

**Zeitschrift:** Gewerkschaftliche Rundschau für die Schweiz : Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes  
**Herausgeber:** Schweizerischer Gewerkschaftsbund  
**Band:** 16 (1924)  
**Heft:** 1: Vom Zwölf- zum Achtstundentag  
  
**Artikel:** Die Wirkungen der verkürzten Arbeitszeit bei den Eisenbahnen  
**Autor:** Bratschi, Robert  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-352072>

### **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:** 21.01.2026

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

In den Kleinbetrieben teilweise und in der Kartonagenfabrikation 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 Arbeitszeit 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 Mienen springen lassen, um ein für das Personal möglichst ungünstiges Gesetz zu erhalten. Die zügigsten Argumente unserer Gegner waren die Berechnun-

gen 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 Neueinstellungen 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 zweckmässiger 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



worden ist. Auch für diese erfreuliche Erscheinung lässt sich keine andere Erklärung finden, als die Verkürzung der Arbeitszeit und die dadurch möglich gewordene bessere Erholung des Personals von den Anstrengungen des Dienstes.

Alles in allem darf ohne Uebertreibung gesagt werden, dass die Einführung der verkürzten Arbeitszeit bei den Verkehrsanstalten nicht nur für das Personal, sondern auch für die Verwaltungen einen Erfolg darstellt.

## Arbeitszeitverlängerungsbestrebungen in den öffentlichen Betrieben.

M. Meister.

a) **Strassenbahnen.** Das Arbeitszeitgesetz beim Betrieb der Eisenbahnen und andern Verkehrsanstalten der Schweiz, das im Oktober 1920 in der Volksabstimmung mit über 100,000 Stimmen Mehrheit angenommen wurde, war vor allem dem Arbeitgeberverband der Nebenbahnen ein Dorn im Aug. Schon während der Abstimmung wurden keine Mittel unversucht gelassen, um das Gesetz zu Fall zu bringen. Es war voraussehen, dass von dieser Seite mit aller Macht gegen die praktische Durchführung des Gesetzes Sturm gelaufen werde.

Diese Befürchtungen traten in vollem Umfang ein. Der Widerstand, der von seiten des Personals diesen reaktionären Bestrebungen entgegengesetzt werden konnte, liess in manchen Fällen zu wünschen übrig. Trotzdem können wir konstatieren, dass nur zwei Sektionen unseres Verbandes eine längere Arbeitszeit als die 48stundenwoche haben. Der heute noch schwebende Prozess unseres Verbandes mit der Direktion der Zürich-Oerlikon-Seebach- (Z. O. S.) und der Limmattalstrassenbahn ist ein Beweis dafür, dass von Verbands wegen alles getan wurde, um die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen aufzuhalten.

Als Entgelt der Verlängerung der Arbeitszeit von 48 auf 52 Stunden führte die Z. O. S. eine Art von Alters- und Invalidenversicherung ein und übernahm die Prämienzahlung in diese Versicherung vollständig. Es ist selbstverständlich, dass wir alles unternehmen werden, die heute verlorne Position wieder zurückzuerobieren. Ob uns dieses gelingen wird, hängt im wesentlichen vom Ausgang der Abstimmung über den Artikel 41 des Fabrikgesetzes ab.

b) **Elektrizitätswerkbetriebe.** Unter der allgemeinen Krise hatten die Installationsbetriebe unserer Elektrizitätswerke am meisten zu leiden.

Die privaten konzessionierten Installationsgeschäfte benützten die allgemeine Arbeitslosigkeit und die herrschende Depression unter der Arbeiterschaft in der Privatindustrie zu rücksichtsloser Lohnrückerei. Da es sich in der Hauptsache um Kleinbetriebe handelt, so ist es äusserst schwer, die Arbeitszeit zu kontrollieren. Die Folge dieser Situation war, dass die Direktoren der Elektrizitätswerke gar bald auf den Gedanken kamen, auch in ihren Betrieben die Arbeitszeit zu verlängern, und zwar nicht nur bei den Installationsabteilungen, sondern für den ganzen Betrieb. Es wurde erklärt, dass die Installationsabteilungen aufgehoben werden müssten, wenn das Personal sich nicht dazu verstehen könne, ähnlich wie in der Privatindustrie länger zu arbeiten. In der Zeit der höchsten Krise gelang es der Direktion, eine Anzahl Arbeiter einzuschüchtern und ihrem Ansinnen willfährig zu machen.

