

**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:** 18.01.2026

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

### III. Die Lohnbewegung 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 finanzieller Tragweite für die nächsten Jahre sein werden.

Nachdem am 9. November 1902 eine größere Anzahl unserer Beamten und Angestellten über eine Besserstellung des Personals Beratung gepflogen und die Einleitung der erforderlichen Schritte hierfür einem Ausschuß 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, da wir erst in den Jahren 1896/97 nach der bekannten Lohnbewegung bei allen schweizerischen Hauptbahnen die Besoldungsverhältnisse neu geregelt und die damals aufgestellten Vorschriften in durchaus wohlwollendem Sinne zur Ausführung gebracht hatten, anderseits aber doch erklärlich, da mittlerweile von der eidgenössischen Gesetzgebung für die Besoldung der Beamten und Angestellten der schweiz. Bundesbahnen Grundsätze aufgestellt worden waren, die von den bisherigen Normen der Privatbahnen wesentlich abwichen. Diese Verschiedenheit erstreckt sich fast gar nicht auf die Höchstgehalte, wohl aber auf einen allgemeinen Mindestgehalt von Fr. 1200 und dann vorzugsweise auf das Vorrücken innerhalb dieser Grenzen. Bei den Privatbahnen hatte man eine Gehaltssteigerung in längeren Zeiträumen, gewöhnlich mit zweijährigen Erhöhungen von 36, 45, 60, 90, 120, 150, 180 Franken, bei unserer Verwaltung nur ausnahmsweise von 240 und 300 Franken; für die Bundesbahnen führte man ganz allgemein das dreijährige Vorrücken mit Aufbesserungen von je 300 Fr. ein. Der große Unterschied ist in die Augen springend. Das Besoldungssystem der Privatbahnen lehnte sich wesentlich an dasjenige der Privatwirtschaft an: ein stetiges, aber langsames Aufbessern des Gehaltes und Arbeitslohnes, bei dem die höchste Lohnung erst in einem längeren Zeitraume erreicht wird. Die Bundesbahn dagegen schließt sich an das Besoldungssystem der eidgenössischen Staatsverwaltung an, wo der Beamte meistens in 3, 6, 9 und 12, ganz ausnahmsweise erst in 15 oder mehr Jahren seinen Höchstgehalt erlangt und ein weiteres Vorschreiten nur dann erwarten kann, wenn er sich im Laufe der Jahre zu höheren Stellungen befähigt und aufschwingt. Es ist ohne weiteres klar, daß das vom Bunde gewählte System dem Personal größere Einnahmen bringt; ob es in allen Beziehungen richtiger und günstiger sei, ist hier nicht zu untersuchen.

Dieses Vorgehen der Bundesbehörden 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 verstaatlicht werden soll, nach verschiedenen Seiten hin große Bedenken und Wünsche hervorrufen.

Das Besoldungsgesetz 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 enthalten, denn Art. 14 versagt:

„Die vor dem 1. Mai 1903 aus dem Dienste der zurückzukaufenden Bahnen in die Verwaltung der Bundesbahnen übertretenden Beamten und Angestellten haben bis zu diesem Zeitpunkte Anspruch auf die ihnen durch die bisherigen Anstellungsverträge zugesicherten Besoldungen.“

Je näher dieser 1. Mai nun heranrückte, um so mehr mußten diese Bedenken und Wünsche wachsen. Sie lassen sich auf folgende Hauptpunkte zurückführen:

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

2. Ist — von der Verstaatlichung ganz abgesehen — nach dem Entscheide der obersten gesetzgebenden Bundesbehörden ein dreijähriges Vorrücken mit je 300 Fr. für alle Eisenbahnangestellten gerechtfertigt, so kann diese günstigere Besoldungsregelung dem Personal der Gotthardbahn nicht vorenthalten werden.

3. Wenn für das Vorrücken dreijährige Stufen mit je 300 Fr. eingeführt werden, so hätte dieses System wohl schon früher seine Berechtigung gehabt. Beamte und Angestellte, die eine Reihe von Jahren im Dienste der Unternehmung gewirkt und gearbeitet haben, kommen nun in Rückstand gegenüber dem jüngern Personal. Recht und Willigkeit verlangen eine Neuklassifizierung.

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 eintreten, 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. J. sofort an. Erstens verlangt das Bundesgesetz über die Besoldungsverhältnisse auch für die Arbeiter die Aufstellung von Reglementen und eine allmäßliche Ernennung der ständigen Arbeiter der hierzu geeigneten Dienstkategorien zu Angestellten mit festem Vertragsverhältnis, und zweitens rufen selbstverständlich die schon angeführten günstigeren Besoldungsbestimmungen für die Beamten und Angestellten auch einer Besserstellung der Arbeiter.

Es ist nicht möglich, hier alle Forderungen und Begehren und deren schließliche Erledigung im einzelnen aufzuführen; wir müssen uns auf die Hauptpunkte beschränken.

**I. Allgemeine Behandlung.** Es wurde geplagt, 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 den Vorgesetzten eine fakultative Behandlung ihrer Untergebenen zur Pflicht gemacht, daneben aber allerdings strenge Disziplin verlangt. Bei dienstlichen Rapporten haben wir auf Verlangen Einsicht in die Akten gestattet und stets das Rekursrecht an die Direktion gewahrt. Wir halten an diesen Grundsätzen fest und erteilen nun noch sämtlichen Abteilungen die Weisung, künftig in allen nicht ganz liquiden Fällen von Ungehörigkeiten oder Vergehungen Bußenanträge erst nach kontradiktoriischer Einvernahme der Fehlбaren 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 müssen nun sofort erklären, daß wir diese für berechtigt ansehen müßten. Das Interesse und Begehren des Personals und das materielle Gewicht einer bundesrätlichen Vorschrift verunmöglichen es einer Bahngesellschaft, die an wirtschaftlicher Bedeutung hinter keiner andern des Landes zurücksteht 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 uns seit Erlass des Gesetzes im klaren; wenn wir nicht von uns aus vorgegangen waren, so war dies nur deshalb geschehen, weil wir noch weitere Vollziehungsmaßnahmen der Bundesbahnenbehörden, so namentlich die wichtige Regelung der sog. Nebenbezüge, 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 Bauaufsichts- 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 schlossen wir uns der Gehaltsordnung der Bundesbahnen an und machten nur da Ausnahmen, wo

wir entweder 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 etc.

2. Verminderung der Dienstklassen und Gehaltsstufen. Diesem Begehr, soweit es die Gehaltsstufen betrifft, wurde schon durch die Annahme der bundesgesetzlichen Vorschriften über das dreijährige Vorrücken mit je Fr. 300 entsprochen. Aber auch hinsichtlich der Dienstklassen konnten wir bei unseren einfacheren Verhältnissen den Wünschen vielfach entgegenkommen.

3. Erreichung des Gehaltsmaximums in 15 Jahren. Selbstverständlich bringt das System des dreijährigen Vorrückens mit je Fr. 300 schneller zum Maximum, als das 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. Aufbesserungsmodus alle 3 Jahre mit Fr. 300, d. h. bis zum Maximum der Klasse.

Wir haben, wie schon bemerkt, diesem Begehr von großer materieller Tragweite entsprochen; eine Ausnahme machen wir im Gehaltsregulativ für die Zentralverwaltung, das, soweit es schon bisher günstigere Bestimmungen hatte, beibehalten, im übrigen dem neuen rascheren Vorrücken angepaßt werden mußte.

5. Berücksichtigung des Gesamtdienstalters bei Mutationen und Versetzungen, beim Übergang vom Provisorium in das feste Vertragsverhältnis.

Eine derartige 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 Bundesgesetzgebung einen Zusatz folgenden Inhaltes auf:

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

Bei einer Vergleichung des alten und neuen Regulativen für den Stations-, Expeditions- und Zugsdienst ist wohl zu beachten, daß den 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 Besoldungsansätzen berücksichtigt werden.

**III. Nebenbezüge.** Von großer Bedeutung sind hier die Nebenbezüge des Zug- und Fahrpersonals. Wir hätten hohen Wert darauf gelegt, wenn uns die Entschließungen und Vorschriften der Bundesbahnen zugegangen wären, um uns denselben in sachgemäßer Weise anschließen zu können. Leider waren deren Behörden noch zu keinen solchen gelangt, und so mußten wir selbständig für uns vorgehen.

Schon seit einigen Jahren haben wir für diese Nebenbezüge eine Minimalgarantie gewährt, und zwar mit einem jährlichen Minimum. Das gemeinsame Begehr ging nun dahin, es möchte die Garantie auf den einzelnen Tag berechnet werden. Wir konnten dies nicht gewähren, dagegen uns zur Garantie eines monatlichen Minimums vom 1. Mai 1903 an verstehen, das zwar auch Mehrauslagen mit sich bringt, aber auch die raschere Abrechnung im Interesse beider Teile ermöglicht.

Für das Zugpersonal gewährten wir sodann ebenfalls mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 ab eine Rangierdienstvergütung bei Stückgüterzügen (20 Cts. per Stunde) und daß gleiche Kilometergeld für Leer- wie für Vollfahrten, lehnten dagegen die weitergehenden Forderungen, wie Vergütung für abgenommene Fahrtausweise, Provisionen für die Supplementsgelder, u. s. w. ab.

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

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

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

**IV. Nachtdienstentschädigung.** Eine Forderung von großer finanzieller Tragweite war das Begehr 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-, Zug-, Maschinen- und Fahrdienstes geleistet werden. Eine besondere Vergütung des Nachtdienstes in dem verlangten Umfange findet nach unseren Erfundigungen 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 stark 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 öffentliche Meinung auf die Seite des Personals getreten war, dem Begehr teilweise entgegenkommen und gewährten für die Zeit von nachts 11 bis morgens 4 Uhr eine Entschädigung von 20 Cts. für die Stunde Nachtdienst.

**V. Ausdehnung der Abgabe von Dienstkleidern.** Die Bundesbahnen haben die Abgabe von Dienstkleidern auf Personal ausgedehnt, daß 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 Unterhaltungsdienstes, das Visiteur- und Rangierpersonal u. s. w. Auch hier glaubten wir dem Beispiel der Bundesbahnen folgen zu sollen.

**VI. Neuklassifizierung des Personals.** Wir haben in der Einleitung unter Ziffer 3 von einem dritten Bedenken und Anliegen des Personals gesprochen, wonach sich das dienstältere Personal gegenüber dem jüngeren zurückgesetzt fühle. Aus diesem Motive ist das Postulat hervorgegangen, es müsse das ganze Personal der Beamten und Angestellten auf den 1. Januar 1903 neu in die Regulative eingeteilt werden, selbstverständlich mit einer namhaften Besserstellung. Zur Begründung wurde u. a. vorgebracht, es sei bei der Lohnbewegung vom Jahre 1896 die Einstellung in die neuen Gehaltsregulative nicht richtig vorgenommen worden, jene Regulative hält das Personal in hohem Maße enttäuscht. Wir konnten mit Leichtigkeit nachweisen, daß unsere Gehaltssnormen sehr klar und leicht verständlich, auch vielfach günstiger als diejenigen der übrigen schweiz. Verwaltungen gewesen waren und daß die Einstellung den damaligen Forderungen vollständig entsprochen hatte. Man kam aber stets wieder auf die Forderung zurück, und verlangte schließlich, daß Personal, das schon bei den Tessinischen Talbahnen in unserm Dienst gewesen sei, müsse auf den neuen Maximalgehalt und das seit dem Jahre 1882 angestellte Personal müsse auf den Maximalgehalt der 96er Regulative gestellt werden. Wir wiesen nach, daß diese Forderung einer Rückwirkung der späteren Regulative gleichkomme und eine solche Rückwirkung nach allgemeinen Grundsätzen unmöglich verlangt werden könne; wir erklärten, es müsse allerdings auf den 1. Januar 1903, von welchem Tage an die dreijährige Aufbesserungsperiode zu beginnen habe, jeder Beamte und Angestellte nach den bis jetzt auf Grund der alten Regulative erworbenen Ansprüchen eingereicht werden, und man werde hierbei allfällige Ungleichheiten ausgleichen; wir nahmen diese Ausgleichung auch tatsächlich vor; es blieb bei einem Teil des Personals immer

noch das Gefühl zurück, daß ältere Personal sei nun in ungünstigerer Lage, als das jüngere. Dies war eine Folge des neuen Besoldungssystems der Bundesbahnen, eine Erscheinung, die keineswegs neu war. Wir sagten eine nochmalige Überprüfung der bereits vorgenommenen Einstellung zu, um in wohlwollender Weise allfällig noch vorhandene Härten auszuebnen.

**VII. Dauer und Ausdehnung des provisorischen Dienstes.** Es wurde der Vorwurf erhoben, daß nirgends so viel provisorisches Personal zu Dienstleistungen herangezogen werde, wie auf der Gotthardbahn. Im Prinzip sei festzulegen, daß jeder Beamte, Angestellte und Arbeiter, welcher provisorisch eine Stelle regelmäßig versehe, nach Verlauf 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 feste Vertragsverhältnis übergeführt werden.

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 Verhältnisse würden auf der Bergstrecke noch dadurch schwieriger, weil für die Beförderung des nämlichen Zuges doppeltes Maschinenpersonal, drei- und mehrfaches Bremserpersonal erforderlich werde; trotzdem sei das Zahlerverhältnis des provisorischen Personals zum festangestellten bei 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 prüfen und zu berichten, ob nicht schon jetzt eine Anzahl Hülfsbremser, provisorischer Ablöser auf der Wagen- und Schrittenkontrolle, provisorischer Lokomotivführer und Heizer, ständiger Ablöser im Bahnunterhaltungsdienst u. s. w. in das feste Anstellungsverhältnis gebracht werden sollte. Dieser Auftrag führte zu einer Reihe fester Anstellungen.

Wir konnten in keiner Weise die Bedeutung dieser Frage, namentlich auch für die Sicherheit des Verkehrs, verkennen.

**VIII. Die Forderungen des Werkstättepersonals.** 1. Während ursprünglich für das ganze Personal die feste Anstellung nach zweijähriger Dienstzeit verlangt wurde, beschränkte sich das spätere Begehr auf das feste Vertragsverhältnis für die Vorarbeiter. Nach dem Vorgang der Bundesbahnen entsprachen wir diesem Wunsche, und zwar mit Anfangstermin vom 1. Mai 1903. Für die Einzahlung des Deckungskapitals der Hülfskasse sollen längere Fristen gewährt werden, wie früher in ähnlichen Fällen.

2. Für die Werkführer und Werkführergerhülfen, die bereits im festen Anstellungsverhältnisse standen, wurde in besonderer Eingabe eine Erhöhung der obersten Gehaltsstufe verlangt. Wir sind auch diesem Begehr entgegengekommen.

3. Von den Werkstattarbeitern wurde namentlich eine Verminderung der Klassen und eine Erhöhung der Minimallohnsätze 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, Ausläufer, Putzmeister, Drehscheiben- und Schiebehühnerväter, Lokomotivputzer, Wagenreiniger, Schlosser- und Arbeiter der Gasanstalt, Maschinenwärter, Lichtarbeiter, sollen in den Gehaltsregulativen für die Beamten und Angestellten Besoldungsansätze aufgenommen und damit das feste Anstellungsverhältnis ermöglicht werden. Wie von den Bundesbahnen, wurde auch von uns diesem Wunsche entsprochen. Dabei ist zu bemerken, daß wir schon im Laufe der letzten Jahre für eine Reihe von Angestellten, die früher nur im Taglohnverhältnis beschäftigt waren, das feste 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 dabei 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 Begehrten 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 müssten 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 der Lohnordnung der Bundesbahnen wird den Taglohnarbeitern nach mindestens fünfzehnjähriger Verwendung im Betriebsdienste, wenn sie zufolge Krankheit oder vorgerückten Alters dienstfähig werden, eine Unterstützung von Fr. 1.50 per Tag verabfolgt. Auch in diesem Punkte schlossen wir uns den Bundesbahnen an. Die gleiche Vergünstigung wurde auch den Werkstättearbeitern zugestanden.

4. Ein weiteres nicht unwichtiges Zugeständnis bestand in folgendem:

„Den vor dem 1. Januar 1901 in den Dienst der Gotthardbahn getretenen und darin verbliebenen Taglohnarbeitern wird, wenn sie seit dem genannten Datum keine Lohnaufbesserung erhalten haben, vom 1. Mai 1903 ab eine solche von 20 Cts. per Tag bewilligt. Denjenigen, welchen nach dem 1. Januar 1901 Lohnaufbesserungen bereits gewährt worden sind, soll, insoweit diese Aufbesserungen 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 Cts., 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 Lohnaufbesserung.“

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

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

#### IV. Gesellschaftsorgane.

Im Personalbestande der Gesellschaftsorgane sind für das Berichtsjahr keine Änderungen mitzuteilen, dagegen

im Personalbestande der höheren Beamten der Centralverwaltung; wir ernannten:

- a. zum Oberingenieur: für den zum Direktor gewählten Herrn Oberingenieur Schrafel dessen Adjunkten Herrn Ingenieur R. Salomon von und in Luzern.
- b. zu Adjunkten des Oberingenieurs: Herrn Ingenieur Friedrich Küpfer von Bern, techn. Referent des Oberingenieurs der Gotthardbahn, und Herrn Ingenieur A. Schrafel von Bellinzona, Bauführer der Rhätischen Bahnen.
- c. zum Maschineningenieur auf dem Bureau des Maschinenmeisters an Stelle des zu den Bundesbahnen übergetretenen zweiten Adjunkten Herrn von Waldkirch den Herrn Louis Berger von Ostringen, Depotchef in Erstfeld.