserordentlichen Zulagen für die Jahre 1909—1911.

(Vom 28. November 1911.)

Tit.

I.

Unterm 23. Dezember 1910 (Bundesbl. 1911, I, 12) haben Sie beschlossen, den auf 1. Mai 1909 in den Dienst der Bundesbahnen übergetretenen Beamten, Angestellten und Arbeitern der ehemaligen Gotthardbahn, deren frühere Teuerungszulage, beziehungsweise früherer Lohnzuschlag nicht den Betrag der von den Bundesbahnen für das Jahr 1909 ausgerichteten ausserordentlichen Zulage erreicht hat, für die Zeit vom 1. Mai 1909 bis 31. Dezember 1909 die Differenz zwischen der von der Gotthardbahn seinerzeit bewilligten Teuerungszulage und der ausserordentlichen Zulage der schweizerischen Bundesbahnen von Fr. 200, beziehungsweise Fr. 120 auszubezahlen, ebenso für die Zeit vom 1. Januar 1910 bis 31. März 1912 mit dem Unterschied, dass für diese Zeit die für die Arbeiter bewilligte Teuerungszulage von Fr. 150 in Anrechnung fällt.

II.

Mit Eingabe vom 10. Juli 1911 teilte sodann der Verband der Eisenbahnarbeiter in Bellinzona dem Eisenbahndepartement mit, dass obiger Beschluss bei den dortigen Werkstättearbeitern eine grosse Enttäuschung hervorgerufen habe, weil dieselben einen Anspruch auf die volle Teuerungszulage hätten, also auf Fr. 80 für 1909 und Fr. 150 für 1910 und die folgenden Jahre. Die Werkstättearbeiter in Bellinzona hätten am 30. Dezember 1910 eine Tagesordnung beschlossen, wonach sie die hinsichtlich der Frage der Teuerungszulage getroffene Lösung, soweit sie die genannten Werkstättearbeiter betreffe, bedauern, und erklärt haben, die angebotene Zulage anzunehmen, aber nur als à Conto-Zahlung. Der Verband der Eisenbahnarbeiter in Bellinzona müsse konstatieren, dass die Erwägungen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen in ihrer Vernehmlassung vom 4. November 1910, die in der Botschaft des Bundesrates vom 10. Dezember 1910 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 schweizerischen Bundesbahnen übergetretenen Beamten, Angestellten und Arbeiter der ehemaligen Gotthardbahn, für die Zeit vom 1. Mai 1909 bis 31. März 1912, enthalten seien, in keiner Weise den von den Werkstättearbeitern in Bellinzona eingenommenen Standpunkt zerstören können.

Auf die oben erwähnte Vernehmlassung der Generaldirektion eintretend, machte der Verband der Eisenbahnarbeiter in Bellinzona zu den einzelnen Abschnitten der Vernehmlassung im wesentlichen folgendes geltend:

Zu 1. Mit dem 1. September 1909 sei für die Werkstätte Bellinzona die Lohnordnung für die Werkstättearbeiter Nr. 25 a an Stelle des Lohnreglements der ehemaligen Gotthardbahn Nr. 80 in Kraft getreten. Bei dieser Gelegenheit seien die Löhne der Werkstättearbeiter in Bellinzona auf Grund der neuen Lohnordnung Nr. 25 a, unter Einrechnung von 30 Rappen Entschädigung für die Lebensmittelteuerung ab 1. Januar 1907, festgesetzt worden. Trotz dieser neuen Ordnung der Tagelöhne für die Arbeiter der Werkstätte Bellinzona seien diese niedriger ausgefallen als diejenigen der Werkstätten anderer Kreise. Es scheine nicht mehr notwendig, über die Entschädigung von 30 Rappen zu sprechen, nachdem sie seit dem Inkrafttreten des Reglements Nr. 25 a, d. h. seit dem 1. September 1909, nicht mehr bestehe.

