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

Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund

Band: 32 (1940)

Heft: 10

Artikel: Die Arbeit der Verbände des eidg. Personals

Autor: Bratschi, Robert

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-353002

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: 02.10.2025

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

GEWERKSCHAFTLICHE

RUNDSCHAU

FÜR DIE SCHWEIZ

Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes

Beilage „Bildungsarbeit", Mitteilungsblatt der Schweiz. Arbeiterbildungszentrale

No. 10 | Oktober 1940 | 32. Jahrgang

Die Arbeit der Verbände des eidg. Personals.

Von Robert Bratschi.

I.

Der Bund beschäftigte auf Ende des Jahres 1939 64,685 Personen als Beamte, Angestellte oder Arbeiter. Diese Unterscheidung richtet sich nicht nach der Art der Beschäftigung, sondern ausschliesslich nach der Art der Anstellung. Beamter ist, wer auf Amtsdauer gewählt ist, gleichgültig, welche Arbeiten er verrichtet. Massgebend ist allein, ob der Bund die Absicht hat, die betreffende Person mit ihrer ganzen Arbeitskraft dauernd zu beschäftigen. Beamter kann also ebensogut der Bahnarbeiter oder der Briefträger wie der Mann in leitender Stellung sein. Die Beamten werden mit Jahresbesoldung entschädigt. Die Angestellten und Arbeiter sind entweder nur vorübergehend beschäftigt, oder es handelt sich um Personen, die noch nicht lange im Dienste sind und daher erst später zu Beamten ernannt werden. Die Angestellten werden im Monatslohn, die Arbeiter im Taglohn oder Stundenlohn entlöhnt. Eine Gruppe für sich bilden die Arbeiter der Werkstätten. Sie sind wie die Industriearbeiter dem Fabrikgesetz unterstellt und beziehen Stundenlöhne.

Auf die allgemeine Bundesverwaltung, einschliesslich PTT-Betriebe, Zollverwaltung und Militär entfielen Ende des letzten Jahres 37,550 Arbeitskräfte; auf die Bundesbahnen deren 27,135. In diesen Zahlen sind die eigentlichen Hilfskräfte nicht inbegriffen. Es handelt sich dabei je nach der Jahreszeit um ein mehr oder weniger grosses Kontingent von ca. 2000 bis 4000 Personen. Nicht inbegriffen sind in den Zahlen ferner die Angestellten der kriegswirtschaftlichen Aemter.

Das beim Bund dauernd beschäftigte Personal ist gewerkschaftlich gut organisiert. Ganz besonders trifft das für die grossen eidgenössischen Verkehrsbetriebe und die Zollverwaltung zu. Von den

27,000 Bundesbahnern sind mehr als 25,000 im Schweizerischen Eisenbahnerverband organisiert. Aehnlich hohe Prozentsätze sind den entsprechenden Verbänden des PTT- und Zollpersonals angeschlossen.

Im Föderativ-Verband des Personals öffentlicher Verwaltungen und Betriebe sind mehr als 50,000 Personen organisiert, die im Dienste des Bundes stehen. Es handelt sich dabei um den grössten Teil des Personals, das vom Bund dauernd beschäftigt ist. Die Oberbeamten haben für sich zum Teil besondere Verbände geschaffen, die als Standesorganisationen bezeichnet werden können. Eine Gruppe vom Bundespersonal ist christlich-sozial organisiert. Ihre zahlenmässige Bedeutung ist unbekannt, weil darüber keine Mitteilungen gemacht werden. Jedenfalls handelt es sich nur um ganz wenige Prozente des Personals. Eine Gruppe des Militärpersonals hat noch eine besondere Organisation, während der grössere Teil des Militärpersonals auch den Verbänden angeschlossen ist, die den Föderativ-Verband bilden. In einer kleinen Gruppe sog. Neutraler sind verschiedenste Elemente beieinander; unter anderm auch Teile der ehemaligen Kommunisten.

