

<b>Zeitschrift:</b>	Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Nordostbahngesellschaft
<b>Band:</b>	45 (1897)
<b>Artikel:</b>	Fünfundvierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1897
<b>Autor:</b>	Birchmeier
<b>Kapitel:</b>	6: Direktion
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-730469">https://doi.org/10.5169/seals-730469</a>

### 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:** 11.02.2026

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

Sämtliche Stationen der Linie wurden mit gesundem Wasser versorgt. Einzig die Haltestelle Altenburg entbehrt dessen zur Zeit noch; indessen sind Unterhandlungen für den Erwerb von Quellwasser, das ihr zugeleitet werden soll, im Gange.

Einem im Februar von Seite der Gemeinde Neuhausen gestellten Ansuchen, eine zweite Zufahrtsstrasse von der Westseite, d. h. von der sogenannten alten Trotte her in die neue Station einzuführen, wurde unter gewissen Bedingungen entsprochen, welche vertraglich festgestellt worden sind.

Mittelst Vertrag vom 4. September 1897 wurde die Ausführung der Uferschutzbauten am Rhein beim Eglisauer Viadukte den Unternehmern des 2. und 3. Unterbauloses der Linie, Herren Rossi & Rüesch, übertragen.

Wie bei der Linie Thalweil-Zug ist auch hier mit der Mehrzahl von Unternehmern und Lieferanten im Laufe des Berichtsjahres ohne Anstände abgerechnet worden, und stehen zu Ende des Berichtsjahres noch die Abrechnungen über die Ausführung des Unterbaues und der Hochbauten aus. Letztere gelangten indes bereits in den ersten Monaten des Jahres 1898 zum Abschluss.

---

## VI. Direktion.

Die Direktion hielt im Berichtsjahre 99 Sitzungen und fasste 3029 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Direktionsmitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften. Hinsichtlich der Zahl der Direktionsgeschäfte ist zu bemerken, dass das Hauptregister im Berichtsjahre 45,355 (Principal-) Nummern aufweist gegenüber 39,397 im Vorjahre.

Im Februar verliess Herr U. Gross, Vorstand des Rechtsbureau, unsere Unternehmung, um eine höhere Verwaltungsstelle bei den Orientalischen Eisenbahnen in Konstantinopel, an die er gewählt worden war, anzutreten. Zum neuen Chef des Rechtsbureau wurde gewählt Herr Dr. A. Guyer von Bauma, bisher Sekretär bei der Direktion.

Wir haben Ihnen in unserm letzten Geschäftsberichte mitgeteilt, dass gegen unser Erwarten die im Berichte pro 1895 erwähnte Lohnbewegung der untern Angestellten mit den von uns am 1. März 1896 gemachten Zugeständnissen noch nicht zum Ende gelangt sei, und stellten darüber im diesjährigen Berichte weitere Mitteilungen in Aussicht.

In der That sahen sich die Leiter unseres Personals bewogen, eine neue Bewegung zu veranstalten, die von der uns feindlichen Presse nachdrücklich geschürt wurde. Am 3. März 1897 wurde uns zu Handen der Verwaltungsrates folgende Eingabe, datiert Bern den 2. März 1897, übergeben:

„Am 1. März 1896, anlässlich der grossen Lohnbewegung des schweizerischen Eisenbahnpersonals und angesichts einer drohenden Arbeitsniederlegung, machte die Direktion der Nordostbahn eine Reihe von Versprechungen zu Handen ihres Personals, um eine Unterbrechung des Betriebes zu verhüten.

Trotzdem diese Versprechungen in feierlichster Weise abgegeben worden waren, sind dieselben bis jetzt doch nur in äusserst mangelhafter Weise erfüllt worden, was unter dem in seinen Erwartungen getäuschten

Personal begreiflicherweise namenlose Entrüstung hervorrief. Diese Entrüstung ist unzweifelhaft vorhanden, wenn schon die Direktion behauptet, es sei ihr nichts bekannt von Unzufriedenheit bei ihren Angestellten.

Sonntag den 28. Februar 1897 fand in Zürich eine Delegiertenversammlung aller Dienstkategorien und aller unserer Verbandskreise statt, welche dem Centralkomitee V. P. S. T: die schon unterm 19. Januar 1896 erteilte Vollmacht erneuerte und ihm den Auftrag erteilte, bei Ihnen auf Einlösung der von der Direktion der Nordostbahn gegebenen Versprechen zu dringen.

Demgemäß stellen wir an Sie namens des Personals der Nordostbahn folgendes Ansuchen:

Sie mögen dafür besorgt sein, dass die Direktion ihr am 1. März 1896 gegebenes Wort einlöse. Dasselbe besteht aus folgenden Punkten:

1. Es soll der Anstellungsvertrag, wie er am 29. Februar 1896 an der Konferenz in Bern festgestellt wurde, unverändert angenommen werden.
2. Es soll das gesamte Personal mit Ausnahme der im Jahr 1895 neu Eingetretenen mit Wirkung auf 1. Januar 1896 um eine Gehaltsstufe aufgebessert werden. Lokomotivführer, Heizer, Zugführer, Kondukteurs, sollen um zwei Gehaltsstufen vorrücken. Angestellte, die seit 20 Jahren im Dienst der Nordostbahn — mit Vertrag — stehen, rücken ebenfalls um zwei Stufen vor. Leute mit 30 Dienstjahren um drei Gehaltsstufen.
3. Die Einreihung in die Stufen soll unter billiger Berücksichtigung des Dienstalters und unter Aufrundung, wo es nötig ist, in loyaler Weise geschehen — ebenso die Einreihung in die Klassen.
4. Das Gehaltsschema der Centralbahn soll als Richtschnur dienen.
5. Die Arbeiter sollen in Bezug auf Aufbesserung und regelmässige Lohnzulagen analog den Angestellten behandelt werden.
6. Wegen Teilnahme an der Lohnbewegung soll keine Massregelung irgend welcher Art stattfinden dürfen. Bezuglich der Punkte 3 und 4 stellt nun das Personal der Nordostbahn folgendes Verlangen:

In Betreff der Minimal- und Maximalzahlen soll das Schema der Centralbahn gelten — samt Nachträgen — soweit dasselbe günstiger ist als dasjenige der Nordostbahn; wo das letztere günstiger ist, soll es in Kraft bleiben.

Es sollen nicht mehr Klassen aufgeführt werden, als bei der Centralbahn, auch sollen die Einführungsbestimmungen zur Gehaltsordnung denjenigen der Centralbahn gleichlautend sein, wobei namentlich zu betonen ist, dass bei normalen Leistungen die Aufbesserungen regelmässig alle zwei Jahre zu erfolgen haben. Das Personal der beiden Bahnhöfe Zürich und Winterthur ist bei der Einreihung in die Klassen besonders zu berücksichtigen.

Die Aufbesserungen, welche gemäss obigen Versprechungen im Jahre 1896 hätten erfolgen sollen, aber nicht erfolgt sind, sind unverzüglich nachzuholen. Das im Jahr 1895 neu eingetretene Personal soll pro 1897 seine erste etatmässige Aufbesserung erhalten.

Die Gehaltsordnung gilt vom 1. Januar 1896 an, so dass die erste regelmässige Aufbesserung — abgesehen von der für 1896 stipulierten — auf 1. Januar 1898 zu erfolgen hat.

Wir unterbreiten Ihnen obige Forderungen des Personals und erklären, dass wir laut Delegiertenbeschluss vom 28. Februar a. c. zu Unterhandlungen vor dem Chef des schweizer. Eisenbahndepartements befugt sind.

Sie wollen bis zum nächsten 10. März sich aussprechen, ob Sie zu Verhandlungen an obgenannter Stelle geneigt sind, resp. ob sie ohne weiteres das vorjährige Versprechen der Direktion einlösen wollen.

Eine Antwort erbitten wir bis spätestens am 10. März vormittags 10 Uhr an das schweizer. Eisenbahndepartement zu Handen des Centralkomitee V. P. S. T. in Bern.

In der Hoffnung, dass Sie dem Ansuchen Ihres Personals innert der nützlichen Frist entsprechen werden und unter ausdrücklichem Hinweis auf die eventuellen Folgen einer Weigerung, für welche wir die Verantwortlichkeit auf die Direktion der Nordostbahn schieben müssten, zeichnen

mit gebührender Hochachtung

**A. A. der Delegiertenversammlung des Personals der Nordostbahn und  
namens des Centralkomitees V. P. S. T.**

Der Präsident:

Mosimann-Jordi.

Der Sekretär:

Sourbeck.“

Wir teilten diese Eingabe sofort dem am 3. März zusammengetretenen Verwaltungsrat mit, der hierauf folgenden Beschluss fasste:

1. Die Direktion wird eingeladen, über die den Gegenstand der Beschwerde bildenden Verhältnisse unter Beibringung des zugehörigen Materials Bericht zu erstatten.
2. Es wird eine Spezialkommission bestellt, um auf eine am 27. März oder 3. April abzuhaltende Sitzung des Verwaltungsrates ihrerseits Bericht und Antrag einzubringen.
3. Von diesem Beschluss ist dem Schweizerischen Eisenbahndepartement zu Handen der Petenten Mitteilung zu machen.

An Hand des für die Spezialkommission bestimmten Berichtes, der bei der Entwicklung der Dinge dann zwar erst im Juni an die Kommission bzw. den Verwaltungsrat gelangte, wollen wir nun auch Ihnen die Verhältnisse des Näheren auseinandersetzen.

Im Zusammenhang mit der bei den schweizerischen Eisenbahnangestellten zu Tage getretenen allgemeinen Lohnbewegung gelangte an unsere Direktion im Dezember 1895 eine von 4166 Angestellten und Arbeitern unserer Unternehmung unterzeichnete Eingabe, deren Begehren von einer begleitenden Zuschrift einer „Lohnkommission der Nordostbahnangestellten“ des genaueren formuliert und begründet waren. Wir verweisen bezüglich der Tragweite auf unsern Geschäftsbericht pro 1895 und wiederholen hier, dass die Begehren auf Erhöhung der Gehalte bis Fr. 2400 um 25% und von Fr. 2400 bis 3000 um 15% gerichtet waren. Anschliessend an das analoge Vorgehen der Jura-Simplon-Bahn, Gotthardbahn, Centralbahn und Vereinigten Schweizerbahnen stellten wir, die darin enthaltenen Begehren mit Bezug auf die Gehalte und Löhne berücksichtigend, dem Verwaltungsrat mit Vorlage vom 19. Februar 1896 den Antrag auf Bewilligung eines Kredites von Fr. 350,000, womit wir bezweckten, hinsichtlich unserer in Frage kommenden Angestellten in fester Anstellung im wesentlichen eine gleichartige Lohnstellung zu erzielen, wie sie bei der Centralbahn nach den von dieser Verwaltung aufgestellten, vom Personal in der Hauptsache bereits angenommenen Gehaltsnormen der Angestellten in Aussicht stand, und für das Arbeiterpersonal ebenfalls thunliche Besserstellung herbeizuführen.

Dabei war in Aussicht genommen, in Anlehnung an diejenige der Centralbahn eine einheitliche Gehaltsordnung aufzustellen mit der Einschränkung, dass die Angestellten der Centralverwaltung und der centralen Bureaux des Betriebes, für welche bereits eine feste Gehaltsordnung bestand, davon ausgeschlossen werden und letztere als besonderes Reglement mit einigen Verbesserungen fortbestehen solle, da sie für die Angestellten in der Hauptsache unzweifelhaft günstiger war als jene der Centralbahn.

Der nachgesuchte Kredit wurde vom Verwaltungsrat am 22. Februar 1896 bewilligt, womit für die Direktion die Basis gegeben war, den Wünschen der Angestellten entgegenzukommen. Die weitergehenden Begehren sollten als unannehmbar abgelehnt werden.

Am 29. Februar fand unter Leitung des schweizerischen Eisenbahndepartements zwischen dem Centralkomitee der organisierten Angestellten und den Verwaltungen der Jura-Simplonbahn, der Schweizer Centralbahn, der Gotthardbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen und der Tössthalbahn eine Konferenz statt zu dem Zwecke, über die noch streitigen, auf die Anstellungsbedingungen bezüglichen Begehren der organisierten Bahnangestellten eine gütliche Verständigung herbeizuführen. Die Schweizerische Nordostbahn war an dieser Konferenz gemäss einer Verfügung des Präsidenten des Verwaltungsrates nicht vertreten. Bekanntlich war den Gesellschaften für den Fall des Nichtzustandekommens einer gütlichen Verständigung der Streik angedroht, und das Nichterscheinen der Nordostbahn in Bern hatte zur Folge, dass die drohende Haltung sich nun besonders gegen die Verwaltung der Nordostbahn kehrte. Indessen fand am 1. März zwischen Herrn Sourbeck und Herrn Lokomotivführer Geiger als Vertreter des Centralkomites einerseits und unserer Direktion anderseits separate Verhandlung statt, auf Grund deren, wie sofort in einem beidseitig unterzeichneten kurzen Bulletin der Presse mitgeteilt wurde, die Lohnbewegung bei den Nordostbahn-Angestellten als auf der Basis der Abmachungen in Bern prinzipiell erledigt erklärt wurde. Das Bulletin erwähnte die einzelnen Vereinbarungspunkte nicht; insoweit musste also einfach auf die mündlichen Abmachungen abgestellt werden.

