Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der

Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 31 (1902)

Artikel: Die Lohnbewegung im Winter 1902/1903

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-622956

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 04.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

III. Die Johnbewegung im Winter 1902|1903.

Die Lohnbewegung begann im Berichtsjahre, fand aber erst im laufenden Jahre ihren Höhepunkt und Abschluß. Wir bringen sie schon jetzt in ihren Hauptzügen zur Sprache, weil deren Ergebnisse von bedeutender sinanzieller Tragweite für die nächsten Jahre sein werden.

Nachdem am 9. November 1902 eine größere Anzahl unsergr Beamten und Angestellten über eine Besserstung bes Personals Beratung gepflogen und die Einleitung der ersorderlichen Schritte hierfür einem Ausschusse übertragen hatte, übermittelte uns am 26. Dezember eine Abordnung dieses Ausschusses eine vom 14. Dezember datierte Denkschrift mit einer Reihe weitgehender Wünsche und Forderungen.

Dieser Vorgang war einerseits überraschend, ba wir erft in den Jahren 1896/97 nach der bekannten Lohnbewegung bei allen schweizerischen Hauptbahnen die Besolbungsverhältnisse neu geregelt und die damals auf= geftellten Borfdriften in burchaus wohlwollenbem Sinne zur Ausführung gebracht hatten, anberseits aber boch erklarlich, ba mittlerweile von ber eibgenöffichen Gesetzgebung fur bie Besolbung ber Beainten und Angestellten ber schweiz. Bundesbahnen Grundfate aufgestellt worden waren, die von den bisherigen Normen der Privatbahnen wesentlich abwichen. Diese Verschiebenheit erstreckt sich fast gar nicht auf die Bochftgehalte, wohl aber auf einen allgemeinen Minbestgehalt von Fr. 1200 und bann vorzugsweise auf bas Borrucken innerhalb biefer Grenzen. Bei ben Privatbahnen hatte man eine Gehaltssteigerung in langeren Zeitraumen, gewöhnlich mit zweisährigen Erhöhungen von 36, 45, 60, 90, 120, 150, 180 Franken, bei unserer Berwaltung nur ausnahmsweise von 240 und 300 Franken; für die Bundesbahnen führte man ganz allgemein bas breijährige Borrucken mit Aufbesserungen von je 300 Fr. ein. Der große Unterschied ift in die Augen springend. Das Besolbungssystem ber Privatbahnen lehnte sich wesentlich an basjenige ber Privatwirtschaft an: ein stetiges, aber langsames Aufbessern bes Gehaltes und Arbeitslohnes, bei bem bie höchste Löhnung erft in einem langern Zeitraume erreicht wirb. Die Bundesbahn bagegen folieft sich an bas Befolbungsfpftem ber eibgenöffischen Staatsverwaltung an, wo ber Beamte meistens in 3, 6, 9 und 12, ganz ausnahmsweise erft in 15 ober mehr Jahren seinen Höchstgehalt erlangt und ein weiteres Borschreiten nur bann erwarten kann, wenn er sich im Laufe ber Jahre zu höheren Stellungen befähigt und aufschwingt. Es ift ohne weiteres flar, bag bas vom Bunbe gemallte Syftem bem Personal größere Ginnahmen bringt; ob es in allen Beziehungen richtiger und gunstiger sei, ift hier nicht zu untersuchen.

Dieses Vorgehen ber Bundesbehörben mußte beim Personal der Gotthardbahn, die nicht wie die übrigen schweiz. Hauptbahnen auf 1. Mai 1903, sondern erst auf 1. Mai 1909, also volle sechs Jahre später versstaatlicht werben soll, nach verschiedenen Seiten hin große Bedenken und Wünsche hervorrusen.