Der Föderativ-Verband umfasste auf Ende des Jahres 1939 folgende Verbände und Mitglieder:

* Schweizerischer Eisenbahnerverband	31,769
* Verband des Personals öffentlicher Dienste	18,979
* Verband schweizerischer Post-, Telegraphen- und Telephonangestellter	8,558
* Schweizerischer Metall- und Uhrenarbeiterverband (Gruppe Waffen- und Munitionsfabriken)	630
* Verband schweizerischer Postbeamter	3,663
* Verband schweizerischer Telegraphen- und Telephonbeamter	1,775
Verband schweizerischer Zollbeamter	880
Verband schweizerischer Posthalter	2,583
Verband der Beamten der eidg. Zentralverwaltungen	2,299
Verband schweizerischer Zollangestellter	2,481
Total	73,617

Die mit * bezeichneten Organisationen gehören gleichzeitig dem Schweizerischen Gewerkschaftsbund an.

In den vorstehenden Zahlen des SEV sind annähernd 7000 Privatbahner inbegriffen. Im SEV sind aber überdies noch ungefähr 10,000 Pensionierte organisiert, so dass dieser Verband in Wirklichkeit weit über 40,000 Mitglieder zählt. Im Verband des Personals öffentlicher Dienste sind nur ungefähr 1000 Mann Bundespersonal organisiert. Es handelt sich in der Hauptsache um Personal der Militärverwaltung. Die übrigen Mitglieder dieses Verbandes stehen im Dienste der Kantone, Gemeinden oder öffentlichen Werke.

Die ältesten Organisationen des Bundespersonals sind diejenigen des Verkehrspersonals. Die Eisenbahner haben im Jahre 1939 ein 50jähriges Jubiläum feiern können. In Wirklichkeit gehen die ersten Anfänge der Eisenbahner-Organisationen noch um fast 20 Jahre, nämlich bis Anfang der 70er Jahre des letzten Jahrhun-

derts zurück. Es war das Personal der damaligen Privatbahnen, das mit dem gewerkschaftlichen Zusammenschluss den Anfang machte. Die Verstaatlichung der Hauptbahnen kam bekanntlich erst um die Jahrhundertwende.

Die Organisation des PTT-Personals folgten denen der Eisenbahner auf dem Fusse. Ihre Gründung fällt ebenfalls in das letzte Jahrhundert. Die übrigen Personalverbände sind später entstanden, jedoch waren alle schon vor Beginn des Weltkrieges vorhanden.

In der Entwicklungsgeschichte der Verbände des Bundespersonals spielte die Frage der Konzentration eine grosse Rolle. Es fehlte nicht an einsichtigen Männern, die den Zusammenschluss des gesamten Personals schon am Ende des letzten Jahrhunderts forderten. Er kam indessen nicht sofort zustande. In den ersten Jahrzehnten des Bestehens der Organisation beherrschte der Kategorienverband das Feld fast ganz. Ein grossangelegter Versuch der Schaffung eines Einheitsverbandes der Eisenbahner brach nach wenigen Jahren kurz nach der Jahrhundertwende zusammen. Ein loses Kartell der vorhandenen Verbände trat an seine Stelle. Der Einheitsverband der schweizerischen Eisenbahner ist erst nach dem Weltkrieg möglich geworden. Er wurde im Jahre 1919 gegründet und hat seither eine umfassende Tätigkeit entfaltet.

Beim PTT-Personal ist es bis jetzt beim Kategorienverband geblieben. Eine Arbeitsgemeinschaft sorgt dafür, dass die bestehenden Verbände von Fall zu Fall zusammentreten, um in gemeinsamen Fragen ein gemeinsames Handeln zu ermöglichen.

Im übrigen ist zu Beginn dieses Jahrhunderts der Föderativ-Verband entstanden. An seiner Wiege schon stand die Frage, ob die neue Organisation zum Zentralverband des gesamten Bundespersonals ausgebaut werden solle. Sie hat sich seither wiederholt gestellt, wurde aber immer verneint.

