

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau für die Schweiz : Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Band: 20 (1928)
Heft: 4

Artikel: Die Arbeitszeit bei den Verkehrsanstalten
Autor: Bratschi, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-352341>

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: 15.04.2026

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

Programm für eine eidgenössische Gesetzgebung betreffend das Gewerbe auf: die Anerkennung und Organisation von Berufsverbänden der Unternehmer und Arbeiter, die gewerblichen Schiedsgerichte, deren Verallgemeinerung so nützlich wäre, die Berufsbildung, den Gewerbeschutz usw. Dieses Programm wird wieder aufgenommen werden müssen. Dasselbe gilt für die Vorschläge und Eingaben der Arbeiterorganisationen anlässlich der Annahme von Art. 34^{ter}. Man sprach damals vom Zehnstudentag, aber seither ist die Zeit vorwärts geschritten, der Achtstudentag ist eine allgemeine Forderung der Arbeiterklasse geworden, der sich auch die Schweiz nicht entziehen kann.

Man hat gesagt, die Anwendung der achtstündigen Arbeitszeit würde die Volkswirtschaft schädigen, aber Belgien hat das Abkommen von Washington ratifiziert und neuerdings auch Luxemburg, und in der Botschaft ans Parlament erklärte die Regierung dieses kleinen Landes sogar, dass die Interessen der luxemburgischen Industrie besser gewahrt würden, wenn die in Kraft befindliche Gesetzgebung der Konvention entsprechend abgeändert würde, und die Kammer sprach sich mit 31 gegen 2 Stimmen für die Ratifizierung aus. Welch ein Beispiel ist das für die Schweiz, sie, die früher in Europa in vorderster Linie stand in der Beschränkung der Arbeitszeit, was mit beitrug zu ihrer wirtschaftlichen Blüte. Die Ratifizierung ist für unser Land möglich, wie sie es für andere Staaten war. Es ist Zeit, sie vorzubereiten, indem ein Gesetzesentwurf über die Arbeitszeit im Gewerbe aufgestellt wird.

Die Arbeitszeit bei den Verkehrsanstalten.

Von Robert Bratschi.

Die Arbeitszeit des Personals der Verkehrsanstalten ist geregelt im Bundesgesetz vom 6. März 1920. Als Verkehrsanstalten im Sinne des Gesetzes gelten die Bundesbahnen, die Postverwaltung, die Telegraphen- und Telephonverwaltung und die vom Bunde konzessionierten privaten Verkehrsanstalten. Unter den Begriff der letztern fallen die sämtlichen Privatbahnen, Strassenbahnen, Schiffsfahrtsunternehmungen und die gestützt auf einen Fahrplan gewerbsmässig arbeitenden Automobilbetriebe.

Das Gesetz schreibt als Grundsatz die achtstündige Arbeitszeit vor. Für Dienste, bei denen die Arbeitszeit in reichlichem Masse aus blosser Dienstbereitschaft besteht, kann die Arbeitszeit bis auf 9 Stunden verlängert werden. Als Dienstbereitschaft gilt die Zeit ohne eigentliche Arbeitsleistung, aber es besteht die Verpflichtung zu wachsamer Anwesenheit auf dem Posten. Wenn pro Tag mindestens eine Stunde solcher Dienstbereitschaft vorkommt, so gilt auch die Voraussetzung « reichlich » als erfüllt. Es kann also in solchen Fällen eine Verlängerung der Arbeitszeit eintreten, und