Bei den Elektrizitätswerken des Kantons Zürich (E. K. Z.) zeigte eine durch die Direktion durchgeführte Urabstimmung, dass die Mehrzahl des Personals die Preisgabe der 48stundenwoche gegen die 52stunden-

woche einem Lohnabbau von 10 % vorzog. Diese bedenkliche Erscheinung war jedoch nur eine vorübergehende. Kurze Zeit nach dieser denkwürdigen Abstimmung besann sich das Personal eines Bessern, und als im Frühjahr zu der Verlängerung der Arbeitszeit noch ein weiterer Lohnabbau drohte, wurde energisch versucht, die 48stundenwoche wieder zurückzuerobieren. Dies gelang denn auch, und zwar ohne, dass es zu einem offenen Konflikt gekommen wäre. Dieser Erfolg ist nebst dem geschlossenen Vorgehen des Personals auch dem Umstand zuzuschreiben, dass die gemachten Erfahrungen mit der verlängerten Arbeitszeit weit hinter der Hoffnung der Direktion zurückblieben. Auch bei den aargauischen Elektrizitätswerken gelang es der Reaktion, eine Bresche in die 48stundenwoche zu schlagen.

c) **Gemeindebetriebe.** In den Gemeindebetrieben hatte es bis vor kurzem den Anschein, als würden die Behörden davor zurückschrecken, sich an dem Raub der 48stundenwoche ernstlich zu beteiligen. Wohl hatten wir eine Reihe von Abwehraktionen durchzuführen, jedoch führte keine einzige zu einem offenen Kampf, und es gelang fast in allen Fällen, die reaktionären Pläne schon in den Gemeindeparlamenten zu durchkreuzen. In letzter Zeit wird die Sache nun schon gefährlicher. In St. Gallen z. B. versucht die Reaktion, ein Exempel zu statuieren. Im Gemeinderat wurde mit einer Mehrheit von 6 Stimmen der Beschluss gefasst, die 51stundenwoche für das unter dem Eisenbahngesetz stehende Personal der Trambahn und für die Bauamtsarbeiter einzuführen. Interessant ist, dass der Präsident des bürgerlichen städtischen Beamten- und Angestelltenverbandes, drei bürgerliche Vertreter der Lehrerschaft sowie die bürgerlichen Festbesoldeten (Gemeinde- und Staatsfunktionäre) in holder Eintracht mit der Reaktion für die Verlängerung stimmten. Erfreulicherweise hat nun unsere Mitgliedschaft die grosse Gefahr, welche die Einführung der verlängerten Arbeitszeit für die gesamte Arbeiterschaft und welche Gefahr sie namentlich auf den Volksentscheid im Februar bedeutet, sofort erkannt. Das Referendum wurde ergriffen, und in kurzer Zeit waren weit über 4500 Stimmen beisammen. Wahrscheinlich wird die Abstimmung noch im Laufe des Monats Dezember dieses Jahres durchgeführt werden.

Der uns zur Verfügung stehende Raum gestattet uns nicht, auf die Menge kleinerer Abwehraktionen an dieser Stelle einzutreten. Gerade die letzte Bewegung zeigt uns mit aller Deutlichkeit, dass die Arbeiterschaft gut tun wird, sich in der kommenden Abstimmung über den Artikel 41 im Fabrikgesetz hauptsächlich nur auf die eigene Kraft zu verlassen. Dies bedeutet jedoch eine ganz besondere Kraftentfaltung sowohl vor als während der Abstimmungskampagne.

Jeder Arbeiter hat die heilige Pflicht, sich in den Dienst der Agitation zu stellen. Keiner darf zurückstehen. Gerade der Gemeinde- und Staatsarbeiter trägt eine besondere Verantwortung. Möge er sich dieser Pflicht bewusst sein, dann kann der Ausgang des Kampfes für uns nicht zweifelhaft sein.

## Die 48stundenwoche in Handels-, Transport- und Lebensmittelbetrieben.

J. Müller.

In der Lebens- und Genussmittelindustrie sowohl als im Transportgewerbe wird auch mit der Einführung einer verlängerten Arbeitszeit an der gegenwärtigen Situation wenig oder nichts geändert. Für sie genügt die geltende Fassung des zur Revision stehenden Artikels 41 des Fabrikgesetzes vollauf. Die Tabakindustrie