

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau für die Schweiz : Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes

Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund

Band: 7 (1915)

Heft: 9

Artikel: Die wirtschaftliche Lage des Bundesbahnpersonals

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-350430>

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: 17.02.2026

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

Gewerkschaftliche Rundschau

für die Schweiz

Publikationsorgan des Schweiz. Gewerkschaftsbundes

Abonnement jährlich 3 Fr.
Für das Ausland Portozuschlag
Postabonnement 20 Cts. mehr

○ Druck und Administration. ○
Unionsdruckerei Bern
○○○ Kapellenstrasse 6 ○○○

INHALT:

INHALT:	Seite
1. Die wirtschaftliche Lage des Bundesbahnpersonals	117
2. Vorgesetzte und Untergebene in ein und derselben Gewerkschaft	119
3. Die Wehrkraft der Schweiz und die Zollpolitik	121
4. Zur Frage der Neuorientierung der schweizerischen Industrie	122
5. Die Entwicklung des Arbeiterschutzes in England und seine Lehren für die Gegenwart und die Zukunft	125

6. Die Einfuhrzölle zu Kriegszeiten	Seite 127
7. Die Vergabeung schweizerischer Staatsaufträge ins Ausland	128
8. Betriebsergebnisse schweizerischer Unternehmungen	128
9. Statistische Notizen	128
10. Verschiedenes	129
11. Empfehlenswerte Literatur	131

Die wirtschaftliche Lage des Bundes- bahnpersonals.

(Mitgeteilt vom Generalsekretariat des Verbandes des Personals schweiz. Transportanstalten.)

Die starke wirtschaftliche Depression, nur wenig aufgehalten durch Präventivmassnahmen, hat auch das Personal der Bundesbahnen, dessen Dienst durch die vom Bundesrat zum Schutze des Landes angeordnete Mobilisation der schweizerischen Armee noch strenger und verantwortungswoller geworden ist, ausserordentlich stark in Mitleidenschaft gezogen.

Wohl war sich dieses Personal bewusst, dass in diesen Zeiten der Landesnot auch von ihm Opfer und persönliche Einschränkungen gefordert werden dürfen. Es hat denn auch von Anfang an die Bereitwilligkeit hierzu durch seine Verbandsvorstände erklären lassen. Was nun aber unter dem Drucke des Verkehrsrückgangs im Sinne der Reduktion der Betriebsausgaben von den Behörden angeordnet wurde, geht weit über das Mass der Erwartung und der Notwendigkeit hinaus. Es sei gestattet, das nachzuweisen.

Die *Sistierung* der gesetzlich festgelegten Gehalts- und Lohnerhöhungen ist vorab eine Massnahme, die nach dem eigenen Eingeständnis der Behörden hart wirkt und der ausgleichenden Gerechtigkeit entbehrt. Letztere will, dass *alle*, von oben bis unten, Opfer bringen. Nachdem nun aber in Anwendung einer Bestimmung des Besoldungsgesetzes weitaus die meisten Inhaber der obersten Verwaltungsstellen schon seit Jahren am Maximum ihrer Dienstklasse angelangt sind, werden sie von der Sistierung *nicht* erfasst. Es wäre dem Ansehen der Verwaltung und den guten Beziehungen zwischen ihr und dem Personal ohne Frage förder-

licher gewesen, eine Lösung zu finden, die den vorgenannten Stelleninhabern die Möglichkeit verschafft hätte, mit dem Beispiel voranzugehen. Diese Art Schonung der eigenen, sehr gut dotierten Interessen wird vom Volke kaum verstanden werden und auch erklärlich machen, wenn das mittlere und untere Personal mit einem Groll auf diese verschiedenartige Betätigung der Volkssolidarität hinweist. Denn es darf nicht ausser acht gelassen werden, dass hier Beträge von 350 Fr. und 400 Fr. in Frage stehen.

Das von patriotischem Empfinden getragene Verantwortlichkeitsgefühl gegenüber dem Volks- ganzen hat unsere Landesbehörden veranlasst, im Rahmen ihrer Kompetenzen, aber in überaus eindringlicher Weise den privaten Arbeitgebern nahezulegen, die Arbeitskraft nicht durch Kündi- gungen und Entlassungen zu unterbinden und wo immer möglich Notstandsarbeiten aus- führen zu lassen. Diese allein richtige Tendenz ist in den kriegführenden Staaten noch viel aus- geprägter vorhanden. Ganz anders die Verwal- tung der Schweizerischen Bundesbahnen. Dieses wichtige Glied des eidgenössischen Staatshaushaltes glaubte schon in der ersten Zeit der Mobi- lisation berechtigt zu sein, den von den Landes- behörden ergangenen Appell an die Volkssolida- rität nicht auf sich beziehen zu müssen. Das Mekka ihrer Weisheit liess: Sparen, sparen um jeden Preis und wenn dabei auch eine ganze Reihe von Existenzern vernichtet wurde. So schritt sie denn zur *Entlassung* des temporär an- gestellten Baupersonals, worunter sich Beamte mit mehr als 20 Dienstjahren befanden; zur *Entlassung* der Lehrlinge, billige und tüchtige Arbeitskräfte; zur *Reduktion der Arbeitszeit* des Taglohnpersonals von 6 auf 5, beziehungsweise 4 und 3 Tage, und massenhaften Entlassungen von Taglohnarbeitern. Diese Entlassungen müs- sen um so sonderbarer anmuten, als beim Expe-

ditionsdienst vielerorts heute schon Personalmangel konstatiert werden kann. Die Reduktion der Arbeitszeit des Taglohnpersonals wirkt ebenfalls wirtschaftlich verhängnisvoll. Ein Beispiel mag das erhärten: 2 Tage ohne Zahlung per Woche, der Rasttag zu nur vier Sechstel bezahlt. 6 Fr. Taglohn. Abzug per Woche: $6 + 6 + 2 \text{ Fr.} = 14 \text{ Fr.}$ Wochenlohn 42 Fr., Abzug 14 Fr., Rest 28 Fr.

Wohl um diese Sparpraxis in das richtige Licht zu rücken, werden dann sozusagen in jedem Eisenbahnachtsblatt sehr gut dotierte Oberbeamtenstellen ausgeschrieben. Ueber die Notwendigkeit ihrer Wiederbesetzung können Zweifel gehegt werden.

Ist da zu verwundern, wenn dieses von einer Staatsverwaltung gegebene böse Beispiel in Kreisen der privaten Arbeitgeber, der kantonalen und kommunalen Verwaltungen Schule macht und die Landesnot vergrössert! Und doch, so will uns scheinen, ist in erster Linie der Staat mit seinen ewigen Garantien berufen und verpflichtet, dem Sturm einer wirtschaftlichen Depression standzuhalten und nicht vor den ersten Schwierigkeiten unter Preisgabe dessen, was die Interessengemeinschaft zwischen Personal und Verwaltung gebieterisch erfordert, zu kapitulieren. Dieser fundamentale Staatsgrundsatz, ein Eckpfeiler unserer schweizerischen Demokratie, ist von der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen nicht eingehalten worden. Es ist das um so bedauerlicher, als, um dieses betrübende Resultat zu erreichen, einige Bestimmungen von eidgenössischen Gesetzen, die seinerzeit ausdrücklich oder stillschweigend vom Schweizervolke angenommen wurden, einfach ausser Kraft gesetzt worden sind. Es wird sich in der Folge ohne Frage zeigen, ob dieser bedenkliche Präzedenzfall nicht Konsequenzen zeitigen kann, die in ihrer Tragweite heute noch nicht eingeschätzt werden können. Auf alle Fälle ist zu verstehen, wenn das Eisenbahnpersonal gegen diese Art der Handhabung von eidgenössischen Gesetzen und Vorschriften ausdrücklich Rechtsverwahrung einlegt.

Zu der Sistierung der Gehaltserhöhungen und aller Beförderungen traten dann noch hinzu die Reduktion der Reisediäten, die Verlängerung der Tragzeit der Dienstkleider, die Ausserkraftsetzung der Bestimmungen über die Bezahlung der Ueberzeitarbeit, die temporäre, an einigen Orten allerdings heute noch andauernde Ignorierung des Arbeitszeitgesetzes.

Aus Kreisen der Volksvertreter ist seinerzeit eine Revision des Freikartenwesens angestrebt worden. Wir glauben den damit zum Ausdruck

gebrachten Volkswillen richtig zu deuten, wenn wir sagen, dass das Volk vor allem aus und in erster Linie die Abschaffung der sogenannten politischen Jahresfreikarten verlangte.

Die Behörden des Bundes und der Bundesbahnverwaltung sind nun aber ohne Not wesentlich weiter gegangen und haben so eine tiefgehende Erbitterung in die Reihen des Personals hineingetragen. Auch da sei ein kurzer Nachweis gestattet:

Zunächst wurde die Abgabe von Jahresfreikarten an das Personal ganz gewaltig eingeschränkt, aber nicht verfehlt, die schützende Hand zu halten über die Jahresfreikarten der General- und Kreisdirektoren und der Abteilungsvorstände, die dienstlich viel reisen müssen. Die übrigen zahlreichen Abteilungsvorstände erhalten eine Dienstfreikarte. Wem wurden nun die Jahresfreikarten weggenommen? Die Antwort lautet: Beamten, die zumeist in treuer Pflichterfüllung alt und grau geworden sind, und die, in leitender Stellung stehend, wohl in erster Linie dazu berufen sind, eine rationelle, sparsame Betriebsart zu sichern und so die Interessen der Verwaltung zu fördern. Sie alle müssen den Entzug der Jahresfreikarten als schwere Demütigung empfinden, eine Demütigung, die einer Degradation gleichkommt.

Weiter wurden verfügt

eine empfindliche Reduktion der einzelnen Freifahrtscheine und der Ausschluss von ganzen Beamtenkategorien von der Benutzung der zweiten Wagenklasse, eine Anordnung, die so recht zeigt, wie die Verwaltung ihre intellektuellen Mitarbeiter bewertet; die Erschwerung des Klassenwechsels, wodurch das Eisenbahnpersonal mindern Rechtes ist als die Privatreisenden.

Alle diese in der Praxis zu Anständen und Härten führenden, sehr einschneidenden Verschlechterungen übertrugen sich auch auf das Reglement betreffend Abgabe von Beamtenbillets und den Austausch von Freifahrtscheinen mit den Verwaltungen der Nebenbahnen.

Das alles hat nun offenbar das Schweizervolk nicht gewollt. Sein Gerechtigkeitsgefühl wird ihm vielmehr sagen, dass die Institution der freien Fahrt von den ehemaligen Privatbahnen übernommen wurde und somit durch die bekannte Rückkaufbotschaft geschützt war. Es wird auch richtig abwägen, dass dem Personal der Schweizerischen Bundesbahnen die Vergünstigung der freien Fahrt gelegentlich der Beratungen über das Besoldungsgesetz mit 200 Fr. angerechnet wurde.

Aus dem Titel der vorerwähnten Einschränkungen werden sich natürlich keine Ersparnisse erzielen lassen,

Wohl um die mit der Mobilisation, den seitlichen Militärtransporten, der Landesausstellung und der Verproviantierung des Landes verbundene grosse Mehrarbeit zu belohnen, hat die Verwaltung der S. B. B. unter Anrufung der Militärgesetze eine Disziplinarpraxis eingeführt, die direkt zum Aufsehen mahnt. Dienstliche Verstösse, die zu normalen Zeiten mit einer Busse oder im schlimmsten Falle der Diensteinstellung von einigen Tagen geahndet wurden, führen heute zu Degradierungen und Versetzungen auf niedriger dotierte Stellen. Was kümmert das die Verwaltung, wenn damit ein Gehaltsausfall verbunden ist, der in die vielen Hunderte von Franken geht! Gewöhnlich kommt dann noch die Ueberweisung an die gewöhnlichen oder die Militärgerichte hinzu, deren Spruchpraxis allerdings zumeist eine unmissverständliche Absage und damit eine Verurteilung der Disziplinarpraxis der Verwaltung bildet. Dass diese Korrektur von dritter Seite kommen muss und damit den objektiven Tatbeständen wieder zu ihrem Rechte verhilft, hat denn auch nicht verfehlt, das Vertrauen des Personals in den Ge rechtigkeitssinn und die Loyalität der vorgesetzten Verwaltung in hohem Grade zu erschüttern. Wer tagtäglich Gelegenheit hat, mit dem Personal sozusagen aller Dienstkategorien in lebendige Berührung zu kommen, wird wissen, dass dieses der Lage seines Landes und seiner Volksgenossen volles Verständnis entgegenbringt. Wo immer ein Appell ergeht, zum Volksganzen zu stehen, stellen sich auch die Soldaten des Verkehrs in den Dienst der Allgemeinheit. So wird zurzeit in ihren Kreisen eine freiwillige Geldsammlung durchgeführt, die den ansehnlichen Betrag von 100,000 Fr. erreichen dürfte und dazu bestimmt ist, notleidende Kollegen zu unterstützen und nach Massgabe der vorhandenen Mittel auch der allgemeinen Notstandssammlung zugute kommen soll.

Das Personal darf daher wohl erwarten, dass die von ihm bezüglich der Massnahmen der Behörden gemachten Vorbehalte und Einsprachen vorurteilslos geprüft und gewürdigt werden. Eine peinlich genaue Pflichterfüllung wird ihm aber auch das Recht sichern müssen, zu gelegener Zeit auf eine Aufhebung der beanstandeten Vorfahren zu dringen.

D. y.



Vorgesetzte und Untergebene in einer und derselben Gewerkschaft.

Je mehr sich die handwerksmässigen Kleinbetriebe zu kapitalistischen Grossbetrieben entwickeln, desto häufiger kommt es vor, dass tüch-

tige Arbeiter auf der Stufenleiter der Hierarchie aufrücken und dadurch zu Vorgesetzten ihrer bisherigen Kollegen werden. Die kooperative Arbeitsweise, das heisst das planmässige Zusammenarbeiten zahlreicher Personen in einer Arbeitsstätte oder in einem Betriebe, bringt ganz von selbst eine Abstufung der Beschäftigten mit sich. Es bildet sich eine Ueber- und Unterordnung, eine Hierarchie, wie wir sie in den christlichen Kirchen und beim Militär finden. Das Unternehmertum zieht sich Leute, die von der Pike auf gedient haben, heran und setzt sie als Werkführer, Werkmeister, Vorarbeiter, Faktoren, Poliere oder wie sie sonst heissen mögen, an eine höher bezahlte, einflussreichere Stelle. Diese Methode hat für den Unternehmer den Vorteil, dass er seine Leute kennt und dass seine Leute den Betrieb kennen, sie hat aber den Nachteil, dass manchmal Reibungen entstehen zwischen dem neuen Vorgesetzten und den früheren Kollegen. Verwickelter wird die Sache noch, wenn Vorgesetzte und Untergebene in einer gewerkschaftlichen Organisation sind.

Es kommt nämlich gar nicht selten vor, dass die in einen höheren Posten aufgerückten Arbeiter noch Mitglieder ihrer Gewerkschaft bleiben; sei es, dass sie Solidarismus und Kollegialität genug besitzen, um auch fernerhin mit den Kollegen den gewerkschaftlichen Kampf gemeinsam zu führen, sei es, dass sie ihre erworbenen Rechte und Unterstützungsansprüche nicht aufgeben wollen; sei es, dass sie aus alter Anhänglichkeit an den Verband von dem Austritt absehen. Diese Zugehörigkeit zur Gewerkschaft ist die Quelle mancher Reiberei und Misshelligkeiten.

Unter den organisierten Arbeitern kann man sehr häufig die Meinung hören, dass Kollegen, die das Amt eines Vorgesetzten bekleideten, nichts mehr in der Gewerkschaft zu suchen hätten, dass sie entweder freiwillig ausscheiden oder durch einen Paragraphen in den Statuten zum Austritt gezwungen werden müssten. Sie begründen diesen Standpunkt damit, dass sie behaupten, die betreffenden Kollegen hätten in erster Linie die Interessen des Unternehmertums wahrzunehmen und bei ausbrechenden Differenzen zwischen Arbeitern und Unternehmern stellten sie sich einfach auf die Seite ihres Prinzipals. Da sei es dann besser, wenn man am Anfang wisse, was man von diesen Leuten zu erwarten habe. Die so sprechen, haben sicherlich in vielen Fällen recht, aber es wäre doch falsch, wenn man verallgemeinern und keine Ausnahmen zulassen wollte. Es gibt glücklicherweise noch Kollegen, denen trotz ihrer Beförderung das proletarische Klassenbewusstsein nicht verloren gegangen ist, die nicht vergessen haben, dass sie im Grunde genommen doch immer noch Arbeiter sind und