zwar um die Hälfte der Dauer der « reichlich vorkommenden blossen Dienstbereitschaft ». Wenn diese « Dienstbereitschaft » eine Stunde beträgt, kann die Arbeitszeit um eine halbe Stunde, d. h. auf $8\frac{1}{2}$ Stunden verlängert werden; wenn die « Dienstbereitschaft » zwei Stunden oder mehr beträgt, so kann die Arbeitszeit um eine Stunde, d. h. auf das gesetzlich zulässige Maximum von 9 Stunden erhöht werden. Von dieser Möglichkeit ist von den Verkehrsanstalten Gebrauch gemacht worden. Bei den Bundesbahnen arbeiten gestützt auf die Bestimmung über die sogenannten reichlichen Dienstbereitschaften zirka 15 % des Personals länger als 8 Stunden pro Tag. Bei den Privatbahnen ist der Prozentsatz bedeutend grösser. Es ist zu beachten, dass in der Praxis die Vorschrift von den Verwaltungen nicht immer streng eingehalten wird. So werden « Dienstbereitschaften » angenommen, wo keine sind, d. h. es wird auch eingeteilte Arbeitszeit als « Dienstbereitschaft » erklärt, in der gearbeitet werden muss, nur um die Grundlage zur Verlängerung der Arbeitszeit zu erhalten. Dieses Mittel ist besonders beliebt auf den kleinern Stationen. Bei den Privatbahnen ist die Praxis ungünstiger als bei den Bundesbahnen.

Auf die Regelung der Verhältnisse in bezug auf Dienst- und Ruheschichten sowie die Ferien treten wir hier nicht näher ein. Dienst- und Ruheschichten sind beim Verkehrspersonal ungünstiger, die Ferien im allgemeinen etwas günstiger geregelt als bei der übrigen Arbeiterschaft.

Das Gegenstück zum Art. 41 des Fabrikgesetzes bildet der Art. 16 des Arbeitszeitgesetzes. Er hat folgenden Wortlaut:

« Wenn besondere Verhältnisse es notwendig machen, kann der Bundesrat, nach Anhörung des beteiligten Personals, Ausnahmen von den Bestimmungen dieses Gesetzes anordnen.

Insbesondere können Nebenbahnen Erleichterungen hinsichtlich der Arbeitszeit, der Dienst- und der Ruheschicht sowie der Ruhetage gewährt werden. »

Die Privatbahnen und Schifffahrtsunternehmungen machen von diesem Ausnahmeartikel sehr ausgiebigen Gebrauch, und das Eisenbahndepartement kommt in der Anwendung des Artikels den Verwaltungen äusserst weit entgegen. Im Jahre 1927 waren an 93 Verkehrsanstalten gestützt auf Art. 16 besondere Zugeständnisse in bezug auf die Arbeitszeit, die Dienst- und Ruheschichten in Kraft. An 51 dieser Verkehrsanstalten waren noch Ausnahmen in bezug auf die Ferien zugestanden. Die grosse Mehrheit des Personals der privaten Verkehrsanstalten arbeitete also im Jahre 1927 länger, als im Gesetz vorgesehen ist. Dieser Zustand besteht seit der Inkraftsetzung des Gesetzes ziemlich unverändert. Würde der Eisenbahnverband nicht immer und konsequent gegen die unbegründete Anwendung des Art. 16 Stellung nehmen, wäre die Lage noch viel schlimmer. Die Privatbahnen geben sich indessen mit ihren bisherigen Erfolgen keineswegs zufrieden. Sie streben vielmehr eine grundlegende Aenderung der Arbeitszeitverhältnisse an. In einer Eingabe vom 10. Juli 1927 haben sie nicht mehr und nicht

weniger als eine allgemeine Arbeitszeitverlängerung um eine Stunde sowie eine Verlängerung der Dienstschicht um eine Stunde und eine entsprechende Verkürzung der Ruheschicht verlangt. Ueberdies schlagen sie eine einschneidende Verschlechterung der Ferienverhältnisse vor.

Die Annahme der Vorschläge der Privatbahnen würde eine Revision des Gesetzes bedingen. Das Eisenbahndepartement ist bis dahin vor der Anwendung dieses Mittels zurückgeschreckt. Dagegen hat die Eingabe dazu geführt, dass das Departement bei Gesuchen um Anwendung des Art. 16 noch willfähriger geworden ist, als das früher schon der Fall war. Dementsprechend muss sich natürlich das Personal wieder stärker mit der Arbeitszeitfrage befassen.