Zu 2. Die Generaldirektion, um beweisen zu können, dass die Werkstätte Bellinzona bezüglich der Löhne besser stehe als die Werkstätten anderer Gegenden, habe die Löhne, die in der Gotthardbahn-Lohnordnung Nr. 80 vorgesehen seien, mit denjenigen des Lohnreglements Nr. 25 *a* der schweizerischen Bundesbahnen verglichen. Der Verband könne sein Erstaunen über diese Vergleichung nicht verschweigen. Denn zur Vergleichung könne nicht eine Lohnordnung herangezogen werden, die nunmehr der Geschichte angehöre und die ausser Kraft sei seit dem 1. September 1909, in welchem Zeitpunkt sie durch das Lohnreglement Nr. 25 *a* ersetzt worden sei.

Was die Behauptung anbetreffe, gemäss welcher 50 % der Arbeiter der Werkstätte Bellinzona das ordentliche Lohnmaximum der schweizerischen Bundesbahnen überschritten haben sollen, fehlen dem Verbande augenblicklich die nötigen Angaben, um sie bestätigen oder verneinen zu können. Er bemerke nur, dass obiger Umstand ausser Betracht falle, weil er in der erheblichen Zahl von Arbeitern höheren Dienstalters, die in dieser Werkstätte beschäftigt seien, zu suchen sei.

Allerdings stehe nach einer Mitteilung der Generaldirektion selbst in dieser Beziehung an erster Stelle die Werkstätte Romanshorn mit 60 %. Die Bemerkung, dass jene Werkstätte eine kleinere Zahl von Arbeitern beschäftige, komme nicht in Betracht. Andernfalls würde dies dahin führen, dass Gesetze mit allgemein verbindlichem Charakter verschiedene Anwendung finden müssten, je nachdem es sich um eine, mehrere oder viele Personen, um Stadt oder Land handeln würde. Auf diese Weise würde man aber alle ordnungsmässigen Einrichtungen umstürzen.

Der Annahme, dass die Lebensverhältnisse im Tessin billiger seien als in andern Ortschaften der Schweiz, könne der Verband nicht zustimmen. Gerade das Gegenteil sei wahr und dies beweise die im Auftrage des Obermaschineningenieurs in Bern aufgenommenen Erhebungen des Werkstättenvorstandes in Bellinzona, die zu Beanstandungen keinen Anlass geben können, indem sie durch die nachfolgenden Erklärungen der Gemeinde- und Kantonsbehörden bestätigt worden seien. Und es könne doch nicht anders sein, da der Kanton Tessin alles, was er bedürfe, vom Ausland oder von den andern Kantonen beziehen müsse wegen der ungenügenden Bodenproduktion, der gewaltigen natürlichen und künstlichen Barrieren (Zölle); dazu komme noch, dass der Kanton Tessin arm an Industrie sei. Ein Vergleich mit den Löhnen der Privatindustrie sei deshalb nicht nur unzulässig, sondern sogar

gehässig. Warum habe man denn bis jetzt nicht an einen Vergleich zwischen den Löhnen der eidgenössischen Beamten und Angestellten im Tessin und denjenigen der Lokalverwaltungen gedacht?

Auch dieses Argument der Generaldirektion sei nicht stichhaltig und erweise sich weder als billig noch als gerecht.

Mit Unrecht wolle man gegenüber den Werkstätten der schweizerischen Bundesbahnen einen Grundsatz anwenden und anrufen, dessen Anwendung der Gerechtigkeit widerspreche und welcher bei der Erstellung der neuen Lohnordnung der schweizerischen Bundesbahnen ganz aufgegeben werden sollte. Der Verband bemerke in dieser Hinsicht, dass die Gesetze betreffend die Gehalte der Beamten und Angestellten der eidgenössischen Post-, Telegraphen- und Zollverwaltung, und das neue Besoldungsgesetz der Eisenbahner, keine Unterscheidung zwischen den verschiedenen Dienstplätzen machen, und dass infolgedessen die Löhne in der gleichen Beamtenkategorie für alle gleich und einheitlich festgesetzt seien. Es gebe also keinen Grund, wonach eine solche Unterscheidung für die schweizerischen Bundesbahnarbeiter ratsam und gerechtfertigt sein könne.

