

Konkurrenz- und Stellen-Ausschreibungen,

sowie

Inserate und litterarische Anzeigen.

Ausschreibung von Bauarbeiten.

Die Erd-, Maurer-, Zimmer-, Holzcementbedachungs-, Schreiner- und Schlosserarbeiten für ein Explosivstoffmagazin bei Corcelles werden hiemit zur Konkurrenz ausgeschrieben. Pläne, Bedingungen und Angebotformulare sind im Bureau des Kantonsingenieurs in Neuenburg zur Einsicht aufgelegt.

Uebernahms-offerten sind der unterzeichneten Stelle verschlossen unter der Aufschrift: „Angebot für Magazin bei Corcelles“ bis und mit dem 18. April nächsthin franko einzureichen.

Bern, den 6. April 1892.

Die Direktion der eidg. Bauten.

Ausschreibung von Bauarbeiten.

Die Erd-, Maurer-, Steinhauer-, Zimmer-, Spengler-, Schieferdecker-, Schreiner-, Schlosser-, Glaser-, Maler- und Pflastererarbeiten für Vergrößerung der Metall-dreherei der eidgenössischen Munitionsfabrik in Thun werden hiemit zur Konkurrenz ausgeschrieben. Zeichnungen, Bedingungen und Angebotformulare sind im eidgenössischen Baubüro in Thun zur Einsicht aufgelegt.

Uebernahms-offerten sind der unterzeichneten Stelle verschlossen unter der Aufschrift „Angebot für Metall-dreherei Thun“ bis und mit dem 18. April nächsthin franko einzureichen.

Bern, den 7. April 1892.

Die Direktion der eidg. Bauten.

Ausschreibung von Bauarbeiten.

Die Erd-, Maurer-, Steinhauer-, Zimmer-, Dachdecker-, Spengler-, Schreiner-, Schlosser-, Gypser- und Malerarbeiten für die Erstellung eines Zollgebäudes in Vendlincourt werden hiemit zur Konkurrenz ausgeschrieben. Zeichnungen, Bedingungen und Angebotformulare sind im Zollbüroau Bahnhof Pruntrut zur Einsicht aufgelegt.

Uebernahms-offerten sind der unterzeichneten Verwaltung verschlossen unter der Aufschrift: „Angebot für Zollbaute Vendlincourt“ bis und mit dem 18. April nächsthin franko einzureichen.

Bern, den 4. April 1892.

Die Direktion der eidg. Bauten.

Ausschreibung von Schlosserarbeiten.

Die Schlosserarbeiten für das Telegraphengebäude in Bern werden hiemit zur Konkurrenz ausgeschrieben. Zeichnungen, Bedingungen und Angebotformulare sind im Bureau der Bauleitung, Predigergasse Nr. 2, zur Einsicht aufgelegt.

Uebernahms-offerten sind der unterzeichneten Verwaltung verschlossen unter der Aufschrift: „Angebot für Telegraphengebäude Bern“ bis und mit dem 14. April nächsthin franko einzureichen.

Bern, den 4. April 1892.

Die Direktion der eidg. Bauten.

Konkurrenz-Ausschreibung.

Die unterzeichnete Stelle hat die Lieferung folgender Betteffekten für die eidgenössischen Kasernen zu vergeben:

- 300 Soldatenleintücher aus garnebauchter Leinwand, 250/150 cm., ohne Naht in der Mitte.
- 300 Soldatenhalbleintücher von gleicher Konfektion.
- 50 Kopfkissenanzüge aus gebleichter Leinwand, 70/75 cm.
- 150 " aus Kältsch, 65/80 cm.
- 100 Matratzenanzüge aus blau gefärbtem starkem Zwilch, 210/100 cm.

Offerten mit Stoffmuster und Preisangabe sind bis **20. April 1892** dem eidgenössischen Oberkriegskommissariat verschlossen mit der Aufschrift „Offerten Betteffekten“ einzureichen.

Die näheren Lieferungsbedingungen sind ebendasselbst zu erheben, wo auch Stoffmuster zur Einsicht aufliegen.

Bern, den 11. April 1892.

Eidg. Oberkriegskommissariat.

Konkurrenz-Ausschreibung.

Die unterzeichnete Verwaltung eröffnet Konkurrenzausschreibung für Lieferung von:

I.

30,000 Büchsen **Schuhfett**.
30,000 Büchsen **Lederwichse**.

Das Schuhfett und die Lederwichse haben in Qualität den aufgelegten, als Norm bestimmten Mustern zu entsprechen, ebenso die Büchsen. Muster von Büchsen mit Inhalt stehen bei der unterzeichneten Verwaltung zur Verfügung.

II.

200,000 **Beutelchen** zur Unterbringung des Zwiebacks der eisernen Ration, aus rohem **Baumwolldrilch**, mit einfachem Zug aus rohem Leinenband zum Schließen, in Stoff und Ausarbeitung entsprechend dem Normalmuster.

Muster werden an Reflektanten zur Einsicht abgegeben. (Die Erstellung der Beutel eignet sich als Hausarbeit; deren Uebernahme wird den Frauenvereinen und Wohlthätigkeitsinstituten besonders empfohlen.) Die Arbeit wird nur direkt an Arbeiterinnen und solche Lieferanten vergeben, die Garantie dafür bieten, daß die Arbeiter entsprechend bezahlt werden. Die Stoffe und Zuthaten sind vom Lieferanten selbst zu liefern. Lieferungsangebote sind der unterzeichneten Verwaltung einzureichen.

Eingabetermin **16. April 1892**.

Bern, den 6. April 1892.

Eidg. Oberkriegskommissariat,
Abtheilung Bekleidungswesen.

Stellen-Ausschreibung.

Bei der eidgenössischen Zollverwaltung sind mehrere Gehülfenstellen vorläufig provisorisch, später definitiv zu besetzen.

Anstellungsbedingungen: Tüchtige Schulbildung, geläufige und schöne Handschrift, Gewandtheit im Rechnen, Kenntniß in Wort und Schrift mindestens zweier Landessprachen, handlungsfähiges Alter.

Anmeldungen sind in Begleit daheriger Ausweise, sowie eines Leumunds- und eines ärztlichen Gesundheitszeugnisses bis zum **18. April nächsthin** einer der Zollgebietsdirektionen in Basel, Schaffhausen, Chur, Lugano, Lausanne, Genf einzureichen.

Persönliche Vorstellung der Bewerber ist erwünscht. Solche mit Gymnasial- oder höherer Realschulbildung erhalten den Vorzug.

Bern, den 4. April 1892.

Schweiz. Oberzolldirektion.

Ausschreibung von erledigten Stellen.

Die Bewerber müssen ihren Anmeldungen, welche schriftlich und portofrei zu geschehen haben, gute Leumundszeugnisse beizulegen im Falle sein; ferner wird von ihnen gefordert, daß sie ihren Namen, und außer dem Wohnorte auch den Heimort, sowie das Geburtsjahr deutlich angeben.

Wo der Betrag der Besoldung nicht angegeben ist, wird derselbe bei der Ernennung festgesetzt. Nähere Auskunft ertheilt die für die Empfangnahme der Anmeldungen bezeichnete Amtsstelle.

- | | | |
|--|---|---|
| 1) Postkommis in Genf. | } | Anmeldung bis zum 26. April 1892 bei der Kreispostdirektion in Genf. |
| 2) Büreaudiener beim Hauptpostbureau Genf. | | |
| 3) Posthalter in Veytaux (Waadt). | } | Anmeldung bis zum 26. April 1892 bei der Kreispostdirektion in Lausanne. |
| 4) Briefträger in Estavayer (Freiburg). | | |
| 5) Briefträger in Glion (Waadt). | | |
| 6) Postkommis in Biel. | } | Anmeldung bis zum 26. April 1892 bei der Kreispostdirektion in Neuenburg. |
| 7) Postpacker in Biel. | | |
| 8) Zwei Postkommis in Chaux-de-Fonds.) | | |
| 9) Briefträger in Wolhusen (Luzern). | | Anmeldung bis zum 26. April 1892 bei der Kreispostdirektion in Luzern. |

- 10) Postkommis in Zürich.
- 11) Postablagehalter, Briefträger und Bote in Boppelsen (Zürich).
- 12) Postpacker in Zürich.
- 13) Briefträger in Bubikon (Zürich).
- 14) Briefträger in Oetwil a. See (Zürich).
- 15) Postkommis in St. Gallen.
- 16) Briefträger in Speicher (Appenzell A.-Rh.).
- 17) Telegraphist in St. Gallen. Jahresgehalt gemäß Bundesgesetz vom 2. August 1873. Anmeldung bis zum 25. April 1892 bei der Telegrapheninspektion in St. Gallen.
- 18) Telegraphist in Oberneunforn (Thurgau). Jahresgehalt Fr. 200, nebst Depeschenprovision. Anmeldung bis zum 30. April 1892 bei der Telegrapheninspektion in St. Gallen.
- 19) Telegraphist in Küblis (Graubünden). Jahresgehalt Fr. 200, nebst Depeschenprovision. Anmeldung bis zum 23. April 1892 bei der Telegrapheninspektion in Chur.

- 1) *Einnehmer beim Hauptzollamt St. Gingolph* (Wallis). Anmeldung bis zum 18. April 1892 bei der Zolldirektion in Genf.
- 2) *Einnehmer beim Nebenzollamt Kesswil* (Thurgau). Anmeldung bis zum 18. April 1892 bei der Zolldirektion in Schaffhausen.
- 3) Postablagehalter in Chancy (Genf).
- 4) Briefträgergehülfe in Versoix (Genf).
- 5) Postablagehalter und Briefträger in Evionnaz (Wallis).
- 6) Briefträger in Morges.
- 7) Briefträger in Murten.
- 8) Postkommis in St. Immer.
- 9) Postkommis in Neuenburg.
- 10) Postkommis in Chaux-de-Fonds.
- 11) Postkommis in Pruntrut.
- 12) Posthalter, Briefträger und Bote in Höllstein (Baselland). Anmeldung bis zum 19. April 1892 bei der Kreispostdirektion in Basel.
- 13) Briefträger in Aarburg.
- 14) Briefträger in Klingnau (Aargau).
- 15) Briefträger und Bote in Sulz (Aargau).

- 16) Briefträger in Wolhusen (Luzern). Anmeldung bis zum 19. April 1892 bei der Kreispostdirektion in Luzern.
 - 17) Briefträger in Degersheim (St. Gallen). Anmeldung bis zum 19. April 1892 bei der Kreispostdirektion in St. Gallen.
 - 18) Postkommis in Chur. Anmeldung bis zum 19. April 1892 bei der Kreispostdirektion in Chur.
 - 19) Posthalter in Brissago (Tessin). Anmeldung bis zum 19. April 1892 bei der Kreispostdirektion in Bellinzona.
 - 20) Telegraphist (mit Telephondienst) in Bulle (Freiburg) (Büreau II. Klasse). Jahresgehalt für den Telegraphendienst gemäß Bundesgesetz vom 2. August 1873 und Entschädigung für den Telephondienst nach Maßgabe der bezüglichen Verordnung. Anmeldung bis zum 25. April nächsthin bei der Telegrapheninspektion in Lausanne.
 - 21) Telegraphist in Veytaux (Waadt). Jahresgehalt Fr. 200, nebst Depeschenprovision. Anmeldung bis zum 18. April nächsthin bei der Telegrapheninspektion in Lausanne.
 - 22) Ausläufer des Telegraphenbüreau in Luzern. Jahresgehalt Fr. 1200. Anmeldung bis zum 18. April nächsthin beim Chef des Telegraphenbüreau in Luzern.
-

Publikationsorgan

für das

Transport- und Tarifwesen

der

Eisenbahnen und Dampfschiff-Unternehmungen

auf dem

Gebiete der schweiz. Eidgenossenschaft.

Herausgegeben vom schweiz. Eisenbahndepartement.

Beilage zum schweiz. Bundesblatte und zum schweiz. Handelsamtsblatte.

N^o 13.

Bern, den 13. April 1892.

I. Allgemeines.

D. Verkehr ausländischer Bahnen auf Schweizergebiet.

180. (15/92) *Theil I der deutsch-französischen Verbandsgütertarife, vom 1. Januar 1890. Nachtrag II.*

Zum deutsch-französischen Verbandsgütertarife, Theil I, ist mit Gültigkeit vom 1. April 1892 der Nachtrag II ausgegeben worden. Derselbe enthält Aenderungen bzw. Ergänzungen der Bestimmungen für die französischen Strecken in den Artikeln 12, 19 und 21 der allgemeinen Tarifvorschriften. Insoweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Bestimmungen noch bis 31. Mai 1892 in Kraft. Exemplare des Nachtrags können durch das dießseitige Gütertarifbureau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 7. April 1892.

Generaldirektion der
grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

A. Schweizerischer Verkehr.

181. (15/92) *Interner Personen- und Gepäcktarif S C B, vom 1. Juli 1880, Ausgabe vom 1. Juli 1886. Nachtrag V.*

Zu obigem Tarif tritt am 1. Mai 1892 (bzw. am Tage der Betriebsöffnung der Station Lengnau) Nachtrag V in Kraft, enthaltend A e n d e -

rungen und Ergänzungen in den Bestimmungen, Distanzen nach und von Station Lengnau, sowie Ergänzungen zum Ausnahmetarif.

Die Distanzen und Ausnahmetaxen im Verkehr mit Lengnau treten erst am Tage der Betriebseröffnung dieser Station in Kraft.

Basel, den 11. April 1892.

Direktorium der Schweiz. Centralbahn.

**182. (15/92) Personentarif der Pilatusbahn, vom 1. Mai 1889.
Ergänzung.**

Mit Wiedereröffnung des Betriebes 1892 gelangen für unsere Linie Alpnachstad-Pilatuskulm bis auf Weiteres nachstehende Billete mit ermäßigten Taxen zur Ausgabe:

1. Kombiniertes Billet für Bahn und Hôtel Pilatuskulm, berechtigend zu 1 Berg- und 1 Thalfahrt, 1 Diner table d'hôte, 1 Logement (inklusive Bedienung und Beleuchtung) und 1 Déjeuner, à Fr. 25.
2. Retourbillete, zur Bergfahrt gültig nur Morgens mit dem ersten oder Abends mit dem letzten Zuge (Zug 1 und 13); Thalfahrt beliebig à Fr. 12.
3. Sonntagsbillete, zur Bergfahrt gültig Sonntags im Mai und Oktober nur mit dem ersten, im Juni und September nur mit dem ersten und zweiten Zuge (Zug 1 und 3); Thalfahrt beliebig à Fr. 9.

Alle Retourbillete sind 8 Tage gültig.

Alpnachstad, den 5. April 1892.

Betriebsdirektion der Pilatusbahn.

183. (15/92) Personen- und Gepäcktarif J B L, J N -- N O B, B B, V S B, W E, vom 1. Oktober 1886. Teilweise Neuausgabe.

Personen- und Gepäcktarif N O B — S O S und B R, vom 1. August 1881. Neuausgabe.

Personen- und Gepäcktarif B B — S O S, vom 15. August 1880. Neuausgabe.

Für die direkte Beförderung von Personen und Gepäck zwischen Stationen der Jura-Simplon-Bahn und der Bulle-Romont-Bahn einerseits und solchen der schweizerischen Nordostbahn und der Bötzbahn andererseits tritt am 1. Mai 1892 ein neuer Tarif in Kraft, wodurch aufgehoben und ersetzt werden:

1. Der Tarif N O B — S O S und B R, vom 1. August 1881, nebst den Nachträgen I—VI und dem dazu erschienenen Anhang, vom 15. Oktober 1881;
2. der Tarif Bötzbahn — S O S, vom 15. August 1880, sammt Nachträgen I und II;

3. die im Tarif J B L und J N — N O B, B B, V S B und W E, vom 1. Oktober 1886, und in dessen Nachträgen enthaltenen Taxen und Distanzen für den Verkehr zwischen den Stationen der Jura-Bern-Luzern-Bahn einerseits und denjenigen der schweizerischen Nordostbahn (inkl. Bötzbahn) andererseits.