Bei den Bundesbahnen ist bis dahin der Art. 16 einmal in allgemeiner Weise angewendet worden. Das war im Jahre 1923 der Fall. Die Anwendung des Artikels hat damals zu scharfen Auseinandersetzungen zwischen Verwaltung und Personal geführt. Schliesslich ist von der Arbeitszeitgesetzkommission (das Gegenstück zur Fabrikkommission) dem Bundesrat eine mildere Lösung beantragt worden, als ursprünglich von den Bundesbahnen beabsichtigt war. In der mildern Form trat die Arbeitszeitverlängerung bei einzelnen Kategorien im Herbst 1923 in Kraft. Auf 15. Mai 1925 wurde sie gestützt auf die Anstrengungen des Eisenbahnerverbandes wieder ausser Kraft gesetzt.

Im Jahre 1927 kam die Sache auch für die Bundesbetriebe wieder in Fluss. Im Endstadium der Beratungen des Beamtengesetzes trat plötzlich das Eisenbahndepartement auf den Plan und schlug mit einer Nachtragsbotschaft vom 8. März 1927 vor, auf dem Umwege über das Beamtengesetz eine Verlängerung der Arbeitszeit durchzuführen. Der entsprechende Gesetzartikel hatte folgende Fassung:

« Art. 68 bis:

1. Für eine Dauer von 10 Jahren, vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an, werden die Bestimmungen des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und andern Verkehrsanstalten vom 6. März 1920 für die Schweizerischen Bundesbahnen, die privaten Hauptbahnen, die Post- und Telegraphen- und Telephonverwaltung folgendermassen geändert:

a) Für alle Dienste, die nicht eine ununterbrochen anstrengende Arbeit erfordern, kann die in Art. 3, Absatz 1, vorgesehene Arbeitszeit um eine halbe Stunde verlängert werden.

b) Für Dienste, bei denen die Arbeitszeit in reichlichem Masse aus Zeiten blosser Dienstbereitschaft besteht, ist eine durchschnittliche Dauer der Arbeitszeit bis auf 10 Stunden zulässig (Art. 3, Absatz 2, des Gesetzes).

c) Innerhalb einer einzelnen Dienstschicht darf die Arbeitszeit im Ausgleich höchstens 11 Stunden betragen (Art. 3, Absatz 3, des Gesetzes).

d) Die zulässige Höchstdauer einer Dienstschicht gemäss Art. 5, Ziffern 1 und 2, des Gesetzes wird um eine Stunde erhöht und dementsprechend die in Art. 6, Ziffern 1 und 2, erwähnte Dauer der Ruheschicht um 1 Stunde herabgesetzt.

e) Die Ferien gemäss Art. 10 des Gesetzes sollen betragen:

Vom 1. bis und mit dem 9. Dienstjahr	7 Tage
Von dem Jahre an, in dem das 10. Dienstjahr oder das 30. Altersjahr zurückgelegt wird	14 »
Von dem Jahre an, in dem das 20. Dienstjahr oder das 40. Altersjahr zurückgelegt wird	21 »

2. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieser Bestimmung beauftragt. Er ist ermächtigt, dabei auch die in Art. 3, Absatz 1, des Gesetzes über die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und andern Verkehrsanstalten für die Innehaltung der durchschnittlichen Arbeitszeit vorgesehene Ausgleichsperiode für einzelne Dienste zu verlängern.»

Mit der Annahme dieses Artikels wäre das Arbeitszeitgesetz vom Jahre 1920 einfach für zehn Jahre ausser Kraft gesetzt worden. Das Personal wendete sich mit aller Schärfe gegen diese Zustimmung. Der Föderativverband beschloss, das Beamtengesetz zu verwerfen, wenn es mit einer solchen Bestimmung über die Arbeitszeit verunstaltet würde. Unter dem Drucke der vom Personal inner- und ausserhalb des Parlaments geführten Aktion zog der Bundesrat seine Nachtragsbotschaft zurück. Die Sache sollte damit aber doch nicht erledigt sein. Im Ständerat wurde im Juni 1927 eine Motion eingebracht, die folgenden Wortlaut hat:

«Der Bundesrat wird eingeladen, für solange als ihm dies zur Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen erforderlich erscheint, aber höchstens für die Dauer von 10 Jahren, die hierzu für die Verwaltung notwendigen Erleichterungen der zeitlichen Arbeitsbedingungen in Anwendung von Art. 16 des Arbeitszeitgesetzes vom 6. März 1920 anzuordnen. Es kann dies unter den nämlichen Verhältnissen auch zugunsten anderer Hauptbahnen geschehen.»