Zu 3. Dieser Punkt sei schon im wesentlichen oben beantwortet worden. Es scheine ihm aber die Rechtfertigung der Generaldirektion im Falle des Arbeiters E. Bosshardt wenig klug und gar nicht überzeugend. Der Verband glaube, dass, wenn statt des einen Arbeiters alle Arbeiter der Werkstätte Bellinzona nach Rorschach oder nach irgend einer andern Ortschaft versetzt worden wären, diese nicht nur eine Lohnerhöhung sondern gleichzeitig auch die ganze Teuerungszulage erhalten hätten. Sei es nun logisch, billig und recht, dass, wegen der Nichtversetzung nach anderen Werkstätten, die in Bellinzona gebliebenen Arbeiter nicht nur keine Lohnerhöhung erhielten, sondern nicht einmal die ganze Entschädigung für die Lebensmittelteuerung, die den versetzten Arbeitern bewilligt worden sei. Nehme man beispielsweise an, dass Arbeiter anderer Werkstätten der schweizerischen Bundesbahnen während des Jahres nach Bellinzona versetzt würden, könnte ihnen aus diesem Grunde der Lohn im Verhältnis verkleinert und die ausserordentliche Entschädigung herabgesetzt werden?

Zu 4. Die Bestreitung der Schlussfolgerung der Generaldirektion in diesem Punkte sei nicht mehr notwendig und sei im vorhergehenden widerlegt. Sie scheine dem Verband im übrigen sehr spitzfindig zu sein, weil sich die Generaldirektion

auf Angelegenheiten im Jahre 1883, oder die schon zur Geschichte gehören, berufe, während die einfache Logik lerne, dass man sich zur Statuierung der jetzigen Lebensverhältnisse an die jetzigen halten solle wie sie im konkreten Falle vom Werkstättevorstand in Bellinzona aufgestellt und von den tessinischen kompetenten Behörden bestätigt worden seien.

Nachdem konstatiert worden sei, dass die Lebensverhältnisse in Bellinzona einer mittleren Stadt der Schweiz gleichkommen, stehe den Arbeitern der Werkstätte Bellinzona nicht nur die ausserordentliche Entschädigung zu, sondern die Gerechtigkeit fordere auch die Erhöhung ihrer Minima und Maxima, so dass sie denjenigen einer mittleren Stadt gleichkommen, und das mit Rückwirkung vom 1. September 1909 an. Es gebe überdies eine grosse Anzahl Arbeiter in der Werkstätte Bellinzona, die des reglementarischen Maximums noch nicht teilhaftig geworden seien, trotzdem sie nach Alter und Fähigkeiten schon lange im Besitze des Maximums sein sollten.

Zu 5. Trotz der gegenteiligen Ausführung der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, bestätigt der Verband, dass die Einführung des Lohnreglements Nr. 25 *a* die Löhne der Arbeiter der Werkstätte Bellinzona verschlimmert habe. Die zugestandenen Erhöhungen auf 1. September 1909 hätten in mehreren Fällen nicht die Hälfte der auf Grund des Reglements Nr. 80 der Gotthardbahn berechtigten Erhöhungen ausgemacht. Auch die Verminderung von 2 Rappen pro Tag auf dem Maximum der Arbeiter gemäss Reglement 80 sei unverständlich, weil das vorgesehene Maximum im Reglement 25 *a* höher sei.