Bern, den 6. April 1892.

Direktion der Jura-Simplon-Bahn.

184. (^{15/92}) *Personen- und Gepäcktarif G B — S C B, A S B, vom 1. Juni 1882. Nachtrag XVII.*

Mit 1. Mai 1892 tritt ein Nachtrag XVII in Kraft, in welchem u. A. weitere Taxen für den Verkehr mit Basel und veränderte Fahrpreise im Verkehr mit Thun via Gümligen-Luzern enthalten sind.

Luzern, den 9. April 1892.

Direktion der Gotthardbahn.

185. (^{15/92}) *Personen- und Gepäcktarif J N — Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds und Brenets-Loche, vom 1. November 1890. Neuausgabe.*

Mit dem 1. Mai 1892 tritt eine Neuausgabe des vorgenannten Tarifs in Kraft, welche neue Relationen und eine Taxänderung enthält.

Neuenburg, den 9. April 1892.

Direktion der Neuenburger Jurabahn.

186. (^{15/92}) *Abonnementstarife für Reisende im internen Verkehr T T B, vom 1. Juli 1889 und vom 1. Januar 1891. Neuausgabe.*

Mit 1. Mai 1892 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen im Abonnement in Kraft.

Winterthur, den 6. April 1892.

Direktion der Tössthalbahn.

187. (^{15/92}) *Tarif für Gesellschaften und Schulen im internen Verkehr der Visp-Zermatt-Bahn.*

Mit dem 1. Mai 1892, d. h. mit Wiedereröffnung des Betriebes, wird ein Tarif für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen im internen Verkehr der Visp-Zermatt-Bahn in Kraft treten.

Bern, den 6. April 1892.

Direktion der Jura-Simplon-Bahn.

188. (^{15/92}) *Distanzenzeiger für die Beförderung von Gesellschaften, Schulen etc. G B — S C B, A S B, vom 15. September 1883.*
Nachtrag III.

Mit 1. Mai 1892 tritt ein Nachtrag III in Kraft, welcher bei den Stationen der beteiligten Verwaltungen eingesehen werden kann.

Luzern, den 9. April 1892.

Direktion der Gotthardbahn.

189. (^{15/92}) *Plakattarif der schweizerischen Südostbahn für Sonntags-, Lust- und Rundreisebillete, vom 15. August 1891.*
Neuausgabe.

Auf den 1. Mai 1892 erscheint eine Neuausgabe des Plakats über die auf den Stationen der S. O B im internen und direkten Verkehr mit andern Transportanstalten zur Ausgabe gelangenden Sonntags-, Lust- und Rundreisebillete zu ermäßigten Preisen, wodurch das analoge Plakat, vom 15. August 1891, aufgehoben und ersetzt wird.

Wädenswil, den 11. April 1892.

Direktions-Kommission der schweiz. Südostbahn.

190. (^{15/92}) *Plakatverzeichniß der direkten Sonntags-, Rundreise- und Lustfahrtbillete ab Stationen der E B, vom 1. Mai 1891.*
Neuausgabe.

Auf 1. Mai 1892 erscheint eine Neuausgabe des Plakatverzeichnisses der auf den Stationen der Emmenthalbahn im direkten Verkehr mit andern schweizerischen Transportanstalten zur Ausgabe gelangenden Sonntags-, Rundreise- und Lustfahrtbillete.

Burgdorf, den 9. April 1892.

Direktion der Emmenthalbahn.

B. Verkehr mit dem Auslande.

191. (^{15/92}) *Personen- und Gepäcktarif E L — Schweiz, vom 1. Januar 1890. Nachtrag III.*

Zu oben benanntem Tarif tritt mit 1. Mai 1892 ein Nachtrag III in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarif.

Basel, den 8. April 1892.

Direktorium der Schweiz. Centralbahn.

IV. Güterverkehr.

A. Schweizerischer Verkehr.

192. (^{15/92}) *Interner Gütertarif V S B, T B, W R, vom 1. Januar 1890. Nachtrag I.*

Zum Tarif für den internen Verkehr der Vereinigten Schweizerbahnen, einschließlich der Toggenburgerbahn und Wald-Rüti-Bahn, vom 1. Januar 1890, tritt mit 1. Mai 1892 ein Nachtrag I in Kraft, enthaltend eine Neuausgabe des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Milchtransporte im Abonnement.

St. Gallen, den 11. April 1892.

Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen.

193. (^{15/92}) *Distanzenzeiger und Instradirungstabelle für die Abfertigung von Hunden mit Personenzügen im Verkehr S C B — G B via Luzern.*

Mit 15. April 1892 tritt ein bezüglichlicher Distanzenzeiger in Kraft, welcher bei unserem kommerziellen Bureau gratis bezogen werden kann.

Luzern, den 8. April 1892.

Direktion der Gotthardbahn.

B. Verkehr mit dem Auslande.

194. (^{15/92}) *Theil II, Heft 2 der bayerisch-schweizerischen Gütertarife, vom 1. Oktober 1884. Ergänzung.*

Die in Nr. 11 des Publikationsorgans unter Position 118 zur Einführung auf 1. April 1892 bekannt gegebenen Taxen für leere Bierfässer in Bierspezialwagen finden nur bei Aufgabe von oder bei Frachtzahlung für mindestens 1000 kg. Anwendung.

St. Gallen, den 11. April 1892.

Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen.

195. (^{15/92}) *Theil VI der österreichisch-ungarisch—schweizerischen Verbandsgütertarife, vom 1. Januar 1892. Nachtrag I.*

Mit 1. Mai 1892 tritt ein Nachtrag I zum Ausnahmetarif für Kohlen aus Oesterreich nach der Schweiz, vom 1. Januar 1892, in Kraft. Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Zürich, den 9. April 1892.

Namens der Verbandsverwaltungen:
Direktion der Schweiz. Nordostbahn.

Rückvergütungen.

196. (^{15/92}) Transporte von Wein Italien — Westschweiz.

Für direkte Weinsendungen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg. ab Genua P. C. Calate, S. Benigno Calate, S. Limbania Calate und Darsena, Pozzolo-Formigaro, Barletta, S. Severo, Stradella und Venedig Marittima und S. Lucia nach den nachstehend verzeichneten Stationen des JS via Gotthard, welche vom 1. Mai 1892 an zum Versandt kommen, werden auf den schweizerischen Strecken nördlich von Pino-transit und Chiasso-transit gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe auf dem Rückvergütungswege folgende ermäßigte Taxen gewährt:

		Für Sendungen von mindestens 10 000 kg. pro Wagen ab					
		Genua P. C. Cal., S. Benigno Cal., S. Limbania Cal.	Pozzolo- Formigaro	Barletta	S. Severo	Stradella	Venedig Marittima und S. Lucia
		Franken pro 1000 kg.					
Brigue . . .	Pino . . .	35. 46	35. 29	—	—	—	—
	Chiasso . .	—	—	39. 41	39. 62	39. 36	42. 17
Fribourg —	Pino . . .	33. 56	33. 39	—	—	—	—
	Chiasso . .	—	—	—	—	—	—
Geneve . . .	Pino . . .	16. 46	16. 29	—	—	—	—
	Chiasso . .	—	—	20. 41	20. 62	20. 36	23. 17
Lausanne —	Pino . . .	25. 36	25. 19	—	—	—	—
	Chiasso . .	—	—	29. 31	29. 52	29. 26	32. 07
Morges . . .	Pino . . .	23. 66	23. 49	—	—	—	—
	Chiasso . .	—	—	27. 61	27. 82	27. 56	30. 37
St. Maurice —	Pino . . .	23. 16	22. 99	—	—	—	—
	Chiasso . .	—	—	27. 11	27. 32	27. 06	29. 87
Sion . . .	Pino . . .	28. 76	28. 59	—	—	—	—
	Chiasso . .	—	—	32. 71	32. 92	32. 66	35. 47
Vevey . . .	Pino . . .	27. 56	27. 39	—	—	—	—
	Chiasso . .	—	—	31. 51	31. 72	31. 46	34. 27

Bei allfälliger Reexpedition der Sendungen in den schweizerisch-italienischen Uebergangsstationen gelangt außerdem die übliche Reexpeditiionsgebühr von 75 Cts. pro 1000 kg. zur Erhebung.

Die von uns sub Nr. 39 des Publikationsorgans Nr. 4, vom 27. Januar 1892, und von der Direktion des JS sub Nr. 48 des Publikationsorgans Nr. 5, vom 3. Februar 1892, veröffentlichten Taxermäßigungen für Wein ab Barletta und S. Severo nach Lausanne und Morges werden hiedurch ersetzt.

Luzern, den 9. April 1892.

Direktion der Gotthardbahn.

C. Transitverkehr.

197. (^{15/92}) *Oesterreichisch-ungarisch—französische Verbandsgütertarife, vom 1. Juni 1890. Theil I, Nachtrag I. Theil II b, Nachtrag II.*

Mit 1. Mai 1892 treten folgende Nachträge zu den Tarifen für den österreichisch-ungarisch—französischen Güterverkehr, vom 1. Juni 1890, in Kraft:

1. Nachtrag I zum Theil I, enthaltend Aenderungen der Bestimmungen für die französischen Strecken im Art. 26 (Seite 82 und 83),
2. Nachtrag II zum Theil II b, enthaltend neue Schnittpachtsätze auf den französischen Strecken.

Zürich, den 9. April 1892.

Namens der Verbandsverwaltungen:
Direktion der Schweiz. Nordostbahn.

198. (^{15/92}) *Deutsch-italienische Verbandsgütertarife, vom 1. August 1888. Theil I, Nachtrag III. Theil II, Nachtrag V.*

Mit dem 1. Mai 1892 tritt ein Nachtrag III zu Theil I und ein Nachtrag V zu Theil II des deutsch-italienischen Gütertarifes, vom 1. August 1888, in Kraft. Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Waarenklassifikation und der Taxtabellen und können bei der Drucksachenkontrolle der Elsaß-lothringischen Bahnen in Straßburg, sowie bei der Güterexpedition dieser Verwaltung in Basel gratis bezogen werden.

Luzern, den 9. April 1892.

Direktion der Gotthardbahn.



Spezial-Bericht

des

administrativen Inspektorats der schweizerischen Eisenbahnen

an

das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement

über

**die Vollziehung des Bundesgesetzes betreffend die
Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer
Transportanstalten, vom 27. Juni 1890.**

(Vom 30. März 1892).



Der im Geschäftsbericht von 1890 enthaltenen Mittheilung des Bundesrathes, dass dieser das Bundesgesetz über die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten, vom 27. Juni 1890, für die Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften auf den 1. Dezember 1890 in Kraft gesetzt habe, war beigefügt, dass die Eisenbahngesellschaften das Gesuch gestellt hatten, es möchte die Durchführung des Gesetzes nicht vor dem 1. Juni 1891 beginnen, und die gänzliche Vollziehung nicht vor dem 1. Juni 1893 gefordert werden, weil die Einstellung der Güterzüge nicht ohne weiteres durchgeführt und auch die erforderliche Personalvermehrung nur nach und nach vollzogen werden könne. Wir kommen auf den Beschluss des Bundesrathes, welcher in der Bundesversammlung nicht beanstandet worden ist, nicht zurück, um denselben gegen die seither insbesondere von den Verwaltungsbehörden einer Gesellschaft erhobenen Vorbehalte zu vertheidigen, sondern um zu zeigen, dass im grossen Ganzen die Schwierigkeiten nicht vorhanden, bezw. leichter zu überwinden waren, als die Eisenbahnverwaltungen vorgestellt hatten. Ein tüchtiges Stück Arbeit war es allerdings, das vor allem aus von den Betriebsleitungen der grösseren Gesellschaften zu übernehmen war, denen die nothwendige Reorganisation des Dienstes oblag. Erschwert wurde diese Arbeit durch die im Laufe der letzten Jahre eingetretene und

noch im Jahr 1891 andauernde Zunahme des Verkehrs, welcher überall zur Vermehrung der Zahl der Züge führte und so an sich auch ein grösseres Personal verlangte.

Zunächst sahen die Gesellschaften sich in der Lage, ohne grossen Verzug die Einstellung des Güterdienstes (Art. 5 des Gesetzes) an den Sonntagen anzuordnen. Die Gotthardbahn hat denselben schon auf den 1. Januar 1891 vollständig eingestellt. Die Jura-Simplonbahn berichtete mit Schreiben vom 16. März, dass sie an den Sonntagen nur noch je einen Eilgüterzug Basel-Delle und Delle-Basel fahren werde, und im übrigen den sonntäglichen Güterdienst ganz sistirt habe, wobei immerhin die Zufuhr von leeren Wagen sich noch nicht überall vermeiden lassen dürfte. Auf den Linien der Nordostbahn hatte die Unterdrückung des Güterdienstes an den Sonntagen vom 1. Juni, auf denjenigen der Centralbahn vom 1. Juli, und bei den Vereinigten Schweizerbahnen vom 1. August 1891 an statt. Von den kleineren Gesellschaften war dieselbe Anordnung getroffen worden, und zwar:

Von der Tössthalbahn schon mit dem Inkrafttreten des Gesetzes;	
„ „ Südostbahn	auf 1. Dezember 1890;
„ „ Bödelibahn	„ 1. Januar 1891;
„ „ Emmenthalbahn	„ 1. Januar 1891;
„ „ Jura-Neuchâtelois	„ 1. Februar 1891.

Auch die Durchführung der in den Artikeln 2, 3 und 4 enthaltenen Vorschriften über die maximalen Arbeitszeiten, die Minimal-Ruhezeiten und die Ruhetage der Beamten, Angestellten und Arbeiter des Betriebes geschah rascher, als erwartet werden durfte.

In dieser Beziehung war wieder die Gotthardbahn in erster Reihe. Nach Inkraftsetzung des Gesetzes fehlten nach den Angaben der Verwaltung zur vollständigen Durchführung beim Stationspersonale noch 20 Mann, welche bis zum 1. Juni eingestellt werden konnten. Beim Bahndienst (Bahnbewachungs- und Unterhaltungsdienst) war es möglich gewesen, den Anforderungen des Gesetzes schon auf den 1. Januar (1891) Folge zu geben; ebenso beim Zugspersonale, wo allerdings mit Rücksicht auf die Gestaltung des Fahrplanes in verschiedenen Fällen eine verlängerte Arbeitszeit in Verbindung mit gekürzter Nachtruhe, sowie die Verschiebung der im zweiten Lemma von Art. 3 des Gesetzes geforderten einstündigen Ruhepause in Mitte der Arbeitszeit gestattet werden

musste, was aber durch angemessenen Wechsel zwischen den einzelnen Dienstreisen ausgeglichen werden konnte. In der Diensteintheilung für den Winter 1891/92 kam noch eine Ueberschreitung der Arbeitszeit um 50 Minuten vor, und in 6 Fällen war die Nachruhe um 30 bis 270 Minuten gekürzt, aber immer unter genügender Kompensation bei anschließenden Reisen.

Bezüglich des Maschinenpersonales hatte die Direktion der Gotthardbahn anfänglich beansprucht, eine Reduktion der Nachruhe auf 8 Stunden in solchen Fällen eintreten zu lassen, wo diesem Personale zum Uebernachten (ausserhalb des ordentlichen Domizils) in den Stationen Schlafräume zur Verfügung gestellt seien. Das Departement hat diesen Anspruch abgelehnt und es ist dessen Entscheid am 4. April vom Bundesrathe bestätigt worden, im wesentlichen aus den folgenden Gründen:

1. Es ergebe sich aus den Verhandlungen über das Gesetz ganz unzweifelhaft, dass die Beschränkung der Ruhezeit auf 8 Stunden für das Maschinen- und Zugpersonal nie in Aussicht genommen und nur für das übrige Personal thunlich erachtet wurde, sofern demselben auf dem Bahnhofe oder an der Bahnlinie Wohnung angewiesen sei, womit die Einräumung einfacher Schlafräume nicht identisch erscheine.