Die Motion ist in den beiden Räten, nach einem scharfen Kampfe im Nationalrat, von der bürgerlichen Mehrheit angenommen worden.

Es ist klar, dass hinter der ganzen Sache das Eisenbahndepartement steht. Nachdem die Aktion mit der Nachtragsbotschaft missglückt war, suchte es auf diese Weise einen einigermassen gedeckten Rückzug. Aber auch das Eisenbahndepartement handelte nicht von sich aus. Es besteht heute gar kein Zweifel mehr darüber, dass es sich vom Unternehmertum hat drängen lassen. Der Metallindustriellenverband, der Baumeisterverband und natürlich auch die Spitzenorganisation, der Schweizerische Arbeitgeberverband, stehen im Spiele. Selbstverständlich handelt es sich in diesen Kreisen nicht darum, mit einer Arbeitszeitverlängerung die Bundesbahnen zu sanieren. Das Schicksal der Bundesbahnen ist ihnen ziemlich gleichgültig. Sie wollen die Arbeitszeitverlängerung als solche. Es soll beim grössten Staatsbetrieb eine Bresche in den Grundsatz der achtstündigen Arbeitszeit geschlagen werden. Wenn diese Position erreicht werden könnte, so würde sie als Ausgangspunkt für weitere Aktionen in der Arbeitszeitfrage dienen müssen. Denn was dem « grossen und starken Staatsbetrieb » zugestanden wird, das darf den « schwachen privaten Unternehmen » nicht vorenthalten werden. So würde man nach Tische reden!

Die Zusammenhänge zwischen den Art. 41 und 16 bestehen also nicht nur in bezug auf den Charakter dieser beiden Gesetzbestim-

mungen, sondern auch in bezug auf das Vorgehen des Unternehmertums. Zuerst die Bundesbahnen, dann die Industrie, das ist die Parole der Arbeitgeberorganisationen. An der Unterstützung des Bundesrates fehlt es nicht. Er macht, was ihm möglich ist. Um so entschiedener muss die Abwehr der Arbeiterschaft sein. Sie kann sich dabei nicht nur darauf berufen, dass das Vorgehen des Unternehmertums in bezug auf den Art. 16 ungesetzlich ist, sondern auch darauf, dass die geforderte Arbeitszeitverlängerung wirtschaftlich in keiner Weise begründet werden kann.

Ungesetzlich ist der Versuch, den Bundesrat mit einer Motion zu zwingen, ein Gesetz in einer bestimmten, im Gesetze selbst nicht vorgesehenen Richtung anzuwenden. Der Bundesrat ist das ausführende Organ. Er hat die Gesetze anzuwenden und soll dafür auch die Verantwortung zu tragen haben. Es ist unzulässig, dass er sich in beliebiger Weise dieser Verantwortung dadurch zu entziehen sucht, dass er im Parlamente eine ihm passende Motion annehmen lässt. Wir können mit Genugtuung feststellen, dass sich bedeutende Staatsrechtslehrer, wie Burckhardt und Blumenstein, mit uns ganz unzweideutig auf diesen Boden stellen.

Wirtschaftlich ist die Massnahme so deplaciert als möglich, indem der Abschluss der Bundesbahnen pro 1927 seit 1913 wohl der günstigste ist. Das Betriebsjahr 1927 hat ungefähr wieder den Stand des Betriebsjahres 1913 erreicht. Folgende approximativen Zahlen zeigen das:

	Zinsenlast	Betriebsüberschuss
	in Millionen Franken	
1913	55	70
1927	112	145

Das Verhältnis zwischen Zinsenlast und Betriebsüberschuss ist im Jahre 1927 also wieder ungefähr gleich wie im letzten Vorkriegsjahre 1913. Allerdings figuriert in der Bilanz immer noch der 200-Millionenposten des sogenannten Kriegsdefizites als unerfreuliches Ueberbleibsel der den Bundesbahnen in der Kriegs- und Nachkriegszeit zu Unrecht aufgebürdeten schweren Lasten. Das Personal muss es natürlich kategorisch ablehnen, diese übrig gebliebene Kriegslast in Form einer ungesetzlich verlängerten Arbeitszeit auf seine Schultern zu nehmen. Es trägt wahrhaftig ohne das schwer genug. Durch wirkliche und angebliche Rationalisierungsmaßnahmen hat jeder einzelne Angestellte bereits eine starke Mehrbelastung auf sich nehmen müssen. Die Entwicklung des Personalbestandes zeigt folgendes Bild:

Juli 1920 (Höchststand)	. . .	40,228 Personen
1927 (Jahresmittel)	. . .	33,457 »
	Reduktion	<u>6,771 Personen</u>

Der Abbau beträgt annähernd 20 %. Er erhält aber erst seine volle Bedeutung, wenn man in Erwägung zieht, dass im gleichen Zeitraum der Verkehr um rund 20 % zugenommen hat. Der Prä-

sident der Generaldirektion der Bundesbahnen hat die jährlichen Minderausgaben für das Personal im Vergleich mit dem Jahre 1920 und unter Berücksichtigung des Mehrverkehrs auf 56 Millionen Franken geschätzt. Damit sind die Bundesbahnen in bezug auf den Personalabbau an der Grenze des Möglichen angelangt. Das Personal hat seinen Teil zur Sanierung beigetragen. Wenn noch ein mehreres nötig ist, so muss der Bund eingreifen und trotz der offensichtlichen Sabotage durch das Finanzdepartement endlich die 200-Millionenlast, die von den Bundesbahnen in Form des Kriegsdefizites zu Unrecht noch getragen werden muss, abnehmen. Jedenfalls wird sich das Personal gegen eine rechtlich unzulässige und wirtschaftlich unbegründete Arbeitszeitverlängerung, wie sie unter Anrufung der oben wiedergegebenen Motion durchgeführt werden möchte, zu wehren wissen. Sein Kampf ist der Kampf gegen die Reaktion. Es ist damit auch der Kampf der übrigen Arbeiterschaft des Landes; er muss daher auch in Uebereinstimmung mit ihr und unterstützt von ihr durchgeführt werden.

Die Stellungnahme der Privatangestellten zur Regelung der Arbeitszeit.

Von F r i t z H o r a n d.

Die Bemühungen von Angestelltenverbänden, auf die Gestaltung der Arbeitszeit Einfluss zu nehmen, gehen teils auf die Jahrhundertwende zurück. Sie zeigen sich in den Forderungen nach Verkürzung der Arbeitszeit, Verlängerung der Mittagspausen, frühzeitigem Arbeitsschluss am Abend und in der Bekämpfung der Ueberzeitarbeit. Später kam hinzu das nachhaltig vertretene Verlangen des arbeitsfreien Samstagnachmittags und des bezahlten Erholungsurlaubs. Mit der Annahme des Verfassungsartikels 34^{ter} betreffend die Befugnis des Bundes zur Gesetzgebung auf dem Gebiete des Gewerbewesens fanden diese Bestrebungen in der Forderung einer gesetzlichen Normierung der Arbeitszeit neuen Ausdruck. Vorgängig sollte auf Vorschlag des Schweiz. Kaufmännischen Vereins eine amtliche Enquete durchgeführt werden. Als das Eidgenössische Departement des Innern dies ablehnte, nahm der genannte Verein die Erhebung über die Arbeitszeit im Handelsgewerbe selbst an die Hand (1910). Das Ergebnis wurde 1911 veröffentlicht in einer Schrift von K. Stoll: «Die Arbeitszeit im Handel». Dieser Bericht sagt über die Feststellungen betreffend die Arbeitszeit in den Bureaus: In 70,7 % der angegebenen Betriebe, die 83,4 % der erfassten Angestellten beschäftigen, dauert die Arbeitszeit täglich bis 9 $\frac{1}{4}$ Stunden, weitere 23,5 % der Betriebe und 14,8 % der Angestellten haben die 9 $\frac{1}{2}$ - bis 10 $\frac{1}{4}$ stündige Tagesschicht und 5,8 % bzw. 1,8 % arbeiten 10 $\frac{1}{2}$ Stunden und