Zu 6. Die Ansicht des Verbandes hinsichtlich der Lebensverhältnisse in Bellinzona werde übrigens auch durch die Erhebungen des Werkstättevorstandes bekräftigt und durch die kantonalen- und Gemeindebehörden bestätigt. Wären beispielsweise die Lebensverhältnisse in Bellinzona identisch mit denjenigen anderer Gegenden der Schweiz, z. B. mit Olten und Yverdon, wie die Generaldirektion anführe, so sei es unverständlich, aus welchem Grunde man Ungleichheiten zwischen den Ortschaften Yverdon und Olten einerseits und Bellinzona anderseits herbeiführen, und die ganze ausserordentliche Entschädigung den Arbeitern der Werkstätte Bellinzona nicht zugestehen wolle, während sie den Arbeitern der Werkstätten Olten und Yverdon ausgerichtet worden sei. Überdies gebe die Generaldirektion mit der Anführung des Beispiels von Olten und Yverdon zu, dass die Mittellöhne überall höher seien, als in Bellinzona. Dieser

Umstand widerlege auch die Auffassung der Generaldirektion, dass es in Bellinzona eine grössere Zahl Arbeiter mit dem ordentlichen Maximum gäbe.

Aus den oben angeführten Gründen, sowie den in der Botschaft des Bundesrates vom 10. Dezember 1910 enthaltenen Ausführungen beanspruche der Verband ganz bestimmt die ganze ausserordentliche Teuerungszulage, wie sie auch den Arbeitern der Werkstätten anderer Kreise ausbezahlt worden sei.

III.

Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, zur Vernehmlassung eingeladen, äusserte sich unterm 3. November 1911 zu den einzelnen Punkten, wie folgt:

Zu 1. Bezüglich der auf 1. September 1909 vorgenommenen Regulierung der Löhne der Werkstättearbeiter in Bellinzona verweise sie auf ihr Schreiben vom 4. November 1910 (Bundesbl. Nr. 50, vom 14. Dezember 1910, Seite 687). Bei der erwähnten Regulierung sei die Arbeiterschaft in ihren bisherigen Bezügen nicht verkürzt und die von der Gotthardbahn auf 1. Januar 1907 gewährte Teuerungszulage sei, weil in den Löhnen mitinbegriffen, ungeschmälert weiter verabfolgt worden. Die Behauptung, dass trotzdem die Tagelöhne der Werkstättearbeiter in Bellinzona niedriger seien als die Löhne der Werkstättearbeiter der andern Kreise sei in dieser allgemeinen Form nicht zutreffend, da Bellinzona nicht mit den Orten, für die infolge der örtlichen Lebensverhältnisse höhere Minima festgesetzt worden seien, verglichen werden könne, sondern nur mit den Werkstätten Yverdon und Olten, die in bezug auf die Minima mit Bellinzona gleichgestellt seien. Im Vergleiche mit diesen zwei Werkstätten weise Bellinzona nur in der II. Lohnklasse, die zirka $\frac{1}{3}$ der Arbeiter umfasse, einen etwas niedrigeren Ansatz auf als Yverdon und Olten, die Durchschnittslöhne der I. und III. Klasse, sowie der Durchschnitt aller drei Klassen seien dagegen höher als in den genannten zwei Werkstätten (siehe Jahresbericht schweizerische Bundesbahnen pro 1910, Seite 155).

Zu 2. Auf 31. März 1910 hätten 333 Arbeiter der Werkstätte Bellinzona oder 52,85 % das ordentliche Lohnmaximum bereits überschritten. Mit Ausnahme von Romanshorn, wo es sich im ganzen nur um 49 Mann handelt, stehe keine der übrigen schweizerischen Bundesbahnen-Werkstätten mit einem so hohen Prozentsatze da. Es sei unzutreffend, wenn gesagt werde, dieser hohe Prozentsatz

erkläre sich durch die beträchtliche Zahl an Arbeitern mit vielen Dienstjahren. Die Generaldirektion habe seinerzeit über die Altersverhältnisse der Arbeiter der Werkstätten Yverdon, Olten und Bellinzona Erhebungen gemacht. Aus diesen Erhebungen ergeben sich für das Jahr 1910 folgende Daten:

Arbeiter mit bis 15 Dienstjahren.