Das Besolbungsgesetz für die Bundesbahnen trat zwar nach Ablauf der Referendumsfrist sofort in Kraft (17. Oktober 1900), allein es sollte für das Personal der freihändig verstaatlichten Bahnen seine günstigeren Bestimmungen erst mit dem konzessionsmäßigen Rückkaufstermin vom 1. Mai 1903 entfalten, denn Art. 14 versügt:

"Die vor bem 1. Mai 1903 aus bem Dienste ber zuruckzukaufenden Bahnen in die Verwaltung ber Bundesbahnen übertretenden Beamten und Angestellten haben bis zu diesem Zeitpunkte Anspruch auf die ihnen burch die bisherigen Anstellungsverträge zugesicherten Besoldungen."

Je naher bieser 1. Mai nun heranruckte, um so mehr mußten biese Bebenken und Wünsche wachsen. Sie lassen sich auf folgende Hauptpunkte zuruckführen:

1. Wenn das Personal der Bundesbahnen vom 1. Mai 1903 bis zum 1. Mai 1909 zweimal um je 300 Fr. vorrückt, dassenige der Gotthardbahn aber nur dreimal um je 60 oder 90 oder 120 Fr. u. s. w., so bleibt dieses zurück und ist beim Uebertritt in den Dienst der Bundesbahnen gegenüber den früher Uebersgetretenen verkürzt.

- 2. Ist von ber Verstaatlichung ganz abgesehen nach bem Entscheibe ber obersten gesetzgebenben Bundesbehörden ein breijähriges Vorrücken mit je 300 Fr. für alle Eisenbahnangestellten gerechtfertigt, so kann biese günstigere Besoldungsrezelung dem Personal der Gotthardbahn nicht vorenthalten werden.

Auf diesen leitenden Motiven wurde nun eine Reihe von entsprechenden Forderungen aufgebaut, und an diese schlossen sich noch weitere Begehren als begleitende Zulagen an. Bevor wir indessen auf Einzelheiten einztreten, müssen wir noch einen weiteren Umstand erwähnen, der bei der Lohnbewegung vom Jahre 1896 nur eine untergeordnete Rolle gespielt hatte, im Winter 1902/03 dagegen von großer Bedeutung wurde. Während nämlich damals die zahlreichen im Taglohn arbeitenden Angestellten der Bewegung fernblieben, schlossen sich ihr dieselben im November v. Is. sofort an. Erstens verlangt das Bundesgeset über die Besoldungsverhältnisse auch für die Arbeiter die Ausstelltung von Reglementen und eine allmähliche Ernennung der ständigen Arbeiter der hierzu geeigneten Dienststategorien zu Angestellten mit sesten Bertragsverhältnis, und zweitens rusen selbstsverständlich die schon angesührten günstigeren Besoldungsbestimmungen für die Beamten und Angestellten auch einer Besoldungsbestimmungen für die Beamten und Angestellten auch einer Besoldungsbestimmungen für die Beamten und Angestellten auch einer

Es ist nicht möglich, hier alle Forberungen und Begehren und beren schließliche Erledigung im einzelnen aufzuführen; wir muffen uns auf die Hauptpunkte beschränken.

I. Allgemeine Behandlung. Es wurde geklagt, daß einzelne Oberbeamte im Verkehr mit dem ihnen unterstellten Personal einen kränkenden Ton anschlagen, daß abweisende Antworten auf Gesuche ohne Begründung erteilt würden und daß bei dienstlichen Rapporten das Verteidigungsrecht nicht immer genügend gewahrt sei.

Seit jeher haben wir ben Borgesetzten eine taktvolle Behandlung ihrer Untergebenen zur Pflicht gemacht, baneben aber allerbings strenge Disziplin verlangt. Bei bienstlichen Rapporten haben wir auf Verlangen Einsicht in die Akten gestattet und stets das Rekursrecht an die Direktion gewahrt. Wir halten an diesen Grundsätzen sest und erteilten nun noch sämtlichen Abteilungen die Weisung, künftig in allen nicht ganz liquiden Fällen von Ungehörigkeiten oder Vergehungen Bußenanträge erst nach kontradiktorischer Einvernahme der Fehlbaren zu stellen.

II. Gehaltsregulative. Wir haben schon unter Ziffer 1 und 2 der Einleitung zwei Gesichtspunkte, von denen sich unser Personal leiten ließ, kurz dargelegt und mussen nun sofort erklären, daß wir diese für berechtigt ansehen mußten. Das Interesse und Begehren des Personals und das materielle Gewicht einer bundes-rätlichen Vorschrift verunmöglichen es einer Bahnunternehmung, die an wirtschaftlicher Bedeutung hinter keiner andern des Landes zurückseht und selber in kurzer Zeit verstaatlicht werden soll, sich den neuen Grundsätzen entgegen zu stellen, und dies namentlich dann, wenn sie auch von ihrem Personal große Leistungen verlangen muß. Darüber waren wir und seit Ersaß des Gesetzes im klaren; wenn wir nicht von und aus vorgegangen waren, so war dies nur deshalb geschehen, weil wir noch weitere Vollziehungsmaßnahmen der Bundesdahnbehörden, so namentlich die wichtige Regelung der sog. Nebendezüge, abwarten wollten.

Es wurden im wesentlichen folgende Begehren gestellt :

1. Erhöhung der Minimal= und Maximalansätze. Was die Minimalansätze betrifft, so hatten wir meistens schon diejenigen der Bundesbahnen; eine Ausnahme hatten wir bei einem Teil des Bahn= aufsichts= und Unterhaltungsdienstes, wo wir in Berücksichtigung der Arbeitslohnverhältnisse einzelner Gegenden unter dem gesetzlichen Minimalgehalte von 1200 Fr. standen; hier mußten wir eine Erhöhung eintreten lassen. Im übrigen schossen scholesbahnen an und machten nur da Ausnahmen, wo

wir entweber bis anhin schon höhere Besoldungen ausgesetzt und somit bindende Verpflichtungen eingegangen hatten, oder wo besondere Verhältnisse des Dienstes dies forderten, so z. B. für die Bahnmeister, einen Teil des Stationspersonals, des Zugspersonals 2c.

- 2. Berminberung ber Dienstklassen und Gehaltsstufen. Diesem Begehren, soweit es bie Gehaltsstufen betrifft, wurde schon burch die Annahme der bundesgesetzlichen Borschriften über das dreijährige Borrücken mit je Fr. 300 entsprochen. Aber auch hinsichtlich der Dienstklassen konnten wir bei unseren einfachern Berhältnissen den Wünschen vielfach entgegenkommen.
- 3. Erreichung bes Gehaltsmarimums in 15 Jahren. Selbstverständlich bringt bas System bes breijährigen Vorrückens mit je Fr. 300 schneller zum Maximum, als bas bisherige; allein eine Vorschrift, wie die verlangte, ist auch mit diesem System nicht durchführbar, namentlich da nicht, wo der Angestellte oder Beamte in eine höhere Dienstklasse oder eine höhere Stellung übergeht, so wenn z. B. der Bremser zum Kondukteur und später zum Zugführer u. s. w. vorrückt.
- 4. Aufbesserungsmobus alle 3 Sahre mit Fr. 300, b. h. bis zum Maximum ber Rlasse. Wir haben, wie schon bemerkt, diesem Begehren von großer materieller Tragweite entsprochen; eine Ausnahme machten wir im Gehaltsregulativ für die Zentralverwaltung, das, soweit es schon bisher günstigere Bestimmungen hatte, beibehalten, im übrigen dem neuen rascheren Borrücken angepaßt werden mußte.
- 5. Beruckfichtigung bes Gefamtbienstalters bei Mutationen und Bersetungen, beim Uebergang vom Provisorium in bas feste Bertragsverhältnis.

Eine berartige formell bindende Zusicherung konnte von uns unmöglich zugestanden werden, dagegen nahmen wir in unsere vier Gehaltsregulative für die Beamten und Angestellten nach einem analogen Vorgange der Bundes= gesetzgebung einen Jusat folgenden Inhaltes auf:

"Beim Eintritt eines Beamten ober Angestellten aus einer untern Klasse in eine höhere ober aus einer Dienstabteilung in eine andere ist bei ber Festsetzung ber Besoldung das Gesamtdienstalter in billiger Weise zu berücksichtigen. Auf alle Fälle soll minbestens die bis zu diesem Zeitpunkte bezogene Besoldung verabfolgt werden."

Bei einer Vergleichung bes alten und neuen Regulatives für ben Stations=, Expeditions= und Zugsdienst ist wohl zu beachten, daß ben Bahnhof= und Stationsvorständen die Dienstwohnungen früher ohne Mietzins zur Verfügung gestellt worden waren. Nach dem Besoldungssystem der Bundesbahnen, dem wir folgten, muß vom Beamten ein angemessener Mietzins bezahlt werden; dies mußte dann natürlich wieder bei den Besoldungs= ansähen berücksichtigt werden.

III. Rebenbezüge. Bon großer Bebeutung sind hier die Nebenbezüge bes Zugs- und Fahrpersonals. Wir hatten hohen Wert barauf gelegt, wenn uns die Entschließungen und Vorschriften ber Bundesbahnen zusgegangen waren, um uns benselben in sachgemäßer Weise anschließen zu können. Leider waren beren Behörden noch zu keinen solchen gelangt, und so mußten wir selbständig für uns vorgehen.

Schon seit einigen Jahren haben wir für biese Nebenbezüge eine Minimalgarantie gewährt, und zwar mit einem jährlichen Minimum. Das gemeinsame Begehren ging nun bahin, es möchte bie Garantie auf ben einzelnen Tag berechnet werben. Wir konnten bies nicht gewähren, bagegen uns zur Garantie eines monatzlichen Minimums vom 1. Mai 1903 an verstehen, bas zwar auch Mehrauslagen mit sich bringt, aber auch bie raschere Abrechnung im Interesse beiber Teile ermöglicht.

Für das Zugspersonal gewährten wir sodann ebenfalls mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 ab eine Rangiers dienstvergütung bei Stückgüterzügen (20 Cts. per Stunde) und das gleiche Kilometergelb für Leer: wie für Bollsahrten, lehnten dagegen die weitergehenden Forderungen, wie Vergütung für abgenommene Fahrtausweise, Provisionen sür die Supplementsgelber, u. s. w. ab.

Bon den Zugeständnissen an das Fahrpersonal erwähnen wir namentlich die allgemeine Erhöhung des Kilometergelbes um 1 Cts., und zwar vom 1. Mai 1903 ab.

Alle biese Mehrleistungen bei den Nebenbezügen erfordern nicht geringe Opfer, es muß aber anerkannt werden, daß gerade vom Zugs= und Fahrpersonal unserer Bahn auch höhere Leistungen beansprucht werden.

Da die Nebenbezüge nicht nur eine Gegenleiftung für Mehrauslagen bilben, sondern auch einen Teil des wirklichen Gehaltes ausmachen, muß eine Quote berselben für die Versicherungsbeteiligung an der Hülfskasse gewertet werden. Das Personal verlangte eine namhafte Höherwertung, wir konnten aber nur zum Teil entsprechen.

- IV. Nachtdienstentschädigung. Eine Forberung von großer stinanzieller Tragweite war das Begehren nach einer Entschädigung für den Nachtdienst, wobei für die Zeit von nachts 10 bis morgens 5 Uhr 30 Cts. für die Stunde verlangt wurden. Nachtdienst muß regelmäßig vom Personal der Bahnbewachung, des Stations-, Expeditions-, Jugs-, Waschiensten und Fahrdienstes geleistet werden. Eine besondere Vergütung des Nachtdienstes in dem verlangten Umfange sindet nach unseren Erkundigungen bei andern Bahnen nicht statt, eine beschränkte Vergütung gewähren beispielsweise österreichische Bahnen. Im Gegensatz hierzu wird allerdings von der Industrie und von den schweizer. Zoll-, Post- und Telegraphenverwaltungen für den Nachtdienst besondere Vergütung gezahlt und auf diese Tatsache berief sich das Personal. Dieses Postulat ist auch nicht etwa neu, sondern war schon bei der Lohnbewegung von 1896 aufgestellt worden. Bei unserer Verwaltung hat sich mit dem zunehmenden Verkehr der Nachtdienst Istark entwickelt, und es muß zugegeben werden, daß er sich nicht gleichmäßig auf das Personal verteilen läßt, so daß eine allgemeine Ausgleichung nicht eintritt. In Erwägung aller Momente wollten wir in diesem Punkte, wo namentlich auch die össentliche Weinung auf die Seite des Personals getreten war, dem Begehren teilweise entgegenkommen und gewährten sür die Zeit von nachts 11 die morgens 4 Uhr eine Entschädigung von 20 Cts. für die Stunde Nachtdienst.
- V. Ausdehnung der Abgabe von Dienstkleidern. Die Bundesbahnen haben die Abgabe von Dienstekleidern auf Personal ausgedehnt, das früher bei uns keine solche erhalten hatte oder nur mit verhältnismäßig wenigen Stücken bedacht worden war. Es betrifft dies namentlich das Personal des Bahnaufsichts= und Untershaltungsdienstes, das Visiteur= und Nangierpersonal u. s. w. Auch hier glaubten wir dem Beispiel der Bundessbahnen folgen zu sollen.
- VI. Reutlaffifizierung des Berfonals. Wir haben in ber Ginleitung unter Biffer 3 von einem britten Bebenken und Anliegen bes Bersonals gesprochen, wonach fich bas bienftaltere Bersonal gegenüber bem jungern zurudigeset fuble. Mus biesem Motive ift bas Postulat hervorgegangen, es musse bas ganze Personal ber Beamten und Angestellten auf ben 1. Januar 1903 neu in die Regulative eingeteilt werben, selbstverftandlich mit einer namhaften Befferstellung. Bur Begründung murde u. a. vorgebracht, es sei bei ber Lohnbewegung vom Sahre 1896 bie Einstellung in die neuen Gehaltsregulative nicht richtig vorgenommen worden, jene Regulative hatten das Personal in hohem Mage enttäuscht. Wir konnten mit Leichtigkeit nachweisen, daß unsere Gehaltsnormen sehr klar und leicht verständlich, auch vielfach gunftiger als diejenigen ber übrigen schweiz. Berwaltungen gewefen waren und daß die Ginstellung ben bamaligen Forberungen vollständig entsprochen hatte. Man tam aber stets wieder auf die Forberung zurud, und verlangte schließlich, das Personal, das icon bei ben Tessinischen Talbahnen in unserm Dienst gewesen sei, muffe auf ben neuen Maximalgehalt und bas feit bem Sahre 1882 angestellte Personal muffe auf ben Maximalgehalt ber 96er Regulative gestellt werden. Wir wiesen nach, daß biese Forderung einer Rudwirkung ber spätern Regulative gleichkomme und eine folde Rudwirkung nach allgemeinen Grundfagen unmöglich verlangt werben könne; wir erklärten, es musse allerbings auf ben 1. Januar 1903, von welchem Tage an bie breifahrige Aufbesserungsperiobe zu beginnen habe, jeber Beamte und Angestellte nach ben bis jest auf Grund ber alten Regulative erworbenen Ansprüchen eingereiht werben, und man werbe hierbei allfällige Ungleichheiten ausgleichen; wir nahmen biefe Ausgleichung auch tatfächlich vor; es blieb bei einem Teil bes Personals immer

noch bas Gefühl zuruck, bas ältere Personal sei nun in ungünstigerer Lage, als bas jüngere. Dies war eine Folge bes neuen Besolbungs systems ber Bunbesbahnen, eine Erscheinung, die keineswegs neu war. Wir sagten eine nochmalige Überprüfung der bereits vorgenommenen Einstellung zu, um in wohlwollender Weise alls fällig noch vorhandene Härten auszuebnen.

VII. Daner und Ausbehnung des provisorischen Dienstes. Es wurde der Borwurf erhoben, daß nirgends so viel provisorisches Personal zu Dienstleistungen herangezogen werde, wie auf der Gotthardbahn. Im Prinzip sei sestzulegen, taß jeder Beamte, Angestellte und Arbeiter, welcher provisorisch eine Stelle regelmäßig versehe, nach Bersauf eines Jahres Anspruch auf entsprechende Ernennung und Honorierung der Stelle haben solle. Diejenigen, welche nur periodisch zu Dienstleistungen herangezogen würden, sollten nach Ablauf von zwei Jahren in das seste Bertragsverhältnis übergeführt werben.

Die Direktion antwortete, daß es durchaus nicht in ihrer Absicht liege, den provisorischen Dienst über Gebühr auszudehnen. Bei keinem andern Eisenbahnunternehmen seien aber die Schwankungen in der Zahl der erforderlichen Züge und demgemäß des erforderlichen Personals so groß, wie bei der Gotthardbahn. Diese Bershältnisse würden auf der Bergstrecke noch dadurch schwieriger, weil für die Beförderung des nämlichen Zuges doppeltes Maschinenpersonal, dreis und mehrsaches Bremserpersonal erforderlich werde; trotzdem sei das Zahlensverhältnis des provisorischen Personals zum festangestellten dei der Gotthardbahn nicht ungünstiger als anderswo; an starre Normen für die feste Anstellung könne man sich nicht binden, auch könne sich der Übergang nur nach und nach bewerkstelligen. Die Abteilungsvorstände wurden beauftragt, zu prüsen und zu berichten, ob nicht schon jetzt eine Anzahl Hülfsbremser, provisorischer Ablöser auf der Wagens und Schristenkontrolle, provisorischer Lokomotivsührer und Heizer, ständiger Ablöser im Bahnunterhaltungsdienste u. s. w. in das seste Anstellungssverhältnis gebracht werden sollte. Dieser Austrag sührte zu einer Reihe sester Anstellungen.

Wir konnten in keiner Beise bie Bebeutung bieser Frage, namentlich auch für die Sicherheit bes Berkehrs, verkennen.

- VIII. Die Forderungen des Werkstättepersonals. 1. Während ursprünglich für das ganze Personal die seste Anstellung nach zweijähriger Dienstzeit verlangt wurde, beschränkte sich das spätere Begehren auf das seste Bertragsverhältnis für die Borarbeiter. Nach dem Vorgang der Bundesdahnen entsprachen wir diesem Wunsche, und zwar mit Ansagstermin vom 1. Mai 1903. Für die Einzahlung des Deckungskapitals der Hülfskasse sollen längere Fristen gewährt werden, wie früher in ähnlichen Källen.
- 2. Für die Werkführer und Werkführergehülfen, die bereits im festen Anstellungsverhältnisse ftanden, wurde in besonderer Eingabe eine Erhöhung der obersten Gehaltsstuse verlangt. Wir sind auch diesem Begehren entgegengekommen.
- 3. Bon ben Werkstättearbeitern wurde namentlich eine Berminberung ber Klassen und eine Erhöhung ber Minimallohnsate angestrebt; wir kamen so weit tunlich entgegen und gewährten überdies nach einjährigem Dienst eine Kündigungsfrist von drei Monaten.
- IX. Die Forderungen der Betriebsarbeiter. 1. Für sämtliches Arbeiterpersonal, als: Güterarbeiter Gepäckarbeiter, Lampisten, Nachtwächter, Ausläuser, Putermeister, Orehscheiben= und Schiebebühnenwärter, Loko= motivputzer, Wagenreiniger, Schlosser= und Arbeiter der Gasanstalt, Maschinenwärter, Lichtarbeiter, sollen in den Gehaltsregulativen für die Beamten und Angestellten Besoldungsansätze aufgenommen und damit das seste Ansstellungsverhältnis ermöglicht werden. Wie von den Bundesdahnen, wurde auch von uns diesem Bunsche entssprochen. Dabei ist zu bemerken, daß wir schon im Lause der setzen Jahre für eine Neihe von Angestellten, die früher nur im Taglohnverhältnis beschäftigt waren, das seste Anstellungsverhältnis eingeführt hatten, so daß sich der neueste Vorgang an die eigene Praxis anschloß.

- 2. Es soll wie für die ständigen Taglohnarbeiter der Bundesbahnen eine Lohnordnung aufgestellt und babei ein Minimallohn von Fr. 3.50 für den Tag in Aussicht genommen werden, der in zweijährigen Quoten von je 20 Cts. per Tag in ca. 15 Jahren auf die Höhe von 5 Fr. gebracht wird. Diesem Begehren konnten wir unmöglich in vollem Umfange entsprechen, da nach den Arbeitslohnverhältnissen einzelner Gegenden der von uns angenommene Minimallohn von 3 Fr. schon hoch bemessen ist; es mußten fünf Lohnklassen gebildet werden, von denen für die oberste ein Maximallohn von Fr. 5.10, für die unterste Klasse dagegen nur ein solcher von Fr. 4.— bewilligt wurde.
- 3. Nach ber Lohnordnung ber Bundesbahnen wird den Taglohnarbeitern nach mindestens fünfzehnjähriger Berwendung im Betriebsdienste, wenn sie zusolge Krankheit oder vorgerückten Alters dienstunfähig werden, eine Unterstützung von Fr. 1.50 per Tag verabsolgt. Auch in diesem Punkte schlossen wir uns den Bundesbahnen an. Die gleiche Bergünstigung wurde auch den Werkstättearbeitern zugestanden.
 - 4. Gin weiteres nicht unwichtiges Zugeftandnis bestand in folgendem:

"Den vor dem 1. Januar 1901 in den Dienst der Gotthardbahn getretenen und darin verbliebenen Tag"sohnarbeitern wird, wenn sie seit dem genannten Catum keine Lohnausbesserung erhalten haben, vom 1. Mai 1903 "ab eine solche von 20 Cts. per Tag bewilligt. Denjenigen, welchen nach dem 1. Januar 1901 Lohnausbesserungen "bereits gewährt worden sind, soll, insoweit diese Ausbesserungen den Betrag von 20 Cts. nicht erreicht haben, der "Rest ebenfalls vom 1. Mai 1903 ab zuerkannt werden.

"Durch die gewährte Aufbesserung darf das für die V. Klasse der ständigen Taglohnarbeiter in Art. 3 des "Reglements No. 81 festgesetzte Maximum von 4 Fr. nicht überschritten werden, d. h. ein Taglohn von Fr. 3.90 "wird außerordentlich nur um 10 Cis, ein solcher von 4 Fr. und mehr gar nicht aufgebessert. Die am 1. Januar "1901 oder später bei der Gotthardbahn eingetretenen Taglöhner erhalten keine außerordentliche Lohnausbesserung."

Unsere Ausführungen burften über bie Hauptfragen, die von uns zu erledigen waren, ein getreues Bild geben. Das finanzielle Ergebnis wird unsere nächste Jahresrechnung bieten.

Der äußere Berlauf ber Lohnbewegung bestand in der Ueberreichung der Eingabe vom 14. Dezember 1902, unserer Antwort vom 31. Januar 1903, einer großen Bersammlung des Personals am 22. Februar in Brunnen, in der Replik des Personals vom 1. März und unserer Duplik vom 21. März. Mündliche Berhandsungen am 31. März, 7. und 8. April brachten die Bewegung zum Abschlusse.

IV. Gesellschaftsorgane.

Im Personalbestanbe ber Gesellschaftsorgane sind für das Berichtsjahr keine Unberungen mitzuteilen, bagegen

im Personalbestande ber höheren Beamten ber Centralverwaltung; wir ernannten:

- a. zum Oberingenieur: für ben zum Direktor gemählten Herrn Oberingenieur Schraft beffen Abjunkten Herrn Ingenieur R. Salomon von und in Luzern.
- b. zu Abjunkten bes Oberingenieurs: Herrn Ingenieur Friedrich Rupfer von Bern, techn. Referent bes Oberingenieurs ber Gotthardbahn, und herrn Ingenieur A. Schraft von Bellinzona, Bauführer ber Rhatischen Bahnen.
- c. zum Maschinen in genieur auf bem Bureau bes Maschinenmeisters an Stelle bes zu ben Bunbesbahnen übergetretenen zweiten Abjunkten Herrn von Walbkirch ben herrn Louis Beriger von Oftringen, Depotchef in Erstselb.