So ist der Föderativ-Verband, wie sein Name sagt, eine föderativ aufgebaute Spitzenorganisation geblieben, die sich nur mit Fragen befasst, die das gesamte öffentliche Personal des Landes oder doch das Bundespersonal in seiner Gänze betreffen. Insbesondere kommen Besoldungs-, Arbeitszeit- und Versicherungsfragen in Betracht.

Der Föderativ-Verband unterhält kein eigenes Sekretariat. Die notwendigen Arbeiten werden von der Geschäftsleitung nebenamtlich besorgt. Der Föderativ-Verband gibt auch keine Verbandszeitungen heraus. Dagegen unterhält er eine Pressestelle, deren Hauptaufgabe darin besteht, den Kontakt mit der Tagespresse und der Gewerkschaftspresse herzustellen.

Die eigentliche Gewerkschaftsarbeit, abgesehen von der Vertretung des Personals in den Hauptfragen gegenüber den Bundesbehörden und der Oeffentlichkeit, wird von den einzelnen Verbänden verrichtet, die sich dafür auch entsprechend eingerichtet haben.

II.

Drei Fragen beherrschten von jeher die Tätigkeit der Personalverbände:

die Löhne,
die Arbeitszeit,
die Versicherung.

Die Lohnpolitik der frühern Privatbahnen wich sehr stark von derjenigen des Bundes ab. Beim Bund war wenigstens dem Grundsatze nach schon frühzeitig die Tendenz vorhanden, zu einem möglichst gerechten Lohn zu gelangen. Bei den grossen Privatbahnen wurde diese Frage, wie alle andern, ausschliesslich vom Standpunkte der Dividende aus beurteilt. Bund und Eisenbahnen aber bezahlten dem untern und mittlern Personal äusserst bescheidene Löhne, wobei die Bezahlung des Personals der Eisenbahnen noch erheblich schlechter war als diejenige des Bundespersonals. Bei den leitenden Personen war das Gegenteil der Fall. Die Besoldungen der Direktoren der frühern Privatbahnen waren viel höher als diejenigen der Bundesräte.

Nach der Verstaatlichung der Bahnen, die um die Jahrhundertwende erfolgte, musste nach und nach ein gewisser Ausgleich gefunden werden. Zwei Gesetzesrevisionen, wobei die eine um die Jahrhundertwende, die andere unmittelbar vor dem Ausbruch des Weltkrieges durchgeführt wurde, strebten dem Ziel vermehrter Einheitlichkeit in der Personalpolitik des Bundes zu. Der Weltkrieg hat diese Entwicklung beschleunigt. Die rasch steigenden Preise aller wichtigen Bedarfsartikel zwangen den Bund, Teuerungszulagen zu gewähren, nachdem er nach Kriegsausbruch zunächst sogar gegenteilige Massnahmen durchgeführt hatte. Die Teuerungszulagen aber hatten eine stark ausgleichende Wirkung. Sie wurden von Anfang an für das ganze Bundespersonal einheitlich festgesetzt. Je bedeutender diese Zulagen wurden, desto kleiner wurden verhältnismässig die Unterschiede in der Lohnpolitik der verschiedenen Bundesbetriebe, weil sie sich nur noch auf die gesetzlich festgelegte Vorkriegsbesoldung beschränkten. Am Ende des Krieges kam das Beamtengesetz, das für das gesamte Personal des Bundes einheitliche Normen aufstellte. Die Einreihung in die Aemter hat allerdings dafür gesorgt, dass nicht alle Unterschiede verschwunden sind.

Vor dem Weltkrieg hat der Bund sein Personal der untern und mittlern Ränge schlechter besoldet, als die entsprechenden Arbeitskräfte in der Privatwirtschaft entlöhnt waren. Während der Dauer des Krieges ist insofern eine Aenderung eingetreten, als die Zulagen unten prozentual am höchsten, in der Mitte jedenfalls höher als bei den höchsten Besoldungen waren. Die Zulagen haben also auch in dieser Hinsicht etwas ausgleichend gewirkt. Die Zulagen sind nach dem Kriege zum Teil wieder abgebaut worden.

