

Bericht

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung zu den Motionen der Herren Comtesse und Genossen und des Herrn Curti, über die Vollziehung des Gesetzes vom 27. Juni 1890, betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten.

(Vom 7. Juni 1892.)

Tit.

In der außerordentlichen Session der Bundesversammlung vom Januar dieses Jahres sind die folgenden Motionen gestellt worden:

1. Von den Herren Nationalrathen Comtesse, Favon und Jeanhenry:

„Der Bundesrath wird eingeladen, die Frage zu prüfen, ob es nicht angezeigt sei, Art. 4 des Bundesgesetzes über die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten einer Revision zu unterwerfen, wobei das Hauptaugenmerk nicht auf eine Verminderung der Freitage der Angestellten, wohl aber auf eine den Anforderungen des Betriebes und der öffentlichen Sicherheit besser entsprechende und für das Personal selbst vortheilhaftere Vertheilung dieser Freitage zu richten wäre.“

2. Von den Herren Nationalrath Curti und Genossen:

„Der Bundesrath ist eingeladen, zu untersuchen und darüber Bericht zu erstatten, ob nicht eine besondere Kontrolle über die Ausführung des Gesetzes betreffend die Arbeitszeit in den Transportanstalten zu schaffen sei.“

Die letztere Motion ist unverändert, diejenige der Herren Comtesse und Genossen in der folgenden abgeänderten Form angenommen und dem Bundesrath zur Prüfung überwiesen worden:

„Ob es nicht angezeigt sei, Art. 4 des Bundesgesetzes über die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten der Revision im Sinne einer den Anforderungen des Betriebes und der öffentlichen Sicherheit besser entsprechenden und für das Personal selbst vortheilhafteren Vertheilung der Freitage zu unterwerfen, und dabei namentlich auch zu untersuchen, ob nicht mit Rücksicht auf die zum Theil bedeutend kürzere Arbeitszeit der Bahnen mit beschränktem Betrieb im Gesetze selbst besondere Bestimmungen aufzustellen seien.“

Herr Comtesse hat seine Motion damit begründet, daß Art. 4 des Gesetzes, insbesondere soweit als darin wenigstens 17 Freisonntage für das Betriebspersonal der Transportanstalten gefordert sind, und durch die darin niedergelegte absolute und unveränderliche Regel weit über das Ziel schieße. Es sei damit eine zweckmäßige Organisation des Dienstes erschwert, und werden den Transportgesellschaften Lasten aufgelegt, welche einzelne kleinere Unternehmungen an den Rand des ökonomischen Ruins bringen. Auch seien die Bestimmungen des Art. 4 weit entfernt, den Angestellten selbst den erhofften Nutzen zu bringen, da dieselben es oft geradezu hindern, den Urlaub dann und auf so lange zu erhalten, wie und soweit sie dessen behufs Besorgung ihrer Privatgeschäfte nothwendig bedürfen. Man hätte sich begnügen sollen, zu bestimmen, daß ihnen 52 Ruhetage im Jahr zukommen sollen, ohne zu sagen, wie viele Sonntage darunter sein müssen. Ferner gehe die bundesrätliche Vollziehungsverordnung noch weiter als das Gesetz; jedenfalls interpretire sie dieses in einer die Transportunternehmungen bedrückenden, vexatorischen Weise. Man könne eine Rorschach-Heiden-Bahn nicht behandeln wie die Centralbahn. Nicht bloß die Verhältnisse der Unternehmungen, sondern auch diejenigen des Personales seien ganz andere. Der Bundesrath hätte demgemäß unterscheiden sollen; ebenso auch zwischen Angestellten und Angestellten. Was für die einen ein Vortheil sein könne, sei für die andern ein Nachtheil, je nachdem sie mit einem jährlichen Fixum oder Tag für Tag bezahlt werden. Auch sei durch die Forderung der 17 Freisonntage die Betriebssicherheit gefährdet, sofern gerade mit der größeren Sonntagsfrequenz die verhältnißmäßig größte Beurlaubung der Angestellten zusammenfalle, und es nicht möglich sei, den Ausfall aus dem Personal des Güterdienstes zu decken, welches auch nicht immer geeignet sei, die Funktionen bei den Personenzügen zu übernehmen. Von Herrn Curti wurde dagegen geltend gemacht, daß es weder nöthig noch angezeigt sei, das an

und für sich äußerst wohlthätig wirkende Gesetz zu ändern. Es könne den Wünschen des Herrn Comtesse auf dem Wege der Vollziehung Rechnung getragen werden. Eine gute und zweckmäßige Vollziehung aber rufe besonderen Kontrollorganen und zwar nicht bloß bezüglich der privaten, sondern auch für die vom Staat betriebenen Transportanstalten; das Fabrikgesetz erfülle seine Aufgabe nur dank der Thätigkeit des Fabrikinspektorates. Eine solche Einrichtung liege auch im Interesse der Transportunternehmungen selbst, deren Verhältnisse sehr verschieden seien und daher allerdings eine verschiedene Behandlung verlangen. So sei die Regelung des Sonntagsdienstes für die Bergbahnen von sehr viel größerer Wichtigkeit als für die Normalbahnen. Dazu gebe Art. 6 dem Bundesrath alle nöthigen Kompetenzen, auf dem Vollziehungswege zu helfen. Wogegen allerdings von Herrn Nationalrath Sonderegger betont wurde, daß die Ausnahmen gesetzlich geregelt werden sollten, damit die Verwaltungen nicht nöthig hätten, gegebenen Falles an die Gnade des Bundesrathes zu appelliren.