Alle Zusicherungen der Direktion waren im Einverständnis mit dem Präsidenten des Verwaltungsrates, auch soweit keine spezielle Ermächtigung des Verwaltungsrates vorlag, mit Rücksicht auf den drohenden Streik in verbindlicher Weise gemacht worden.

Darüber herrschte nun in der Folge kein Streit, dass nach den getroffenen Abmachungen hinsichtlich der Gehaltsregelungen für die fest Angestellten von der Nordostbahn, wie bereits in Aussicht genommen war, im Wesentlichen die von der Centralbahn mit Wirkung vom 1. Januar 1896 an aufgestellten Normen angenommen werden sollten und dass im übrigen auch die Nordostbahn den in Bern über Dauer und Auflösung des Anstellungsvertrages vereinbarten Bestimmungen beitrat.

Es war hiebei auch ausser Streit, dass wir ausdrücklich zusicherten, es sollen die Gehaltsregulierungen in loyaler Weise durchgeführt und etwaige Härten, die sich bei der Durchführung zeigen sollten, beseitigt werden.

Ferner bestand Übereinstimmung, dass unserseits zugestanden wurde, es solle wegen der Teilnahme an der Lohnbewegung kein Angestellter gemassregelt werden.

Die prinzipiellen Vereinbarungen wurden in einer durch einen Wähler in Winterthur veranlasste, in öffentlichen Blättern publizierte Korrespondenz mit Herrn Sourbeck vom 19./22. März 1896, vollständig niedergelegt. In unserem Schreiben vom 19. März ist folgendes konstatiert:

„Wir gaben dem Centralkomitee die Zusicherung, dass wir die Gehaltsverhältnisse unseres fest angestellten Betriebspersonales im wesentlichen auf gleicher Grundlage normieren werden wie die Schweiz. Centralbahn nach den Vereinbarungen in Bern vom 29. Februar, und dass wir die dahерigen Gehaltsregulierungen in loyaler Weise durchführen werden, bereit, etwaige Härten und Unebenheiten, die sich bei der Durchführung zeigen sollten, zu beseitigen. Zur Zeit der Konferenz waren, wie mir Ihnen mitteilten, gedruckte Exemplare der von uns auf jener Grundlage aufgestellten Normen bereits sowohl in Ihren Händen als auch in Verteilung an das Personal begriffen und die Anzeigen an die einzelnen über Neuregelung ihrer Gehalte waren teils schon abgegangen, teils in Ausfertigung.“

Mit unseren vorerwähnten Zusicherungen waren die auf die Gehaltserhöhungen bezüglichen Punkte der Lohnpetition erledigt, ohne dass spezielle Abmachungen über das prozentuale Verhältnis zwischen den Gehaltserhöhungen und den bisherigen Gehalten stattgefunden hätten.

Im weiteren gaben wir dem Centralkomitee die Erklärung ab, dass wir uns den Abmachungen der Konferenz in Bern vom 29. Februar hinsichtlich einiger Grundsätze für den Anstellungsvertrag des fest ange-

stellten Personals anschliessen. Diese Abmachungen wurden in der erwähnten Berner Konferenz in folgender Redaktion zusammengefasst:“ (Folgt die weiter unten im Wortlaut mitgeteilte Redaktion für den Anstellungsvertrag der Beamten der schweizerischen Bahnen.)

Was die Arbeiter bezw. die Angestellten im Taglohn betrifft, so gaben die von uns erteilten Aufschlüsse über die bereits erfolgten und noch beabsichtigten Lohnregulierungen zu keinen Differenzen Anlass.

Dabei war dem Komitee vollkommen klar, dass wir nicht für jeden Arbeiter eine Lohnerhöhung versprachen, sondern im allgemeinen nur für die geringer bezahlten, innert den Grenzen des verwaltungsrätlich bewilligten Kredites von 50,000 Fr. für die Werkstättearbeiter. Von einer allgemeinen Erhöhung der Taglöhne beim Betriebspersonal, welche wir schon im Jahre 1896 freiwillig auf die Höhe derjenigen der Centralbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen gebracht hatten, sowie von einer prinzipiellen Änderung des Anstellungsverhältnisses der Arbeiter aber war gar nicht die Rede. Die bezügliche Behauptung in dem Grässle'schen „Bulletin“ muss also völlig aus der Luft gegriffen sein.

Nichts mehr und nichts weniger als das vorstehend dargelegte ist in der Besprechung vom 1. März vereinbart worden, abgesehen von den die Begehren der Lohnpetition nicht berührenden Zusicherungen betreffend Straflosigkeit für agitatorische Umtriebe einzelner Angestellter bei unserem Personal und Verabfolgung eines vierten Monatsgehaltes an vier wegen Agitation bereits entlassene sowie die eventuelle spätere Wiederanstellung eines fünften entlassenen. Es entspricht demjenigen, das nur in gedrängterer Fassung, in dem von Ihnen und uns unterzeichneten, noch am 1. März der Presse zugestellten Bulletin niedergelegt wurde.“

Herr Dr. Sourbeck bestätigte diese Abmachungen in seinem Schreiben vom 22. März und fügte eine auf die Arbeiter bezügliche Ergänzung bei, die wir nicht beanstanden; dieselbe wird später erwähnt werden. Man hätte also annehmen dürfen, dass nach diesen Korrespondenzen Übereinstimmung herrsche.

Die das Arbeiterpersonal betreffenden Punkte werden wir später besonders erörtern.

Was nun die Ausführung der angeführten prinzipiellen Abmachungen betrifft, so konnte es hinsichtlich der Gehaltsnormen selbstverständlich nur die Meinung haben, dass das Reglement der Centralbahn nur insoweit angenommen werden solle, als es für die Angestellten der Nordostbahn günstigere Gehaltsbedingungen schaffe und dass demnach diejenigen Angestelltenkategorien, welche bei der Nordostbahn bereits gleich oder besser gestellt waren, nicht in Betracht zu fallen haben. Nun hatten wir, wie bereits angeführt, schon damals für die Angestellten der Centralverwaltung und der centralen Bureaux des Betriebes eine Gehaltsordnung, die für die hauptsächlich in Betracht kommenden untern Angestellten günstiger ist als diejenige der Centralbahn. Schon seit 1894 hatten wir für die untersten Kategorien das System des Vorrückens vom Antrittsgehalte bis zum Maximum in periodischen Gehaltserhöhungen im Betrage von Fr. 180 von zwei zu zwei Jahren, während das Gehaltsreglement der Centralbahn bei den gleichen Dienstkategorien mit der gleichen Periode nur Erhöhungsbeträge von 90 und 120 Fr. enthält. Bei den Gehaltsklassen zwischen Fr. 2000 und Fr. 3000 war nach dem bisherigen Reglement der Nordostbahn die Gehaltserhöhung nach je drei Jahren Fr. 180, während das neue Reglement der Centralbahn von zwei zu zwei Jahren Erhöhungen von 90 und 120 Fr. vorsieht, so dass in dieser Hinsicht auch die mittleren Gehaltsklassen der Nordostbahn teilweise besser gestellt waren als bei der Centralbahn, indem sich auf die Wartejahre verteilt, bei der Nordostbahn eine jährliche Erhöhung um 60 Fr. ergiebt, während sie bei der Centralbahn, wo der reglementarische Erhöhungsbetrag Fr. 90 ist, nur Fr. 45 beträgt. Im übrigen ist der Jahresdurchschnitt gleich (Fr. 180 auf drei oder Fr. 120 auf zwei Jahre verteilt). Die nachfolgende Tabelle gibt den besten Beweis dafür, dass die Nordostbahn den Angestellten der Centralverwaltung bedeutend höhere Gehalte bezahlt und zwar seit 1894.

**Anstellung mit 1200 Fr. Jahresgehalt.**

Gehaltszahlungen	der Nordostbahn	der Centralbahn
1. Jahr	1200	1200
2. "	1200	1200
3. "	1380	1290
4. "	1380	1290
5. "	1560	1380
6. "	1560	1380
7. "	1740	1470
8. "	1740	1470
9. "	1920	1560
10. "	1920	1560
11. "	2100	1650
12. "	2100	1650
13. "	2100	1740
14. "	2280	1740
15. "	2280	1830
16. "	2280	1830
17. "	2460	1920
18. "	2460	1920
19. "	2460	2010
20. "	2640	2010
	38,760	32,100

In 20 Jahren bezahlt also die Nordostbahn einem Gehülfen, der schemagemäss in der Gehaltsordnung aufsteigt, im ganzen Fr. 6660, im Durchschnitt jährlich Fr. 333 mehr als die Centralbahn.

In einigen Fällen hat die Gehaltsordnung der Centralbahn für Gehaltsklassen, welche Fr. 3000 und mehr erreichen, Erhöhungsbeträge von Fr. 150 oder Fr. 180. Hier aber handelt es sich meistens um Dienstkategorien, wo die Nordostbahn dreijährige Erhöhungen um Fr. 300 vorsieht. Die Gehaltsminima und -Maxima selbst waren schon in unserer alten Gehaltsordnung mindestens ebenso günstig als sie es in der neuen Gehaltsordnung der Centralbahn sind.

Dazu kommt, dass die Altersgrenze, welche ein fest Angestellter erreicht haben muss, um überhaupt die Einstellung in eine schemagemäss Klasse beanspruchen zu können, bei der Centralbahn auf das vollendete 20. Lebensjahr angesetzt ist, während die Nordostbahn schon seit Jahren die Regel hatte, dass mit der festen Anstellung überhaupt, die schon mit dem vollendeten 19. Lebensjahr eintreten kann, ohne weiteres die schemagemässen Sätze zur Anwendung zu kommen haben.

Hieraus ergibt sich zur Evidenz, dass wir nicht im Interesse der Angestellten gehandelt hätten, wenn von uns einfach das Schema der Centralbahn angenommen worden wäre.

Demgemäß waren in dem von der Direktion auf Grund der Gehaltsordnung der Centralbahn aufgestellten Gehaltsreglement, das im Momente der Konferenz an die Angestellten bereits verteilt und im Besitze der Abordnung des Centralkomitees war, die Centralverwaltung und die centralen Bureaux des Betriebes ausdrücklich ausgeschlossen. Es heisst dort wörtlich:

„§ 1 Z 1. Diese Gehaltsordnung hat Gültigkeit für das Personal:

- A. Des Unterhaltes und der Aufsicht der Bahn.
- B. Des Expeditions- und Zugsdienstes.
- C. Des Fahrdienstes.

Z 2. Für die Angestellten bei der Centralverwaltung und der centralen Bureaux des Betriebes besteht ein besonderes Regulativ.“

Herr Dr. Sourbeck erklärte sich mit dem vorgelegten Reglemente prinzipiell einverstanden, ohne auch nur mit einem Worte bezüglich der Angestellten der centralen Bureaux einen Vorbehalt zu machen. Es war vielmehr immer nur von den Angestellten des Betriebes im engern Sinne die Rede. Als daher die Sprache im besondern auf die Einstellung des Personals in die neue Gehaltsordnung kam, konnte selbstverständlich nur das wirklich hiebei in Betracht kommende Personal verstanden sein, und blieben die Angestellten der Centralverwaltung und der centralen Bureaux des Betriebes ausgeschlossen. In dieser Beziehung wurde nun vereinbart, dass die Einstellung und die dahерigen Gehaltsregulierungen in loyaler Weise, namentlich unter angemessener Berücksichtigung des Dienstalters, durchzuführen seien; etwaige Härten und Unebenheiten, die sich bei der Durchführung zeigen sollten, sollen beseitigt werden. Im besondern wurde zugesichert, dass diejenigen Angestellten, welche länger als seit 1. Januar 1895 angestellt sind, ausser den etwa erforderlichen Aufrundungen, um den Gehalt überhaupt dem Schema anzupassen, mindestens den Betrag einer Gehaltsstufe erhalten sollen, solche die schon zwanzig Dienstjahre haben, den Betrag von zwei Gehaltsstufen.

Auf diesen Grundlagen wurden sodann die Gehaltsregulierungen durchgeführt. Zur Zeit der Konferenz war ein Teil der Angestellten bereits im Besitz der bezüglichen Anzeigen.