Es ist der Arbeit der Personalverbände aber gelungen, den völligen Rückschlag in die Vorkriegszeit zu verhindern. Ein bescheidener Teil der verhältnismässigen Verbesserung konnte auf diese Weise in das neue Beamtengesetz vom Jahre 1927 herüber gerettet werden.

Am 28. Mai 1933 hat das Volk die Durchführung eines allgemeinen und gleichmässigen Lohnabbaues beim Bundespersonal abgelehnt. Die Führung des Kampfes gegen den Lohnabbau lag naturgemäss bei der Leitung des Föderativ-Verbandes.

Der Lohnabbau konnte indessen doch nicht dauernd verhindert werden. Im Zusammenhang mit den Finanzbeschlüssen des Bundes wurde er im Gegenteil auf 1. Januar 1934 doch in Kraft gesetzt und im Jahre 1936 durch Erhöhung auf annähernd 10 Prozent mehr als verdoppelt. Eine kleine Milderung wurde im Jahre 1938 nach der Abwertungsteuerung gewährt. Seither ist der Lohnabbau auf der Höhe von ungefähr 8 Prozent geblieben.

Im allgemeinen dürfte zur Zeit das Verhältnis zwischen den Löhnen des Bundespersonals und den Löhnen in der Privatwirtschaft weniger ungünstig sein als in der Zeit vor dem Weltkrieg. Das Bundespersonal hat sicher fühlbar aufgeholt. Dagegen bestehen über die wirkliche Höhe der Löhne in der Oeffentlichkeit ganz unrichtige Auffassungen, die zum Teil die Folge einer einseitigen und den Tatsachen widersprechenden Propaganda sind.

Die beste Vergleichbarkeit der Löhne des Personals des Bundes mit denjenigen in der Privatwirtschaft ergibt sich auf Grund der Verhältnisse in den Werkstätten des Bundes. Gestützt auf die Erhebungen des eidgenössischen Personalamtes betrug das durchschnittliche Jahreseinkommen der 6737 Werkstättearbeiter des Bundes einschliesslich der Bundesbahnen auf 1. April 1936

3693 Franken.

Bei dieser Rechnung sind auch die Löhne der Vorarbeiter eingerechnet. Der grösste Teil der Lohnangaben stammt von Berufsarbeitern. Von diesem Durchschnittseinkommen sind der Zwangsversicherung je nach den Verhältnissen im einzelnen Fall etwa 6—8 Prozent abzuliefern.

Die Durchschnittsbesoldung der Beamten betrug gestützt auf die Angaben aus gleicher Quelle auf den 1. April 1936 bei den Bundesbahnen 5167 Franken, in den übrigen Zweigen der Bundesverwaltung 5757 Franken und in der gesamten Bundesverwaltung 5412 Franken. Auch hier sind die Abzüge für die Versicherung in Betracht zu ziehen. Von einem ungebührlich hohen Einkommen kann sicher auch hier nicht die Rede sein, wenn die Zusammensetzung dieses Beamtenkörpers sowie dessen Vorbildung und Verantwortung gewürdigt werden.

Wahr ist indessen, dass der Bund nicht mehr wie bis zum Jahre 1914 gewissermassen als der schlechteste aller grossen Arbeitgeber des Landes bezeichnet werden kann. Hier hat sich als Folge der Arbeit der Verbände manches grundlegend geändert. Das war

aber dringend nötig und liegt im Interesse der gesamten Arbeiterschaft unseres Landes.

Die Arbeitszeit hat sich in den Verwaltungen und Betrieben des Bundes ähnlich entwickelt wie in der Privatwirtschaft unseres Landes. In der Verwaltung war schon frühzeitig die 48-Stunden-Woche üblich. Am Ende des Weltkrieges kam der freie Samstagnachmittag dazu. Als eine der Folgen der Nachkriegsreaktion musste er aber zunächst ganz und später als Wirkung der Arbeit der Verbände noch teilweise kompensiert werden. Gegenwärtig beträgt die durchschnittliche Arbeitszeit in der allgemeinen Verwaltung des Bundes 45½ Stunden in der Woche.

Im Betriebsdienst ist die Entwicklung anders. Jahrzehntelang waren überhaupt keine Vorschriften vorhanden, weder bei den Verkehrsbetrieben des Bundes noch bei den damaligen Bahnen. Die Verbände befassten sich sehr intensiv mit der Frage der Verkürzung der Arbeitszeit. Diese Frage spielte bei der Gründung der Verbände schon eine ganz entscheidende Rolle. Das erste Arbeitszeitgesetz wurde im Jahre 1890 erlassen. Es sah tägliche Arbeitszeiten von 11—12 Stunden vor. Bis zu diesem Zeitpunkte waren dem Personal der Bahnen z. B. nur einige Ruhetage im Jahr zugesichert. Das Gesetz vom Jahre 1890 wurde im Jahre 1903 durch ein neues ersetzt. Die Arbeitszeit wurde auf maximal 11 Stunden begrenzt. Dazu kamen erstmals in ganz bescheidenem Umfange auch Ferien. Eine grosse Rolle spielt in den Verkehrsbetrieben die sogenannte Dienstschicht, d. h. die Dauer vom ersten Dienstantritt bis zum Schluss der Tagesarbeit. Wenn diese Schicht allzulange ist, so können die Bestimmungen über die eigentliche Arbeitszeit ihren Zweck in sozialer Hinsicht nicht erfüllen. Für das Personal mit unregelmässigem Dienst, insbesondere das fahrende Personal, spielt daher die Gestaltung der Dienstpläne, wozu auch die Einteilung der Pausen gehören, eine sehr grosse Rolle.

Das gegenwärtig gültige Arbeitszeitgesetz stammt aus dem Jahre 1920. Es sieht eine Arbeitszeit von 8—9 Stunden im Tag vor. Es brachte auch eine Verbesserung der Bestimmungen über die Ferien und über die Gestaltung der Dienstschicht und der Pausen. Das Gesetz war hart umstritten. Die Gegner des Achtstundentages ergriffen das Referendum. Erstmals in der Geschichte unseres Landes und wohl in der Geschichte überhaupt hatte sich ein Volk über die Frage der achtstündigen Arbeitszeit auszusprechen. Das Schweizervolk hat die Probe bestanden. Es hat das Gesetz angenommen und hat damit den Achtstundentag im Prinzip gutgeheissen. Wie in der Lohnfrage, lag die Führung des Kampfes naturgemäss auch hier bei den Verbänden des Bundespersonals.

Die dritte Frage, die seit Jahrzehnten fast ununterbrochen auf der Tagesordnung der Verbände steht, ist diejenige der Versicherung. Die Eisenbahner kämpften dafür schon in den sechziger und siebziger Jahren, und zwar durchaus nicht erfolglos. Die

Grundsteine der heutigen Pensionskasse der Bundesbahnen wurden denn auch in jener Zeit gelegt. Anfänglich war die Versicherung verbunden mit der Kranken- und Unfallversicherung. Später wurde daraus eine ausgebaute Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung, an deren Kosten das Personal allerdings in grossem Umfange beizutragen hat. Die Leistungen des Personals der Bundesbahnen an die Pensionskasse betragen gegenwärtig alles in alles gerechnet wohl nicht viel weniger als 8 Prozent der Besoldung. Dazu kommen natürlich auch noch die besondern Prämien für die Krankenversicherung.

In der übrigen Bundesverwaltung wurde die ausgebaute Versicherungskasse viel später geschaffen. Sie kam nach zäher Arbeit der beteiligten Verbände erst im Jahre 1921 zustande. Das Vorbild dieser neuen Kasse war natürlich die bestehende Pensionskasse bei den Bundesbahnen.

Die beiden Kassen werden seither getrennt geführt, wobei aber nach Massgabe eines Beschlusses der eidgenössischen Räte für beide Kassen die gleichen Grundsätze zu gelten haben.

Die Kassen beruhen auf dem Prinzip des Kapitaldeckungsverfahrens. Verschiedene Gründe, vorab die mit dem Weltkrieg verbunden gewesene Geldentwertung, haben zu versicherungstechnischen Defiziten geführt. In der gleichen Richtung wirkte der Personalabbau bei den Bundesbahnen. Durch gemeinsame Mehrleistungen von Bund und Personal hätte das Gleichgewicht der beiden Kassen wieder herbeigeführt werden sollen. Das entsprechende Gesetz ist aber in der Volksabstimmung vom 3. Dezember 1939 einer gemeinen und demagogischen Hetze zum Opfer gefallen. Leider ist durch diesen rein negativen und destruktiv wirkenden Entscheid nichts gelöst worden. Die Lösung der gestellten Aufgabe ist im Gegenteil erschwert worden. Personalverbände und Behörden sehen sich neuen Schwierigkeiten gegenüber, die hätten vermieden werden können. Aber auch diese Schwierigkeiten müssen überwunden werden, wobei in den Personalverbänden durchaus nicht die Absicht besteht, zu drängen. Festzustellen ist für den Augenblick lediglich, dass eine Lösung wieder nur auf dem Wege der Verständigung der Beteiligten oder auf dem Wege der einseitigen Massnahmen des Staates, d. h. auf dem Wege des Rechtsbruches, herbeigeführt werden kann. Will die Schweiz Rechtsstaat bleiben, so ist der Weg gewiesen.

Es ist selbstverständlich, dass die Verbände des Bundespersonals jederzeit und mit aller Kraft für die allgemeine Volksversicherung eingetreten sind. Sie haben auch keine finanziellen Opfer gescheut, um dieses soziale Werk zu verwirklichen. Trotz der schweren und unverdienten Enttäuschung, die das Bundespersonal am 3. Dezember 1939 erleben musste, werden seine Verbände in der Frage der Altersversicherung ihren Standpunkt nicht ändern. Sie werden im Gegenteil ihre ganze Kraft einsetzen, um so rasch als möglich zu einer befriedigenden Lösung zu gelangen.

Nicht weniger Interesse haben die Personalverbände für den Kampf gegen die Arbeitslosigkeit gezeigt. Arbeitslosigkeit und fehlende Altersversicherung sind gefährliche Unsicherheits- und Unruheherde für den freien demokratischen Staat. Sie müssen unbedingt und endgültig ausgetilgt werden. Die Verbände des Bundespersonals sind der Ansicht, dass dieses Ziel um der Erhaltung von Freiheit und Unabhängigkeit des Schweizervolkes willen erreicht werden müsse « koste es, was es wolle ». Die Gewerkschaften dürfen nicht müde werden, die Behörden des Landes an das gegebene Wort zu erinnern und dessen rasche Einlösung zu fordern.

Neben diesen Problemen allgemeiner Natur befassen sich die Personalverbände mit den mannigfachen Personal- und Dienstfragen, die sich in den grossen Verwaltungen ununterbrochen stellen. Durch direkte Verhandlungen mit den massgebenden Verwaltungsbehörden und auf dem Wege von Personalvertretungen in besondern, gesetzlich und reglementarisch geregelten Kommissionen und Ausschüssen, üben die Verbände einen nicht geringen und für die Verwaltungen äusserst nützlichen Einfluss aus.