Der Bundesrath beantwortet in erster Linie die Motion der Herren Comtesse und Genossen. Er konstatiert zunächst, daß der über die bisherige Vollziehung des Gesetzes über die Arbeitszeit vom administrativen Inspektorat erstattete Bericht bis zur Stunde keinen Widerspruch erfahren hat. Nur das Direktorium der schweizerischen Centralbahn hat sich veranlaßt gesehen, den auf Seite 29 des Berichtes erwähnten Widerspruch zu erklären. Die zu Anfang des Jahres 1891 gemachten Angaben hätten sich nur auf die im Jahrlohn angestellten Beamten bezogen. Daß die nöthig werdenden mehreren Tagelohnarbeiter erhältlich sein werden, habe man nicht bezweifeln können; diese seien daher im Voranschlag nicht berücksichtigt worden, mit dem die wirklich eingetretene Vermehrung der Beamten im Ganzen ziemlich übereinstimme. Nur sei diese beim Zugspersonal geringer, beim Traktions- und Stationsdienst größer gewesen, als angenommen war. Insbesondere hätten nicht bloß 40, sondern 93 Stationsbeamte mehr angestellt werden müssen, was darauf zurückzuführen sei, daß in die tägliche Arbeitszeit auch Ruhepausen eingerechnet wurden und die nach Art. 6 des Gesetzes zulässigen Ausnahmen nur in wenigen Fällen zur Anwendung gelangt seien. Die Verwaltung werde in der Lage sein, von dem Recht auf diese Ausnahmen künftig mehr als bisher Gebrauch zu machen, namentlich für kleinere Stationen, wo nach dem Buchstaben der gesetzlichen Vorschriften zwei Leute stationirt werden müssen, während die wirklich vorhandene Arbeit nicht einmal hinreiche, einen Mann genügend zu beschäftigen. Die Vermehrung auf den centralen Bureaux rühre theilweise her von der starken Zunahme des bautechnischen Personals, welches die

vielen kleinen und großen Bauprojekte und die Untersuchungen bezüglich der Brücken zu behandeln habe. Theilweise sei sie auch bedingt gewesen durch die starke Zunahme des Schreibwesens für die Diensttheilungstabellen und für die statistischen Arbeiten. Auch könnte eine Zunahme der Betriebsausgaben nicht aus der allerdings erheblichen Vermehrung des Personenverkehrs hergeleitet werden, da diese zu einem großen Theil auf die Inhaber von Arbeiterabonnements falle; noch weniger habe diese Vermehrung entsprechende Mehreinnahmen gebracht. Endlich könnte nicht als zutreffend erkannt werden, daß aus der eingetretenen Personalvermehrung der Schluß gezogen würde, daß vor dem Gesetz das Personal im Allgemeinen in übermäßiger Weise in Anspruch genommen gewesen wäre. Im Gegentheil sei seither ein Theil des Personales in ungenügender Weise beschäftigt und würden manche Beamte des Betriebes es vorziehen, wenn sie nicht durch das Gesetz an größeren Leistungen gehindert wären. — Wir wollen dem Direktorium der Centralbahn das Wort ganz lassen; immerhin können wir die Bemerkung nicht unterdrücken, daß es richtiger gewesen wäre, den Etat der Betriebsangestellten nicht durch Zuzählung solchen Personales höher zu bringen, welches für vermehrte bautechnische Arbeiten eingestellt werden mußte. Im Uebrigen wäre es sehr auffallend, daß eine so unerwartet große Verstärkung gerade beim Stationspersonal hat eintreten müssen, wenn nicht das Direktorium beigefügt hätte, daß diese Verstärkung insbesondere auf die Begrenzung der täglichen Arbeitszeit (auf 12 Stunden, Art. 3) müsse zurückgeführt werden. Denn gerade die Verwaltung der Centralbahn hat, im Gegensatz zu andern Verwaltungen, im Jahre 1879 auf Anfrage erklärt, daß sie die Verlegung der sonntäglichen Ruhetage auf dienstfreie Werkstage nur für das Traktions- und Zugspersonal beanspruche, und es ist diese Erklärung seither nie widerrufen worden.

Es wird also davon ausgegangen werden dürfen, daß die in dem Bericht des administrativen Inspektorates angeführten Thatsachen an sich unbestritten sind. Wir gestatten uns, denselben nebenstehend eine Vergleichung der dem Departement bis heute bekannt gewordenen Betriebseinnahmen und Ausgaben für die Jahre 1890 und 1891 derjenigen Eisenbahngesellschaften anzuschließen, die während dieser beiden Jahre vollständig im Betrieb gestanden sind.

Auf den Bahnkilometer berechnet, betragen die kilometrischen Ausgaben bei den in der Tabelle bezeichneten Unternehmungen:

in 1890	Fr. 16,488
in 1891	„ 18,195

Vermehrung also Fr. 1,707 = 10,3 %, und sie stehen in keinem

Kilometer.	Gesellschaften.	Betriebsausgaben.						Betriebseinnahmen.			
		Personal.			Andere Ausgaben.			Total.		1890.	1891.
		1890.	1891.	Differenz.	1890.	1891.	Differenz.	1890.	1891.	Fr.	Fr.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
1018	Jura-Simplon ¹⁾									25,131,055	} 25,195,194
	Pont-Vallorbes									98,779	
	Bulle-Romont									254,101	
	Régional du Travers	6,015,366	6,851,570 ²⁾	+ 836,204	8,011,250	9,281,712 ²⁾	+ 1,270,462	14,026,616	16,133,282 ²⁾	129,355	133,495 ³⁾
700 ⁴⁾	Nordostbahn									17,184,875	17,319,641
	Zürich-Zug-Luzern	5,494,344	6,074,210	+ 579,866	6,721,512	7,189,927	+ 468,415	12,215,856	13,264,137	2,401,993	2,439,971
	Bötzbergbahn									2,934,212	2,948,575
393	Centralbahn									14,384,747	14,827,160
	Aargauische Südbahn	4,011,159	4,569,236	+ 558,077	4,492,862	5,080,260	+ 587,398	8,504,021	9,649,496	1,426,114	1,473,183
	Wohlen-Bremgarten									26,810	30,207
310	Vereinigte Schweizerbahnen									8,953,351	8,800,892
	Toggenburgerbahn	2,322,512	2,529,545 ²⁾	+ 207,033	3,007,536	3,161,144 ²⁾	+ 153,608	5,330,048	5,690,689 ²⁾	297,516	301,165
	Wald-Rüti									73,825	71,777 ³⁾
266	Gotthardbahn	2,734,483	2,907,294	+ 172,811	4,161,809	4,600,355	+ 438,546	6,896,292	7,507,649	13,186,518	13,532,879
43	Emmenthalbahn	154,650	170,497	+ 15,847	152,618	186,617	+ 33,999	307,268	357,114	521,187	503,023
40	Jura-Neuchâtelois	246,587	247,441	+ 854	333,614	368,551	+ 34,937	580,201	615,992	855,535	871,942
40	Tößthalbahn	127,080	130,831	+ 3,751	153,172	167,766	+ 14,594	280,252	298,597	362,167	349,393
15	Langenthal-Huttwyl	44,071	46,329	+ 2,258	24,055	32,099	+ 8,044	68,126	78,428	93,678	93,881
26	Appenzellerbahn	102,596	104,856	+ 2,260	119,809	117,312	- 2,497	222,405	222,168	280,188	275,131
17	Pont-Sagne-Chaux-de-Fonds	33,185	33,132	- 53	25,394	21,155	- 4,239	58,579	54,287	58,790	55,186
9	Tramelan-Tavannes	26,879	29,362	+ 2,483	14,531	17,666	+ 3,135	41,410	47,028	54,507	58,095
3	Kriens-Luzern	18,612	19,299	+ 687	16,764	19,602	+ 2,838	35,376	38,901	44,350	48,410
46	Seethalbahn	85,886	95,569	+ 9,683	110,583	121,266	+ 10,683	196,469	216,835	274,571	286,543
24	Lausanne-Bercher	33,923	38,533	+ 4,610	87,308	71,992	- 15,316	121,231	110,525	183,278	162,912
18	Frauenfeld-Wyl	38,399	34,762	- 3,637	46,508	44,274	- 2,234	84,907	79,036	115,462	95,221
14	Waldenburgerbahn	28,026	31,584	+ 3,558	21,369	34,218	+ 12,849	49,395	65,802	65,628	67,198
14	Appenzeller Straßenbahn	62,622	67,568	+ 4,946	81,687	100,082	+ 18,395	144,309	167,650	171,512	161,665
13	Birsigthalbahn	59,112	61,538	+ 2,426	38,848	41,855	+ 3,007	97,960	103,393	134,656	124,890
6	Genf-Veyrier	19,246	22,629	+ 3,383	31,761	27,833	- 3,928	51,007	50,462	71,855	72,249
17	Tramways suisses	192,109	198,636	+ 6,527	248,342	248,709	+ 367	440,451	447,345	614,067	622,615
9	Zürcher Straßenbahn	133,121	148,982	+ 15,861	155,473	165,233	+ 9,760	288,594	314,215	374,780	409,173
11	Vevey-Montreux-Chillon	76,152	80,893	+ 4,741	78,863	70,420	- 8,443	155,015	151,313	185,122	194,844
7	Rorschach-Heiden	27,976	30,497	+ 2,521	55,753	45,656	- 10,097	83,729	76,153	102,206	94,555
2	Lausanne-Ouchy	42,103	39,418	- 2,685	66,212	56,625	- 9,587	108,315	96,043	162,232	167,819
1	Luganer Seilbahn	9,524	9,960	+ 436	2,533	3,786	+ 1,253	12,057	13,746	27,084	25,473
1	Zürichbergbahn	17,732	17,933	+ 201	11,443	10,204	- 1,239	29,175	28,137	42,662	44,205
1	Marzili-Bern	—	—	—	—	—	—	8,311	9,801	11,155	12,373
12	Arth-Rigibahn	54,218	51,229	- 2,989	84,130	86,530	+ 2,400	138,348	137,759	233,688	212,703
9	Uetlibergbahn	26,645	27,903	+ 1,258	34,932	33,622	- 1,310	61,577	61,525	97,401	91,201
7	Vitznau-Rigibahn	73,002	79,424	+ 6,422	223,978	191,405	- 32,573	296,980	270,829	462,063	407,879
5	Pilatusbahn	59,609	55,032	- 4,577	67,137	69,323	+ 2,186	126,746	124,355	276,118	207,097
2	Biel-Maggingen	—	—	—	—	—	—	20,241	20,916	32,560	22,848
1	Territet-Glion	16,554	15,256	- 1,298	13,289	11,340	- 1,949	29,843	26,596	88,053	69,203
1	Bürgenstockbahn	5,700	5,678	- 22	4,270	4,458	+ 188	9,970	10,136	31,906	29,598
2	Salvatorebahn	7,747	9,805	+ 2,058	13,809	21,493	+ 7,684	21,556	31,298	49,723	45,556
7	Rigi-Kaltbad-Scheideggbahn	10,452	10,959	+ 507	11,368	10,275	- 1,093	21,820	21,234	21,030	16,862
1	Gütschbahn in Luzern	—	—	—	—	—	—	13,135	10,559	24,834	21,403
		22,411,382	24,847,390	+ 2,436,008	28,724,522	31,714,765	+ 2,990,243	51,177,591	56,603,431	92,607,299	93,265,160
3111	im Jahr 1891 per Bahnkilometer	—	—	—	—	—	—	—	18,195	—	29,979
3104	" " 1890 " "	—	—	—	—	—	—	16,488	—	29,835	—

¹⁾ Ohne Visp-Zermatt.²⁾ Die Ausgaben für die Linien „Régional du Travers“ und „Wald-Rüti“ sind mit den Beträgen von 1890 eingestellt, weil die Rechnungen von 1891 noch nicht eingelangt sind.³⁾ Den Angaben in den monatlichen Betriebsausweisen, unter Zuschlag der verschiedenen Einnahmen von 1890, entnommen, da die definitive Rechnung von 1891 noch aussteht.⁴⁾ Im Jahre 1890 nur 693 Kilometer.

größern Mißverhältniß zu einander, als es bei ausländischen Verwaltungen der Fall ist, welche nicht mit einem neuen Gesetz über die Dienstzeiten und Ruhetage zu rechnen, sondern nur der an sich aufwärts schreitenden Bewegung der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes zu folgen hatten. Wir gestatten uns, in dieser Richtung auf die Betriebsergebnisse der folgenden Bahnen in den Jahren 1890/1891 zu verweisen. Es stiegen die Betriebsausgaben z. B.

bei den badischen Staatsbahnen von 25,753,412 M. in 1889 auf 28,124,439 M. in 1890, also um 9,2 %,

bei den württembergischen Staatsbahnen von 19,945,539 M. in 1889/90 auf 22,816,030 M. in 1890/91, also um 14 %,

bei den preußischen Staatsbahnen von 470,846,338 M. in 1889/90 auf 548,074,111 M. in 1890/91, also um 16 %,

während die Einnahmen bei den badischen Staatsbahnen nur von 44,091,782 auf 45,967,103 M., d. i. um 4 %, bei den württembergischen Staatsbahnen von 35,528,626 M. auf 35,785,983 M. (um 0,7 %) und bei den preußischen Staatsbahnen von 856,038,231 M. auf 881,212,234 M. (um 2,9 %) sich hoben.

Auch die Erscheinung an sich, daß bei ansteigenden Einnahmen die Betriebsausgaben verhältnißmäßig rascher zunehmen, ist nicht neu. Dieselbe hat sich in eklatanter Weise schon in den 1870er Jahren bei den schweizerischen Unternehmungen geäußert, wie die nachstehende Zusammenstellung der Ergebnisse der sämtlichen Bahnen mit Lokomotivbetrieb zeigt:

	Einnahmen Fr. per km.	Zuwachs %	Ausgaben Fr. per km.	Zuwachs %
1871	30,629	—	14,402	—
1872	32,283	+ 5,4	16,356	+ 13,6
1873	34,091	+ 5,6	18,398	+ 12,5
1874	34,351	+ 0,8	19,909	+ 8,2

und dann wieder:

1889	28,986	—	15,026	—
1890	29,133	+ 0,5	16,032	+ 6,7

ohne daß man Gelegenheit hatte, die Gesetzgebung und deren Vollziehung dafür verantwortlich zu machen.

Diese Vergleichen sprechen nicht dafür, daß der allerdings bedauerliche Rückgang der Reineinnahmen bei den Eisenbahnen ausschließlich oder auch nur in der Hauptsache auf das neue Gesetz über die Arbeitszeiten zurückgeführt werden dürfte.

Im Uebrigen darf nicht übersehen werden, daß die Mehrausgaben im Jahr 1891 zum größten Theil auf die sachlichen Bedürfnisse für den Unterhalt und die Erneuerung

der Bahnanlagen und Einrichtungen, des Mobiliars, für Bureau-Utensilien, Beleuchtung, Heizung, für das Brennmaterial und die Reparaturen der Wagen und Lokomotiven und auf vermehrte Einlagen in die Pensions- und Hilfskassen sich beziehen und daß von dem Gesamtbetrag derselben von Fr. 5,426,251 nur Fr. 2,436,008 = 44,9 % auf die Personalconten fallen.

In jedem Fall ist durch die in der Tabelle angegebenen Zahlen die Unrichtigkeit der Behauptung dargethan, daß insbesondere einzelne kleinere Unternehmungen durch das Gesetz oder dessen Vollziehung ganz besonders leiden. Wir können uns nicht versagen, in dieser Beziehung die maßgebenden Ziffern zu wiederholen. Es haben im Jahre 1891 für Besoldungen und Löhne be-

	die Mehrausgaben Fr.	die Minderausgaben Fr.
bei der Emmenthalbahn	15,847	—
beim Jura Neuchâtelois	854	—
bei der Töbthalbahn	3,751	—
„ Langenthal-Huttwyl	2,258	—
„ der Appenzellerbahn	2,260	—
„ Ponts Sagne-Chaux-de-Fonds	—	53
„ Tramelan-Tavannes	2,483	—
„ Kriens-Luzern	687	—
„ der Seethalbahn	9,683	—
„ Lausanne-Echallens-Bercher	4,610	—
„ Frauenfeld-Wyl	—	3,637
„ der Waldenburgerbahn	3,558	—
„ „ Appenzeller Straßenbahn	4,946	—
„ „ Birsigthalbahn	2,426	—
„ Genève-Veyrier	3,383	—
„ den Tramways Suisses	6,527	—
„ der Zürcher Straßenbahn	15,861	—
„ Vevey-Montreux-Chillon	4,741	—
„ Rorschach-Heiden	2,521	—
„ Lausanne-Ouchy	—	2,685
„ der Luganer Seilbahn	436	—
„ „ Zürichbergbahn	201	—
„ „ Arth-Rigibahn	—	2,989
„ „ Uetlibergbahn	1,258	—
„ „ Vitznau-Rigibahn	6,422	—
„ „ Pilatusbahn	—	4,577
„ „ Salvatorebahn	2,058	—
„ Territet-Glion	—	1,298
„ der Bürgenstockbahn	—	22
„ „ Bahn Kaltbad-Scheidegg	507	—

Solche Mehr- und Minderausgaben können mit allen möglichen anderen Gründen zusammenhängen, und unter Umständen ganz allein in den mehr oder weniger geschickten Maßnahmen und Anordnungen der Betriebsleitung ihren Ausgangspunkt haben.

Was die größeren Gesellschaften betrifft, so sind allerdings die Ausgaben für Besoldungen und Löhne im Jahre 1891 zum Theil um sehr große Beträge gestiegen. Aber es darf nicht vergessen werden, daß in den Mehrausgaben auch die Kosten der in Folge der Zunahme der Verkehrs oder (speziell bei der Nordostbahn) wegen Eröffnung neuer Stationen oder Bahnstrecken nöthig gewordenen Personalvermehrung und die unausweichlichen Besoldungserhöhungen inbegriffen sind, die namentlich bei der Jura-Simplon-Bahn einen großen Betrag erreicht haben. Auch darf nicht übersehen werden, daß der Mehrbetrag dieser Ausgaben nicht ausschließlich auf die Forderung der vermehrten Ruhetage und die Art der Vertheilung derselben zurückzuführen ist, sondern mindestens ebenso sehr aus der Begrenzung der täglichen Arbeitszeit auf 12 und der Präsenzzeit auf 16, 15 und 14 Stunden folgt. Eine Aenderung in den Vorschriften betreffend die Vertheilung der Ruhetage dürfte also auch hier mit sehr weitgehenden Ersparnissen nicht verbunden sein.

Damit ist die hauptsächlichliche Grundlage, auf welcher die Motion ruht, hinfällig. Die weitere Begründung dieser ist sekundärer Natur; sie ist anläßlich der Diskussion über die Gesetzesvorlage bereits a priori ihrem ganzen Umfange nach besprochen und von der großen Mehrheit der Räthe abgelehnt worden, und könnte heute nur von Bedeutung sein, wenn die Herren Motionssteller auf inzwischen eingetretene Thatsachen abzustellen in der Lage wären, welche ihren Behauptungen einen festen Boden gäben, was überall nicht der Fall ist. Wir haben es neuerdings mit allgemeinen Behauptungen zu thun. Erstens betreffend das Interesse des Personals an einer Aenderung des Artikels 4. Dieses Interesse ist schon im Jahre 1872 dem damaligen Vorschlag entgegengehalten worden, Dienstruhe je für den dritten Sonntag zu beschließen. Die Stellungnahme des Personals hatte damals sofern eine gewisse Berechtigung, als man nicht auch gleichzeitig darauf bedacht war, den Angestellten werktägliche Ruhetage zu sichern. Denn es ist ja unzweifelhaft, daß ein Bedürfniß in letzterer Richtung vorhanden ist, wenn die Obliegenheiten des bürgerlichen Lebens in Betracht gezogen werden, welche auch an die Leute herantreten, die im Dienste des Eisenbahnbetriebes stehen. Nun aber sind die Angestellten neben den 17 Freisonntagen im Genuß von mindestens 35 dienstfreien Werktagen, welche denselben in angemessener Vertheilung

zukommen sollen. Der Bundesrath hat wiederholt als eine solche angemessene Vertheilung zugestanden, wenn 10 bis 12 Tage zu freier Verfügung reservirt und die übrigen 40 bis 42 Tage in thunlichst regelmäßiger Folge dem Personal zum Voraus zugeschieden wurden. Diese Anordnung ist auf den Antrag der Verwaltungen getroffen und wir haben auch nicht vernommen, daß das Personal damit nicht zufrieden wäre. Die wenigen Klagen, welche bei dem Eisenbahndepartement eingegangen sind, haben nicht die fest zugetheilten, sondern die in Reserve gestellten Ruhetage zum Gegenstand, indem behauptet war, daß diese nicht oder nicht nach Wunsch gewährt worden seien. Ein weitergehender Verzicht auf eine regelmäßige und im Voraus durch die Dienstordnung festzustellende Zusicherung der Ruhetage könnte diese Beschwerden nur vermehren; wie sicherer der Angestellte die ihm gebührenden Ruhetage zum Voraus aus der Diensttheilung ersehen kann, desto besser wird er sich darauf einrichten können.

Auch die Verwaltungen müssen darauf Bedacht nehmen, daß nicht zu viele Ruhetage unbestimmt gelassen werden. Eine ordentliche Dienstorganisation muß zum Voraus feststellen, welches Personal für den Dienst der einzelnen Tage zur Verfügung steht oder Dienstruhe hat. Das schließt nicht aus, daß in unvorhergesehenen Fällen Aenderungen eintreten können, und es hat die Kontrolle des Departements auch niemals dagegen Einwendungen erhoben, wenn einzelne der zum Voraus festgesetzten Ruhetage verschoben worden sind; sie hat nur verlangt, daß dieselben quantitativ gleichwerthig ersetzt werden. Das gilt auch von den Sonntagen. Eine Häufung dieser z. B. auf eine bestimmte Jahreszeit könnte nur für die verhältnißmäßig wenigen Dienstverhältnisse von Werth sein, wo Saisonbetrieb in Betracht kommt. Wo es sich aber um den regelmäßigen Jahresbetrieb handelt, müssen auch die Freisonntage zum Voraus in der Dienstordnung festgesetzt werden, und wäre es durchaus keine Erleichterung für die Verwaltung, wenn sie hier das System einer annähernd regelmäßigen Austheilung verlassen wollte. Es hat das auch noch keine der in Betracht kommenden Verwaltungen gethan, und die Behauptung, es sei durch die vom Bundesrath verlangte, thunlichst regelmäßige Austheilung der Freitage die Dienstorganisation erschwert, ist hier ebenso unrichtig, wie diejenige, daß die Angestellten an der Beseitigung dieser Bestimmung ein Interesse hätten.

Die Behauptung, daß durch die 17 Freisonntage die Betriebssicherheit gefährdet sei, ist der Forderung von Freisonntagen seit jeher entgegengehalten worden. Auch hier können die Herren Motionssteller nicht auf Thatsachen abstellen;

sie halten nur dafür, daß nicht genügendes Ersatzpersonal vorhanden sei, um bei Beurlaubung des dritten Theils des Personales an den Sonntagen den Dienst sicher zu führen. Wir können konstatiren, daß, wenigstens bisher, die Sonntags-Stellvertretung nicht als eine besondere Ursache von Unfällen sich herausgestellt hat. Im Gegentheil muß gesagt werden, und wir verweisen dafür auf die bezüglichen Mittheilungen im Geschäftsbericht von 1891, daß gerade diejenigen Gesellschaften, welche das Gesetz von 1890 zuerst und vollständig zur Vollziehung brachten, vorab die Gotthardbahn, am wenigsten Unfälle im Betrieb zu beklagen hatten, und daß die größte Anzahl dieser bei den Unternehmungen zu konstatiren war, welche am längsten im Rückstande blieben. Der Ausfall, welcher durch die Gewährung der Freisonntage im Personal entsteht, soll bei den Verwaltungen mit Güterdienst im Wesentlichen durch das Personal ersetzt werden können, welches infolge der Einstellung des Güterdienstes an den Sonntagen frei wird. Wenn dies bei der Gesellschaft des Jura-Simplon nicht in demselben Umfang der Fall war, wie bei den übrigen größern Gesellschaften, so liegt die Ursache nicht im Gesetze, sondern in der besondern Pflege des Sonntagsverkehrs durch Reduktion der Fahrpreise; ein Ausnahmeverhältniß, das die Gesellschaft geschaffen hat und dem sie auch mit ausnahmsweisen Mitteln begegnen muß. Bei solchen Verwaltungen mit beschränktem oder Saisonbetrieb, oder welchen in Abgang eines Güterverkehrs, der am Sonntag eingestellt werden könnte, das Ersatzpersonal mangelt, hat der Bundesrath die Reduktion der Freisonntage wiederholt in dem Umfang bewilligt, daß das für den Sonntagsdienst zur Verfügung stehende Personal ebenso zahlreich sein konnte, wie dasjenige an den Werktagen. So ist, wie aus dem Bericht des administrativen Inspektorates sich ergibt, z. B. auch der Rorschach-Heiden-Bahn die Reduktion der Freisonntage in den Sommermonaten zugestanden und dieselbe in dieser Richtung allerdings anders behandelt worden, als die Centralbahn, oder als solche Unternehmungen, welche bei übrigens ähnlichen Verhältnissen in günstigerer finanzieller Lage sich befinden.

Die Bemerkung, daß der Bundesrath auch hätte unterscheiden sollen zwischen Angestellten und Angestellten, und daß es ein Unterschied sei, ob einer dieser mit einem jährlichen Fixum oder Tag für Tag bezahlt sei, verstehen wir nicht. Das Gesetz hat Geltung für die Beamten, Angestellten und Arbeiter, gleichgültig, ob sie im Jahrlohn oder im Taglohn arbeiten, und die Ausnahmebestimmung im Art. 6 hat nicht den Sinn, daß in der Vollziehung auch hier Unterschiede gemacht werden sollen. Daß aber etwa die Kontrolle mit den besondern Verhältnissen jeder der 17,000 Personen sich hätte be-

schäftigen sollen, welche dem Gesetz von Anfang an unterstanden, werden auch die Herren Motionssteller nicht verlangen.

Wir verweisen auf den Bericht des administrativen Inspektors dafür, daß vom Art. 6 ein weitgehender Gebrauch gemacht worden ist, und unsere Befürchtungen gingen nicht dahin, daß wir den besondern Verhältnissen bei den einzelnen Unternehmungen nicht genügend Rechnung getragen hätten, sondern daß man den Vorwurf erheben könnte, es seien mehr Ausnahmen bewilligt worden, als dem Willen des Gesetzgebers entsprach. Denn wenn auch ein Gesetz die Bewilligung von Ausnahmen gestattet, so kann doch dessen Vollziehung nicht in der Gewährung dieser Ausnahmen allein bestehen, sondern muß dieselbe vor Allem aus darauf achten, daß der Regel Nachachtung verschafft sei.

Es liegt also auch in diesen Verhältnissen eine Nöthigung zu Abänderung des Gesetzes nicht.

Wir beharren dabei, daß nur die möglichst regelmäßige Ausmessung der Ruhetage der Absicht des Gesetzgebers entspricht. Die Sicherheit des Betriebes ist daran gebunden, daß eine Ueberanstrengung des Dienstpersonals vermieden wird. Das geschieht, neben der Begrenzung der täglichen Arbeitszeit, am besten dadurch, daß, ähnlich wie im bürgerlichen Leben, auf eine beschränkte Anzahl von Arbeitstagen ein Ruhetag folgt. Die der Zahl von 52 Ruhetagen zu Grund liegende Idee ist die, daß eigentlich für das Personal des Transportdienstes ein allwöchentlicher Ruhetag ebenso nöthig wäre, wie für das bürgerliche Leben überhaupt. Man modifizierte dieselbe nur so weit, als es nicht angeht, den Eisenbahnbetrieb am Sonntag einzustellen. Die dienstfreien Tage, wenn sie Ruhetage sein sollen, dürfen nicht in größerer Anzahl zusammengelegt oder gar auf die Zeiten des geringern Verkehrs verschoben werden. Diese Sätze haben ihre Bedeutung auch gegenüber den sogenannten Saisonunternehmungen.

Wir stehen durchaus nicht an, die Möglichkeit zuzugeben, daß die sämtlichen Ruhetage auf die schlechte Jahreszeit verlegt werden könnten, wo nur ein beschränkter Betrieb existirt oder derselbe zeitweise ganz eingestellt ist. Wir sind aber nicht in der Lage, eine Vorschrift in diesem oder ähnlichem Sinne vorschlagen zu können. Wenn das Motiv der möglichsten Sicherung des Betriebes nicht preisgegeben werden will, so muß eine Austheilung der Ruhetage während der Hochsaison auch hier gefordert werden. Das Bedürfniß ist umsomehr vorhanden, als selbstverständlich diese Unternehmungen auch im Sommer nicht überreichlich mit Personal versehen und deßwegen die Ansprüche an die Leistungsfähigkeit des

letztern nothwendig hochgespannte sind. Immerhin bestreiten wir nicht, daß hier besondere Rücksichten getragen werden mögen. Wir wiederholen aber, daß wir diese Rücksichten haben walten lassen, und wir gedenken dies auch fürderhin zu thun.

Daneben kommen allerdings eine Anzahl Unternehmungen in Betracht, welche ausnahmsweise ökonomisch betrieben werden sollten, um überhaupt bestehen zu können. So angenehm es für den Bundesrath sein müßte, durch eine eingehende gesetzliche Regulirung der Ausnahmen von der besondern Prüfung des einzelnen Falles verbunden zu sein, so könnten wir doch auch hier nicht beantragen, die Ausnahmebestimmungen gesetzlich zu normiren, und halten wir dafür, daß es nicht einmal im Interesse jener Unternehmungen läge, wenn dies geschehen würde. Denn man wird in keinem Falle zum Voraus allen Eigenthümlichkeiten des einzelnen Betriebes Rechnung tragen können.

Die Freisonntage waren, wie bereits erwähnt, schon im Jahre 1872 Gegenstand einläßlicher Erörterung in den gesetzgebenden Råthen gewesen, und sie sind damals in der strengern Form im Art. 9 des Eisenbahngesetzes festgestellt worden, daß für jeden Angestellten je der dritte Sonntag frei sein müsse. Die Gesellschaften begannen damit, der Vorschrift einen passiven Widerstand entgegenzusetzen. Sie schützten allerdings damals auch Rücksichten der Betriebssicherheit vor, insbesondere aber die Wünsche des Personals, welches die dienstfreien Werktage dem Freisonntage vorziehe. Noch in einer Eingabe an die Bundesbehörde vom 12. Dezember 1874 hat das Direktorium der Centralbahn darauf abgestellt, daß „der größte Theil der Angestellten sich die Zutheilung von sogenannten Freisonntagen geradezu verboten habe, 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.

Die Verzögerung, welche die Eisenbahngesellschaften so in die Vollziehung zu bringen verstanden, führte schließlich dazu, daß man diese in der That als unmöglich zugestand, und daß man im Jahre 1878, allerdings mit unter dem Eindruck des damaligen starken Niederganges der Betriebseinnahmen, den Art. 9 dahin änderte, daß für dasjenige Personal, dessen Ersetzung an den Sonn-

tagen schwierig sei, die Freisonntage durch dienstfreie Werktage ersetzt werden können; mit dem weitem Zusatz, daß derselbe Tausch auch bei andern Beamten und Angestellten stattfinden dürfe, „wenn diese selber darum nachsuchen“. Die Folge war nicht bloß in weitem Umfang die Unterdrückung des Freisonntags, sondern es trat nun faktisch wieder der Zustand ein, daß die Angestellten vielfach den auf die Werktage verlegten Ruhetag in der Form von Urlaub sich erbitten mußten. Schon im Jahre 1879 sah die Geschäftsprüfungskommission des Nationalrathes sich veranlaßt, diesen Zustand zu rügen, und verlangte dieselbe die Organisation einer eingreifenden Kontrolle. Wir verweisen auf die Mittheilungen in der Botschaft zum Gesetz von 1890 dafür, welche Mühe der Bundesrath und das Eisenbahndepartement aufwendeten, um der unmöglichen Aufgabe zu genügen, das so wenig bestimmte gefaßte Nachtragsgesetz zu vollziehen, ohne bei den Angestellten und bei den Verwaltungen anzustoßen. Diese Unmöglichkeit führte dann nach zehnjährigem Kampfe im Jahr 1888 zu dem Vorschlag des Bundesrathes, die Verpflichtungen der Gesellschaften wieder genauer zu umschreiben und die Freigabe des dritten Sonntages neuerdings ausnahmslos zu verlangen, mit dem Zusatz, daß jeder Angestellte daneben noch Anspruch auf 14 dienstfreie Werktage im Jahr haben solle.

Die Bundesversammlung hat diesen Vorschlag nicht als genügend befunden und die Zahl der Ruhetage im Jahr auf 52 gesetzt, welche „angemessen“ vertheilt werden, und wovon jedenfalls 17 auf den Sonntag fallen sollen. Ein Antrag auf Zuweisung von 26 Freisonntagen blieb mit nur 33 gegen 57 Stimmen in Minderheit.

Und nun sollte dieselbe Bundesversammlung darauf zurückkommen, weil der Bundesrath mit der Vollziehung des Gesetzes Ernst gemacht und nicht zugegeben hat, daß die Gesellschaften der ihnen auferlegten Verpflichtung sich entziehen!

Wir können diesem Vorgehen unsere Mithilfe nicht zu Theil werden lassen.

Die Motion des Herrn Curti steht grundsätzlich auf demselben Boden, den der Bundesrath auf Grund der vorstehenden Auseinandersetzungen einnimmt; auch Herr Curti will am bestehenden Gesetze nichts ändern. Aber er glaubt, daß eine billigere Berücksichtigung aller Verhältnisse möglich wäre, als das bei der bisherigen Kontrolle der Fall gewesen sei, und er betont das Bedürfniß, diese mehr in Kontakt mit dem Personal und den Verwaltungen zu bringen, ähnlich wie das in Ansehung des Fabrikgesetzes

durch das Mittel der Fabrikinspektoren geschehe. Herr Curti würde dieser Kontrolle dann auch das Personal der vom Staat geleiteten Transportanstalten unterstellen.

Wir halten diese Frage nicht für spruchreif und wünschen, der Erledigung derselben noch weitere Erfahrungen voraus gehen zu lassen. Immerhin sehen wir uns heute schon zu den folgenden Erklärungen veranlaßt:

1. Wir konstatiren, daß das Gesetz im Bereich der staatlichen Transportanstalt, welche in Frage kommen kann, d. h. im Postbetriebe, durchgeführt ist (Vollziehungsverordnung vom 9. Januar 1891, A. S. XII, S. 35, und Postamtsblatt 1891, S. 13). Wenn und soweit sich in dieser Durchführung Mängel oder Lücken zeigen, so sind wir durchaus bereit, abzuhelfen. Aber wir sehen wenigstens z. Z. keinen Grund ein, bei der Postverwaltung eine besondere Kontrolle zu organisiren. Diese Kontrolle ist den Organen der Verwaltung übertragen, welche kein anderes Interesse haben, als den ganzen Organismus der Anstalt den gesetzlichen Vorschriften anzupassen.

2. Wir haben uns bisher ebensowenig davon überzeugen können, daß für die Aufsicht über die Vollziehung des Gesetzes bei den privaten Transportunternehmungen die Kreirung neuer Stellen nöthig sei. Nachdem die Durchführung desselben eine Thatsache ist, wickelt sich der Dienst der Kontrolle leichter ab, als wir hätten voraussehen dürfen. Es liegt in der Natur der Dinge, daß die Geltendmachung eines Gesetzes, das von den Gesellschaften Schritt um Schritt bekämpft worden war, nicht ohne Anstände abgehen konnte. Die Aufgabe war auch zu schwierig, als daß bei der Erledigung derselben nicht hätten Fehler vorkommen können. Wir lehnen aber den Vorwurf einer willkürlichen und vexatorischen Vollziehung, von welcher die Herren Motionssteller gesprochen haben, des Bestimmtesten ab. Es sind auch keine Thatsachen namhaft gemacht worden, welche einen Vorhalt dieser Art rechtfertigen möchten. Wir sehen daher auch hier für einmal keinen Grund ein, den vorhandenen und berufenen Organen die Aufgabe abzunehmen, um welche es sich handelt. Es lassen sich die bezüglichen Verrichtungen auch nicht mit einem Schnitt von den übrigen Obliegenheiten des Inspektorates trennen, denn Arbeitszeiten und Ruhetage hängen schließlich so sehr mit dem Betrieb an sich zusammen, daß eine Auseinanderreißung leicht zu einem großen Fehler werden könnte. Im Uebrigen sind wir mit dem Herrn Motionssteller einverstanden, daß die Sorge für die Wohlfahrt des Personales der Transportanstalten nicht bei der Feststellung stehen bleiben soll, ob von demselben nicht mehr als das im Gesetz gestattete Maß der Arbeit

in Tagen und Stunden verlangt wird, und wir glauben auch, daß manche Anstände besser erledigt werden, wenn sie ohne die Dazwischenkunft bürokratischer Formen ausgetragen werden können. Aber wir müssen uns in der That die nöthige Zeit erbitten, um die Angelegenheit nach allen Richtungen weiter zu prüfen, um an Hand der Resultate dieser Prüfung die möglichst beste Lösung zu finden.

In diesem Sinne beantragen wir die Motion des Herrn Curti abzuschreiben, und derjenigen der Herren Comtesse und Genossen keine Folge zu geben.

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

Bern, den 7. Juni 1892.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Hauser.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



**Bericht des Bundesrathes an die Bundesversammlung zu den Motionen der Herren
Comtesse und Genossen und des Herrn Curti, über die Vollziehung des Gesetzes vom 27.
Juni 1890, betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer
Transpor...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1892
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.06.1892
Date	
Data	
Seite	473-486
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 732

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.