Ohne irgendwelche Verpflichtung gegenüber dem Centralkomitee dazu übernommen zu haben, wurde aber auch das Gehaltsregulativ für die Angestellten der Centralverwaltung und der centralen Bureaux des Betriebes einer Revision unterzogen. Die mit Rücksicht auf die Lohnbewegung wichtigste Änderung war die, dass für die untersten Gehülfenklassen das Gehaltsmaximum mit Beibehaltung der zweijährigen Erhöhungsperiode und des Erhöhungsbetrages von Fr. 180, von Fr. 1920 auf Fr. 2100 erhöht wurde. Die Centralbahn hat in ihrem Regulativ für diese Kategorien fast durchweg jetzt noch den Ansatz von Fr. 1920. Andere auf dem Revisionswege bei diesem Anlasse vorgenommenen Verbesserungen beziehen sich auf die mittleren Dienstkategorien. Im übrigen waren sie, namentlich finanziell, weniger bedeutender Natur. Zum Teil beziehen sie sich auf höhere Stellen, welche bei der Lohnbewegung nicht in Betracht kommen, mit dieser also nicht in unmittelbarem Zusammenhang stehen. Zum Teil waren sie mehr formeller Natur (Änderungen in der Klasseneinteilung, grösstenteils in Übereinstimmung mit der Centralbahn). Infolge der Revision erhielten von den in Frage kommenden 187 Angestellten mit Gehalten bis zu Fr. 3000, mit Wirkung vom 1. Januar 1896 an, 33 Angestellte die Erhöhung von Fr. 1920 auf 2100. Für 58 erfolgte eine Erhöhung um Fr. 180 auf Grund der bisherigen Normen. 94 Angestellte haben eine Erhöhung auf 1. Januar 1896 nicht erhalten, es sind diejenigen, denen regulativgemäß die nächste Erhöhung auf 1. Januar 1897 resp. 1898 in Aussicht stand.

Was im weitern die Arbeiter (Arbeiter in den Werkstätten und beim Betriebe) betrifft, so wurde unserseits lediglich das zugesichert, was bereits beschlossen war, nämlich dass innert den Grenzen des verwaltungsrätlich bewilligten Kredites von 50,000 Fr. für die Werkstätte-Arbeiter Lohnerhöhungen stattfinden sollen. Dabei war dem Komitee vollkommen klar, dass nicht jedem Arbeiter eine Lohnerhöhung versprochen wurde. Von einer Erhöhung der Taglöhne auch bei den Arbeitern des Betriebes, die im Jahre 1895 auf die Höhe derjenigen bei der Centralbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen gebracht worden waren, sowie von einer prinzipiellen Änderung der Anstellungsverhältnisse der Arbeiter war nicht die Rede. Diese Feststellungen wurden

von Herrn Dr. Sourbeck in der vorerwähnten Korrespondenz ausdrücklich anerkannt. Er berief sich hiebei lediglich noch darauf (die angeführte Ergänzung), dass ihm in mündlicher Besprechung vom 21. März vom Direktionspräsidenten die „Prüfung der Angelegenheit der Arbeiter“ versprochen worden sei. Diese Prüfung sollte sich auf analoge Regelung der Lohnverhältnisse der Arbeiter im allgemeinen wie der Gehaltsverhältnisse der festangestellten (Festsetzung von Klassen, Minima und Maxima mit periodischen Erhöhungen) und möglichste Erhöhung der Löhne beziehen.

Auch die Prüfung der Lohnverhältnisse der Arbeiterschaft auf der von Herrn Dr. Sourbeck bezeichneten Grundlage blieb nicht aus. Nach dieser Richtung hatten wir uns mit den Lohnverhältnissen der Arbeiterschaft speziell infolge der Eingabe des Eisenbahnarbeitervereins des Kreises Zürich vom Juni 1896 zu befassen. Wir kamen den Wünschen des Vereins soweit möglich entgegen. Wir revidierten die bestehenden Werkstätteordnungen, dieselben in eine zusammenfassend, und brachten dem Verwaltungsrat eine feste Lohnordnung für die Werkstättearbeiter in Vorlage, welche am 3. März 1897 die Genehmigung erhielt. (Mehrausgabe per Jahr ca. Fr. 30,000.) Mit Bezug auf die Betriebsarbeiter lehnten wir die Aufstellung eines Reglements als unnötig und jedenfalls organisch mit dem Reglement für die Werkstättearbeiter nicht vereinbar ab. Dagegen nahmen wir in Aussicht, für die Löhne der Betriebsarbeiter die Minima und Maxima nach Massgabe der jetzigen Grenzen als Regel anzunehmen und das Vorrücken vom Minimum zum Maximum regelmässig in bestimmten jährlichen Erhöhungsbeträgen stattfinden zu lassen. Die (unverbindlich) in diesen Beziehungen angenommenen Normen waren folgende:

	Minimum	Maximum
	Fr.	Fr.
Arbeiter	3. 40	4. 40
Vorarbeiter	4. 40	5. 40

jährlicher Erhöhungsbetrag 10 Cts. per Tag,

wobei wohl zu bemerken ist, dass die Sonntage und freien Ruhetage den Betriebsarbeitern bei der Nordostbahn seit Jahren ebenfalls bezahlt werden.

Sowohl für die Arbeiter des Betriebes als für diejenigen der Werkstätten wurde sodann die vom 1. Januar 1896 an in Wirksamkeit gesetzte (nun auch im Werkstättereglement enthaltene) Vorschrift aufgestellt, dass sie bei Militärdienst (mit Ausschluss der Rekrutenschulen) die Hälfte des Taglohnes ausbezahlt erhalten, wenn der Dienst nicht als Unteroffizier oder Offizier oder zum Zwecke der Ausbildung zum Unteroffizier oder Offizier gemacht wird; in diesen besondern Fällen soll die Vergütung den vierten Teil des Lohnes betragen. Endlich entsprachen wir dem Gesuche des Arbeitervereins, allen Betriebsarbeitern, die gehalten sind, Dienstabzeichen (Blouse und Mütze) zu tragen, diese unentgeltlich abzugeben (Mehrausgabe per Jahr ca. Fr. 4300).

Damit hatten wir, ohne nach irgend welcher Richtung aus den Verhandlungen mit dem Centralkomitee der Eisenbahnangestellten zu einem Zugeständnisse verpflichtet zu sein, alles gethan, was nach unserer Auffassung billigerweise erwartet werden konnte.

In der Folge traten nun aber mit Bezug auf die Vollziehung der Abmachungen vom 1. März 1896 eine Reihe von Anfechtungen zu Tage, die sich vorzugsweise im Organe der organisierten Angestellten, der Schweizerischen Eisenbahnzeitung, kund gaben. Hiebei zeigte sich die eigentümliche Erscheinung, dass sich die Behauptungen der Eisenbahnzeitung über den Umfang der Abmachungen hinsichtlich der Gehaltsregulierungen successive erweiterten. Angestellte der Centralverwaltung beschwerten sich, dass nicht auch sie sämtlich mit Wirkung vom 1. Januar 1896 an den Betrag einer Gehaltsstufe erhalten haben. Nun hiess es, auch bei der Centralverwaltung und den centralen Bureaux des Betriebes sei jedem Angestellten eine Gehaltsstufe zugesichert

worden. Vom Maschinen- und Zugspersonal hatte nicht jeder zwei Gehaltsstufen erhalten; nun wurde der Verwaltung vorgeworfen, sie habe zwar j e d e m vor 1895 angestellten ausser etwaigen Aufrundungen z w e i Gehaltsstufen versprochen, dieses Versprechen aber nicht gehalten. Andern sollten drei Stufen versprochen worden, aber nicht zugekommen sein u. s. w., während eine feste Zusicherung lediglich in dem oben dargelegten Umfange und nach Massgabe der dem Centralkomitee behändigten Gehaltsordnung für das Betriebspersonal: Auf 1. Januar 1896 findet sodann für das ganze vor dem 1. Januar 1895 eingetretene Personal das Vorrücken um eine, je nach Umständen um zwei Gehaltsstufen nach Massgabe der neuen Gehaltsordnung statt, gegeben worden war. Im übrigen hatte die Direktion lediglich versprochen, das Dienstalter bei den Gehaltsregulierungen jeweilen in billiger Weise zu berücksichtigen. Am 5. Mai 1896 kam Herr Dr. Sourbeck auch mit dem Ansinnen, die Nordostbahn solle nun die von der Centralbahn infolge neuer Verhandlungen mit den Angestellten beschlossenen Nachträge zu ihrem Gehaltsreglement annehmen, was wir aber ablehnten, weil wir hiefür keine Verpflichtung übernommen hatten und eine solche Massnahme uns auch sonst damals weder geboten noch begründet erschien.

Sodann kamen Beschwerden über Massregelungen von Angestellten, welche an der Lohnbewegung teilgenommen hatten und über die Art der Einführung des sechsjährigen Anstellungsvertrages. Wir unterliessen nicht, den Vorwurf des Wortbruches, der gegen uns erhoben wurde, durch öffentliche Darlegungen in Tagesblättern zu entkräften. Die Missstimmung wurde aber von interessierter Seite fortwährend geschürt, der gegen uns angewandte Ton immer verletzender, so dass wir schliesslich dazu gelangten, die Angriffe einfach zu ignorieren, zumal ein grosser Teil der Tagespresse, welche die komplizierten Gehaltsverhältnisse weder kannte noch studieren wollte, sich die Sache dadurch recht bequem machte, dass sie den Anlass benutzte, ihrer Voreingenommenheit gegen die Nordostbahn und ihrer Behörden Ausdruck zu geben. Fernerer persönlicher Verkehr mit dem Centralkomitee wurde uns einfach verunmöglich; eine Besprechung, die dasselbe über das Formular des sechsjährigen Anstellungsvertrages in jüngster Zeit mit uns haben wollte, wurde aus diesem Grunde neben materiellen Gründen — der Verwaltungsrat hatte das Formular des Anstellungsvertrages endgültig festgestellt — von uns abgelehnt. Darauf neuer Kriegsruf, Veranstaltung der Versammlung vom 28. Februar und Eingabe des Centralkomitee zu Handen des Verwaltungsrates vom 2. März. 1897.

Wir halten es nun auch hier für das Richtigste, die verschiedenen Begehren dieser Eingabe Punkt für Punkt des näheren zu betrachten.

1. Es soll der Anstellungsvertrag, wie er am 29. Februar 1896 an der Konferenz in Bern festgestellt wurde, unverändert angenommen werden. Den Wortlaut der bezüglichen Berner Vereinbarung teilen wir Ihnen nachstehend mit:

#### Art. 1.

Dieser Vertrag wird auf eine Dauer von je 6 Jahren abgeschlossen; die Wiederwahl findet je 6 Monate vor Ablauf der Amtsdauer statt. Derselbe kann jedoch aus wichtigen Gründen im Sinne des Art. 346 O. R. auch während der Amtsdauer auf zwei Monate gekündigt oder durch sofortige Entlassung aufgelöst werden; als wichtige Gründe gelten insbesondere schwere Dienstvergehen, fortgesetzte Nachlässigkeiten im Dienste oder nachgewiesene Dienstuntauglichkeit.

Als schwere Dienstvergehen werden namentlich betrachtet: Unredlichkeit im Dienste, Widersetzlichkeit gegen Vorgesetzte, Trunkenheit im Dienst und Ungebührlichkeiten gegen das Publikum.

Als fortgesetzte Nachlässigkeit im Dienst werden namentlich betrachtet wiederholtes unentschuldigtes Wegbleiben vom Dienste und fortgesetzte Missachtung der Dienstvorschriften.

Die Dienstuntauglichkeit kann auf geistiger oder körperlicher Unfähigkeit beruhen; als dienstuntauglich können insbesondere auch die Beamten entlassen werden, welche den Anforderungen der von der Bundesbehörde genehmigten Vorschriften über die Belehrung und die periodischen Prüfungen des Betriebspersonals vom 1. Mai 1895 nicht entsprechen.

Art. 2.

Dem Beamten steht der Austritt aus dem Dienste jederzeit auf dreimonatliche Kündigung zu.

Art. 3.

Streitigkeiten über das Dienstverhältnis mit Inbegriff derjenigen über erfolgte Dienstkündigung oder Dienstentlassung unterliegen dem Entscheide der Gerichte des Sitzes der Gesellschaft.

Das Centralkomitee, resp. Herr Dr. Sourbeck, beanstandete nun zweierlei: Die Ergänzung des Wortlautes von Abs. 1 und 2 in Art. 1 und die Weglassung von Art. 3 in dem am 19. November 1896 verwaltungsrätlich genehmigten Formular des Anstellungsvertrages. Herr Dr. Sourbeck stiess sich zunächst nur an der erwähnten Ergänzung und wollte darüber, wie bereits angeführt, eine mündliche Besprechung veranlassen. Auf ein bezügliches Schreiben vom 18. Januar d. J., dem Sie die fraglichen Ergänzungen entnehmen wollen, antworteten wir ihm am 25. gl. Mts. wörtlich folgendes:

„Auf Ihre Zuschrift vom 18. ds. Mts. erlauben wir uns, Ihnen zu erwidern, dass wir die angeregte Besprechung nicht für nötig halten, da wir einen ernsthaften Grund für die Behauptung, es stehe Art. 3 unseres Formulars für den sechsjährigen Anstellungsvertrag nicht im Einklang mit dem Texte der Vereinbarung in Bern und folglich mit dem Abkommen vom 1. März mit uns, nicht finden können.

Der Text der Vereinbarung in Bern führt als Beispiele von Gründen (wichtige Gründe im Sinne von Art. 346 O. R.), welche die Bahnverwaltung berechtigen, einen Angestellten sofort zu entlassen, oder den Dienst auf zwei Monate zu künden, an: Schwere Dienstvergehen, fortgesetzte Nachlässigkeit im Dienste, oder nachgewiesene Dienstuntauglichkeit. Diese Beispiele haben wir, um klare Situation zu schaffen, lediglich um die nächstliegenden, die vernünftigerweise von jedem rechtlich denkenden Angestellten als zutreffend anerkannt werden müssen, vermehrt, indem wir mit verwaltungsrätlicher Genehmigung beifügten: unsittliche Handlungen, gerichtliche Verurteilung, Verlust des Aktivbürgerrechtes, fruchtlose Verpfändung oder Konkurs.

Sodann fehlte im Texte der Berner Vereinbarung unter den Beispielen, die „als schwere Dienstvergehen“ zu betrachten sind, die Gefährdung des Eisenbahnbetriebes durch grobe Fahrlässigkeit im Sinne des Bundesstrafrechtes. Es hätte diese in erster Linie hervorgehoben werden sollen. Wir haben uns deshalb, ebenfalls mit verwaltungsrätlicher Genehmigung, erlaubt, auch dieses Beispiel noch einzuschalten, damit nicht gerade hinsichtlich solcher sehr wichtiger Fälle bei Angestellten eine laxe Auffassung Platz greife.

Unsere Berechtigung zu diesen Ergänzungen, welche dem vereinbarten Prinzipie nicht im geringsten Einhalt thun, ist ganz unanfechtbar.

Im übrigen stimmt der Wortlaut des Art. 3 unseres Formulars mit Art. 1 der Berner Vereinbarung vollständig überein, und die Art und Weise, wie wir den Art. 3 bisher gehandhabt haben und auch inskünftig anwenden werden, wird zweifellos jede Befürchtung seitens der Angestellten in dieser Richtung ausschliessen.“

Bei der Centralbahn finden sich ganz ähnliche, den Text der Berner Vereinbarung ergänzende Vorschriften in den „Gemeinsamen Bestimmungen für sämtliche Beamte“, welche einen integrierenden Bestandteil des Anstellungsvertrages bilden.

Wir halten die in dieser Erwiderung kundgegebenen Anschauungen heute noch für begründet und vollkommen gerechtfertigt. Die Berner Vereinbarung war lückenhaft.

Was sodann die Weglassung des Art. 3 betrifft, die erst später beanstandet wurde, so war unerfindlich, inwiefern aus derselben, speziell unseren Angestellten, ein Nachteil erwachsen könnte. Wir verweisen diesfalls auf unser Cirkular an die Angestellten vom 6. Februar d. J., das folgendermassen lautet:

„Wie wir vernehmen, haben einige Angestellte daran Anstoss genommen, dass in unserm Formular für den sechsjährigen Anstellungsvertrag die letzte Bestimmung der am 29. Februar 1896 in Bern über den Anstellungsvertrag getroffenen Vereinbarung nicht aufgenommen wurde.

Diese Bestimmung lautet:

„Streitigkeiten über das Dienstverhältniss, mit Inbegriff derjenigen über erfolgte Dienstkündigung oder Dienstentlassung, unterliegen dem Entscheide der Gerichte des Sitzes der Gesellschaft.“

Wie aus dieser Bestimmung hervorgeht und übrigens selbstverständlich ist, hatte man hiebei Fälle im Auge, wo ein Angestellter Veranlassung nehmen sollte, hinsichtlich seiner Rechte aus dem Dienstvertrage die Gesellschaft zu belangen. Es giebt dem Angestellten die Klausel also nur das schon gesetzlich bestehende Recht, die Gesellschaft an ihrem Sitz zu verklagen, indem sie gleichzeitig einen andern Gerichtsstand ausschliesst.

Nun hat aber die Nordostbahn in allen Kantonen, welche von ihren Linien durchzogen werden, Rechtsdomizil; sie kann also in allen diesen Kantonen verklagt werden. Hätten wir jene Klausel in den Dienstvertrag aufgenommen, so hätten wir die ausserhalb des Kantons Zürich wohnenden Angestellten der ihnen zustehenden Freiheit in der Wahl des Gerichtsstandes beraubt. Das wollten wir nicht thun, sondern wir haben den Angestellten, welche in einem andern von Linien der Nordostbahn berührten Kanton als Zürich domiziert sind, die Wahl gelassen, die Gesellschaft entweder an deren Sitz (in Zürich) oder an deren Rechtsdomizil in dem betreffenden Kanton zu belangen. Nur die Angestellten im Kanton Zürich sind ausschliesslich auf den Gerichtsstand in Zürich angewiesen.

Die Aufnahme jener Klausel hätte also für keinen Nordostbahnangestellten eine Errungenschaft, für viele aber eine Benachteiligung bedeutet.“

2. Es soll das gesamte Personal mit Ausnahme der im Jahr 1895 neu Eingetretenen mit Wirkung auf 1. Januar 1896 um eine Gehaltsstufe aufgebessert werden. Lokomotivführer, Heizer, Zugführer, Kondukteurs, sollen um zwei Stufen vorrücken. Angestellte, die seit 20 Jahren im Dienste der Nordostbahn — mit Vertrag — stehen, rücken ebenfalls um zwei Stufen vor. Leute mit 30 Dienstjahren um drei Gehaltsstufen.

Nach dem oben Ausgeführten ging dieses Begehrten über die Abmachungen hinaus. Vor allem fielen die Angestellten der Centralverwaltung und der centralen Bureaux des Betriebes ganz ausser Betracht, weil auf diese, wie bereits angeführt, die Abmachung sich überhaupt nicht bezog. Was diesen gegenüber gethan wurde, war allerdings den Angestellten mit Cirkular vom 25. Februar 1896 teilweise in Aussicht gestellt worden, eine bezügliche vertragliche Verbindlichkeit wurde aber gegenüber dem Centralkomitee nicht eingegangen, und es geschah dann in der Folge mehr als erwartet werden konnte, wenn man sich einfach auf den Boden des Regulativs der Centralbahn gestellt hätte. Im übrigen ist folgendes zu bemerken: Es wurde allerdings zugesichert, dass alle Angestellten, welche länger als seit 1. Januar 1895 im Dienste stehen, ausser den allfällig nötigen Aufrundungen, um diese Gehalte dem Schema anzupassen, den Betrag einer schemagemässen Erhöhungsstufe erhalten sollen. Ferner wurde zugesichert, dass Angestellten, die zwanzig Dienstjahre haben, noch eine Stufe mehr zukommen solle; selbstverständlich konnte aber keiner mehr als das schemagemäss Maximum erhalten. Alles, was nun weiter seitens der organisierten Angestellten begehrt wurde, ging über die Abmachung hinaus. Die Direktion übernahm keine weitere Verpflichtung, als dass sie im übrigen nach Massgabe aller in Betracht kommenden Verhältnisse, insbesondere des Dienstalters und des Ortes der Stationierung vorgehen werde, wobei

allerdings in Aussicht gestellt wurde, das Lokomotiv- und Zugpersonal besonders zu berücksichtigen, in der Weise, dass es, soweit angezeigt, je nach Umständen 2 und 3 Stufen erhalten solle. In ähnlicher Weise wurden aber auch die Angestellten anderer Dienstkategorien berücksichtigt. Demgemäß erhielten von dem in Betracht kommenden Personal:

	1 Stufe	2 Stufen	3 Stufen	4 Stufen	Aufrundungen allein, die aber meistens grösser als eine Stufe waren	Ohne Erhöhung	Total
A. Bahnaufsichtspersonal	205	140	9	—	—	18*	372
						* 1 Maximum 17 seit 1895/96 angestellt	
B. Stationspersonal	761	340	14	—	180	105*	1400
						* 13 Maximum 92 seit 1895/96 angestellt	
C. Zugspersonal	125	118	63	12	142	1*	461
						* krank	
D. Maschinenpersonal u. Visiteure	233	94	5	—	25	34*	391
						* 1 pensioniert 1 entlassen 32 seit 1896 angestellt	
Total	1324	692	91	12	347	158	2624

Von dem mit stufenweiser Erhöhung bedachten Personal erhielten außerdem Aufrundungen:

Bahnaufsichtspersonal	20 Mann
Stationspersonal	581 "
Zugspersonal	78 "
Maschinenpersonal und Visiteure	148 "
	827 Mann

Im Einklang mit der Einführungsvorschrift in § 2 Ziff. 4 litt. b zu der Gehaltsordnung für das Betriebspersonal, welche der Abordnung des Centralkomitee am 1. März 1896 vorlag und in der fraglichen Richtung mit der entsprechenden der Centralbahn übereinstimmt, wurden bei Bemessung der in Rechnung zu ziehenden Dienstjahre die Dienstjahre in der Stellung, welche die betreffenden am 1. Januar 1895 inne hatten, angerechnet. Solche, die nach dem 1. Januar 1895 in eine höhere Stelle befördert wurden, wurden als neu Eingetretene behandelt und fielen demgemäß unter litt. a in Z. 4 der allgemeinen Einführungsbestimmungen. Es heißt nämlich unter litt. b:

„Das vor dem 1. Januar 1895 eingetretene Personal wird von der Direktion nach Massgabe der vom 31. Dezember 1895 ab gültigen Gehalte und Funktionen in diejenige Stufe einer Gehaltsklasse eingestellt, deren Ansatz den seinem damaligen Gehalte nächst kommenden höheren Betrag ausweist. Auf 1. Januar 1896 findet sodann“ etc.

Dieses Prinzip wurde indessen nicht streng durchgeführt, sondern es wurden zum Teil auch solche gleich gehalten, die vor 1895 eine Stelle niederer Ordnung inne hatten und demgemäß als nach 1. Januar 1895 Eingetretene zu betrachten wären, gegenüber denen aber ausnahmsweise günstigere Behandlung aus besondern Gründen, wie z. B. namentlich Stationierung an Orten mit teurerem Lebensunterhalt (Zürich, Winterthur), wo nicht durch die Klasseneinteilung an sich schon diesem Momente ausreichend Rechnung getragen war, gerechtfertigt erschien.

Überhaupt wurde überall darauf Bedacht genommen, eine billige Ordnung der Verhältnisse herbeizuführen und wo bei der Vollziehung Irrtümer und Härten vorkamen, diese zu beseitigen. Als sich herausstellte, dass

innerhalb des vom Verwaltungsrate für die fest Angestellten bewilligten Kredites beim Stationspersonal die Annahme des Schema der Centralbahn nicht möglich war, ohne die vom Gehalt in Abzug kommenden Wohnungswerte der Dienstwohnungen über das bisherige, allerdings sehr bescheidene Mass hinaus ebenfalls auf die Höhe der Wertungen der Centralbahn zu steigern, wurde beim Verwaltungsrate, um die dahерigen Härten zu vermeiden, ein Nachtragskredit von Fr. 20,000 bis Fr. 25,000 nachgesucht, ausreichend, die Beibehaltung der bisherigen Wohnungswerte zu ermöglichen. Dieser Kredit wurde bewilligt, worauf sofort die bereits erhöhten Wohnungswerte wieder herabgesetzt wurden. Auch die in der Folge entdeckte Inkorrekttheit wurde beseitigt, dass bei den Bahnwärtern und Weichenwärtern gewisse Zulagen (Alters-, Überstundenzulagen) gestrichen wurden, ohne dafür bei Einstellung in die neue Gehaltsordnung unbeschadet der Aufbesserungen in normalen Gehaltsstufen durch entsprechende Bestimmung des als Basis zu nehmenden festen Gehaltes oder sonstige geeignete Massnahmen Ersatz zu bieten. Einer Anzahl Bahnwärter, die bereits 20 Jahre im Dienste waren, denen aber anfänglich nur eine Erhöhungsstufe verabfolgt worden war, wurde auf ihre Reklamation hin bei jenem Anlasse auch noch eine zweite nachgewährt.

Anderseits erlaubten sich aber unsere Dienstschefs bei Durchführung des Zugeständisses, dass das vor 1895 angestellte Personal ausser der etwa notwendigen Aufrundung zur schemamässigen Stufe, den Betrag einer Gehaltsstufe und Angestellte mit 20 Dienstjahren ausserdem noch eine zweite Stufe erhalten sollten, in einzelnen Fällen auch eine gewisse Freiheit, wo die persönlichen, örtlichen und dienstlichen Verhältnisse dies namentlich aus dem Grunde wünschenswert erscheinen liessen, um anderen Angestellten nicht Anlass zu Klagen über ausnahmsweise Begünstigungen einzelner zu geben und um die mit der Einführung eines starren Gehaltsschemas immer verbundenen Härten und Ungleichheiten nach und nach auszugleichen.

In dieser Beziehung ergab eine genaue Revision der über die Gehaltsregulierung angefertigten Verzeichnisse folgendes :

- a) Einer Anzahl (148) Angestellten (Zugspersonal und Stationspersonal), die in der Hauptsache in den Jahren 1893 und 1894 eingetreten sind, wurden am 1. Januar 1896 Gehaltserhöhungen von je Fr. 60 bis 120 (Fr. 120 bildet die überwiegende Mehrzahl) ausgerichtet, die Betreffenden dadurch aber nur auf das Minimum des neuen Gehaltsschemas gebracht. Hier könnte man darüber streiten, ob die Fr. 120 bezw. Fr. 60 nur „Aufrundung zur schemagemässen Stufe“ seien und dazu noch eine eigentliche neue Gehaltsstufe hätte bezahlt werden sollen. Wird die Frage bejaht, so hätten hier Fr. 7422 mehr ausgerichtet werden sollen. Die Stufenbeträge bei den betreffenden Dienstkategorien betragen schemagemäss aber nur Fr. 36 und 45 (bei den Weichenwärtern) und Fr. 60 (bei den Kondukteuren und Bremsern). Die gewährten Erhöhungen von Fr. 60 und 120 sind also eigentlich keine „Aufrundungen“, sondern „Stufen“.

In 81 von diesen 148 Fällen haben wir mit Wirkung vom 1. Januar 1897 an noch eine Gehaltsstufe zugelegt, um auch im zweifelhaften Falle unserer Verpflichtung nachzukommen. Diese Erhöhungen betrugen Fr. 4412.

- b) Bei einer Anzahl Angestellten, welche Ende 1895 20 Jahre im Dienste gestanden sind, konnte man in guten Treuen darüber streiten, ob sie neben der „Aufrundung“ und einer Stufe Gehaltserhöhung auch die für 20-jährige Dienstzeit als Regel gewährte zweite Stufe erhalten haben und, wenn nicht, ob dies mit Recht oder Unrecht geschehen sei. Bei den meisten dieser Bediensteten betrug eben schon die Aufrundung mehr als eine, meistenteils nahezu zwei Stufen. Einige bezogen auch schon einen Gehalt von über Fr. 2500; andere waren altershalber nicht mehr leistungsfähig, so dass sie nach Regulativ überhaupt keinen Anspruch auf die Gehaltserhöhungsstufe hatten. Möglich aber auch, dass der eine oder andere von diesen wenigen Angestellten ohne triftigen Grund die etwa noch

fehlende Stufe, die in den meisten Fällen Fr. 36 betrug, aus dem Grunde nicht erhalten hat, weil die Dienstchefs, welche die Gehaltsverzeichnisse erstellten, teils infolge unrichtiger Interpretation der Einführungsbestimmungen zur Gehaltsordnung, teils infolge unrichtiger Auffassung der von der Direktion mündlich gegebenen Instruktion ihm aus Irrtum übergingen oder seine individuellen Verhältnisse (Ernennungsdatum, Stellung etc.) versehentlich unrichtig beurteilten. Die Zahl dieser Angestellten war 65 (60 Stationsangestellte, 3 Lokomotivführer und 2 Visiteure) oder 133 (128 Stationsan gestellte 3 Lokomotivführer und 2 Visiteure), je nachdem man die 20 Dienstjahre in der gegenwärtigen Dienststellung, oder seit Eintritt bei der Nordostbahn überhaupt zählt; die letztere Berechnungsart haben wir niemals anerkannt. Der Betrag dieser mit Recht oder Unrecht nicht verabfolgten Stufe für alle jene 65 Leute betrug alles in allem Fr. 3300 und wenn man, was wir als durchaus unzulässig erklären müssen, 133 Angestellte rechnen würde, Fr. 8415.

Der springende Punkt in all diesen zweifelhaften Fällen ist der, dass keiner von diesen Angestellten sich mit einer Bittschrift, oder einer Beschwerde über unrichtige Behandlung seiner individuellen Gehaltsverhältnisse an die Direktion gewandt hat.

Es ist ganz selbstverständlich, dass die Direktion bei Bekanntwerden irgend eines zweifelhaften Falles die Angelegenheit wiederholt und wohlwollend untersucht hätte, und wir müssen ganz bestimmt gegen den Vorwurf Protest erheben, es habe die Direktion wegen der Bagatelle dieser wenigen tausend Franken absichtlich nur das Geringste des Versprochenen nicht gehalten oder nicht halten wollen.

Angenommen nun aber auch, man käme in den zweifelhaften Fällen sub a und b durch eine schablonenmässige, buchstäbliche und pedantische Auslegung unserer Zusagen zu dem Schlusse, es sei in diesen relativ wenigen Fällen von uns doch etwas zu wenig geschehen, so würde die Anlegung des gleichen strengen Massstabes in weit zahlreichern andern Fällen zeigen, dass wir viele Tausende von Franken als Gehaltserhöhungen an das Maschinen-, Zugs- und Stationspersonal ausgerichtet haben, die wir zu zahlen gar nicht verpflichtet waren.

Eine sehr grosse Zahl von Lokomotivführern, Heizern, Zugführern, Kondukteuren, Bremsern und Stationsangestellten haben nämlich ausser der sogenannten „Aufrundung“ und „einer Stufe“ noch eine zweite und dritte, ja vierte Stufe erhalten, obwohl sie nicht 20, sondern öfters nur wenige Jahre im Dienste standen, und zwar haben speziell zu viel erhalten:

30 Lokomotivführer	.	.	.	.	.	Fr. 3600
46 Lokomotivheizer	.	.	.	.	.	„ 2760
8 Wagenvisiteure	.	.	.	.	.	„ 900
64 Zugführer	.	.	.	.	.	„ 6305
112 Kondukteure	.	.	.	.	.	„ 8700
12 Bremser	.	.	.	.	.	„ 720
272 Mann						Fr. 22,985

Wir bezahlten also 272 Angestellten des Traktions- und Zugsdienstes Fr. 22,985 mehr, als wir in den Verhandlungen mit dem Centralkomitee und in den Einführungsbestimmungen zur Gehaltsordnung versprochen hatten. Ebenso liessen wir einer grossen Anzahl Angestellten des Stationsdienstes weit über die Abmachungen mit dem Centralkomitee hinausgehende Aufbesserungen zukommen. Das dieser Angestelltenkategorie zu viel bezahlte beträgt ca. 7000 Fr.

Wenn man uns also mit einer wortklauberischen Auslegung der Vereinbarungen den Vorwurf machen wollte, wir seien pro 1896 mit Fr. 7422 (lit. a) + Fr. 3300 (lit. b) = Fr. 10,722 bzw. Fr. 7422 (lit. a) +

Fr. 8415 (lit. b) = Fr. 15,837 im Rückstande geblieben, so steht dem gegenüber, dass wir ca. 30,000 Fr. zu viel bezahlt haben.

3. Die Einteilung in die Stufen soll unter billiger Berücksichtigung des Dienstalters unter Aufrundung, soweit nötig ist, in loyaler Weise geschehen, ebenso die Einreihung in die Klassen.

Es ist dies nach Massgabe der grundlegenden Vereinbarungen geschehen.

4. Das Gehaltsschema der Centralbahn soll als Richtschnur dienen.

a) In Betreff der Minimal- und Maximalzahlen soll das Schema der Centralbahn gelten — samt Nachträgen — soweit dasselbe günstiger ist, als dasjenige der Nordostbahn; wo das letztere günstiger ist, soll es in Kraft bleiben.

b) Es sollen nicht mehr Klassen aufgeführt werden, als bei der Schweizerischen Centralbahn, auch sollen die Einführungsbestimmungen zur Gehaltsordnung derjenigen der Centralbahn gleichlautend sein, wobei namentlich zu betonen ist, dass bei normalen Leistungen die Aufbesserungen regelmässig alle zwei Jahre zu erfolgen haben. Das Personal der beiden Bahnhöfe Zürich und Winterthur ist bei der Einreihung in die Klassen besonders zu berücksichtigen.

c) Die Aufbesserungen, welche gemäss obigen Versprechungen im Jahre 1896 hätten erfolgen sollen, aber nicht erfolgt sind, sind unverzüglich nachzuholen. Das im Jahre 1895 neu eingetretene Personal soll pro 1897 seine erste etatmässige Aufbesserung erhalten.

d) Die Gehaltsordnung gilt vom 1. Januar 1896 an, so dass die erste regelmässige Aufbesserung, abgesehen von der für 1896 stipulierten, auf 1. Januar 1898 zu erfolgen hat.

Mit Bezug auf das allgemeine Begehr: „Das Gehaltsschema der Centralbahn soll als Richtschnur dienen“, ist nur zu bemerken, dass dies geschehen ist, soweit es sich um die Betriebsangestellten im engern Sinne handelt. Wie bereits ausgeführt, bezog sich die bezügliche Abmachung nicht auf die Angestellten der Centralverwaltung und der centralen Bureaux des Betriebes, weil dazu keine Veranlassung war, d. h. diese Angestellten bereits ebenso günstig oder besser standen. Wir hätten aber eventuell natürlich nichts dagegen einzuwenden gehabt, die für die Gesellschaft finanziell vorteilhaftere Gehaltsordnung der Centralbahn für die an der Lohnbewegung beteiligten Angestellten der genannten Abteilungen anzunehmen, falls es diese wirklich wünschten. Zu bemerken ist hier sodann lediglich noch, dass in das Reglement der Nordostbahn die Depotchefs und ihre Gehülfen (Maschinendepots), der Wagenmeister und seine Gehülfen, sowie die Lokomotivkontrolleure nicht einbezogen waren, während die Centralbahn die analogen Stellen einbezieht. Hier handelte es sich aber grösstenteils um Angestellte mit über Fr. 3000 Gehalt, die von der Lohnbewegung ausgeschlossen waren und die mit Zuzug ihrer Nebenbezüge ungefähr salarisiert sind, wie bei der Centralbahn. Im übrigen waren uns über diese Abweichungen seitens des beteiligten Personals keinerlei Beanstandungen bekannt.

Zu Begehr a: Das Gehaltsschema der Nordostbahn für die Betriebsangestellten stimmte, abgesehen von den centralen Bureaux, die ausser Betracht zu fallen hatten, im allgemeinen mit demjenigen der Centralbahn, wie es am 1. März 1896 vorlag, überein. Soweit im einzelnen Abweichungen bestanden, waren sie durch Unterschiede in der Organisation und in den sonstigen eigentümlichen Verhältnissen der beidseitigen Verwaltungen bedingt. Überall, wo solche Unterschiede nicht notwendig einwirkten, wurde in der Hauptsache einfach das Schema der Centralbahn kopiert. Wir werden hierauf bei b noch näher einzutreten haben.

Die von der Centralbahn zugestandenen Nachträge sind in der Hauptsache auf nachträgliche Verhandlungen des Personals mit der Verwaltung zurückzuführen, bezüglich welcher wir keinerlei Verpflichtung übernahmen. Es sind drei Nachträge, wovon der zweite, d. d. 31. März 1896, der wichtigste ist. Die Änderungen bestehen in

Besserstellungen, sei es durch Erhöhung der Maxima oder Reduktion der Zahl der Erhöhungsperioden unter Steigerung der Erhöhungsbeträge, wogegen da und dort (bei den Lokomotivführern z. B.) das Minimum etwas reduziert ist.

Der erste Nachtrag, d. d. 12. Februar 1897, Einreihung von Dienstkategorien in das Schema, für die bisher nur Anstellung im Taggeld bestand, fiel ausser Betracht, weil es sich dort um Leute handelte, die bei der Nordostbahn schon in fester Anstellung waren und im Schema auch berücksichtigt sind und zwar mit höhern Gehalten und mit gleichen Erhöhungsstufen. Ebenso fiel der dritte Nachtrag ausser Betracht, weil es sich dort um einen Angestellten der allgemeinen Verwaltung handelte, der übrigens bei der Nordostbahn mit der gleichen Bezeichnung nicht vorkam.

**Zu Begehren b:** Soweit es in den Verhältnissen begründet schien, nahm man die gleiche Klassenzahl an. Dies überall zu thun, dazu hatten wir keine Verpflichtung übernommen, um unleidliche Konsequenzen zu vermeiden.

Eine grössere Klassenzahl bestand bei der Nordostbahn für die Stationsvorstände, indem die erste Klasse, welche die Bahnbezirksvorstände enthielt, in Unterabteilungen *a* und *b* ausgeschieden war, wovon Abteilung *a* der ersten Klasse der Centralbahn entspricht. Die Centralbahn subsumiert unter diese Klasse die Vorstände aller Stationen von grösserer Bedeutung. Das Institut der Bahnbezirke hat sie nicht, kennt also auch keine Bahnbezirksvorstände. Nun war aber bei der Nordostbahn eine gegebene Sache, die Bahnbezirksvorstände (abgesehen von den Bahnhofinspektoren, welche im Schema überhaupt nicht figurieren) der ersten Klasse einzuverleiben. Die Bedeutung der Stationen, denen diese Vorstände speziell vorstehen, ist aber eine verschiedene, so dass es uns absolut nicht gerechtfertigt erschien, alle gleichzuhalten. Man hat daher zwischen den wichtigern und weniger wichtigen Stationen, denen Bahnbezirksvorstände vorstehen, unterschieden und die Vorstände der letzteren Kategorien in einer Klasse *b* zusammengefasst. In Klasse *a* figurierten die Bahnbezirksvorstände in Baden, Frauenfeld, Rothkreuz, Wädensweil und Bülach, in Klasse *b* diejenigen in Etzweilen, Koblenz, Meilen und Pfäffikon (Kt. Zürich).

Sodann bestand im Schema der Nordostbahn noch eine besondere Klasse der Wärtervorstände (Vorstände der unbedeutendsten Stationen), eine Kategorie, die bei der Centralbahn überhaupt nicht existiert, weil dort Stationen ähnlicher untergeordneter Gattung nicht vorhanden sind.

In ganz ähnlicher Weise, d. h. veranlasst durch die zahlreicheren Abstufungen in der Wichtigkeit der Stellung auf dem bedeutend grössern Netze der Nordostbahn sind die übrigen Klassenvermehrungen entstanden: Ausscheidung der II. Klasse der Einnehmer und der Gepäckexpedienten in Unterabteilungen *a* und *b*, der Chefs der Güterexpeditionen in vier Klassen und der Visiteure in zwei Klassen.

Mit dem Begehr, dass die Einführungsbestimmungen die gleichen sein sollen, wie bei der Centralbahn, setzten sich die Petenten mit sich selber in Widerspruch, wenn sie anderseits verlangten, dass, soweit die Gehaltsordnung der Nordostbahn günstiger sei, als diejenige der Centralbahn, jene aufrecht zu erhalten sei. Die Einführungsbestimmungen der Nordostbahn waren nämlich für das vor 1895 angestellte Personal bedeutend günstiger, im übrigen entweder gleich oder für die Lohnbewegung unerheblich, weil Gehalte über Fr. 3000 betreffend. Was die Übergangsbestimmung für das vor 1895 eingetretene Personal betrifft, so setzte diejenige der Nordostbahn die diesem Personal zukommenden Aufbesserungen gerade um ein Jahr früher an, als diejenige der Centralbahn.

Dass die Aufbesserungen regelmässig alle zwei Jahre zu erfolgen haben, war, wie bei der Centralbahn, ausdrücklich vorgesehen.

Das Personal der Bahnhöfe Zürich und Winterthur war selbstverständlich mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse bei der Klasseneinteilung besonders berücksichtigt worden, wie schon aus dem oben gesagten hervorgeht.

**Zu Begehren c:** Dem ersten Verlangen war zu entsprechen, soweit die Revision der Aufbesserungen nach obigen Darlegungen Anlass geben konnte.

Was das zweite Verlangen betrifft, so hatte das im Jahre 1895 neu eingetretene Personal gemäss der Einführungsbestimmung in § 2 Z. 4, lit. a, die vollständig von der Centralbahn herübergewonnen worden war, Anspruch auf Anpassung an das Schema durch Aufrundung vom 1. Januar 1897 an, soweit die Gehalte nicht schon mit dem Schema übereinstimmten. Die erste reguläre Aufbesserung hatten sie wie bei der Centralbahn dagegen erst auf 1. Januar 1898 zu gewärtigen.

Hinsichtlich der Anpassung an das Schema war nun aber die Direktion tatsächlich weiter gegangen, als sie nach der erwähnten Bestimmung verpflichtet gewesen wäre, indem die für 1897 vorgesehenen Aufrundungen schon auf 1. Januar 1896 vorgenommen wurden.

Begehren d war gegenstandslos, weil diese Vorschrift bereits bestand.

5. Die Arbeiter sollen in Bezug auf Aufbesserung und regelmässige Lohnzulagen analog den Angestellten behandelt werden.

Wir haben bereits dargethan, dass von uns nach dieser Richtung keinerlei Verpflichtung eingegangen worden war, dass wir aber nichtsdestoweniger bereits entgegengekommen waren, indem wir für die Arbeiter in den Werkstätten eine feste Lohnordnung einführten, die derjenigen der Centralbahn im ganzen nicht nachstand.

Was die Lohnverhältnisse der ständigen Betriebsarbeiter betrifft, so waren die Lohnverhältnisse bei uns ebenfalls auf der Höhe derjenigen der Centralbahn. Die Centralbahn hat als Minimallohn Fr. 3.—, die Nordostbahn hatte 3.40, als Maximallohn hatte die Nordostbahn Fr. 4.40, die Centralbahn bis 4.50, meist aber weniger. Durchschnittserhöhung per Jahr beiderseits 10 Cts. per Tag.

6. Wegen Teilnahme an der Lohnbewegung soll keine Massregelung irgendwelcher Art stattfinden dürfen.

Auch in dieser Hinsicht wurde uns mit Unrecht Verletzung des Versprechens vorgeworfen. Schon im Juni 1896 erklärten wir in der Presse: Wenn Massregelungen stattgefunden haben, so stehen sie mit der Lohnbewegung entweder in gar keinem Zusammenhang oder nur imsofern, als dieselbe leider bei einem Teile des Personals zeitweise eine Lockerung der Disziplin zur Folge gehabt hat. In auffälliger Weise häuften sich eine Zeit lang die Klagen aus dem Publikum. Es ist selbstverständlich, dass wir im Interesse der Betriebssicherheit und angemessenen Behandlung des Publikums alle Mittel ergreifen mussten, um solchen Übelständen abzuheften.

Wie bereits angeführt, wollte der Verwaltungsrat zuerst auf Grund eines Berichtes der Direktion den Konflikt genauer untersuchen, weshalb er den Forderungen des Personals im Schreiben vom 2. März nicht ohne weiteres entsprechen konnte, sondern uns beauftragte, dem Eisenbahndepartement zu Handen der Petenten auf das erwähnte Schreiben zunächst lediglich von der beabsichtigten Untersuchung durch eine Spezialkommission und der Vertagung der Sache auf den 27. März, event. 3. April zur Beratung im Verwaltungsrat Kenntnis zu geben. Damit begnügte sich aber die Vertretung des Personals nicht. Der Verwaltungsrat wurde am 8. durch ein an den Verwaltungsratspräsidenten gerichtetes Telegramm von der Führerschaft der Angestellten aufgefordert, mit Ja oder Nein zu erklären, ob er die Forderungen des Personals annehme oder nicht, und als darauf der Herr Verwaltungsratspräsident neuerdings auf die Behandlung der Sache im Verwaltungsrat verwies, schritt der grösste Teil des Personals, einschliesslich Arbeiter, am 12. März mit Beginn des Tages zum Ausstand, so dass der Betrieb gänzlich eingestellt werden musste. Als bis gegen Mittag eine Verfügung des Bundesrates, der sich (in Abweichung von seiner im Februar 1896 bei dem damals drohenden Streik in Aussicht gestellten Haltung) nicht für befugt hielt, von sich aus ohne weiteres Massnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes zu treffen, ausblieb, ersuchten wir das Eisenbahndepartement, zwischen uns und dem Personal das Schiedsrichteramt zu übernehmen. Es sagte dies zu, und Herr Bundesrat Zemp, Vorsteher des Departements, trat zu diesem Zwecke am 12. abends in Begleitung der Herren Bundesrat

Müller und Bundesanwalt Scherb mit den Parteien in Unterhandlung. Die Vertretung des Personals hatte inzwischen seine Forderungen noch gesteigert, insbesondere verlangte es den Rücktritt zweier Mitglieder der Direktion und eines Abteilungsvorstandes. Ferner wollte es die Wiederzulassung der Dienstkautionsleistung durch Bürgschaft, die die Direktion für die Zukunft bei Neu anstellungen in der Meinung ausschliessen wollte, dass nur noch Kautions in bar angenommen werden; mit dieser Bestimmung war aber eine wesentliche Reduktion der Kautionsbeträge Hand in Hand gegangen. Sodann verlangte es eine Revision der Stationseinteilung durch Versetzung von Stationen von niedrigeren in höhere Klassen. Um dem unhaltbaren Zustand so bald als möglich ein Ende zu machen und ein erquicklicheres Verhältnis mit den Angestellten herzuführen, kamen wir soweit als möglich entgegen. Die verlangten Abberufungen aber wurden von dem mitwirkenden Präsidenten des Verwaltungsrates des bestimmtesten abgelehnt. Der schon am 11. telegraphisch auf Samstag Vormittag, den 13., einberufene Verwaltungsrat, dem die Angelegenheit unverzüglich vorgelegt wurde, billigte das bisherige Vorgehen des Verwaltungsratspräsidenten und der Direktion und ermächtigte auf Grund desselben zum Abschluss eines Schiedsvertrages, der am Nachmittag zufolge der Vermittlung der bundesrätlichen Abordnung folgendermassen abgeschlossen wurde:

1. Die Parteien übertragen die endgültige Entscheidung über die Streitigkeiten, welche zum Ausstand geführt haben, dem Vorsteher des eidgenössischen Eisenbahndepartements, Herrn Bundesrat Zemp, und erklären, sich dem Entscheide desselben in allen Teilen unbedingt unterziehen zu wollen.
2. Der Dienst wird sofort wieder aufgenommen.

Gegen 6 Uhr gleichen Tages konnte der Betrieb teilweise und am 14. vollständig wieder aufgenommen werden. Schon am 14. Vormittags gelangten sodann die Parteien in den Besitz des Schiedsspruches. Derselbe lautet:

1. Das Anstellungsverhältnis und die Gehalte des Personals der Nordostbahn sind in Übereinstimmung mit dem Anstellungsvertrage und der Gehaltsordnung, sowie den bezüglichen Einführungs- und Vollziehungsbestimmungen der Schweizerischen Centralbahn zu ordnen, soweit nicht die zur Zeit bei der Nordostbahn bestehenden Normen für das Personal günstiger sind. Auch für die Lohnverhältnisse der Taglohnarbeiter sollen die Normen der Schweizerischen Centralbahn zu Grunde gelegt werden.
2. Es sind mit dem Personal neue Anstellungsverträge auf dieser Grundlage abzuschliessen, zu datieren vom 1. Januar 1897 und mit Rückwirkung der darin vorgesehenen Lohnerhöhungen auf 1. Januar 1896.
3. In Bezug auf zu bestellende Kautions ist dem Personal die Wahl zwischen Barkaution und Bürgschaft der Bürgschaftsgenossenschaft zu lassen.
4. Die Direktion der Nordostbahn ist verpflichtet, die Klassifizierung der Stationen einer Revision zu unterstellen.
5. Wegen dieser Lohn- und Streikbewegung darf die Direktion der Nordostbahn gegenüber dem Dienstpersonal weder Entlassung noch irgendwelche Massregelung eintreten lassen; auch sind zivilrechtliche Ansprüche gegenüber dem Personal, wie auch gegenüber dem Centralkomitee des Verbandes, sowie dem Verbande selbst ausgeschlossen.

Es wird überdies die bestimmte Erwartung ausgesprochen, dass die Direktion der Nordostbahn durch angemessene Behandlung des Personals, und das Personal durch gewissenhafte Pflichterfüllung das Möglichste zur Herstellung eines im beidseitigen Interesse liegenden guten Einvernehmens beitragen.

6. Die Parteien werden eingeladen, bis zum 1. Mai nächsthin sich über die Anstellungsverträge und Gehaltsfestsetzungen zu verstündigen.
7. Sollten sich bei Vollziehung des gegenwärtigen Schiedsspruches Differenzen ergeben, über welche sich die Parteien nicht zu einigen vermögen, so sind dieselben dem Schiedsrichter zur Prüfung und Entscheidung vorzulegen.

8. Auf weitergehende Begehren des Personals wird nicht eingetreten.

Entschlossen, dem unerfreulichen Verhältnisse zwischen Verwaltung und Personal auf der durch diesen Schiedsspruch geschaffenen Grundlage so rasch als möglich ein Ende zu machen, nahmen wir die Verhandlungen mit Herrn Dr. Sourbeck als Vertreter des Centralkomitee des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten sofort auf. Bis Ende April waren dieselben in der Hauptsache zum Abschlusse gelangt und in allen wesentlichen Punkten Verständigung erzielt, ohne dass es nötig geworden wäre, von Disp. 7 des Schiedsspruches, wonach im Streifalle der Entscheid dem Schiedsrichter vorbehalten war, Gebrauch zu machen. Über die Verhandlungen vom 20. März, 1. April, 15. April und 29. und 30. April, wurden einlässliche Protokolle aufgenommen. Das Ergebnis war in der Hauptsache folgendes:

Z u D i s p. 1.

#### A. Fest Angestellte.

## 1. Gehaltsnormen.

Was die Gehaltsverhältnisse des fest angestellten Personals betrifft, so war hier zunächst die Frage zu entscheiden, ob die Gehaltsnormen für das gesamte in Betracht kommende Personal wie bei der Centralbahn in ein Reglement zusammenzufassen seien, oder das besondere Reglement der Nordostbahn für die Angestellten bei der Centralverwaltung und den centralen Bureaux des Betriebes beizubehalten sei. Da, wie auch in den Konferenzen mit dem Vertreter des Centralkomitee von diesem ausdrücklich zugegeben wurde, die Gehaltsbestimmungen der Nordostbahn für die Angestellten der Centralverwaltung und der centralen Bureaux des Betriebes, wie sie zur Zeit des Schiedsspruches vorlagen, für das untere Personal im allgemeinen günstiger waren als diejenigen der Centralbahn, sprach sich die Vertretung des Personales für die Beibehaltung der besonderen Gehaltsordnung aus, in der Meinung, dass gewisse Modifikationen angebracht werden sollen, welche bezüglich besonderer Punkte, wo die Centralbahn für das administrative Personal günstigere Verhältnisse aufweist, Ausgleichung schaffen. Die Centralbahn hat für das Personal der allgemeinen Verwaltung (exkl. obere Angestellte) im allgemeinen vier Klassen je mit zweijährigen Erhöhungen, nämlich :

	Minimum	Maximum	Zahl der Gehaltsstufen	Betrag einer Gehaltsstufe
	Fr.	Fr.		Fr.
I. Klasse	2400	3900	10	150
II. " . . . .	2100	3300	10	120
III. " . . . .	1500	2400	10	90
IV. " . . . .	1200	1920	8	90

Bei der Nordostbahn bestanden (mit Ausnahmen, die hier nicht besonders zu erörtern sind) für das genannte Personal im allgemeinen drei Klassen:

	Minimum	Maximum
	Fr.	Fr.
I. Klasse (bezw. erste Gehülfen) . . . . .	2640 oder 2800	3180 oder 3400
II. " . . . . .	2100	2820
III. " . . . . .	1200	2100

Mit Bezug auf das Vorrücken innerhalb derselben Klasse galt die Bestimmung, dass, so lange der Gehalt Fr. 2100 nicht übersteigt, die Erhöhung alle zwei Jahre um den Betrag von Fr. 180 zu erfolgen habe, von dieser Grenze an um den gleichen Betrag von drei zu drei Jahren. Bei einzelnen Kategorien, wo der Gehalt der I. Klasse auf ein Maximum von Fr. 3400 oder mehr kam, war für diese Klasse eine Erhöhungsstufe von Fr. 300 vorgesehen.

Damit waren namentlich die Gehülfen der zwei unteren Klassen bedeutend besser gestellt als bei der Centralbahn und zwar in besonderem Masse diejenigen der untersten Klasse. Anderseits fehlte bei der Nordostbahn die Klasse 2100—3300, wogegen ihre zweite Klasse im Maximum bedeutend höher war als die dritte der Centralbahn.

Vorab musste nun selbstverständlich noch zugestanden werden, dass das Maximum in I. Klasse, wo es noch unter 3900 Fr. stand, ebenfalls auf diesen Betrag erhöht werde. Ferner kam in Betracht, dass die Centralbahn der uns vorher unbekannten Regel nach einen Gehülfen, der in der untersten Klasse angestellt wird, nicht die Skala dieser Klasse durchlaufen lässt, sondern, wenn er normale Leistungen aufzuweisen hat, schon mit Erreichung des Minimums der dritten Klasse ohne weiteres in diese Klasse einstellt. Nur Leute mit geringen Leistungen bleiben in der untersten Klasse stehen.

Wir einigten uns nun mit dem Centralkomitee dahin, dass es bei den drei Klassen des Reglements der Nordostbahn bleiben soll, in der Meinung,

1. dass das Maximum der I. Klasse, wo es nicht bereits 3900 Fr. oder mehr beträgt, auf Fr. 3900 erhöht und für diese Klasse durchweg die dreijährige Erhöhung um Fr. 300 angenommen wird;
2. dass das Maximum der 2. Klasse auf Fr. 3000 erhöht und
3. die Bestimmung aufgenommen wird, dass ein Angestellter der III. Klasse nach Erreichung des Maximums dieser Klasse bei normalen Leistungen ohne weiteres in die II. Klasse eintritt und dort mit Erhöhungen von drei zu drei Jahren um je Fr. 180 bis zu dem Betrage von Fr. 2820 vorrückt.

Für Erhöhung über diesen Betrag hinaus bedürfte es wieder eines besonderen Direktionsbeschlusses.

Wir hielten diese Lösung für die glücklichste, weil damit, ohne andere zu benachteiligen und ohne allzu grosses finanzielles Opfer der Gesellschaft, die unteren Angestellten, um die es sich bei der Lohnbewegung ja in der Hauptsache handelt, Gehaltsverhältnisse geschaffen werden, welche beachtenswerte Unzufriedenheit ausschliessen dürften und jedenfalls jeden Vergleich mit den Gehaltsverhältnissen der Angestellten gleicher Kategorie bei jeder andern schweizerischen Hauptbahn gut aushalten können. .

Was nun die Einstellung der einzelnen in die revidierte Gehaltsordnung betrifft, so ist zu bemerken, dass für die durch die Lohnbewegung verlangten ausserordentlichen Gehaltserhöhungen die höheren Angestellten nicht in Betracht fallen. Wir setzten im allgemeinen die Grenze bei Gehalten von Fr. 3900.

Mit Bezug auf die Angestellten bei der Centralverwaltung und den centralen Bureaux des Betriebes wurde nun im übrigen hinsichtlich der Gehaltsregulierung der einzelnen folgendes vereinbart:

1. Angestellte, welche vor 1895 fest angestellt worden sind, erhalten eine Gehaltsstufe (Fr. 180 bzw. 300) mit Wirkung vom 1. Januar 1896 an, jedoch nicht mehr als das Maximum ihrer Klasse im Sinne der revidierten Gehaltsordnung. Dabei werden bereits bewilligte Erhöhungen mitgerechnet. Ein Angestellter also, der auf 1. Januar 1896 regulativgemäß oder ausserordentlich bereits eine Gehaltserhöhung im Betrage von mindestens einer Gehaltsstufe erhalten hat, erhält (vorbehältlich der nachfolgenden besondern Bestimmungen) nichts mehr. Hat er die Erhöhung aber auf 1. Januar 1897 erhalten, so bekommt er noch Fr. 180 bzw. 300 für 1896 als Nachzahlung. Wo die bereits erfolgte Erhöhung weniger als eine Gehaltsstufe (im Sinne des revidierten Gehaltsregulativs) betragen hat, wird nachträglich eine entsprechende Aufrundung gewährt.
2. Am 1. Januar 1896 20 Jahre oder mehr in fester Anstellung bei der Nordostbahn stehende Angestellte erhalten eine zweite Gehaltsstufe, am genannten Tage 30 Jahre oder länger in fester Anstellung bei der Nordostbahn stehende Angestellte eine dritte Gehaltsstufe, in der Meinung, dass Angestellte, die bereits Fr. 3000 oder mehr haben, hiebei ausser Betracht fallen und in keinem Falle der Gehalt von Fr. 3000 überschritten werden darf.

3. Hat ein vor 1895 fest Angestellter nach 1895 infolge Beförderung eine Gehaltserhöhung erhalten, so hat er noch Anspruch auf Nachzahlung auf seinem früheren Gehalte vom 1. Januar 1896 bis zum Tage seiner Beförderung im Betrage einer Stufe seiner früheren Klasse pro rata der vom 1. Januar 1896 bis zur Beförderung verflossenen Zeit, sofern er nicht Ende 1895 bereits das Maximum seiner Kategorie im Sinne der revidierten Normen besass oder bereits eine regulativgemässen oder ausserordentliche Gehaltserhöhung auf 1. Januar 1896 erhalten hatte. Bei Erhöhungen unter einer regulativgemässen Stufe im Sinne des revidierten Regulativs wird die Differenz nachvergütet. Im übrigen findet Ziff. 2 auch auf diese Anwendung.
4. Denjenigen Angestellten, welche von 1893 bis 1896 oder länger, d. h. 1894 und 1895 keine Gehaltserhöhung erhalten haben, wird die nächste regulativgemässen Erhöhung auf 1. Januar 1897 bewilligt (selbstverständlich je innert den Grenzen ihrer Klassen). Auch hier gilt aber die Einschränkung, dass, soweit durch Erhöhung pro 1897 der Gehalt über 3000 Fr. käme, von der Aussetzung des Mehrbetrages abgesehen werden kann.
5. Für die Gehalte von Fr. 3900 an fällt die Übergangsbestimmung des neuen Regulativs in Betracht, wonach Angestellten, welche nach denselben auf 1. Januar 1897 oder schon auf 1. Januar 1896 einen höhern Gehalt erlangt hätten, der höhere Gehalt nachträglich noch ab 1. Januar 1897 oder schon ab 1. Januar 1896 zukommt.

Was das übrige Personal bezw. das Betriebspersonal im engeren Sinne betrifft, so erfuhr die Gehaltsordnung vom Jahre 1896 insofern eine Änderung, als danach gestrebt wurde, dieselbe auch da in völlige Übereinstimmung mit derjenigen der Centralbahn (einschliessl. Nachträge) zu bringen, wo besondere Verhältnisse s. Zt. Abweichungen gerechtfertigt erscheinen liessen. Im Gehaltsschema bestehen nun Unterschiede bloss noch insoweit, als das frühere bereits günstiger, daher in diesen Punkten beizubehalten war (Wagenwärter, Güterschaffner II. Kl., Gepäckträger) oder Stellen in Frage kommen, welche bei der einen oder andern Verwaltung nicht bestehen oder Unterschiede der Organisation, Gleichstellung absolut nicht thunlich erscheinen lassen (Portiers).

Das Vorrücken von der untersten Klasse in die nächst höhere wurde bei gewissen untergeordneten Dienstkategorien unter normalen Verhältnissen auch hier nach einer gewissen Zeit ohne besondern Beschluss zugelassen.

Vom Schiedssprache nicht betroffen war das Dampfbootpersonal. Wir haben uns aber auch da aus Billigkeitsgründen zu gleichartiger Behandlung desselben wie des Bahnpersonals herbeigelassen, in der Meinung, dass hier die neue Ordnung erst mit 1. Januar 1897 in Kraft treten solle. Das neue Gehaltsschema für das Betriebspersonal ist folgendes :

#### A. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Nr	Angestelltenkategorie	Jahresgehalt		Zahl der zweijährigen Gehaltsstufen	Erhöhung per Gehaltsstufe
		Minimum	Maximum		
1	Bahnmeister I. Klasse . . . . .	2400	3300	10	90
2	" II. " . . . . .	2100	3000	10	90
3	Bahnmeistergehülfen I. Klasse . . .	1800	2400	10	60
4	" II. " . . .	1200	1800	10	60
5	Aufseher der Centralanlagen und elektr. Beleuchtung (Stellwerkmonteure) . . .	1800	2700	10	90
6	Aufseher und Vorarbeiter I. Klasse . .	1380	1980	8	75
7	" " " II. " . .	1290	1770	8	60

Nr.	Angestelltenkategorie	Jahresgehalt		Zahl der zweijährigen Gehaltsstufen	Erhöhung per Gehaltsstufe
		Minimum	Maximum		
8	Tunnel- und Blocksignalwärter . . . . .	1200	1680	8	60
9	Bahn- und Barrierenwärter I. Klasse . . . . .	1200	1680	8	60
10	"    "    "    II.    "    . . . . .	1020	1500	8	60

**B. Expeditions- und Zugsdienst.**

1	Bahnhofvorstände Brugg und Zug . . . . .	3000	4800	10	180
2	Stationsvorstände I. Klasse (inkl. Bahnhofsbereiche-Vorstände) . . . . .	2400	3900	10	150
3	Stationsvorstände II. Klasse . . . . .	1800	3000	10	120
4	"    III.    "    . . . . .	1680	2580	10	90
5	"    IV.    "    . . . . .	1500	2250	10	75
6	Wärtervorstände . . . . .	1380	1980	10	60
7	Stellvertreter v. Bahnhofvorständen I. Kl. . . . .	2400	4200	10	180
8	"    "    "    II.    "    . . . . .	2100	3600	10	150
9	"    "    "    III.    "    . . . . .	1800	3000	10	120
10	Stationsgehülfen I. Klasse . . . . .	1800	3000	10	120
11	"    II.    "    . . . . .	1500	2400	10	90
12	"    III.    "    . . . . .	1200	1920	8	90
13	Einnehmer I. Klasse . . . . .	2100	3300	10	120
14	"    II.    "    . . . . .	1500	2700	10	120
15	"    III.    "    . . . . .	1380	2100	8	90
16	Gepäckexpedienten I. Klasse . . . . .	1800	3000	10	120
17	"    II.    "    . . . . .	1500	2400	10	90
18	"    III.    "    . . . . .	1320	2040	8	90
19	Gepäckträger I. Klasse . . . . .	1320	1920	10	60
20	"    II.    "    . . . . .	1200	1650	10	45
21	Telegraphisten I. Klasse . . . . .	1800	3000	10	120
22	"    II.    "    . . . . .	1500	2400	10	90
23	"    III.    "    . . . . .	1200	1920	8	90
24	Wagen- u. Schriftenkontrolleure I. Klasse . . . . .	1500	2400	10	90
25	"    "    "    II.    "    . . . . .	1200	1920	8	90
26	Oberportier Zürich . . . . .	2040	2940	10	90
27	Portiers der Güterbahnhöfe inklus. Eilgut Zürich . . . . .	1320	1920	10	60
28	Portiers der Pers.-B'köfe (ohne Dienstwohnung und ohne Handgepäckbenefice) . . . . .	1320	1920	10	60
29	"    "    "    (mit Dienstwohnung und Handgepäckbenefice) . . . . .	1200	1650	10	45
30	"    "    "    (ohne Dienstwohnung mit Handgepäckbenefice I. Kl.) . . . . .	—	1080	—	—
31	"    "    "    (ohne Dienstwohnung mit Handgepäckbenefice II. Kl.) . . . . .	1080	1530	10	45
32	Nachtwächter . . . . .	1200	1800	10	60

Nr	Angestelltenkategorie	Jahresgehalt		Zahl der zweijährigen Gehaltsstufen	Erhöhung per Gehaltsstufe
		Minimum	Maximum		
33	Rangierleiter I. Klasse . . . . .	1680	2580	10	90
34	„ II. „ . . . . .	1560	2160	8	75
35	Wagenwärter . . . . .	1380	1860	8	60
36	Chef der Wagenreiniger . . . . .	1500	2400	10	90
37	Lampisten . . . . .	1200	1800	10	60
38	Chefs von Güterexpeditionen I. Klasse .	2700	4500	10	180
39	„ „ „ II. „ .	2280	3780	10	150
40	Rechnungsführer u. Bureauchefs I. Klasse	2100	3600	10	150
41	„ „ „ III. „ .	1800	3000	10	120
42	„ „ „ „ III. „ .	1500	2400	10	90
43	Güterexpeditionsgehülfen I. Klasse . .	1800	3000	10	120
44	„ II. „ . . . .	1500	2400	10	90
45	„ III. „ . . . .	1200	1920	8	90
46	Frachtenbezüger . . . . .	1350	2100	10	75
47	Schaffnermeister u. Vorstand des Rangier- bahnhofes Zürich . . . . .	2400	3900	10	150
48	I. Gehülfe des Schaffnermeisters . . .	1800	3000	10	120
49	II. „ „ „ . . . .	1680	2580	10	90
50	Güterschaffner I. Klasse . . . . .	1560	2460	10	90
51	„ II. „ . . . . .	1500	2100	8	75
52	Vorarbeiter I. Klasse . . . . .	1380	1980	8	75
53	„ II. „ . . . . .	1290	1770	8	60
54	Schaffnergehülfen und Camionneure . .	1380	1980	8	75
55	Eilgutarbeiter . . . . .	1290	1770	8	60
56	Weichen- und Signalwärter I. Klasse (Zürich und Winterthur) . . . . .	1380	1980	8	75
57	Weichen- und Signalwärter II. Klasse .	1290	1770	8	60
58	„ „ „ III. „ . . . .	1200	1560	8	45
59	Oberzugführer . . . . .	2040	3000	8	120
60	Zugführer . . . . .	1500	2340	8	105
61	Kondukteure . . . . .	1260	1860	8	75
62	Bremser . . . . .	1080	1560	8	60

**C. Fahrdienst.**

1	Dépôtchefs und Wagenmeister . . . . .	3600	4800	10	120
2	Techn. Gehülfen des Dépôtchefs und des Wagenmeisters I. Klasse . . . . .	3000	4200	10	120
3	Techn. Gehülfen des Dépôtchefs und des Wagenmeisters II. Klasse . . . . .	2100	3300	10	120
4	Lokomotivkontrolleure . . . . .	3300	4500	10	120

Nr.	Angestelltenkategorie	Jahresgehalt		Zahl der zweijährigen Gehaltsstufen	Erhöhung per Gehaltsstufe
		Minimum	Maximum		
5	Zugkontrolleure . . . . .	2100	3000	10	90
6	Lokomotivführer . . . . .	1800	3000	8	150
7	Heizer . . . . .	1320	1920	8	75
8	Visiteure . . . . .	1800	2550	10	75

**D. Dampfbootdienst.**

1	Kapitäne auf dem Bodensee . . . . .	1860	2820	8	120
2	“ “ Zürichsee . . . . .	1560	2520	8	120
3	Steuerleute auf dem Bodensee . . . . .	1320	2040	8	90
4	Trajektkahn- und Schleppschiff-Führer auf dem Bodensee . . . . .	1200	1920	8	90
5	Steuerleute auf dem Zürichsee . . . . .	1200	1800	8	75
6	Kassiere. . . . .	1200	1680	8	60
7	Matrosen . . . . .	1080	1560	8	60
8	Maschinisten . . . . .	1680	2220	6	90
9	Schlösserheizer . . . . .	1200	1680	8	60
10	Handlangerheizer . . . . .	1080	1560	8	60

Die Einstellung der einzelnen beim Bahnpersonal in die neue Gehaltsordnung sollte (im allgemeinen übereinstimmend mit den Gehaltsregulierungen bei der Centralbahn) in folgender Weise geschehen:

1. Vor 1895 angestellte Lokomotivführer, Heizer, Visiteure, Zugführer, Kondukteure und Bremser erhalten mit Wirkung vom 1. Januar 1896 eine Erhöhung von mindestens zwei Gehaltsstufen, die vor 1895 eingestellten des übrigen Personals mindestens eine Gehaltsstufe (ausser allfälligen Auffindungen zur Anpassung an das Schema).
2. Lokomotivführer, Heizer, Visiteure, Zugführer, Kondukteure und Bremser, welche am 1. Januar 1876 bzw. 1. Januar 1866 oder früher fest angestellt worden sind, erhalten vom 1. Januar 1897 an eine bzw. zwei weitere Gehaltsstufen, die übrigen Angestellten, welche im gleichen Falle sind, vom 1. Januar 1896 an eine zweite bzw. dritte Gehaltsstufe.
3. Die bereits auf 1. Januar 1896 bewilligten Gehaltserhöhungen werden bei Ausmessung der Erhöhungen im Sinne von Ziff. 1 und 2 in Anrechnung gebracht.
4. Angestellten, welche in Folge der Gehaltsregulierungen von 1896 bereits mehr erhalten haben als ihnen nach Ziff. 1 und 2 zukommt, wird die nächste fällige Gehaltserhöhung ausgleichsweise reduziert.
5. Das bezüglich der Angestellten der centralen Bureaux unter Ziff. 3 in Satz 1 und 2 (Seite 118) Gesagte findet auch auf das Betriebspersonal Anwendung.

Bezüglich des Dampfbootpersonals wurde als freiwillige Leistung zugestanden, dass Angestellten, bei welchen die Voraussetzungen im Sinne von Ziff. 2 ebenfalls zutreffen, vom 1. Januar 1897 an eine bzw. zwei Gehaltsstufen zu den regulativgemässen jetzigen Gehalten zugeschlagen werden sollen.

Die Regulative über die Nebenbezüge des Maschinen- und Zugpersonals wurden ebenfalls einer Revision unterzogen. Übereinstimmend mit der Centralbahn wurde unter normalen Verhältnissen den Lokomotivführern der Hauptdépôts im Streckendienst eine monatliche Minimaleinnahme an Nebenbezügen von Fr. 150, den

Heizern der Hauptdépôts im Streckendienst eine solche von Fr. 100 zugesichert. Die Nebenbezüge des Zugspersonals wurden durch Einführung der bei der Centralbahn bestehenden Billetprämie (1/2 Cts. für jeden abgenommenen Fahrausweis) vermehrt und durch teilweise Erhöhung der Übernachtgelder verbessert.

## II. Allgemeine Dienstvorschriften und Anstellungsvertrag.

Hier genügt es anzuführen, dass man sich in den Allgemeinen Dienstvorschriften und dem Formular des Anstellungsvertrages an den Wortlaut der Berner Vereinbarung hält. Einige bei diesem Anlasse in den Allgemeinen Dienstvorschriften angebrachte weitere Änderungen können hier unerwähnt bleiben.

## B. Arbeiter.

Es sind zu unterscheiden die Werkstätten- und die Betriebsarbeiter.

Was die ersten betrifft, so war durch die vom Verwaltungsrate genehmigte Lohnordnung vom 1. Januar 1897 den Wünschen der Arbeiterschaft schon bedeutend entgegengekommen. Die wesentlichen Lohnbestimmungen waren folgende:

1. Die Lohnung der Arbeiter erfolgt nach folgenden Normen:
  - a) Arbeiter I. Kategorie (Handwerker):  
Minimum 40 Cts., Maximum 68 Cts.;
  - b) Arbeiter II. Kategorie (Handwerkergehülfen und Arbeiter an Maschinen):  
Minimum 38 Cts., Maximum 52 Cts.;
  - c) Arbeiter III. Kategorie (Handlanger):  
Minimum 37 Cts.; Maximum 44 Cts.
2. Die normalen Aufbesserungen erfolgen jeweilen nach zwei Jahren auf den Anfang eines Kalenderjahres und sind wie folgt festgesetzt:
  - I. Kategorie 4 Cts. bis zur Erreichung eines Stundenlohnes von 60 Cts.;
  - II. Kategorie 2 Cts. bis zur Erreichung eines Stundenlohnes von 48 Cts.;
  - III. Kategorie 1 Cts. bis zur Erreichung eines Stundenlohnes von 42 Cts.
3. Über diese Lohnsätze hinausgehende Aufbesserungen, eventuell bis zu den für die einzelnen Kategorien festgesetzten Maxima können vom Vorstande der Werkstätte nach Anhörung der betreffenden Werkstätteorgane angeordnet werden, wobei nebst der Wichtigkeit der dienstlichen Stellung vor allem die individuellen Fähigkeiten und Leistungen der Arbeiter in Betracht zu ziehen sind.“

Angesichts des Lohnschemas der Centralbahn für die Hauptwerkstätte in Olten hätten wir nun nach dem Wortlaut von Disp. 1 des Schiedsspruches kaum verhalten werden können, noch weiter zu gehen. Die Bestimmungen der Centralbahn lauten:

- „1. Die Lohnung der Arbeiter erfolgt nach folgenden Normen:

		Minimum	Maximum
I. Kategorie: Handwerker . . . . .	per Stunde	34 Cts.	70 Cts.,
II. „ Handwerkergehülfen und Arbeiter an Maschinen . . . . .	“	28 „	45 „
III. „ Hülfsarbeiter und Handlanger . . . . .	“	28 „	40 „
2. Die normalen Aufbesserungen erfolgen jeweilen nach 2 Jahren (das Jahr zu 300 Arbeitstagen gerechnet) auf den Anfang eines Quartals und sind wie folgt festgesetzt:			

I.	Kategorie : 4 Cts. bis zur Erreichung eines Stundenlohnes . . . . .	von 50 Cts.,
II.	" 3 " " " " " . . . . .	" 40 "
III.	" 2 " " " " " . . . . .	" 36 "

3. Über diese Lohnansätze hinausgehende Aufbesserungen, eventuell bis zu den für die einzelnen Arbeiterkategorien festgesetzten Maxima, werden vom Vorstande der Hauptwerkstatt nach Anhörung der betreffenden Werkführer und Vorarbeiter angeordnet, wobei nebst der Wichtigkeit der dienstlichen Stellung vor allem die individuellen Fähigkeiten und Leistungen der Arbeiter in Betracht zu ziehen sind.“

Wenn wir uns dennoch dazu verstanden, noch etwas weiter zu gehen, so geschah es, um eine Lösung zu schaffen, welche Aussicht auf Dauer bot. