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

Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund

Band: 16 (1924)

Heft: 1: Vom Zwölf- zum Achtstundentag

Artikel: Die 48stundenwoche im schweizerischen Buchbindergewerbe

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-352071

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: 10.12.2025

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

term 12. Dezember 1918 eine ausführliche zustimmende Antwort, der wir folgendes entnehmen:

« Die Schuhindustrie hat schon seit längerer Zeit die Verkürzung der Arbeitszeit und speziell die Einführung der 48stündigen Arbeitswoche zum Gegenstand eingehender Erörterungen gemacht. Wie Ihnen bekannt, stand der Arbeitgeberverband schweiz. Schuhindustrieller von jeher dem Postulat der Arbeitszeitverkürzung sympathisch gegenüber, sah sich jedoch bis vor kurzem in der Verwirklichung seiner Bestrebungen durch das Fortbestehen langer Arbeitszeiten in den Konkurrenzländern gehindert. In den letzten Monaten hat sich nun insbesondere dank der Einführung der 48stundenwoche in den Zentralstaaten die Sachlage wesentlich geändert, so dass auch die schweizerische Schuhindustrie diesem Umstand Rechnung tragen und zu einer Reduktion der Arbeitszeit schreiten konnte. »

Es wird dann bestätigt, dass die Firmen Bally A.-G. in Schönenwerd und Schuhfabrik Brittnau A.-G. bereits die Einführung der 48stundenwoche beschlossen und ferner mitgeteilt, dass der Schuhfabrikantenverband ebenfalls beschlossen habe, den Mitgliedern die Einführung der 48stundenwoche auf Anfang 1919 zu empfehlen, « in der bestimmten Erwartung, dass die Arbeitsverhältnisse in den Konkurrenzländern im Sinne einer Arbeitszeitreduktion bestehen bleiben ». Gleichzeitig wird in dem Brief zugestanden, dass für die Arbeitszeitverkürzung ein entsprechender Lohnausgleich stattfindet.

In der Tat führten die obgenannten zwei Firmen und noch einige andere dazu mit dem 1. Januar 1919 die 48stundenwoche ein und stellten sich damit an die Spitze der schweizerischen Industrie. Andere Schuhfabriken folgten im Laufe des Jahres 1919, so dass nur noch wenige Schuhfabriken längere Arbeitszeit hatten, als am 1. Januar 1920 das neue Fabrikgesetz mit der 48stundenwoche in Kraft trat. Dem Beispiel der Firmen Bally usw. folgte dann auch die Basler Schuhfabrik des V. S. K. mit der Einführung der 48stundenwoche.

Erwähnenswert ist noch, dass der Schuhfabrikantenverband Anfang 1919 dem Schweiz. Lederarbeiterverband den Vorschlag machte, sich zu verpflichten, « während mindestens fünf Jahren die Frage der Arbeitszeit nicht mehr aufzurollen », d. h. nicht weitere Arbeitszeitverkürzung zu verlangen. Der Zentralvorstand des Lederarbeiterverbandes lehnte den Vorschlag ab; aber eine bezügliche Vereinbarung würde der Arbeiterschaft der Schuhindustrie die 48stundenwoche bis Frühjahr 1924 gesichert haben.

Mit den andern Unternehmerverbänden: *Gerbereibesitzer, Reiseartikel- und Lederwarenfabrikanten, Schuhmacher- und Sattlermeister,* fanden im Sommer 1919 Konferenzen in Bern unter Mitwirkung eines Beauftragten des eidg Volkswirtschaftsdepartements (Advokat Hügli-Bern) statt, die nur Teilerfolge zeitigten. Immerhin erfolgte im Laufe des Jahres 1919 in verschiedenen kleinern und grössern Betrieben die Verkürzung der Arbeitszeit, zum Teil bis auf 48 Stunden wöchentlich, zum andern Teil auf 52 oder 50 Stunden. In den Genossenschaftsbetrieben wurde, mit allen diesen Vorgängen Schritt haltend, durchweg die 48stundenwoche eingeführt.

Für die *Schneider* brachte der Landestarif vom April 1919 die 51stundenwoche, aber in Zürich und Bern, wohl auch noch an dem einen oder andern Ort, errang die Gewerkschaft die 48stundenwoche. Die *Konfektionsschneider* in Zürich und Umgebung erlangten durch den Tarif vom April 1922 die 48stundenwoche.

Für alle grössern Betriebe, die in dieser Beziehung noch rückständig waren, brachte das neue Fabrikgesetz mit dem 1. Januar 1920 die 48stundenwoche.

Die Wirtschaftskrise von 1920 löste zuerst in der Schuh- und Lederindustrie die *Reaktion gegen die 48-stundenwoche* aus. Dieselbe Firma Bally, die als erste mit Neujahr 1919 die 48stundenwoche einführte, war auch die erste, die sie wieder raubte und durch die vom Volkswirtschaftsdepartement bewilligte 52stundenwoche ersetzte. Dieses böse Beispiel fand bald allseitige Nachahmung von Schuh- und Lederfabrikanten, die sich zum Teil auf das Vorgehen der Firma Bally beriefen. Die organisierte Arbeiterschaft wehrte sich fast in allen Fällen gegen den Raub der 48stundenwoche, richtete bezügliche Eingaben mit Unterschriften der grossen Mehrheit der Arbeiter an das Volkswirtschaftsdepartement in Bern, das sie aber ignorierte und die verlangte 52stundenwoche bewilligte. Die gleiche Missachtung erfuhren auch die zahlreichen ablehnenden Gutachten des Zentralvorstandes des Schweiz. Lederarbeiterverbandes. Das gleiche Volkswirtschaftsdepartement berief sich aber dann auf die Eingabe der Arbeiter mit ihren Unterschriften, wenn dadurch das Begehren der Firmen um die 52stundenwoche unterstützt wurde. Dass diese Unterschriften durch die allmächtigen Fabrikdespoten von den Arbeitern erpresst waren, musste auch dem Volkswirtschaftsdepartement in Bern bekannt sein, um so mehr, als ihm die bezüglichen verwerflichen Praktiken mitgeteilt worden waren.

Auf eine von uns im Juni 1923 an das Volkswirtschaftsdepartement gerichtete Anfrage über den Stand der bewilligten 52stundenwoche in der Bekleidungs- und Lederindustrie wurde uns berichtet, dass solche Bewilligungen 61 Betriebe der Gerberei, Lederwaren- und Schuhindustrie, 44 Betriebe der Konfektion und 35 der Wäschefabrikation, zusammen 140 Betriebe, haben.

Die 48stundenwoche besteht gegenwärtig noch in Gerbereien, Reiseartikel-, Lederwaren- und Schuhfabriken, Konfektionsbetrieben, Schneider-, Schuh- und Sattlerwerkstätten in Zürich, Bern usw. sowie in den Genossenschaftsbetrieben. Die in diesen Betrieben beschäftigte Arbeiterschaft hält entschlossen fest an der 48stundenwoche und würde sie wohl auch durch das Mittel des Streiks gegen einen Versuch, sie zu rauben, verteidigen.

Bei unserer letzten Jahresenquete 1922/23 ist die Frage: *Ist die Arbeiterschaft für die dauernde Aufrechterhaltung der 48stundenwoche?* durchweg mit *Ja* beantwortet worden, auch von den Sektionen jener Orte, an denen durch ein reaktionäres und gewalttätiges Unternehmertum der Arbeiterschaft diese grosse Kulturerrungenschaft geraubt wurde. *Sie will die Wiederherstellung der 48stundenwoche und wird die 54stündige Lex Schulthess mit einem entschiedenen Nein verwerfen.*

Die 48stundenwoche im schweizerischen Buchbindergewerbe.

Sekretariat des Schweiz. Buchbinderverbandes.

Die 48stundenwoche wurde am 6. Juni 1919 in einem Gesamtarbeitsvertrags-Abschluss für das schweiz. Buchbindergewerbe, dem noch ein namhafter Teil Kleinbetriebe angehört, in absolut bestimmter Weise beschlossen und mit dem 1. Juli desselben Jahres in Kraft gesetzt. Diesem Vertragsabschluss folgte am 26. Juni 1919 ein solcher für die schweiz. Geschäftsbücherfabriken, die Buchdruckereien mit Buchbindereiabteilungen, die Lithographien mit dem sämtlichen Buchbinderei-, Kartonnage- und Hilfspersonal, die Kartonnagefabriken und die Papierwarenfabriken (Kuvertfabriken usw.). Für die Westschweiz und den Tessin folgten die gleichen Abschlüsse auf Ende desselben Jahres.

In den Kleinbetrieben teilweise und in der Kartonnagefabrikation fast überall war die Arbeitszeit im Verhältnis zu den andern Betrieben eine längere und demnach die durch den Vertrag eingetretene Verkürzung eine wesentlich höhere, dies mit Ausnahme einer Anzahl von Geschäften, welche bereits vor 1919 durch den damals bestandenen Arbeitsvertrag die neunstündige Arbeitszeit innehielten.

Obschon der Arbeitsvertrag von 1919 seit dem 30. Juni 1923 ausser Kraft ist und ein neuer noch nicht besteht, wird die 48stundenwoche bis auf wenige Ausnahmen innegehalten. Selbstverständlich wird auch in diesem Gewerbe nach Verlängerung der Arbeitsezit gerufen; aber es sind nur einige Betriebe, die es mit Hilfe des eidg. Volkswirtschaftsdepartements fertigbrachten, die Arbeitszeit zu verlängern, ohne den üblichen Ueberstundenzuschlag zu gewähren; Betriebe, wo die Organisation namentlich infolge der Mehrzahl der weiblichen Arbeitskräfte eine schwache und demnach nicht imstande ist, die nötige Abwehr durchzuführen.

Es betrifft dies besonders zwei grosse graphische Betriebe in Vevey, die mit Hilfe des Volkswirtschaftsdepartements die verlängerte Arbeitszeit seit mehreren Monaten durchführten, wobei das Personal erst ab der 52. Stundenwoche den üblichen Ueberstundenzuschlag erhält.

Dass aber dieses Gewerbe ganz gut bei der 48stundenwoche verbleiben kann, beweist ein am 26. November 1923 im Tessin abgeschlossener Arbeitsvertrag. In diesem ist diese Arbeitszeit ohne irgendwelche Klausel neu festgesetzt worden; der Vertrag dauert anderthalb Jahre, und es ist somit dem Buchbinderpersonal im Tessin die verkürzte Arbeitszeit wieder für so lange gesichert.

Die Wirkungen der verkürzten Arbeitszeit bei den Eisenbahnen.

Von *Robert Bratschi.*

Der grösste Teil des Eisenbahnpersonals, nämlich das gesamte Betriebspersonal, ist nicht dem Fabrikgesetz, sondern dem Gesetz betreffend die Arbeitszeit bei den Verkehrsanstalten unterstellt. Das Fabrikgesetz ist nur massgebend bei den Hilfsbetrieben. Als solche kommen in der Hauptsache die Reparaturwerkstätten in Frage. Die Arbeit in diesen Werkstätten hat naturgemäss grosse Aehnlichkeit mit den Verhältnissen in der Metallindustrie und andern verwandten Betrieben. Die Wirkungen der verkürzten Arbeitszeit sind daher auch ähnlich wie in diesen Industrien. Wir nehmen an, dass über diese Industrien von anderer Seite Bericht erstattet werde und beschränken uns daher auf einige Angaben über die Verhältnisse im Eisenbahnbetriebe.

Das Arbeitszeitgesetz ist im Jahre 1921 in Kraft getreten, nachdem es in der denkwürdigen Abstimmung vom 30./31. Oktober 1920 vom Volke mit einer Mehrheit von rund 100,000 Stimmen angenommen worden ist. Das Gesetz beruht wie das Fabrikgesetz auf dem Grundsatz der achtstündigen Arbeitszeit. Das Gesetz wurde nicht nur in der Volksabstimmung, sondern vor allem auch in der parlamentarischen Beratung von Arbeitgeberseite, speziell natürlich von den beteiligten Eisenbahnverwaltungen, stark bekämpft. Die Bundesbahnen und insbesondere die Privatbahnen haben alle Minen springen lassen, um ein für das Personal möglichst ungünstiges Gesetz zu erhalten. Die zügigsten Argumente unserer Gegner waren die Berechnungen über die Mehrausgaben, die den Verwaltungen angeblich durch die Inkraftsetzung der kürzern Arbeitszeit erwachsen sollten. Die Privatbahnen stellten die Sache vielfach so dar, dass ihre Existenz direkt aufs Spiel gesetzt werde. Die Bundesbahnen berechneten ihre Mehrausgaben auf 25—30 Millionen Franken pro Jahr. Diese Angaben stützten sich auf den angenommenen Mehrbedarf an Personal, der von der Verwaltung dieses Betriebes auf 4000—5000 Mann geschätzt wurde. Tatsächlich fanden bei den Bundesbahnen in den Jahren 1919 und 1920 auch zahlreiche Neuanstellungen statt. Bei den Privatbahnen war diese Wahrnehmung weniger zu machen. Die Personalverbände haben damals den Standpunkt eingenommen, dass Mehranstellungen nicht notwendig seien, weil durch eine zweckmässigere Organisation des Dienstes der Ausgleich gefunden werden könne.

Heute können wir uns ein Urteil darüber bilden, wer in den Jahren 1919 und 1920 recht hatte, die Verwaltungen oder das Personal. Wir haben einen gewissen Ueberblick über die Entwicklung des Verkehrs und des Personalbestandes. Der Verkehr hatte bei den SBB seinen Tiefstand im schärfsten Krisenjahre 1922 erreicht. Seither hat er sich in erfreulicher Weise erholt und dürfte im laufenden Jahre in bezug auf die transportierten Mengen sogar das Rekordjahr 1913 erreichen. Der Personalbestand aber ist seit dem Jahre 1920 unaufhörlich zurückgegangen. Er betrug 1920 mehr als 40,000 und im Dezember 1923 noch 35,000 Personen. *Die Reduktion innert drei Jahren beträgt also 5000 Personen, und zwar bei steigendem Verkehr.* Der Personalbestand des Jahres 1923 ist aber nicht nur geringer als derjenige des Jahres 1920, sondern auch als die Zahl der beschäftigten Personen im Jahre 1913, und zwar *beträgt die Reduktion gegenüber 1913 mehr als 3000 Personen,* trotzdem wie oben bemerkt ist, die gleich grossen Mengen Güter und Personen zu befördern sind. Von besonderer Bedeutung aber ist, dass die gesetzliche Maximal-Arbeitszeit im Jahre 1913 *11 Stunden* betragen hat. Beim grössten Teil der Personals wurde sie auch tatsächlich angewendet. Bei den Privatbahnen betrug die Höchstarbeitszeit sogar *12 Stunden* und wurde restlos ausgenützt. Trotzdem kann der starke Rückgang des Personalbestandes festgestellt werden. Bei den Privatbahnen kommt er teilweise noch schärfer zum Ausdruck als bei den Bundesbahnen. So beschäftigte zum Beispiel die Rhätische Bahn im Jahre 1913 *1656 Personen* und im Herbst 1923 noch rund *800 Personen.* An diesem gewaltigen Rückgang ist die Elektrifikation des Netzes nur zum kleinern Teile beteiligt. Grösstenteils ist er auf Aenderungen in der Organisation der Verwaltung zurückzuführen.

An Hand der Verhältnisse bei andern Bahnen könnten die Beispiele fast beliebig vermehrt werden. Die obigen Zahlen genügen aber, um zu zeigen, dass die Verkürzung der Arbeitszeit für die Eisenbahnen keine Personalvermehrung und damit verbundene Mehrausgaben zur Folge gehabt hat. *Im Gegenteil ist das Personal stark reduziert worden, und zwar auch dort, wo sich der Verkehr wieder bis zur Vorkriegshöhe erholt hat.* Diese Feststellungen sind umso wichtiger, als im Verkehrsdienste die Möglichkeit kleiner ist, die Arbeit durch Erhöhung der Intensität günstig zu beeinflussen, als in der Güterproduktion im allgemeinen, weil dieser Dienst vielfach von Faktoren abhängig ist, die weder von der Verwaltung noch vom Personal direkt beeinflusst werden können.

Eine weitere Folge der Verkürzung der Arbeitszeit ist der *Rückgang der Unfälle,* der im Juni dieses Jahres vom Vorsteher des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements im Nationalrat offiziell festgestellt