2. Auch wäre es unverständlich, wenn bei Anweisung von Dienstwohnungen die Ruhezeit des qualitativ mehr beanspruchten Lokomotiv- und Zugpersonales um 2 Stunden sollte vermindert werden können, während im gleichen Falle die Reduktion für das übrige Personal nur 1 Stunde (von 9 auf 8 Stunden) betragen dürfe.

Die Gotthardbahn war in der Lage, schon im Sommer auch dem Maschinenpersonale die entsprechenden Hauptruhepausen zu bewilligen, unter Inanspruchnahme einiger Ausnahmen, wie beim Zugsdienste.

Das Direktorium der Centralbahn konnte dem Departement ebenfalls schon unterm 5. Dezember 1890 mittheilen, dass beim Bahndienst auf den 1. Januar 1891 das Gesetz sowohl mit Bezug auf die Arbeitszeit als die Ruhetage vollzogen werden könne. Auch bezüglich des Stationspersonales werden die Vorschriften betr. die maximale Arbeitszeit eingehalten werden können. Ebenso sei kein Hinderniss vorhanden, den Weichenwärtern und Arbeitern in den Stationen die gesetzlichen Ruhetage zu gewähren. Dagegen sei eine

Vermehrung von 40 Mann nöthig, um dem übrigen Stationspersonale die Ruhetage nach Vorschrift des neuen Gesetzes zuweisen zu können; was dann auch bis zum Beginn der Sommerfahrplanperiode geschah. Nur im Bahnhofe Basel scheinen besondere Schwierigkeiten entgegengestanden zu haben, die indessen im Laufe des Herbstes ebenfalls beseitigt werden konnten.

Der Mehrbedarf an Personal für den Zugdienst wurde vom Direktorium auf 70 Mann angegeben, wenn demselben die 17 Freisonntage thatsächlich zugewiesen werden sollen.

Bezüglich des Maschinendienstes wurde bemerkt, dass beim Aufsichtspersonale, den Visiteuren und Arbeitern vom 1. Januar 1891 ab das Gesetz in Kraft treten könne, wogegen aber beim Lokomotivpersonale die Durchführung schwieriger sei und längere Vorbereitungen erfordere. Vorerst bedürfe es mehrerer Monate Zeit, um die neu anzustellenden 15 Führer und Heizer für die betriebstechnische Ausübung ihres Dienstes genügend auszubilden. Sodann habe die Einführung des Gesetzes zur Folge, dass die bisher bestandene Zentralisation des Lokomotivpersonales im Depot Olten zum Theil aufgehoben und viele Personale nach andern Depots versetzt werden müssen. Für die mit dem Domizilwechsel verbundenen Vorkehren müsse aber auch dem Personale ausreichend Zeit gelassen werden. Es werde daher für das Lokomotivpersonal mit der Durchführung des Gesetzes auf 1. Juni 1891 begonnen werden und könne dieses hier erst bis zum 1. Oktober gl. J. gänzlich zur Anwendung gelangen, was denn auch geschah.

Ebenso konnte auf diesen Termin die Durchführung des Gesetzes bezüglich des Zugspersonales konstatirt werden.

Die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen berichtete dem Departemente unterm 6. Januar 1891, dass beim Stations- und Bahnbewachungsdienst das Gesetz vom 1. Januar an habe durchgeführt werden können. Für das Lokomotivpersonal, einschliesslich des Depotpersonales, hoffe man spätestens im Laufe des Februars das Gesetz zur Vollziehung bringen zu können, und es sind dann in der That schon am 25. Februar die neuen Diensteintheilungen vorgelegt worden.

Betreffend das Zugspersonal war in Aussicht gestellt, dasselbe bis Ende März so zu kompletiren, dass sowohl die Maximalarbeitszeiten und die Minimalruhezeiten eingehalten,

als auch die 52 Ruhetage ausgetheilt werden können, abgesehen davon, dass vielleicht noch nicht 17 von den Ruhetagen auf den Sonntag verlegt werden könnten. Die Personalvermehrung ging allerdings nicht nach Programm von Statten. Noch im Sommerdienste blieben 33 von 191 Dienstreisen um 15 bis 145 Minuten unter dem gesetzlichen Minimum der Nachruhe, wobei immerhin in manchen Fällen ein Ausgleich durch verlängerte Ruhezeiten an vorausgegangenen oder nachfolgenden Tagen zu Gebote stand. Speziell dem in St. Gallen stationirenden Personale konnten weder die Freisonntage noch auch die werktäglichen Ruhetage in genügender Anzahl zugeschieden, und auch zu einigen andern Depots mussten ähnliche Bemerkungen gemacht werden. Bis zum 1. Nov. 1891 resp. bis Ende des Jahres dagegen wurden die Diensttheilungen in der Art verbessert, dass bei Rücksichtnahme auf die Ausgleichungen, welche für die noch mehrfach unter dem gesetzlichen Minimum stehenden Ruhepausen geboten waren, nun auch hier das Gesetz als im allgemeinen durchgeführt bezeichnet werden kann.

Der Stand der Angelegenheit zu Anfang 1891 war bei der Nordostbahn folgender:

- a. Stationsdienst. In einzelnen Betriebsbezirken war das Gesetz durchgeführt; in anderen konnten die Ruhetage, namentlich die Freisonntage, nicht vollständig ausgetheilt werden, weil es an dem nöthigen Personal mangelte. Auch mussten in mehreren Stationen die Vorstände im Früh- und Spätdienst durch ihre Frauen, durch Lehrlinge oder Weichenwärter abgelöst werden, wenn den Beamten die im Gesetze verlangte Hauptruhepause gewährt werden wollte.
- b. Bahndienst. Die gesetzliche maximale Arbeitszeit war nirgends überschritten und hinsichtlich der Hauptruhepause kamen nur einige belanglose Abweichungen vom gesetzlichen Minimum vor. Die Ruhetage der Wärter waren nahezu gleichmässig auf das ganze Jahr vertheilt. Die Bahnmeister hatten je den zweiten Sonntag frei und daneben während der Sommersaison je 14 Werkstage nacheinander und im Winterdienste jede zweite Woche einen freien Werktag. Den Sektionschefs waren für das ganze Jahr 38 Sonn- und Festtage und 14 Werkstage freigegeben.

- c. Zugspersonal. Das Gesetz wurde von der Inkraftsetzung an durchgeführt. Nur in einigen wenigen Depots konnten wegen der Gestaltung des Fahrplanes einige kleinere Ueberschreitungen der zwölfstündigen Arbeitszeit und Kürzungen der zehnstündigen Hauptruhepause nicht vermieden werden.
- d. Traktionspersonal. Bei den Wagensvisitoren, Schmierern, Putzern und Remisenarbeitern fand das Gesetz ohne Ausnahme seine Anwendung. Dagegen waren zu wenig Führer und Heizer vorhanden, um die Ruhezeiten und namentlich die 17 Freisonntage überall ausrichten zu können.

Für die Heranziehung des noch nöthigen Stationspersonales verlangte die Nordostbahn eine Frist von 12—15 Monaten, und für die Kompletirung des Lokomotivpersonales Zeit bis zum Oktober 1892. Die Verwaltung sei nicht in der Lage, das mangelnde Personal von auswärts herbeiziehen zu können, und wolle auch nicht dem Beispiele anderer Gesellschaften folgen, welche ihren Bedarf an Betriebspersonal aus demjenigen benachbarter Gesellschaften gedeckt hätten. Sie möchte daher das noch nöthige Personal sich selber erziehen.

Es wurde hierauf eine vorläufige Fristverlängerung bis zum 1. Juni und dann bis zum 1. Oktober gestattet, mit der Einladung, auf diese Termine über den dannzumaligen Stand der Angelegenheit wieder zu berichten.

Mit diesen Berichten war das wiederholte Gesuch um Fristverlängerung, nun bis zum 1. Juni 1892 verbunden, weil insbesondere die Möglichkeit der Zuthcilung der im Gesetze verlangten Freisonntage noch nicht vorhanden sei. Von 63 Lehrlingen des Stationsdienstes, welche sich im Anfange des Jahres in Instruktion befanden, hatten nur 41 als befähigt zu Angestellten ernannt werden können. Die hiedurch erzielte Vermehrung betrug aber nur 15 Mann, indem 17 Mann zu andern Bahngesellschaften und in Privatgeschäfte übertraten, 2 Mann pensionirt und einer entlassen werden mussten, 2 Mann in zentrale Bureaux versetzt wurden, und 4 Mann den neuen Stationen Wiedikon, Steinmaur, Schöfflisdorf und Niederweningen zu überlassen waren. Im Momente seien die anstellungsfähigen Lehrlinge alle verwendet und wie bald wieder eine Anzahl befähigt erfunden werden könne, sei zur Zeit noch nicht zu bestimmen. Am 24. Oktober seien noch 90 Lehrlinge in Instruktion gestanden, wovon altershalber etwa 28 Mann

definitiv angestellt werden können, sobald sie sich über Befähigung ausgewiesen haben werden. Alsdann seien aber immer noch 20—25 Ablösungsgehülfen nöthig; das für weitere Stationseröffnungen nöthige Personal und den normalen Abgang ganz ausser Acht gelassen. Die Verwaltung sei nach Möglichkeit bestrebt, die Lücken im Personale auszufüllen, aber sie könnte sich nicht dazu verstehen, unvollständig geschultes Personal vorzeitig anzustellen, indem sie glaube, dass damit nicht nur die eigene Verantwortlichkeit und diejenige der Angestellten, sondern auch die Verantwortlichkeit der Aufsichtsbehörden im Hinblick auf die Betriebssicherheit belastet würde.

Bezüglich des Lokomotivpersonales wurde bemerkt, dass in den ersten 8 Monaten des Jahres nur 14 Mann zu Führern und 25 Mann zu Heizern befördert werden konnten, während in der gleichen Periode 9 Führer und 13 Heizer gestorben oder ausgetreten seien, sodass also eine Vermehrung von nur 5 Führern und 12 Heizern habe erzielt werden können. Mit Beginn der Wintersaison seien noch 15 Führer und ebenso viele Heizer in Instruktion gestanden, und werde deren Beförderung erfolgen, sobald sie sich über Befähigung ausgewiesen haben.

Die gewünschte weitere Fristverlängerung ist bewilligt worden.

Jura-Simplon-Bahn. Die Direktion hatte dem Departemente mit Eingabe vom 19. Januar 1891 die Dienst-eintheilungen für das Stations- und Zugpersonal vorgelegt. Auf die Bemerkungen des Departementes zu dieser Vorlage schrieb die Direktion unterm 20. Februar, dass sie, in Ansehung des Stationspersonales, verlangen müsse, dass ihr gestattet werde, für einmal die Zutheilung von zwei freien Werktagen im Monat und je einem freien Sonntage auf drei, zur Grundlage ihrer Vorlagen zu machen. Im übrigen werde sie die Zahl der festzugetheilten Ruhetage auf 52 bringen, sobald genügend Personal vorhanden sei, welches befähigt befunden sein und die Rekrutenschule absolvirt haben werde. Der Bestand des Stationspersonales sei seit dem Monat Januar 1890 von 1627 auf 1917 gebracht, d. h. um 290 Mann vermehrt worden.

Auch das Zugpersonal habe eine ansehnliche Verstärkung erfahren, und zwar von 310 auf 443 Mann, d. h. um 43%. Es genüge zwar auch diese Vermehrung nicht für alle Be-

dürfnisse, selbst wenn man die bevorstehende Einstellung der Güterzüge an den Sonntagen in Rechnung bringe. Dagegen hoffe die Verwaltung doch, bis zum 1. Juni das Gesetz vollständig zur Vollziehung bringen zu können.

Bezüglich des Traktionspersonales richtete die Direktion am 26. Januar das Gesuch an das Departement, dass für die Durchführung des Gesetzes eine Frist von zwei Jahren gestattet werden möchte, da es vorher nicht möglich sein werde, dieses Personal in dem Umfange zu vermehren, dass die gesetzlichen Freisonntage gewährt werden könnten. Auch erscheine es nicht thunlich, hier die Ruhetage im Voraus zu fixiren, weil die Bedürfnisse des Dienstes stete Aenderungen verlangen werden. Es sei auch nicht möglich, dem Lokomotivpersonale durchweg die zehnstündige Nachtruhe zu gewähren, und sie wünsche, dass gestattet werde, die Nachtruhe auf 8 Stunden zu setzen, unter Vorbehalt immerhin noch weiterer Reduktionen, wo die Verhältnisse das nöthig machen können. „Am besten wäre es, wenn der Grundsatz aufgestellt würde, dass die Nachtruhe während eines 8--10 tägigen Turnus, durchschnittlich mindestens 8 Stunden betragen müsse.“

Das Departement fand, dass es unmöglich angehe, einem so weitgehenden, und in diesem Umfange von keiner andern Gesellschaft gestellten Begehren, zu entsprechen.

Für den Sommerdienst waren die Dienstetheilungen in mehrfachen Richtungen, zunächst für den Stations- und Zugsdienst, verbessert, sodass das Departement sich damit begnügen zu dürfen glaubte, der Erwartung Ausdruck zu geben, dass bei Beginn der Wintersaison das Gesetz vollständig zur Vollziehung gelangen werde. Bezüglich des Traktionsdienstes sah sich das Departement veranlasst, wiederholt auf eine beschleunigte Vermehrung des Personals zu dringen und speziell zu verlangen:

1. dass die Kürzungen der Nachtruhe bei dem Lokomotivpersonal nicht an zwei aufeinanderfolgenden Tagen mehr vorkommen, sondern je am nächsten Tage angemessen kompensirt werden sollen;
2. dass der Dienst bei den Visiteurs, welche leicht zu kompletiren seien, dem Gesetze gemäss organirsirt werde.

Für den Traktionsdienst der Brünigbahn wurde eine Ausnahme gestattet, da eine angemessene Ausgleichung vor-

handen war. Dagegen lehnte der Bundesrath unterm 22. Juni die zuweitgehende Reduktion der Ruhetage desselben Personales ab, weil die Anforderungen des Betriebes auch in der Hochsaison die Einschaltung von Ruhetagen unerlässlich erscheinen lassen und das Ablösungspersonal von anderen Linien der J.-S. genommen werden möge.

Die für den Sommer vorgelegten Tabellen über die Inanspruchnahme des Bahndienstpersonals gaben hinsichtlich der Dauer der täglichen Arbeitszeit und der zwischenfallenden Ruhepausen zu Ausstellungen Anlass. An denjenigen für den Winterdienst war nur auszusetzen, dass vielen Angestellten fast regelmässig zwei Ruhetage zusammengelegt sind.

Im übrigen ist betreffend die Diensttheilungen für die Dauer des Winterfahrplanes 1891/92 hervorzuheben:

1. Die Erklärung der Direktion der J.-S. in deren Schreiben vom 29. Oktober, dass sie nun versucht habe, auf einem Theile des Netzes dem Stationspersonale 4 Tage im Monat zum Voraus freizugeben, während auf dem andern Theile die feste Zuteilung von 2 Werktagen und dem 3. Sonntage verbleibe; alles unter Garantie der 52 Ruhetage.

2. Die Mittheilung derselben, dass beim Zugspersonale nur noch 4 Ueberschreitungen der maximalen Arbeitszeit und 2 Fälle, in denen die Nachruhe nicht die 10 Stunden betrage, zu konstatiren seien.

3. Das Schreiben derselben Gesellschaft vom 10. Oktober 1891, dahin lautend, dass mit Bezug auf die Arbeitszeit nun auch beim Traktionspersonale das Gesetz als durchgeführt betrachtet werden könne.

Nach den diesem Schreiben beigelegten Tabellen waren dem Traktionspersonale die Ruhetage einschliesslich der 17 Freisonntage vollständig, aber unregelmässig zugetheilt.

Bei den kleineren Gesellschaften ist das Gesetz ebenfalls nach Möglichkeit zur Durchführung gelangt. Die besondern Verhältnisse derselben haben vielfach zu erleichternden Ausnahmeverfügungen Anlass gegeben, welche vor allem aus in der Art des Betriebes begründet waren, sofern es sich um weniger bedeutende Nebenlinien handelte, oder die Verhältnisse in der Hochsaison die volle Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften unmöglich erscheinen liessen. Ebenso musste in ver-

schiedenen Fällen der ausnahmsweisen geringen finanziellen Leistungsfähigkeit einzelner Unternehmungen Rechnung getragen werden.

Insbesondere heben wir hervor:

Betriebsgesellschaft des Jura-Neuchâtelois. Einer Mehrzahl von Angestellten sind nur 40—45 Ruhetage fest zugetheilt worden; der Rest soll von den Angestellten nach Bedarf benützt werden können. Während des Sommerdienstes hatte ein Zugspersonal nur 470 (statt 600) Minuten Nachruhe; dagegen im Laufe des Tages eine Ruhepause von 240 Minuten, und je am vorhergehenden und nachfolgenden Tag eine Hauptruhepause von 625 resp. 640 Minuten.

Bödelibahn. Gegen den Wunsch der Verwaltung, dass ein voller Drittheil der Ruhetage zur freien Verfügung der Verwaltung reservirt werden dürfe, und dass während der Monate Juni bis September die fest zugetheilten Ruhetage überhaupt nur 2 im Monat betragen sollen, sprach das Departement sich dahin aus, dass jedenfalls 40 Tage dem Personale fest zugewiesen werden müssen. Das Gesuch, einzelnen Angestellten halbe Freisonntage ausheilen zu dürfen, wurde wiederholt abgewiesen.

Tössthalbahn. Für einen Theil des Zugspersonals musste im ersten Theile des Jahres eine um $\frac{5}{4}$ Stunden beschränkte Nachruhe gestattet werden, die durch vermehrte Ruhepausen am Tage ausgeglichen war. Einigen Wärtern und Spettern waren nur $8\frac{1}{2}$ und $8\frac{3}{4}$ Stunden Hauptruhepause zugeschieden, weil die betreffenden Angestellten, wenn auch nicht auf der Station, so doch in der Nähe derselben Wohnung hatten. Bezüglich der Diensttheilung des Lokomotivpersonals waren Einwendungen zu erheben, denen im Lauf des Jahres zum Theil direkt und zum Theil durch anderweite Ausgleichung Rechnung getragen werden konnte.

Emmenthalbahn. Eine erhebliche Kürzung der Nachruhe bei einem Theil des Lokomotivpersonales (bis auf 190 Min.) wurde vom Bundesrathe zugestanden, weil das betroffene Personal dagegen am Tage eine entsprechend verlängerte Ruhepause hatte. Die Beschwerde eines Angestellten im Lokomotivdienste wegen noch weitergehender Beanspruchung wurde durch die Erklärung der Verwaltung erledigt, dass die abweichenden Anordnungen ohne ihr Hinzuthun getroffen worden seien und dass sie für Abhülfe sorgen werde.

Südostbahn. Den Bemerkungen des Departements wegen der für einen Theil des Lokomotiv- und Zugspersonales unter 10 Stunden stehenden Nachruhe wurde theils durch Aenderung der Diensttheilungen und theils durch Erleichterungen im Tagesdienste Rechnung getragen. Zwei Linienwärtern war vorgeschrieben, dass sie am Fröhmorgan der Ruhetage je einen Kontrollgang machen sollten, welcher ungefähr 2 Stunden in Anspruch nahm. Die Verwaltung wurde angewiesen, dafür zu sorgen, dass die Ruhetage dienstlich überall nicht beansprucht werden.

Der **Seethalbahn** ist vom Bundesrathe gestattet worden, für das Stations- und Bahndienstpersonal, welches, wenn auch keine Dienstwohnungen, so doch Wohnungen in unmittelbarer Nähe der Bahn hat, die zusammenhängende Ruhepause auf 8 Stunden festzusetzen. Ferner wurde zugestanden, dass ein grösserer Theil der Ruhetage nicht fest, sondern nach dem jeweiligen Ermessen der Verwaltung zugetheilt werde.

Kriens-Luzern. Ein Gesuch, dass gestattet werde, den gesetzlichen Ruhetag für die zwei Lokomotivpersonale dadurch zu ermöglichen, dass je das eine derselben den 15 Arbeitsstunden umfassenden Tagesdienst ausschliesslich besorge, wurde abgewiesen.

Langenthal-Huttwyl. Auf Ansuchen der Verwaltung ist derselben bewilligt worden, je einmal im Halbjahr bis auf 4 Ruhetage zusammenzulegen.

Der **Bulle-Romontbahn** ist gestattet worden, die Ruhetage der Barrierenwärterinnen auf die 17 freien Sonntage zu beschränken, weil die ordentliche Inanspruchnahme dieses Personals sich in der Regel nur auf einen kleinen Bruchtheil des Tages bezieht; immerhin mit der Verpflichtung, im Bedarfsfalle an Werktagen Urlaub zu geben. Der Versuch, einer Anzahl Bahnwärter bis auf 12 $\frac{1}{2}$ resp. 13 Stunden tägliche Arbeitszeit zuzuweisen, wurde zurückgewiesen; ebenso das Gesuch, für das Zugs- und Maschinenpersonal bei der frühern Dienstordnung zu verbleiben, wonach die Nachruhe ohne Ausnahme erheblich unter dem gesetzlichen Minimum stand.

Lausanne-Echallens. Die Verwaltung glaubte, die Vorstände kleinerer Stationen, welche thatsächlich nicht den

ganzen Tag vom Dienst in Anspruch genommen sind, der Anwendung des Gesetzes entziehen zu können. Das Departement gab sich unter der Voraussetzung damit zufrieden, dass diesen Angestellten wenigstens die 17 Freisonntage gewährt werden. Für das übrige Personal bestand vom Sommerdienst hinweg nur noch die Ausnahme, dass die Nachtruhe im Zugsdienst bloß 525 Minuten betrug, der aber eine tägliche Arbeitszeit von auch nur 435 Minuten entgegenstand.

Sissach-Gelterkinden. Nachdem bis zum Schluss der Sommerfahrplanperiode die zusammenhängende Ruhezeit des Traktions- und Zugpersonales nur 9 Stunden betragen hatte, ist es für den Winter 1891/92 gelungen, diesem Personal eine eilfstündige Nachtruhe zu gewähren.

Appenzellerbahn. Abgesehen von einer etwelchen Kürzung der zusammenhängenden Ruhepause und einer entsprechenden Verlängerung der Arbeitszeit, wofür die Genehmigung des Bundesrathes eingeholt wurde, erscheint das Gesetz vollzogen.

Tramelan-Tavannes. Unterm 27. Dezember 1890 suchte der Verwaltungsrath um die Bewilligung nach:

- a. Die Bahnwärter auch an den regelmässigen Ruhetagen für Begehung der Linie (am frühen Morgen und am Abend) verwenden zu dürfen;
- b. die im Gesetze auf 10 Stunden fixirte Hauptruhepause (Nachtruhe) des Maschinen- und Zugpersonales erheblich zu reduzieren,

mit der Begründung, dass die Finanzlage der Gesellschaft die für die strikte Vollziehung des Gesetzes nothwendige Personalvermehrung nicht gestatte. Nach der vorgelegten Tabelle war dem Lokomotivführer abwechselnd 8 und 11 Stunden, dem Zugführer aber täglich nur 8 Stunden Nachtruhe eingeräumt.

Da durch die verlängerte Nachtruhe und die gleichzeitig erheblich gekürzte Arbeitszeit des Lokomotivführers je den andern Tag eine annehmbare Kompensation geboten war, so wurde dem Gesuche, soweit es sich auf diesen Angestellten bezog, entsprochen. Im Uebrigen ist dasselbe abgewiesen worden, worauf es der Verwaltung gelang, den Wärtern die im Gesetze geforderten Tage vollständig freizugeben und dem Zugführer die gesetzliche Nachtruhe von 10 Stunden einzuräumen.

Mit der Vorlage der Diensttheilung für den Sommer verband der Verwaltungsrath das Gesuch, dass gestattet werden möchte, die Hauptruhepause (Nachruhe) des gesammten Maschinenpersonales erheblich (bei einem Heizer um $2\frac{1}{2}$ Stunden) zu reduzieren. Da das Gesuch nicht näher begründet war, so hat der Bundesrath dasselbe ablehnend beschieden. In der Folge brachte dann die Verwaltung die Nachruhe des gesammten Personales mit den Forderungen des Gesetzes in Einklang und es haben seither die Vorlagen der Tramelantavannesbahn in keiner Richtung mehr zu Ausstellungen Anlass gegeben.

Genf-Veyrier konnte die Vollziehung des Gesetzes auf den 1. Januar 1891 vollständig ermöglichen; die Marzilibahn in Bern auf Anfangs März; die Waldenburgerbahn mit dem Beginn des Sommerfahrplanes.

Bei der Birsigthalbahn hat in der zweiten Hälfte des Jahres nur noch die Ausnahme bestanden, dass beim Dienst I der Zugführer die Nachruhe 30 Minuten unter dem gesetzlichen Minimum stand, was durch eine dreistündige Mittagspause ausgeglichen war.

Die Frauenfeld-Wyl-Bahn hat das Gesetz im grossen Ganzen von der Inkraftsetzung desselben hinweg durchgeführt. Die wenigen Ausnahmen wurden vom Departement bis auf Weiteres zugestanden, insbesondere mit dem Beginn der Sommerfahrplanperiode:

- a. Reduktion der im Art. 3 des Gesetzes geforderten einständigen Mittagspause auf 30 Minuten für das Maschinen- und Zugpersonal von Dienst I;
- b. Reduktion der Nachruhe der ebengenannten Personale je den andern Tag auf $7\frac{3}{4}$ Stunden.

Diese Ausnahmen waren durch die Anlage des Fahrplanes begründet und als Kompensation für die ungenügende Mittagspause und Nachruhe am ersten Tage, dem Personale im Laufe des Nachmittags eine fünfständige Pause am Domizil eingeräumt; je am zweiten Tage war die Nachruhe 12 Stunden.

In der Eintheilung für den Winter 1891/92 ist nur eine Abweichung von den gesetzlichen Bestimmungen, nämlich eine Kürzung der Nachruhe um 20 Minuten bei den Heizern vorgesehen.

Von der Verwaltung der Genfer-Schmalspurbahnen konnte unterm 18. Sept. gemeldet werden, dass das

Gesetz nun seinem ganzen Umfange nach zum Vollzug gelangt sei. In der Vorlage der Dienstordnung für den Winter 1891/92 finden sich noch einige Kürzungen der Nachtruhe, die aber durch längere Pausen am Tag ausgeglichen sind. Immerhin findet die Gesellschaft, dass es eine erhebliche finanzielle Erleichterung für sie bedeuten würde, wenn die Ruhetage der Stellvertreter des Lokomotiv- und Zugpersonales ausschliesslich auf Werktage verlegt werden könnten.

Ponts-Sagne-Chauxdefonds. Der Verwaltung, welche erklärte, dass die finanzielle Lage der Gesellschaft ihr ein Mehreres nicht gestatte, wurde für die Zeit bis zum 1. Juni die Reduktion der Ruhetage eines Stationsvorstandes, welcher nicht die ganze Zeit dem Dienst widmen muss, auf drei im Monat zugestanden, davon je ein Sonntag; ebenso eine etwelche Reduktion der Nachtruhe des Zugführers. Für die Sommerfahrplanperiode wurde ferner gestattet, drei Angestellten des Traktions- und Zugdienstes, statt der gesetzlichen 6, nur 5 sonntägliche Ruhetage zuzuscheiden, weil die grosse Frequenz der Sonntage ein so viel als möglich vollständiges Personal verlangte.

Die Vorlage für den Winter 1891/92 gab zu keinen Ausstellungen Anlass.

Appenzeller-Strassenbahn. Einem Gesuche der Verwaltung, es möchte ihr gestattet werden, im Hochsommer in denjenigen Fällen, wo das fahrende Personal bei Freigabe des dritten Sonntags für die Ausführung der an Sonntagen nöthigen Extrazüge nicht genügen würde, die freien Sonntage durch Frei-Werktage ersetzen zu dürfen, wurde unter der Bedingung entsprochen, dass die Freisonntage als solche, während der übrigen Zeit des Jahres nachgeholt werden.

Ebenso ist die Kürzung der minimalen Nachtruhe für einen Theil des Maschinen- und Zugpersonals zugestanden worden, wogegen die Verwaltung die Mittagspause für dieses Personal auf $2\frac{1}{2}$ Stunden verlängerte. Dagegen wurde auch hier das Gesuch um Bewilligung von halben Freisonntagen abgelehnt.

Bei dem Betriebspersonale der Bahn Landquart-Davos war vom Beginne des Sommerdienstes hinweg nur noch die Kürzung der Nachtruhe je eines Maschinenpersonales zu konstatiren, die anderweitig ausgeglichen war. Sonst ist das Gesetz auch hier durchaus zum Vollzug gebracht.

Régional des Brenets. Die Verwaltung hatte um Fristverlängerung bis zum 1. Juni 1891 ersucht. Seither ist

das Gesetz auch bei dieser Gesellschaft durchgeführt. Nur steht die zusammenhängende Ruhepause mehrerer Angestellter etwas unter dem gesetzlichen Minimum. Da aber die tägliche Beanspruchung im Ganzen eine mässige ist, so hat das Departement für einmal von weiteren Beanstandungen Umgang genommen.

Lausanne-Ouchybahn. Auf den Antrag der Gesellschaft ist die Reduktion der Nachruhe der Maschinisten auf 8 Stunden gestattet worden, wenn am nächstvorhergehenden oder nächstfolgenden Tage Kompensation geboten werde.

Luganer Seilbahn. Nachdem das Departement die Befürwortung der absoluten Reduktion der Ruhetage beim Bundesrath wiederholt abgelehnt hatte, ersuchte die Verwaltung um Fristverlängerung für die Durchführung des Gesetzes bis 1. März 1891, was gestattet wurde. Eine weitere Fristverlängerung bis zum 11. April, welche verlangt war, weil ein Kondukteur in den Militärdienst einberufen worden, wurde abgelehnt, da es Aufgabe der Verwaltung sei, für Reservepersonal zu sorgen, damit auch bei allfälliger Abwesenheit oder Krankheit eines Angestellten der Dienst gehörig geführt werden könne. Auch musste die Verwaltung eingeladen werden, die von ihr auf 13 Stunden angesetzte tägliche Dienstzeit eines Angestellten in die vom Gesetz gestellten Grenzen zurückzuführen.

Aus einer an Ort und Stelle angeordneten Untersuchung ging dann hervor, dass die Gesellschaft den Anforderungen des Departements keine Folge gegeben, und laut den am 18. Juni vorgelegten Tabellen über die Diensttheilung immer noch für einige Angestellte eine zu lange Arbeitszeit, beziehungsweise eine ungenügende Hauptruhepause vorgesehen hatte. Bei vier Angestellten war die Zuteilung der Ruhetage wieder mangelhaft, obschon ein weiteres Gesuch um Fristverlängerung nicht eingegangen war. Da nach dieser Sachlage geschlossen werden musste, dass die Unternehmung den Vorschriften des Gesetzes überhaupt keine Beachtung schenken wolle, so übermittelte der Bundesrath die Akten dem Staatsrath des Kantons Tessin mit dem Ersuchen um Anhebung einer gerichtlichen Untersuchung und Verweisung an den Richter im Sinn von Art. 7. Die Erledigung steht noch aus.

Zürichbergbahn. Dem wiederholten Gesuch um Reduktion der sonntäglichen Ruhetage auf 14 im Jahr wurde vom Bundesrathe nicht entsprochen, da derselbe genügende

Gründe für eine ausnahmsweise Behandlung dieser Unternehmung nicht erkennen konnte. Die Ruhetage sind dann vom 12. Juli an nach gesetzlicher Vorschrift ausgetheilt worden.

Die Verwaltung der Seilbahn Ecluse-Plan in Neuenburg hatte schon mit Anfang 1891 ihren Angestellten die gesetzlichen Ruhetage eingeräumt. Dagegen war denselben eine mehr als zwölfstündige Arbeitszeit vorgeschrieben. Nach der, von der Verwaltung vorgelegten Diensttheilung für den Sommer 1891 betrug die Dauer der Arbeitszeit sämtlicher Angestellten nahezu 13 Stunden, und nach den in Neuenburg selbst gemachten Erhebungen noch annähernd eine Stunde mehr, wenn die kleinen Pausen zwischen den einzelnen Fahrten mitberechnet werden. Das Departement verlangte daher die Verbesserung der Eintheilung. Die Verwaltung glaubte sich darauf stützen zu können, dass zwischen den 45 Tagesfahrten jeweiligen Pausen von 15 Minuten liegen, nach deren Abrechnung die eigentliche Arbeitszeit sich bedeutend reduzire. Dem musste aber entgegengehalten werden, dass thatsächlich die wirklichen Pausen zwischen den Zügen nur etwa 5 Minuten betragen, und dass solche gemäss Art. 5 der Vollziehungsverordnung als Dienstbereitschaft ebenfalls in Berechnung gezogen werden müssen. Die Verwaltung wurde daher eingeladen, die Arbeitszeit der Angestellten wenigstens je den andern Tag durch Ablösung zu kürzen. Inzwischen war der Beginn der Wintersaison herangerückt, womit in Folge der Reduktion der Fahrten, die Arbeitszeit von selbst auf das gesetzliche Mass zurückging,

Auf den Wunsch der Verwaltung der Rorschach-Heiden-Bahn, und mit Rücksicht auf deren ökonomische Lage, welche die Anstellung eines grössern Reservepersonals nicht gestattete, wurde die Reduktion der Ruhetage in den Hochsommermonaten auf 2 per Monat gestattet, wogegen in den Monaten Oktober bis Mai je 3—4 Werktage und 2—3 Sonntage, im Ganzen wenigstens 52 Tage freigegeben werden sollen.

Was die Bergbahnen betrifft, welche während der rauheren Jahreszeit ganz oder theilweise ausser Betrieb stehen, so liegen die Schwierigkeiten der Vollziehung des Gesetzes insbesondere in der Austheilung der Ruhetage in den Sommermonaten. Die maximalen Arbeits- und Ruhezeiten haben durchgängig eingehalten werden können. Einzelne

Unternehmungen konnten auch die Ruhetage in dem vom Gesetze verlangten Mass ausrichten; andere aber waren, insbesondere während der Hochsaison, nicht mit genügendem Personale versehen, und namentlich der in der Regel grössere Begehren um Verlegung aller oder einzelner Freisonntage. Diesen Begehren ist soweit Rechnung getragen worden, dass dem Bundesrath beantragt und von diesem die Ermächtigung ertheilt worden ist, während der Hochsaison die Freisonntage bis auf die Hälfte zu reduzieren, und bei einigen Gesellschaften auch eine Verminderung der dienstfreien Werktage zu gestatten, unter der Bedingung der nachherigen Ausgleichung. Zu besonderer Erwähnung veranlasst nur das Verhalten der Monte Generosobahn. Diese hatte sich mit Schreiben vom 11. April anerbaten, während der von ihr auf 7 Monate veranschlagten Sommersaison jedem Angestellten im Ganzen 20 Ruhetage zu gewähren, die sie indessen nicht zum Voraus bestimmen könne. Auf den Antrag des Departements ist der Gesellschaft unterm 8. Juni vom Bundesrathe bewilligt worden:

1. Die Reduktion der Freisonntage auf die Hälfte in der Art, dass zwischen zwei Freisonntagen jedenfalls kein längerer Zwischenraum als 6 Wochen bleiben dürfe und an Stelle des ausfallenden Freisonntags ein dienstfreier Werktag gewährt werden solle. Dem während des ganzen Jahres im Dienste stehenden Personale sollten die während des Sommers ausfallenden Ruhetage im Laufe der übrigen Jahreszeiten ersetzt werden, in der Weise, dass jedem Angestellten per Jahr nicht weniger als 52 Ruhetage, worunter mindestens 17 Sonntage zukämen.

2. Im Uebrigen sollten die Ruhetage nach den Bedürfnissen des Dienstes so ausgetheilt werden, dass die Entfernung von einem Ruhetag zum nächstfolgenden oder nächstvorangegangenen nie mehr als 10 Tage betrage und habe die Verwaltung darüber, dass dies geschehen sei, sich durch Vorlage eines Verzeichnisses auszuweisen.

Unterm 6. Dezember hat die Verwaltung dem Departement das Verzeichniss der während der Betriebssaison dem Personale gewährten Ruhetage vorgelegt, aus welchem zu entnehmen war, dass der Verfügung des Bundesrathes insofern nicht nachgelebt worden ist, als einzelnen Angestellten auf den Monat nur 1 Tag und in einem Falle während nahezu 2 Monaten kein einziger Tag frei gegeben worden war. Ein

Angestellter hatte während 4 Monaten keinen dienstfreien Sonntag. Die Verwaltung, hierüber zur Vernehmlassung eingeladen, bemerkte in ihrer Rückäußerung vom 18. Dezember, dass die vorgekommenen Widerhandlungen hauptsächlich in den speziellen Wünschen der Angestellten selbst ihren Grund gehabt haben. Auch sei zu berücksichtigen, dass es bei einer Unternehmung, wie die Generosobahn schwer halte, das nöthige Ersatzpersonal sofort zu finden, u. s. w. Der Bundesrath sah sich veranlasst, auch diesen Fall zu näherer Untersuchung und eventueller Bestrafung im Sinn von Art. 7 des Gesetzes zu überweisen.

Berner Tramways. Auf den Antrag der Gesellschaft, welche darauf abstellte, dass ihre finanzielle Lage die Erfüllung des Gesetzes nicht möglich mache, wurde vom Bundesrathe für das Jahr 1891 eine Reduktion der Freisonntage auf 10 gestattet, unter Annahme der dagegen anerbundenen Kompensationen:

- a. Reduktion der täglichen Dienstzeit der Angestellten des Traktions- und Zugdienstes an 30 Arbeitstagen auf 7 Stunden im Tag;
- b. Reduktion der täglichen Arbeitszeit bei den feststehenden Maschinen und im Depot auf $10\frac{1}{2}$ Stunden und
- c. Ersatz der ausfallenden 7 Freisonntage durch werktägliche Ruhetage.

Vevey-Montreux-Chillon. Diese Verwaltung musste darauf aufmerksam gemacht werden, dass die Hülfсарbeiter Anspruch auf die gesetzlichen Bestimmungen betreffend Arbeitszeit und Ruhetage haben, wenn dieselben regelmässig im Betriebsdienste beschäftigt seien. Ebenso wurde der Anspruch der Gesellschaft abgelehnt, den auf die Kontrolle der Bahn beschränkten Dienst der Linienarbeiter an den betreffenden Sonntagen als Ersatz der Freisonntage anrechnen zu dürfen. Dagegen ist vom Bundesrathe der Gesellschaft gestattet worden, bis auf Weiteres dem Traktions- und Zugspersonale nur den vierten anstatt den dritten Sonntag frei zu geben.

Züricher Strassenbahn. Dem Gesuch, dass die Freisonntage in der Art reduziert werden, dass einem regelmässigen sieben-tägigen Diensturnus entsprechend je der 7. Sonntag (anstatt der dritte) frei würde, ist nicht entsprochen worden. Ebenso wurde verlangt, dass das Ersatzpersonal, das je während längerer Zeit ununterbrochen im Dienst der Gesellschaft sich befindet, in den Genuss der Wohlthaten des

Gesetzes gelange. Dagegen ist für diejenigen Ersatzleute, welche in der Regel nur am Sonntag beschäftigt sind, auf die Zuweisung eines Freisonntages verzichtet worden.

Tramways Suisses in Genf und Biel. Das Gesuch, die Dauer der täglichen Arbeitszeit ausnahmsweise bis auf 12 Std. 20 Min. festzusetzen und die Nachtruhe bis 20 Min. unter das gesetzliche Minimum von 10 Std. zu bringen, wurde abgewiesen; worauf vom 1. Sept. an die Diensttheilung mit den Anforderungen des Gesetzes in Einklang gebracht worden ist. Die einzige Ausnahme, die gestattet werden musste, besteht darin, dass beim fahrenden Personal einmal in neun Tagen die Mittagspause nur eine halbe Stunde beträgt, was im Laufe des Vormittags durch eine grössere Ruhepause ausgeglichen ist.

Während der Dauer des eidgenössischen Turnfestes in Genf (18./22. Juli), wurde die Sistierung der Ruhetage gestattet, welche den Angestellten nachträglich zu ersetzen waren.

Dampfschiffbetrieb. Die Dampfschiffunternehmen sind nach drei Richtungen zu gruppieren:

1. Die Unternehmen mit mehr und weniger gleichmässigem Jahresbetrieb.
2. Die wesentlich auf den Saisonbetrieb eingerichteten Unternehmen.
3. Die kleinern Unternehmen von ganz lokaler Bedeutung.

Die gemeinschaftliche Besonderheit des Dampfschiffbetriebes bei den beiden ersten Gruppen besteht darin, dass das Personal in gewissem Umfange Wohnung auf den Schiffen hat, daselbst isst und schläft, was zweifelsohne gegenüber dem Dienst auf den Eisenbahnen eine grosse Erleichterung bedeutet. Es ist denn auch vielfach zur Begründung von Ausnahmen auf diese Besonderheit abgestellt und derselben Rechnung getragen worden.

Zur ersteren Gruppe gehört vor Allem aus der Dampfschiffbetrieb der Nordostbahn auf dem Bodensee und auf dem Zürichsee. Es haben die Diensttheilungen nur zu wenigen Bemerkungen Anlass gegeben, denen die Verwaltung im wesentlichen Rechnung getragen hat.

Die zweite Gruppe umfasst den Dampfschiffbetrieb auf dem Thuner- und Brienzsee, auf dem Vierwaldstätter- und Zugersee, auf dem Genfersee, auf dem Untersee und Rhein;

ebenso auf dem Luganersee und auf dem Neuenburger- und Murtensee.

Die Verwaltung der Dampfschiffahrtsgesellschaft auf dem Thuner- und Brienzensee hat das Gesetz vom 1. Dez. 1890 an zur Vollziehung gebracht. Es mussten einige Kürzungen der Nachtruhe bewilligt werden, welche je am folgenden Tage durch grössere Tagespausen kompensirt waren.

Der Verwaltung der Dampfschiffgesellschaft auf dem Vierwaldstätter- und auf dem Zugersee ist eine Reduktion der Ruhetage während des Sommers auf monatlich drei gestattet. Auch ist die ausdrückliche Ermächtigung erteilt worden, bei eintretendem Bedürfniss, aber nur im betreffenden Monate selbst, die zum Voraus zugetheilten Ruhetage zu verschieben. Im Sommer waren einige Fälle zu konstatiren, wo die tägliche Arbeitszeit bis auf 14 Stunden stieg und die Nachtruhe auf 8 Stunden gekürzt war. Da nachgewiesen war, dass die strengern Diensttouren mit leichtern wechselten, welche eine angemessene Ausgleichung herstellten, so wurden die Anordnungen der Verwaltung nicht weiter beanstandet. Die Vorlage für den Winterdienst gab zu keinen Ausstellungen Anlass. Auf eine Beschwerde, dass das subalterne Personal an den Ruhetagen doch dienstlich in Anspruch genommen sei, erklärte die Verwaltung, dass das ohne ihr Wissen geschchen sei und dass sie selber strafend einschreiten werde, wenn ähnliche Vorkommenheiten sich wiederholen sollten.

Genfersee. Anlässlich der auf den Anfang des Jahres vorgelegten Diensttheilungen musste dem Bestreben der Verwaltung entgegengetreten werden, die Arbeitszeit über das gesetzliche Mass zu setzen. Auch waren die Ruhetage höchst ungleich vertheilt. In einzelnen Fällen standen Angestellte während einem Monat und noch länger ununterbrochen ausser Dienst und hinwieder dauerte es 4—5 Wochen, bis zwischen die Arbeitszeit ein Ruhetag einfiel. Die Verwaltung gab sich Mühe den Ausstellungen Rechnung zu tragen. Für den Sommerdienst waren die Ruhetage im Allgemeinen genügend zugeheilt; dagegen wollten die Freisonntage beschränkt werden. Auch waren in manchen Fällen die gesetzlichen Vorschriften über die maximale Arbeitszeit und die minimale Nachtruhe nicht beachtet und kamen Ueberschreitungen bis auf 120 und 165 Minuten vor. Die Pause um die Mitte der Arbeitszeit war nicht überall in vollem Umfange ausgetheilt.

Der Bundesrath, dem die Akten vorgelegt wurden, erhob, unter Berücksichtigung der Verhältnisse des Dampfschiffbetriebes, keine Einwendungen gegen die Kürzung der Mittagspause; derselbe gestand auch zu, dass während der Sommersaison ein Freisonntag nur auf 6 Wochen gegeben werden möge. Dagegen verlangte er, dass die täglichen Ruhe- und Arbeitszeiten mit den Vorschriften des Gesetzes in Einklang gebracht werden. In der hierauf vorgelegten Diensttheilung kam nur noch eine Ueberschreitung der zwölfstündigen Arbeitszeit und eine Kürzung der Nachtruhe vor, wogegen an den folgenden Tagen entsprechend grössere Ruhepausen gewährt waren. Die Eintheilung für den Winterdienst ist, nach Berücksichtigung einiger Bemerkungen des Inspektorates mit den Ansprüchen des Gesetzes in Einklang gebracht.

Untersee und Rhein. Zu Ausstellungen gaben die Vorlagen für die Monate Januar bis Mai keinen Anlass. Im Sommerdienst dagegen waren verschiedene Ueberschreitungen der zwölfstündigen Arbeitszeit und Kürzungen der minimalen Nachtruhe bis auf 45 Minuten zu beanstanden. Auch war die Mittagspause eines Personales gekürzt und waren dem Traktionspersonale nur 8—9 und dem Kurspersonal nur 6—8, anstatt der verhältnissmässig auf die Sommermonate fallenden 17 Ruhetage, zugeschieden. Die Verwaltung verwies auf die Eigenthümlichkeit und die besondern Gefahren des Schiffsbetriebes auf dem Rhein, um darzuthun, dass gewöhnliches Aushülfspersonal nicht verwendet werden könne, und auf ihre ungünstige finanzielle Lage, welche die Anstellung eines weiteren Personales nicht gestatte. Der Bundesrath hat in Würdigung dieser Umstände den Anträgen der Gesellschaft zugestimmt; immerhin in der Meinung, dass die entfallenden Ruhetage während der Dauer des Winterfahrplanes ersetzt werden sollen.

Luganensee. Unter Bezugnahme auf die von der Verwaltung vorgebrachten besondern Gründe, insbesondere die ganz ungünstige Finanzlage der Gesellschaft, hat der Bundesrath unterm 14. Juli 1891 gestattet, während des Sommers die Ruhetage auf einen Sonntag und einen Werktag monatlich zu reduzieren. Auf ein zweites Gesuch ist ferner am 12. August zugestanden worden, dass die Freisonntage der Schiffskapitäne in den Monaten August und September auf Werktage verlegt werden mögen, weil bei dem, während dieser Monate, namentlich an den Sonntagen, grossen Verkehr die Uebertragung des Kom-

mando an andere Personen Gefahren mit sich bringen könnte. Dabei war der Verwaltung aufgegeben, über die wirklich gewährten Ruhetage Verzeichnisse zu führen. Auf eine Eingabe des Zentralvorstandes der schweiz. Eisenbahnangestellten vom 18. August, worin mitgeteilt war, dass die meisten Schiffsangestellten ihren Dienst ohne Unterbrechung durch Ruhetage besorgen müssten, ordnete das Departement Erhebungen an Ort und Stelle an, welche am 11. Sept. statthatten, und wobei es sich ergab, dass die Mittheilungen des Zentralvorstandes richtig waren. Auch war kein Verzeichniss über die ausgerichteten Ruhetage vorhanden. Der Direktor der Gesellschaft, welcher am 11. Sept. nicht zur Stelle war, bestätigte in einem Schreiben vom 12. Sept. den Befund, mit der Begründung, dass das Gefühl seiner Verantwortlichkeit ihn veranlasst habe, „in etwas dem Gesetz sich ungehorsam zu erzeigen“. Unter diesen Umständen erachtete der Bundesrath die Anwendung der im Art. 7 des Gesetzes enthaltenen Strafbestimmungen für geboten und ersuchte derselbe den Staatsrath des Kantons Tessin um Einleitung einer gerichtlichen Untersuchung und nachherige Ueberweisung der Angelegenheit zur Aburtheilung an eine kantonale Gerichtsstelle. Die Erledigung steht auch hier noch aus.

Der Dampfschiffunternehmung auf dem Neuenburger- und Murtensee hat die Reduktion der Ruhetage auf 35, darunter 13 bis 17 Freisonntage, und ferner im Sommerdienst für eine Anzahl ihrer Angestellten eine etwelche Kürzung der minimalen Hauptruhepause und beziehungsweise eine mehr als zwölfstündige Inanspruchnahme gestattet werden müssen, wogegen grössere Ruhezeiten während des Tages zugewiesen werden konnten.

In die dritte Gruppe rangieren die Union Erlach (auf dem Bielersee), die Dampfschiffunternehmung auf dem oberen Zürichsee, auf dem Greifensee, auf dem Aegerisee und auf dem Jouxsee. Für alle diese Unternehmungen ist der Charakter rein gemeinnütziger Unternehmungen behauptet, welche nur bei äusserster Sparsamkeit im Betrieb aufrecht erhalten werden können. Auch scheint überall die Beanspruchung des Personals im Tagesdienst nicht besonders anstrengend. Es wurde daher, in Anwendung von Art. 6 des Gesetzes, auf Verlangen gestattet:

Der Union Erlach die Kürzung der Nachruhe des Heizers um $1\frac{3}{4}$ Stunden, und der Mittagspause von drei

anderen Angestellten um annähernd eine halbe Stunde; sowie die Reduktion der Ruhetage auf monatlich einen Sonntag und einen Werktag.

Der Dampfschiffgesellschaft auf dem oberen Zürichsee die Reduktion der Ruhetage während des Sommerdienstes auf monatlich einen Sonn- und einen Werktag.

Der Dampfschiffunternehmung auf dem Greifensee die Reduktion auf 13 Ruhetage für die Sommerfahrplanperiode.

Der Dampfschiffunternehmung auf dem Aegerisee die Beschränkung der sonntäglichen Ruhetage während des Sommers auf je einen in 6 Wochen.

Soweit auswärtige Verkehrsanstalten in Betracht kommen, so hat die Generaldirektion der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen das Gesetz mit dem 1. Januar 1891 bei ihrem auf Schweizergebiete stationirten Personale des Stations-, Bahnbewachungs- und Traktionsdienstes vollständig durchgeführt. Seit dem 1. Juli hat diese Verwaltung an den Sonntagen auch keine Güterzüge mehr in den Bahnhof Basel verbracht.

Auch die Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staats-Eisenbahnen wurde verhalten, dem Gesetz vom 27. Juni 1890 die Beanspruchung desjenigen Personales zu unterstellen, dessen Dienst sich ganz auf Schweizergebiet vollzieht, und es hat dieselbe mit Schreiben vom 23. Oktober 1891 angezeigt, dass der Anordnung mit dem Beginn der Winterfahrplanperiode Folge gegeben sei.

Mit Rücksicht auf die Bestimmungen der Staatsverträge betreffend die Weiterführung der Badischen Eisenbahn über Schweizergebiet vom Jahre 1852 und 1859 musste dieser die Führung der Güterzüge an den Sonntagen auch über die auf Schweizergebiet liegenden Strecken gestattet werden. Eine Reklamation der Nordostbahn, welche sich darüber beschwerte, dass sie hiedurch geschädigt werde, weil die Bad. Bahnverwaltung die nach der Schweiz bestimmten Wagen mit der Anfuhr in Schaffhausen als der Nordostbahn übergeben betrachte, und diese dann für die bis am Montag erwachsende Wagenmiethe aufzukommen habe, wurde für einmal dadurch erledigt, dass die bad. Verwaltung die Vertretung des Aufenthaltes, welchen die von ihr angebrachten Wagen an Sonn- und Festtagen in Schaffhausen erleiden, übernahm.

Die Oesterreichische Staatsbahn war bezüglich ihres in Buchs stationirten Personales in der Lage, den Vor-

schriften des Gesetzes schon vom 1. Dezember 1890 an zu genügen. Dem Gesuche dieser Verwaltung, an den Sonntagen auch ferner Güterzüge auf den Grenzstationen anbringen zu dürfen, wurde mit Zustimmung der Vereinigten Schweizerbahnen entsprochen, mit dem Vorbehalte auf das Zugeständniss zurückzukommen, wenn dazu sich Veranlassung zeige.

Das weitere Gesuch der k. und k. Staatsbahnverwaltung, dass ihr auch die Anfuhr der Trajektschiffe in Romanshorn und der damit zusammenhängende Umlad an den Sonn- und Festtagen bewilligt werden möchte, wurde vom Departement ablehnend beschieden, weil die Direktion der Nordostbahn, als Eigenthümerin des Bahnhofes Romanshorn, erklärte, dass ihr die Annahme der oesterreichischen Trajektschiffe nicht möglich sei, wenn sie selber nicht wieder zum Güterdienste an Sonntagen auf ihren Linien zurückkehren solle.

Ebenso ist der Güterdienst von Lindau her an den Sonntagen eingestellt.

Die italienischen Bahnen haben bisher fortgefahren, mit Zustimmung der Gotthardbahn ihre Güterzüge an den Sonntagen in Chiasso anzubringen und abzufertigen. Auch bezüglich des daselbst domizilirten Personales der italienischen Bahnen ist eine Unterstellung unter das Gesetz über die Arbeitszeiten noch nicht erzielt.

Die Verwaltung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat das Gesetz bei allem Personal zur Durchführung gebracht, welches auf Schweizergebiet domizilirt ist. Nur hat derselben gestattet werden müssen, einer Anzahl von Angestellten je weilen nach längern Intervallen 2, 3 oder 4 Ruhetage in unmittelbarer Aufeinanderfolge zu gewähren. Auch wurde zugestanden, dass die Freisonntage des in Genf wohnhaften Zugspersonales auf jährlich 10 reduziert werden, weil dasselbe sonst, sehr gegen seinen Willen, ausser dem Schweizergebiet hätte stationirt werden können.

Diese Gesellschaft hat beansprucht, auch weiterhin auf der Strecke La Plaine-Genf an den Sonntagen Güterzüge zu führen und dafür geltend gemacht, dass ihr einheitlicher Betrieb bis Genf konzessionsmässig gestattet sei. Da der Staatsrath von Genf den Anspruch unterstützte und auch die anschliessende Jura-Simplonbahn sich damit zufrieden gab, so glaubte der Bundesrath, für einmal auf eine Einsprache verzichten zu sollen.

nach in gar vielen Fällen die wünschenswerthe Ruhe durchaus nicht gewähren. Denn der einzige Beamte einer kleineren Station wird während der ihm zugewiesenen Ruhestunden doch nie vergessen dürfen, dass der Bahntelegroph ihm einen Extrazug oder andere unvorhergesehene Vorkommlichkeiten anzeigen kann, die seine Mitwirkung in Anspruch nehmen. Und dem fahrenden Personale, welches vielfach die Ruhezeiten nicht am Wohnorte verbringen kann, wird die angebliche Ruhepause dann gar wohl ohne besonderen Werth sein, wenn im Bahnhofe keine geeigneten Lokalitäten vorhanden und zu seiner Verfügung sind, wo er in angemessener Weise sich pflegen kann. Wir wollen zwar sofort beifügen, dass einzelne Verwaltungen in sehr anerkennenswerthler Weise auch in dieser Richtung Vorsorge treffen; es gibt Stationen, wo die Lokale zur Verbringung der Ruhezeiten sehr gut eingerichtet sind und Verwaltungen, welche es sich zur angelegentlichen Pflicht machen, für eine gute und billige Verköstigung des Personales während den längern Aufenthalten auf den Stationen oder in den Schiffen zu sorgen. An verschiedenen Orten sind unter Aufwendung von erheblichen Kosten Bäder eingerichtet worden und dem Personal zur Verfügung gestellt; es sind das aber doch nur die Ausnahmen. Auch wäre zu wünschen, dass die Vorschrift im Art. 9 der Vollziehungsverordnung allgemeinere Beachtung fände, wonach solchem Personal, welches das Essen auf die Arbeitsstelle mit sich bringt oder sich bringen lässt, im Winter geheizte Lokalitäten zur Verfügung gestellt würden, welche mit Einrichtungen zum Wärmen der Speisen versehen wären. Die Verwaltungen haben zwar eingewendet, dass dieser Anspruch, sowie die in den Art. 8 und 10 enthaltenen Bestimmungen weiter gehen, als das Gesetz selbst. Aber die hier aufgestellten Forderungen sind so wenig von einer billigen Vollziehung des Gesetzes zu trennen, dass die erhobene Einwendung nicht ernsthaft genommen werden kann. Je mehr die Verwaltungen den Bedürfnissen ihrer Angestellten Rechnung tragen, desto williger werden sich diese finden lassen, den Anforderungen des Dienstes auch dann sich zu unterziehen, wenn ausserordentliche Ansprüche an sie gestellt werden müssen, und desto eher werden die Aufsichtsbehörden in der Lage sein, den Verhältnissen des einzelnen Falles Rechnung zu tragen.

Aus den Angaben, welche über die Vollziehung des Gesetzes von den Verwaltungen gemacht worden sind, hat sich

hie und da die Tendenz ergeben, die im Art. 5 der Vollziehungsverordnung bezeichneten Intervalle zwischen den Zügen der Ruhezeit zuzurechnen; ferner hat konstatiert werden müssen, dass die für Nebenarbeiten in die Arbeitsstunden eingerechnete Zeit zu kurz bemessen war. Freilich ist hierauf von der betreffenden Verwaltung erwidert worden, dass die für diese Arbeiten angewiesene Zeit nach ihrer Auffassung genügend sei und dass es von dem Geschick und Fleiss der betreffenden Angestellten abhängt, ob sie damit auskommen oder nicht.

Die Vorschrift im Art. 7, dass, soweit möglich, die gesetzlichen Ruhepausen am Wohnort des Personales sollen zugebracht werden können, ist speziell für das Maschinen- und Zugspersonal von Bedeutung. Ihre Durchführung hat der Natur der Sache nach keinen Anstand gefunden bei den Betrieben auf kurzen Strecken. Bei den grösseren Gesellschaften steht derselben vielfach die Gestaltung des Fahrplanes und die mangelnde Dezentralisation der Depots entgegen. Wir können aber konstatieren, dass die Mehrzahl auch der grossen Gesellschaften es sich angelegen sein lässt, der Vorschrift Rechnung zu tragen.

Die Frage, welches eine angemessene Vertheilung der Ruhetage sei, ist in verschiedenen Richtungen zur Besprechung gekommen. Schon im Geschäftsbericht von 1890 hat das Departement sich dahin ausgesprochen, dass der direkte Zweck der Ruhetage sei und sein müsse, dass die Angestellten von den Anstrengungen einer unmittelbar vorausgegangenen Arbeitsperiode sich erholen und für diejenigen einer folgenden Reihe von Arbeitstagen sich vorbereiten können, und dass dieser Zweck nur dann erreicht werde, wenn die Ruhetage möglichst gleichmässig angewiesen seien. Inmerhin wurde damals bereits mitgetheilt, dass einigen Verwaltungen das Zugeständniss gemacht worden war, von den 52 Ruhetagen deren 10—14 zu beliebiger Verfügung zu reserviren. Nachdem hiegegen kein Widerspruch erhoben worden ist, so hat das Departement keinen Anstand genommen, dieses Zugeständniss auf Verlangen auch den übrigen Gesellschaften zu machen. Der Bundesrath ist, wie sich aus den zu den einzelnen Gesellschaften erstatteten Mittheilungen ergibt, insbesondere bei den Saisonunternehmungen noch etwas weiter gegangen. Im Ganzen ist aber der Grundsatz der möglichst regelmässigen Vertheilung der Ruhetage in dem Umfange auf-

Die in Basel domilizirte internationale Schlafwagen-Gesellschaft war endlich in der Lage, im Laufe des Frühjahres 1891 den Nachweis zu leisten, dass auch ihr Personal den Vorschriften des Gesetzes über die Arbeitszeiten unterstellt sei.

Unter den ausnahmsweisen Anordnungen, welche der Bundesrath zu treffen, bezw. zu bewilligen hatte, sind neben den Abweichungen, welche in Ansehung der Art. 2, 3 und 4 des Gesetzes insbesondere den Unternehmungen ohne Güterdienst und denjenigen mit ausschliesslichem oder besonders hervortretendem Saisonbetrieb gestattet werden mussten, die Bewilligungen hervorzuheben, welche ein ungewöhnlicher Verkehr nothwendig gemacht hat. Dabei ist in allen Fällen anbedungen worden, dass ausfallende Ruhetage in gleicher Qualität wieder ersetzt werden sollen.

In diesem Sinne wurde zugestanden:

1. Der Gotthardbahn, die Sistirung von Ruhetagen für die Dauer der Bundesfeier in Schwyz vom 31. Juli bis 3. Aug., und die Führung von Güterzügen an den Sonntagen des 18. und 25. Oktober, sowie des 1. Novembers. Ferner musste die Gotthardbahn ermächtigt werden, vom 20. Oktober bis 15. November eine Anzahl von Betriebsangestellten über das gesetzliche Maximum im Tagesdienst in Anspruch zu nehmen, um den Erfordernissen eines ausnahmsweisen Güterandranges zu genügen.

2. Der Centralbahn die Sistirung der Ruhetage beim Lokomotiv- und Zugspersonale am 1. und 2. August anlässlich der Bundesfeier in Schwyz und vom 15. bis 17. August für die Gründungsfeier in Bern.

An den Sonntagen des 6. September, 11. und 25. Okt., 15. und 22. Nov. machte der ausnahmsweise grosse Güterverkehr die Führung von Güterzügen und während der Zeit vom 15.—22. November die Sistirung der Ruhetage für das Rangir-, Wärter- und Aufsichtspersonal im Bahnhof Basel, für das Rangirpersonal in Olten und das Zugspersonal auf der Strecke Basel-Olten nöthig.

3. Der Nordostbahn die Führung von Güterzügen an den Sonntagen vom 12. und 19. April, vom 13. September und vom 15. und 22. November.

Ferner ist wiederholt an Sonntagen (am 5. und 26. April, 7. Juni und am 29. November) der Auslad von Gütern im Bahnhof Zürich bewilligt worden.

4. Der Jura-Simplonbahn die Sistirung der Ruhetage für das ganze Betriebspersonal während der Dauer der Gründungsfeier der Stadt Bern, vom 14. bis 18. August; die Führung von Güterzügen an den Sonntagen in den Monaten November und Dezember.

Endlich hat der Bundesrath unterm 25. September mit Rücksicht auf den starken Herbstverkehr und um eine raschere Wiederbenützung der Güterwagen zu ermöglichen, den Auslad der Güter am Vormittage der Sonntage des 27. September bis 15. November bewilligt und dem Departement die Ermächtigung ertheilt, an denselben Tagen die Führung von Leerzügen zum Zwecke der beschleunigten Wagenvertheilung anzuordnen. Das damit verbundene weitere Gesuch um Verlängerung der Lieferfristen wurde abgelehnt.

Die vorstehenden Mittheilungen gehen nicht darnach aus, darzuthun, dass die Vollziehung des Gesetzes über die Arbeitszeiten nichts nachzuholen oder zu wünschen übrig lassen könnte. Wir werden auf verschiedene Punkte zurückkommen, welche noch unerledigt sind oder einer weitem Klärung bedürfen. Das aber erachten wir als nachgewiesen, dass der allgemeine Anspruch, den die Eisenbahngesellschaften erhoben hatten, dass mit jeder Anwendung des Gesetzes bis zum 1. Juni 1891 zugewartet, und die Durchführung desselben bis zum 1. Juni 1893 zurückgelegt werden müsse, unberechtigt gewesen ist. Die meisten Anstände ergaben sich aus der Forderung der 17 Freisonntage, derselben Forderung, welche schon im Eisenbahngesetz von 1872 aufgestellt war, und die dann auf Verlangen der Eisenbahnen durch das Nachtragsgesetz vom 14. Febr. 1878 im wesentlichen wieder fallen gelassen wurde, um als Eckstein im neuen Arbeitsgesetz neuerdings aufgenommen zu werden. Allerdings ist nun eine Erleichterung geboten, welche dem Gesetz von 1872 unbekannt war: die Einstellung des Güterdienstes an den Sonntagen. Diese Massnahme hat die Gewährung der Freisonntage, insbesondere bei den grossen Gesellschaften, ausserordentlich gefördert, und wenn sie speziell bei der Jura-Simplon-Bahn nicht genügt hat, so ist zu berücksichtigen, dass die von dieser Gesellschaft beschlossenen Taxermässigungen für die Sonntagsfahrten einem ungewöhn-

lich grossen sonntäglichen Personenverkehr gerufen haben, der wieder ein ausnahmsweise vermehrtes Personal nöthig machte, in der Art, dass die durch die Einstellung der Güterzüge verfügbar gewordenen Angestellten weit weniger die Lücke ausfüllen konnten, als dies bei andern Gesellschaften der Fall ist. Wir sind nun allerdings nicht der Ansicht, dass dieser Anordnung die Forderung des Gesetzes in Ansehung der Freisonntage hintangesetzt werden soll. Wir halten vielmehr dafür, dass wenn eines das andere ausschliessen sollte, der Versuch der ausnahmsweisen Hebung des Personenverkehrs an den Sonntagen zurücktreten muss. Will die Gesellschaft das nicht, so wird sie eben das noch mangelnde Personal anstellen müssen. Es will uns aber scheinen, dass eine genaue Untersuchung darthun müsste, dass der ausnahmsweise Sonntagsverkehr die Aufwendung bedeutender neuer Ausgaben kaum lohnt. Auch lässt sich wohl die Frage aufwerfen, ob die Sonntagsfrequenz nicht zum Theil auf Rechnung des Werktagverkehrs geht und ob nicht eine etwelche Verbilligung der Personenfahrtaxen im Allgemeinen günstigere finanzielle Resultate für eine Gesellschaft mit sich führen würde.

Dieselbe Gesellschaft hat den Anspruch erhoben, neben den Eilgütern und dem Vieh, am Sonntag auch die Güter zu fahren, welche des Vortheiles der beschleunigten Beförderung (*vitesse accélérée*) geniessen, obschon sie nicht in die Klasse der Eilgüter gehören. Es sind dies vor allem aus die Lebensmitteltransporte des Ausnahmetarifs 3, dann überseeische Güter und vor allem die Sammelladungen jeder möglichen Art. Da auch hier eine freiwillige Leistung der Bahn in Frage kommt, welche überdies von den übrigen Bahnen abgelehnt ist, so sehen wir nicht ein, warum derselben die Vollziehung des Gesetzes hintangesetzt werden soll.

In der neben einghefteten Tabelle ist der Bestand des Betriebspersonales bei den Eisenbahnen und Dampfschiffen auf Ende der Jahre 1889, 1890 und 1891 gestützt auf die Angaben der Verwaltungen vergleichend zusammengestellt. Wie viel von der seit 1889 eingetretenen Personalvermehrung eine unmittelbare Folge des Gesetzes vom 27. Juni 1890 ist, können weder wir, noch mit Sicherheit wohl auch die Eisenbahnen sagen. Jedenfalls ist davon zunächst der Bedarf an Personal in Abrechnung zu bringen, welcher erforderlich wurde durch die Eröffnung neuer Linien, und zwar:

im Jahr 1890 1891

Km.	Km.	
14	18	bei der Jura-Simplon-Bahn,
—	11	bei der Nordostbahn,
98	15	bei den kleineren Unternehmungen.

Sodann ist die Zunahme des Verkehrs und damit im Zusammenhang die Vermehrung der gefahrenen Züge in Betracht zu nehmen, welche insbesondere beim Zugs- und Traktionspersonale sich geltend machen musste. Es wurden nämlich:

	Züge über die ganze Bahn gefahren			tausende von Personenkilometer und Tonnenkilometer befördert					
	1889	1890	Zuwachs %	1889	1890	Zuwachs %	1889	1890	Zuwachs %
J. S.	14,99	15,64	= 4,3	203 792	218 598	= 7,3	1 354 74	1 478 56	= 9,1
N. O. B.	14,82	17,38	= 17,3	172 580	181 367	= 5,1	1 41 023	1 42 242	= 0,9
S. C. B.	18,58	19,55	= 5,2	99 642	105 139	= 5,5	1 11 124	1 04 575	= - 5,9
V. S. B.	14,40	15,75	= 9,4	83 001	85 826	= 3,4	44 007	40 534	= - 7,9
G. B.	21,99	22,59	= 2,7	58 664	62 862	= 7,2	1 14 030	1 02 884	= - 9,8

Für 1891 sind wir noch nicht im Besitz der Zusammenstellung der gefahrenen Züge. Auch bezüglich der Transportquantitäten sind wir z. Z. auf die Angaben beschränkt, die den monatlichen Berichten der Gesellschaften entnommen werden können und welche nur die Zahl der Transportobjekte, beziehungsweise deren Gewicht angeben, und daher bloss mit den entsprechenden Zahlen des Vorjahres verglichen werden können. Danach gelangten zum Transport in Tausenden:

	Personen, Anzahl in Tausenden			Güter, Tonnen in Tausenden		
	1890	1891	Zuwachs %	1890	1891	Zuwachs %
J. S.	7 943	8 660	= 9,0	1 995	2 065 ^{*)}	= 3,5
N. O. B.	8 334	8 514	= 2,2	2 885	2 949 ^{**)}	= 2,2
S. C. B.	4 586	5 289	= 15,3	2 098	2 225 ^{**)}	= 6,1
V. S. B.	4 592	4 664	= 1,6	958	943 ^{*)}	= - 1,6
G. B.	1 296	1 376	= 6,2	686	705 ^{*)}	= 2,8

Das Betriebspersonal dagegen betrug:

	1889	1890	Zuwachs %	1891	Zuwachs %
bei der Jura-Simplon-Bahn	4216	4494	= 6,6	5262	= 17,1
» » Nordostbahn	3635	3842	= 5,7	4155	= 8,1
» » Centralbahn	3049	3336	= 9,4	3868	= 15,9
» den Ver. Schweizerbahnen	1512	1554	= 2,8	1748	= 12,5
» der Gotthardbahn	1655	1752	= 5,9	1894	= 8,1

*) Ohne Gepäck und Thiere.

***) Einschliesslich Gepäck und Thiere.

Die Vermehrung des Betriebspersonales hat namentlich im Traktions- und Zugsdienst der Zunahme des Personenverkehrs und der Zahl der gefahrenen Züge folgen müssen. Wenn dieselbe bei der Nordostbahn, mit dem ausserordentlichen Zuwachs in 1889/90 von 17,3 % auf der Zahl der gefahrenen Züge verhältnissmässig zurückblieb, so wird eine Erklärung darin zu suchen sein, dass die Gesellschaft schon vorher mit Personal reichlich versehen war. Auch fällt eine bedeutende Quote von der grösseren Zugszahl auf den Güterverkehr, welcher eine ökonomischere Organisation verträgt als der Personenverkehr. Wie anderseits die Abnahme des Güterverkehrs bei der Centralbahn, der Gotthardbahn und den Ver. Schweizerbahnen wenig Erleichterung brachte; übrigens auch aus dem Grund, weil die Verminderung durchaus auf den Transit fiel und trotz der geringeren tonnenkilometrischen Leistung in 1890 das absolut zur Beförderung gelangte Gewicht bei den erstgenannten beiden Gesellschaften dem von 1889 annähernd gleichkam, bei den Ver. Schweizerbahnen dieses aber sogar überstieg.

Wie sehr solche und andere Einflüsse auf die Vermehrung des Personals müssen eingewirkt haben, geht übrigens auch daraus hervor, dass diese Vermehrung bei den einzelnen Dienstkategorien der Gesellschaften ganz ungleich eingetreten ist. Sonst wäre z. B. ein Zuwachs von 26 und 34 % bei dem Personal der allgemeinen Verwaltung der N.-O.-B. und der S.-C.-B., während dasselbe bei der V.-S.-B. und der G.-B. stabil blieb, durchaus nicht zu erklären. Ebenso auffallend ist es, dass bei der N.-O.-B. das Personal des Bahnunterhaltungs- und Ueberwachungsdienstes von 1889 bis 1891 blos um 2,6 %, bei den übrigen grösseren Bahnen aber um 13, 17 und sogar 20 % (bei der S.-C.-B.) zugenommen hat, u. s. w. Auch muss es auffallen, wenn das Direktorium der S.-C.-B. bei Einsendung der Personalmachweisungen schreibt, dass die Vermehrung in 1891 532 Personen zum grössten Theil auf das Gesetz betreffend die Arbeitszeiten zurückzuführen sei, während dieselbe Verwaltung im Anfang des Jahres 1891 die Vollziehung des Gesetzes ausdrücklich an die Voraussetzung geknüpft hatte, dass sie das Stationspersonal noch um 40, das Zugspersonal um 70 Mann und das Lokomotivpersonal um 15 Führer und 15 Heizer vermehren könne; oder wenn dieselbe Behauptung von der Direktion der Jura-Simplon-Bahn erhoben wird, welche noch

in ihrem Bericht an den Verwaltungsrath vom 9. Januar 1892 die Zahl der Betriebsangestellten bei der ehemaligen S.-O.-S. zur Zeit der Fusion ausdrücklich als durchaus ungenügend bezeichnete. Eine unerklärte Differenz liegt auch zwischen den oben, Seite 7, erwähnten Angaben dieser Verwaltung vom 20. Februar 1891, wonach seit dem Januar 1890 das Stationspersonal von 1627 auf 1917 Mann gebracht worden wäre, während laut den der vergleichenden Zusammenstellung zu Grunde liegenden Angaben derselben Stelle, dieses Personal zu Ende 1889 nur 1304 und Ende 1890 1484 Personen zählte.

Endlich will es uns scheinen, dass in dem Gesetz vom 27. Juni 1890 eine Inanspruchnahme des Betriebspersonales der Eisenbahnen gestattet ist, welche nicht allzuweit von der Grenze der Leistungsfähigkeit entfernt steht, und dass, wenn es wahr sein sollte, dass die Beschränkung, welche im Gesetz liegt, wirklich eine Vermehrung der Betriebsangestellten bis auf 20 und mehr Prozent zur Folge gehabt hätte, die Zustände vor dem Gesetz schlimmer gewesen sein müssten, als sie vorausgesetzt waren.

Wenn wir zu den Punkten übergehen, welche einer weiteren Abklärung bedürfen oder wenigstens bei dem vorliegenden Anlass eine Besprechung verdienen, so haben wir uns zunächst bei dem Art. 1 des Gesetzes einen Augenblick aufzuhalten. Nicht um die bereits bei der Bundesversammlung liegende Frage zu besprechen, ob die Angestellten der Restaurationen in den Bahnhöfen und Dampfschiffen den Vorschriften betr. Dienstzeiten und Ruhetagen auch unterstellt seien; aber um der Bedeutung dieser in Ansehung der „Arbeiter“ einige Betrachtungen zu widmen. Das Gesetz soll (Art. 1, Abs. 2) Anwendung finden auf die im Betriebsdienste mit der Verpflichtung zu gewöhnlicher Arbeitszeit angestellten Personen. Unter diesen Personen sind, wie aus den folgenden Artikeln sich ergibt, auch die Arbeiter verstanden. Soweit die tägliche Arbeitszeit in Betracht kömmt, dürften keine Meinungsverschiedenheiten über die Bedeutung der gesetzlichen Bestimmungen bestehen. Die Beschränkung der Geltung derselben kann nur den Sinn haben, dass diese cessirt, wenn die Beschäftigung im Transportbetrieb nur Nebenberuf ist und bloss einen Theil des Tages in Anspruch nimmt. Derlei Verhält-

nisse finden sich übrigens im Eisenbahnbetrieb nur ausnahmsweise, insbesondere bei den Lokalbahnen; häufiger bei den Dampfschiffunternehmungen, wo die Mithilfe beim Betriebe z. B. bei dem Personal der Zwischenstationen vielfach als blosse Nebenbeschäftigung erscheint. Immerhin hat sich auch bei einer der grossen Eisenbahnverwaltungen herausgestellt, dass zur Aushilfe auf den kleinern Stationen, sogar für den Weichenstellerdienst, Hülfspersonal nach Stunden, und nur während eines Theils des Tages, beschäftigt ist. Sobald die Arbeitszeit den ganzen Tag umfasst, so kommen die Bestimmungen betreffend die maximalen Arbeits- und die minimalen Ruhezeiten zur Geltung, wobei man allerdings den besondern Verhältnissen des Falles wird Rechnung tragen müssen, wenn z. B. die Beschäftigung nur einzelne Tage in Anspruch nimmt und dergl. Der Arbeiter wird auch bezüglich der Ruhetage dem Gesetz unterstellt sein, wenn seine Beschäftigung, mit gewöhnlicher Tagesarbeit, zwar nicht das ganze Jahr hindurch, aber doch während einer längern Zeit andauert. Indessen werden bezüglich der Ruhetage keine Differenzen entstehen, wenn die Beanspruchung der Arbeiter, wie z. B. im Bahnunterhaltungsdienst, auf die Werktagstage sich beschränkt. Dagegen kompliziren sich die Verhältnisse sofort, wo, wie es vorgekommen ist, solche Arbeiter am Sonntag die Stellvertretung für ständige Arbeiter oder andere Angestellte übernehmen, was verschiedentlich hat konstatiert werden können. Da nach allgemeiner Uebung, der auch nicht der Art. 4, (Abs. 2) des Gesetzes entgegengehalten werden kann, der blosse Tagelöhner an den Sonntagen keinen Lohn erhält, so ist natürlich die Versuchung gross für ihn, an solchen Tagen auf irgend eine Weise etwas zu verdienen. Es ist schwer, dem entgegenzutreten, und eine unmittelbare Kontrolle kaum möglich. Man wird sich für diese Fälle für einmal darauf beschränken müssen, das Recht, nach Umständen und Verhältnissen einzuschreiten, zu wahren.

Wir wollen bei diesem Anlass auch noch des ganz besondern Verhältnisses erwähnen, welches sich ergibt, wenn zur Ablösung von Angestellten oder Arbeitern an den Sonntagen beständig dieselben Personen verwendet werden, die im übrigen dem Betriebsdienste fremd sind. In diesem Falle entsteht das Verhältniss, dass, um die gesetzlichen Freisonntage des Personales der Transportanstalten zu sichern, dritte Personen regelmässig auf die Sonntagsruhe verzichten. Wir

glauben nicht, dass an der Hand des Gesetzes hiegegen einzuschreiten wäre; aber es wird die Erwartung ausgesprochen werden dürfen, dass die Verwaltungen, welche zu diesem System gegriffen haben, dasselbe nach Massgabe der jeweiligen Umstände so weit als möglich mildern möchten.

Ueber die Ablehnung des Anspruches, dass das Maschinen- und Zugpersonal mit Zuweisung einer achtstündigen Nachtruhe sich begnügen müsse, wenn demselben Schlafräume in einer auswärtigen Uebernachtungsstation zugewiesen sind, haben wir bereits bei den speziellen Mittheilungen über die Vollziehung des Gesetzes bei der Gotthardbahn berichtet. Ein ähnlicher Anspruch ist von keiner andern Verwaltung erhoben worden, und auch der Wunsch der Direktion des Jura-Simplon, dass ihr zugestanden werden möchte, die durchschnittliche Nachtruhe des Lokomotivpersonales auf 8 Stunden zu beschränken, basirt nicht auf der Auslegung des Gesetzes, sondern in der Verweisung auf das thatsächliche Bedürfniss. Dem Bedürfniss kann aber mit den dem Bundesrathe im Art. 6 vorbehaltenen Kompetenzen Rechnung getragen werden. Nur sprechen wir uns mit aller Entschiedenheit dahin aus, dass nach unserer Auffassung einer durchgängigen Reduktion der Nachtruhe des Lokomotivpersonales auf dem Wege der ausnahmsweisen Anordnungen der Wortlaut und der Sinn und Geist des Gesetzes entgegensteht. Im übrigen darf nicht übersehen werden, dass die im Gesetz aufgestellten Maasse für die Arbeits- und Ruhezeiten Maximal- und Minimalansätze sind, und nicht Normen, wo die Ueberschreitung durch jede Konzession in umgekehrter Richtung getilgt wäre, und dass schon die Art. 2 und 3 des Gesetzes in Verbindung mit dem Art. 4 der Vollziehungsordnung eine sehr elastische Anwendung der Bestimmungen über die Arbeitszeit gestatten. Fest ist daselbst nichts, als die Forderung einer ununterbrochenen Ruhezeit von 10 Stunden für das Lokomotiv- und Zugpersonal, von 9 Stunden für das übrige Betriebspersonal, und bezüglich des letztern von 8 Stunden, wenn demselben Wohnung auf dem Bahnhof oder an der Bahnlinie angewiesen ist. Die Transportgesellschaften sind nicht gehindert, die zwölfstündige Beanspruchung so zu vertheilen, dass dieselbe mit ihren beiden Enden unmittelbar an die Ruhezeit des Art. 3 grenzt, wodurch eine Präsenzzeit von 14, 15 und 16 Stunden entsteht, die dann wohl durch Ruhepausen im Gesamtbetrage von 2, 3 oder 4 Stunden unterbrochen werden muss, welche aber der Natur der Sache

nach in gar vielen Fällen die wünschenswerthe Ruhe durchaus nicht gewähren. Denn der einzige Beamte einer kleineren Station wird während der ihm zugewiesenen Ruhestunden doch nie vergessen dürfen, dass der Bahntelegroph ihm einen Extrazug oder andere unvorhergesehene Vorkommlichkeiten anzeigen kann, die seine Mitwirkung in Anspruch nehmen. Und dem fahrenden Personale, welches vielfach die Ruhezeiten nicht am Wohnorte verbringen kann, wird die angebliche Ruhepause dann gar wohl ohne besonderen Werth sein, wenn im Bahnhofe keine geeigneten Lokalitäten vorhanden und zu seiner Verfügung sind, wo er in angemessener Weise sich pflegen kann. Wir wollen zwar sofort beifügen, dass einzelne Verwaltungen in sehr anerkennenswerther Weise auch in dieser Richtung Vorsorge treffen; es gibt Stationen, wo die Lokale zur Verbringung der Ruhezeiten sehr gut eingerichtet sind und Verwaltungen, welche es sich zur angelegentlichen Pflicht machen, für eine gute und billige Verköstigung des Personales während den längern Aufhalten auf den Stationen oder in den Schiffen zu sorgen. An verschiedenen Orten sind unter Aufwendung von erheblichen Kosten Bäder eingerichtet worden und dem Personal zur Verfügung gestellt; es sind das aber doch nur die Ausnahmen. Auch wäre zu wünschen, dass die Vorschrift im Art. 9 der Vollziehungsverordnung allgemeinere Beachtung fände, wonach solchem Personal, welches das Essen auf die Arbeitsstelle mit sich bringt oder sich bringen lässt, im Winter geheizte Lokalitäten zur Verfügung gestellt würden, welche mit Einrichtungen zum Wärmen der Speisen versehen wären. Die Verwaltungen haben zwar eingewendet, dass dieser Anspruch, sowie die in den Art. 8 und 10 enthaltenen Bestimmungen weiter gehen, als das Gesetz selbst. Aber die hier aufgestellten Forderungen sind so wenig von einer billigen Vollziehung des Gesetzes zu trennen, dass die erhobene Einwendung nicht ernsthaft genommen werden kann. Je mehr die Verwaltungen den Bedürfnissen ihrer Angestellten Rechnung tragen, desto williger werden sich diese finden lassen, den Anforderungen des Dienstes auch dann sich zu unterziehen, wenn ausserordentliche Ansprüche an sie gestellt werden müssen, und desto eher werden die Aufsichtsbehörden in der Lage sein, den Verhältnissen des einzelnen Falles Rechnung zu tragen.

Aus den Angaben, welche über die Vollziehung des Gesetzes von den Verwaltungen gemacht worden sind, hat sich

hie und da die Tendenz ergeben, die im Art. 5 der Vollziehungsverordnung bezeichneten Intervalle zwischen den Zügen der Ruhezeit zuzurechnen; ferner hat konstatiert werden müssen, dass die für Nebenarbeiten in die Arbeitsstunden eingerechnete Zeit zu kurz bemessen war. Freilich ist hierauf von der betreffenden Verwaltung erwidert worden, dass die für diese Arbeiten angewiesene Zeit nach ihrer Auffassung genügend sei und dass es von dem Geschick und Fleiss der betreffenden Angestellten abhängt, ob sie damit auskommen oder nicht.

Die Vorschrift im Art. 7, dass, soweit möglich, die gesetzlichen Ruhepausen am Wohnort des Personales sollen zugebracht werden können, ist speziell für das Maschinen- und Zugspersonal von Bedeutung. Ihre Durchführung hat der Natur der Sache nach keinen Anstand gefunden bei den Betrieben auf kurzen Strecken. Bei den grösseren Gesellschaften steht derselben vielfach die Gestaltung des Fahrplanes und die mangelnde Dezentralisation der Depots entgegen. Wir können aber konstatieren, dass die Mehrzahl auch der grossen Gesellschaften es sich angelegen sein lässt, der Vorschrift Rechnung zu tragen.

Die Frage, welches eine angemessene Vertheilung der Ruhetage sei, ist in verschiedenen Richtungen zur Besprechung gekommen. Schon im Geschäftsbericht von 1890 hat das Departement sich dahin ausgesprochen, dass der direkte Zweck der Ruhetage sei und sein müsse, dass die Angestellten von den Anstrengungen einer unmittelbar vorausgegangenen Arbeitsperiode sich erholen und für diejenigen einer folgenden Reihe von Arbeitstagen sich vorbereiten können, und dass dieser Zweck nur dann erreicht werde, wenn die Ruhetage möglichst gleichmässig angewiesen seien. Inmerhin wurde damals bereits mitgetheilt, dass einigen Verwaltungen das Zugeständniss gemacht worden war, von den 52 Ruhetagen deren 10—14 zu beliebiger Verfügung zu reserviren. Nachdem hiegegen kein Widerspruch erhoben worden ist, so hat das Departement keinen Anstand genommen, dieses Zugeständniss auf Verlangen auch den übrigen Gesellschaften zu machen. Der Bundesrath ist, wie sich aus den zu den einzelnen Gesellschaften erstatteten Mittheilungen ergibt, insbesondere bei den Saisonunternehmungen noch etwas weiter gegangen. Im Ganzen ist aber der Grundsatz der möglichst regelmässigen Vertheilung der Ruhetage in dem Umfange auf-

recht erhalten worden, dass die durch dieselben auseinander-geschiedenen Arbeitsperioden nicht länger als ungefähr 10 Tage sein sollen. Wir wollen auch nicht unterlassen, darauf aufmerksam zu machen, dass die in Reserve gestellten Ruhetage soweit allerdings den Charakter ändern, als sie an die Stelle desurlaubes treten, welcher von den Gesellschaften seit jeher zugestanden wurde, wenn die Angestellten, mit Rücksicht auf Privatgeschäfte, für Erholungsreisen etc., solchen verlangt hatten. Dieses Verfahren entspricht vielleicht nicht ganz den ursprünglichen Intentionen des Gesetzgebers. Es ist aber zu beachten, dass, solange man daran festhält, dass die Ruhetage ohne vorausgegangenes Ansuchen, also zum Voraus, zugewiesen werden sollen, diese Zuteilung das thatsächliche Bedürfniss der Angestellten nie ganz decken wird.

Die Lohnverhältnisse (Art. 4, Absatz 2) gaben nur zu wenig Anständen Veranlassung. Soviel konstatiert werden konnte, hat die gesetzliche Forderung, dass ein Abzug am Gehalte oder Lohn wegen der Dienstbefreiung nicht stattfinden dürfe, im Allgemeinen eine loyale Beachtung gefunden. Die wenigen Beschwerden, welche in dieser Richtung eingingen, konnten infolge des meist entgegenkommenden Verhaltens der Verwaltungen auf dem Weg der Verständigung erledigt werden.

In dem seiner Zeit vom Bundesrath den eidg. Räten unterbreiteten Entwurf eines Gesetzes über die Arbeitszeiten war auch der Bethätigung der Frauen im Eisenbahndienste gedacht, und vorgesehen, dass über die tägliche Arbeitszeit dieser der Bundesrath besondere Vorschriften aufstellen könne. Die Bundesversammlung hat diesen Vorschlag gestrichen, und es stützt sich hierauf der Anspruch der Bahnverwaltungen, dass für die Frauen der gleiche Maximalarbeitstag gelte, wie für die männlichen Angestellten im Betriebsdienst. Aus diesem Anspruch, welcher übrigens nicht erst seit dem Erlass des Arbeitsgesetzes besteht, haben sich Verhältnisse herausgebildet, welche einer besondern Aufmerksamkeit rufen. Wir heben insbesondere die Beschäftigung der Frauen beim Barrierendienst hervor, die beim Jura-Simplon fast durchgängig und bei einer Reihe anderer Gesellschaften in grösserm oder geringerm Umfang durchgeführt ist. Der Bahnwärter oder Bahnarbeiter, welchem eine Wohnung an der Linie zugewiesen ist, erhält die Stelle nur unter der Bedingung, dass er für die Bedienung der Barrieren an den in der Nähe liegenden Niveau-Übergängen unter seiner Verantwortlichkeit einen Hausgenossen

stellt, wofür er dann eine Lohnzulage von monatlich Fr. 25--30 und vielleicht noch eine kleine Entschädigung für die Ablösung an den Ruhetagen erhält. Thatsächlich besorgt dann die Frau, etwa auch die Mutter und ab und zu ein Kind des Bahnwärters oder Bahnarbeiters den Barrierendienst. Der Bahnwärtler, soweit er nicht durch den Kontrolldienst auf der Strecke in Anspruch genommen ist, und der Bahnarbeiter überhaupt müssen sich bei der Bahnunterhaltung auf der Strecke theiligen. Diese Organisation scheint gegenüber dem andern System, den Barrierendienst durch den Wärter selber besorgen zu lassen, und denselben dann in der Nähe eine kürzere Bahnstrecke zur Aufsicht und Besorgung zu überlassen, bedeutende Oekonomien für die Bahngesellschaften in sich zu schliessen, welche in einer Eingabe dieser an das Eisenbahndepartement vom 23. Januar 1892 in Zahlen angesetzt sind und betragen sollen:

bei der	Jura-Simplonbahn	Fr. 430,000
„	„ Schweizerischen Centralbahn	„ 150,000
„	„ Gotthardbahn	„ 150,000
„	„ Nordostbahn	„ 53,000
„	den Vereinigten Schweizerbahnen	„ 10,000
„	der Schweizerischen Seethalbahn	„ 1,100
„	„ Emmenthalbahn	„ 8,500
„	„ Tössthalbahn	„ 2,000
„	„ schweiz. Südostbahn	„ 11,000
„	„ Jura-Neuchâtelois Bahn	„ 25,000

Im Ganzen jährlich Fr. 840,600

Wo nur wenige Züge gefahren werden und ein eigentlicher Früh- und Spätdienst nicht besteht, ist die Belastung der Barrierenwärterinnen nicht unerträglich; wenn dieselben aber auf stark befahrenen Strecken den Dienst wahrzunehmen und daneben auch noch die Hausgeschäfte zu besorgen haben, so mag gar oft und vielleicht regelmässig die Nachtruhe unter die 8 Stunden herabsinken, während im Diensttheiler der Eisenbahn ganz richtig eine wirkliche Arbeitszeit im Bahndienst von weniger als 12 Stunden figurirt und die Präsenzzeit 16 Stunden nicht übersteigt.

Anlässlich der Erhebungen, welche auf eine Beschwerde hin in einem Spezialfalle gemacht wurden, ist auch der ungenügende Zustand mancher Bahnwärterwohnungen konstatiert worden, so dass der Bundesrath sich veranlasst sah, die Verwaltung zum beförderlichen Um- oder Neubau derselben

einzuladen. Ferner wurde diese letztere aufgefordert, darüber zu wachen, dass die Beanspruchung der Personen im Bahnunterhaltungs- und Aufsichtsdienste inner den gesetzlich erlaubten Grenzen bleibe und dafür zu sorgen, dass zum Barrierendienste nur taugliche Leute verwendet werden, in der Meinung, dass diese von der Verwaltung direkt bestellt und auch deren Ablösung durch diese organisirt werden solle. Die Frage, wie weit die Verwendung von Frauen im äussern Bahndienst überhaupt gestattet sein solle, werde weiterer Erdaucrung vorbehalten; dagegen jetzt schon erklärt, dass eine Beanspruchung derselben im täglichen Dienst 12 aufeinanderfolgende Stunden unter keinen Umständen überschreiten sollte.



Konkurrenz- und Stellen-Ausschreibungen, sowie Inserate und litterarische Anzeigen.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1892
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	15
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.04.1892
Date	
Data	
Seite	267-272
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 670

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.