Die Eisenbahner haben sich frühzeitig auch mit den allgemeinen verkehrspolitischen Fragen befasst. Die jungen Organisationen traten energisch für die Verstaatlichung der Hauptbahnen ein. Ihnen kam an diesem Werk ein nicht geringes Verdienst zu. Der SEV hat sich in den verkehrspolitischen Fragen der Gegenwart eine führende Stellung geschaffen. Immer mehr zeigt die Entwicklung, wie richtig die von ihm seit zwei Jahrzehnten vertretenen Parolen sind. Hätten die Behörden ihnen mehr Gehör geschenkt, die Schweiz würde heute nicht unter einem Zustand des Verkehrswesens leiden, der als chaotisch bezeichnet werden muss. Es ist ein schwacher Trost, dass die gewerkschaftlichen Forderungen in manchen andern Ländern nicht mehr durchzudringen vermochten. Der Verband aber hat die Genugtuung, dass sich in der Schweiz und im Ausland eine Entwicklung anbahnt, die seiner Auffassung in weitgehendem Masse recht gibt. Es ist die Entwicklung der vermehrten Einflussnahme des Staates auf die Zweige der Verkehrswirtschaft ausserhalb der Bahnen und der Schiffahrt. Am Ende der Entwicklung muss eine sinnvolle Zusammenarbeit aller Verkehrsmittel stehen, wie sie vom SEV seit Jahrzehnten gefordert wird. Wenn das erreicht wird, so kann vielleicht das Verkehrswesen einmal Vorbild für die Wirtschaft unseres Landes überhaupt werden.

Im SEV sind, wie schon erwähnt worden ist, noch annähernd 7000 Angestellte der schweizerischen Privatbahnen organisiert. Für sie entfaltet die Gewerkschaft ebenfalls eine äusserst segensreiche Tätigkeit. Alle Fragen, die sich bei der grossen Staatsbahn stellen, müssen in irgendeiner Form und zu irgendeiner Zeit auch bei den zahlreichen grossen und kleinen Privatbahnen gelöst werden. Die dem Verband dadurch erwachsende Arbeit ist gross, aber dankbar und nicht ohne Erfolg.

Es gibt immer noch Kreise in unserm Volke, die trotz der

uns allen drohenden Gefahren bestrebt sind, Zwietracht in das werktätige Volk zu säen und einen Graben zwischen den Arbeitnehmern der Privatwirtschaft und denen in den öffentlichen Betrieben aufzureissen. Nur kurzsichtige Menschen oder Feinde unseres Staates und Volkes können so handeln. Jedenfalls dürfen ihnen die Gewerkschaften nicht folgen. Sie müssen wissen, dass das Unglück des einen Arbeiters auch die Niederlage des andern ist. Das Bundespersonal freut sich über jeden Erfolg der privaten Arbeiterschaft. Der Arbeiter in der Privatwirtschaft aber kann nicht wünschen, dass die Bundesbetriebe in sozialen Fragen wieder Vorbild im schlechten Sinne werden, wie sie es bis 1914 waren. Der soziale Fortschritt aller im Rahmen der Tragfähigkeit unserer Wirtschaft aber ist die beste Gewähr für den Bestand der freien Schweiz.

III.

Für diesen Bestand des gemeinsamen Vaterlandes aller Schweizer haben die Gewerkschaften besonders in der Kriegszeit zu wirken. Die Verbände des Bundespersonals wissen, welche Aufgabe sie in dieser Zeit zu erfüllen haben und sind bereit dazu. Sie wissen, dass die Gewerkschaft mehr als eine Lohnbewegungsmaschine ist. Sie ist ein Träger des freien Staates geworden und muss gleichzeitig für den sozialen Fortschritt bürgen.

Es ist daher falsch zu glauben, dass die Gewerkschaften in der Kriegszeit keine Aufgaben zu erfüllen hätten oder nicht die Fähigkeit dazu besässen. Grösser als je sind heute die Aufgaben, und die Gewerkschaften besitzen auch die Kraft, sie zu lösen.

Ihre Arbeit braucht nicht in grossen Worten und langen Resolutionen und Programmen zum Ausdruck zu kommen. Jedes einzelne Mitglied muss sich als überzeugter Gewerkschafter bewähren und jeder Verband muss zeigen, dass er gewillt und befähigt ist, möglichen Stürmen die Stirne zu bieten.

Die Verbände des Bundespersonals werden alles tun, um sich auszuweisen, dass sie in der Lage sind, ihre Aufgaben auf allgemein staatspolitischem Gebiet zu erfüllen. Sie werden aber in der Kriegszeit auch die Nöte ihrer Mitglieder nicht vergessen. Es ist nicht so, dass das Bundespersonal nichts zu tragen hätte. Die Anwendung des Arbeitszeitgesetzes ist sistiert. Allerdings haben die Verbände erreicht, dass seine Grundsätze nicht grob missachtet werden. Die Verwaltungen haben selbst ein Interesse daran, das Personal nicht über Gebühr in Anspruch zu nehmen. Niemand weiss, welchen Anforderungen es noch gegenüber steht. Die Verkehrsbetriebe haben zwei Generalmobilmachungen der Armee glänzend bewältigt. Der Verkehrsanfall bei den Bahnen ist seit anderthalb Jahren grösser als je. Der Personalbestand aber ist knapp. Die Personalverbände haben ihren Einfluss geltend zu machen, dass aus der dauernden Anstrengung des Personals nicht eine gefährliche Ueberanstrengung wird.

Die Kriegsteuerung macht sich geltend. Der Bund hat seinen Lohnabbau, der stärker ist als der durchschnittliche Abbau im ganzen Lande, noch nicht gemildert. Das Problem der Gewährung von Zulagen ist gestellt. Der Föderativ-Verband hat das entsprechende Begehren anhängig gemacht. Die Aufwärtsbewegung der Löhne hat in der Privatwirtschaft eingesetzt. Das gleiche ist in Kantonen und Gemeinden festzustellen. Der Bund kann selbstverständlich nicht als einziger eine Ausnahme machen. Die allzu weitgehende Rücksichtnahme auf kleine reaktionäre Kreise wäre nicht ratsam. Dass das, was volkswirtschaftlich und sozial richtig ist, geschehe, dafür haben wieder die Verbände zu wirken. Mögen die Behörden dazu Hand bieten, dass das Notwendige nicht zu spät geschehe.

*

Wir haben im vorstehenden einige Ausführungen über die Arbeit der Verbände des Bundespersonals gemacht. Diese Verbände wirken seit einem halben Jahrhundert für gerechte Arbeitbedingungen ihrer Mitglieder. Sie werden nie eine privilegierte Stellung des Bundespersonals anstreben. Sie werden aber immer dafür eintreten, dass der Bund ein gerechter, sozial fortschrittlicher, ja wenn möglich vorbildlicher Arbeitgeber sei. Sie erfüllen damit gleichzeitig eine soziale und eine vaterländische Pflicht.

Aus dem Verbandsleben des VPOD.

Von Otto Graf.

I.

Der Verband des Personals öffentlicher Dienste hat grundsätzlich zum Zwecke die Organisation des gesamten Personals, das im Dienste der Oeffentlichkeit steht, das heisst also bei einer Gemeinde, einem Kanton oder auch beim Bunde angestellt ist. Gegenüber der letztgenannten Kategorie von öffentlichen Angestellten ist hinsichtlich der Organisierung im VPOD. insofern eine wesentliche Einschränkung zu machen, als das Bundespersonal weitgehend in Sonderorganisationen zusammengefasst ist (zum Beispiel Eisenbahner, Post-, Telegraphen- und Telephonbeamte und -Angestellte, Beamte der eidg. Zentralverwaltung, Zollbeamte u. a. m.), die zum Teil direkt dem Gewerkschaftsbund angeschlossen sind und vor allem eine spezielle Dachorganisation im Föderativverband des eidgenössischen Personals geschaffen haben. Es bleibt aber für den VPOD. gleichwohl noch ein grosses Agitationsfeld übrig bei all den Eidgenössischen, die heute noch keine eigenen Organisationen besitzen. Das gilt vor allem für die Arbeiter. Neben diesen Bundesangestellten gehören zum Einzugsgebiete des Verbandes weiter die Angestellten der Kantone und der Gemeinden. Auch da sind es