	I. Lohnklasse		II. Lohnklasse		III. Lohnklasse		Total	
	Anzahl Mann	o/o	Anzahl Mann	o/o	Anzahl Mann	o/o	Anzahl Mann	o/o
Yverdon .	205	73,0	56	57,7	78	85,7	339	72,3
Olten . .	265	62,3	124	53,0	87	83,7	476	62,6
Bellinzona	212	64,8	136	73,1	102	87,2	450	71,4
	682	66,2	316	61,1	267	85,6	1265	68,0

Arbeiter mit über 15 Dienstjahren.

Yverdon .	76	27,0	41	42,3	13	14,3	130	27,7
Olten . .	157	37,2	110	47,0	17	16,3	284	37,4
Bellinzona	115	35,2	50	26,9	15	12,8	180	28,6
	348	33,8	201	38,9	45	14,4	594	32,0

Die Behauptung der Werkstättearbeiter von Bellinzona sei damit widerlegt, da Olten mehr alte Arbeiter habe und die Verhältnisse bei Yverdon fast gleich seien wie bei Bellinzona. Wenn die Arbeiter der Werkstätte Bellinzona mit Rücksicht auf die örtlichen Lebensverhältnisse mit den Werkstättearbeitern von Yverdon und Olten auf die gleiche Stufe gestellt worden seien, so liege darin durchaus keine Benachteiligung. Es hätte bei Berücksichtigung der lokalen Lebensverhältnisse, wie sie seinerzeit eingeschätzt worden seien, mit den Minimalansätzen vielleicht eher noch etwas tiefer gegangen werden können, namentlich auch im Hinblick darauf, dass die effektive Arbeitszeit in der Werkstätte Bellinzona immer noch auf $8\frac{3}{4}$ Stunden per Tag belassen worden sei, während die Arbeit für 9 Stunden bezahlt werde, wie in den andern Werkstätten, wo die Arbeitszeit 9 Stunden per Tag betrage.

Wie die letzter Tage im Drucke erschienene und von der Generaldirektion aufgestellte Enquête über die Preise der Woh-

nungen, der wichtigsten Lebensmittel, der Brennmaterialien, sowie über die Steuerverhältnisse in den verschiedenen Gegenden der Schweiz neuerdings dartue, sei Bellinzona von den neun Orten, wo schweizerische Bundesbahnen-Werkstätten bestehen, weitaus am billigsten und stehe von 60 Ortschaften, auf die sich die Enquête erstreckt, für Einkommen von Fr. 1500—2300 erst im 55. und für Einkommen von Fr. 2700—4000 erst im 51. Range.

Was die Einreihung nach den örtlichen Lebensverhältnissen an und für sich anbelange, so sei solche, wie bereits in ihrem Schreiben vom 4. November 1910 erwähnt (Bundesbl. Nr. 50, vom 14. Dezember 1910, Seite 688) durch das Reglement Nr. 25 a, Art. 2, letzter Absatz bedingt.

Zu 3. Was den Einzelfall Bosshard anbetreffe, so nehme sie an, es seien darüber weitere Auseinandersetzungen nicht mehr nötig und sie verweise auf früher Gesagtes (Bundesbl. Nr. 50, vom 14. Dezember 1910, Seite 686).

Zu 4. Wenn eine Anzahl Arbeiter das ordentliche Lohnmaximum noch nicht erreicht habe, so liege darin nichts Auffallendes, da dies auch anderwärts vorkomme, und mit dem Dienstalter und den Leistungen zusammenhänge. Die Arbeiter seien seinerzeit reglementsässig und ohne Verkürzungen eingereiht worden und die ordentlichen Lohnmaxima können in verhältnismässig kurzer Zeit erreicht werden, nämlich in der I. Lohnklasse in acht Jahren und in der II. und III. Lohnklasse sogar schon in sechs Jahren. Wie unter Ziffer 2 erwähnt, beziehe überhaupt mehr als die Hälfte der Arbeiter Löhne, die das ordentliche Maximum bereits übersteigen.

Zu 5. Die Generaldirektion verweise auf ihren frühern Bericht (Bundesbl. Nr. 50, vom 14. Dezember 1910, Seiten 687/688).

Zu 6. Da die Teuerungszulage der Gotthardbahn seinerzeit zu den Arbeitslöhnen geschlagen worden sei und in dieser Form weiter entrichtet werde, so sei an die Werkstattearbeiter in Bellinzona gemäss Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1910 bis zum 31. März 1912 nur noch die Differenz zwischen der von der Gotthardbahn bewilligten Teuerungszulage und der ausserordentlichen Zulage der Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen auszuführen. Für die Zeit vom 1. Mai 1909 bis 31. Dezember 1910 sei die Auszahlung in diesem Sinne im Dezember 1910 erfolgt und zwar:

vom 1. Mai bis 31. Dezember 1909 = $\frac{2}{3}$ von	
(Fr. 120—298 $\frac{1}{2}$ $\times$ 30 Cts.	Fr. 20. 30
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1910 Fr. 150	
—293 $\frac{1}{2}$ $\times$ 30 Cts.)	„ 61. 95
Zusammen per Mann	Fr. 82. 25

* * *

Zusammenfassend sei zu sagen, dass die Lohnverhältnisse in der Werkstätte Bellinzona verglichen mit den nächstbilligen zwei andern Werkstätteplätzen Yverdon und Olten durchaus nicht geringe seien und zwar auch ohne Berücksichtigung des Umstandes, dass, wie ad 2 erwähnt, die effektive Tagesarbeit in Bellinzona immer noch $\frac{1}{4}$ Stunde weniger betrage als in allen übrigen schweizerischen Bundesbahnen-Werkstätten.

IV.

Die Ausführungen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen halten wir für zutreffend. Wir weisen namentlich darauf hin, dass die von der Generaldirektion veranstaltete Enquête über die Preise der Wohnungen, der wichtigsten Lebensmittel, der Brennmaterialien, sowie über die Steuerverhältnisse in den verschiedenen Gegenden der Schweiz im Jahre 1911 ergeben hat, dass Bellinzona von den 9 Orten, wo schweizerische Bundesbahnen-Werkstätten bestehen, am billigsten ist. Die jetzigen Lohnverhältnisse in der Werkstätte Bellinzona können im allgemeinen als günstige bezeichnet werden. Würde dem Gesuche des Verbandes der Eisenbahnarbeiter in Bellinzona vom 10. Juli 1911 um Gewährung der ganzen ausserordentlichen Zulage von Fr. 80 für das Jahr 1909 und Fr. 150 für 1910 und folgende Jahre entsprochen, so würde damit eine Ungleichheit geschaffen gegenüber den übrigen Kategorien der auf 1. Mai 1909 in den Dienst der Bundesbahnen übergetretenen Beamten, Angestellten und Arbeitern der ehemaligen Gotthardbahn, denen als ausserordentliche Zulage die Differenz zwischen der von der Gotthardbahn seinerzeit bewilligten Teuerungszulage und der ausserordentlichen Zulage der schweizerischen Bundesbahnen von Fr. 200 für Beamte und Angestellte, und Fr. 120 bezw. Fr. 150 für die Arbeiter ausbezahlt wird.

Wir haben aus den oben angeführten Gründen keine Veranlassung, Ihnen zu empfehlen, den Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1910 zugunsten der Arbeiter der Werkstätte der schweizerischen Bundesbahnen in Bellinzona in Wiedererwägung zu ziehen und beantragen Ihnen daher, das Gesuch des Verbandes der Eisenbahnarbeiter Bellinzona vom 10. Juli 1911 abzulehnen.

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

Bern, den 28. November 1911.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.



**Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die neue Eingabe der Arbeiter
der Werkstätte der schweizerischen Bundesbahnen in Bellinzona vom 10. Juli 1911
betreffend die Ausrichtung von ausserordentlichen Zulagen für die Jahre 1909—1911.
(Vo...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1911
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	243
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.12.1911
Date	
Data	
Seite	155-164
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 424

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.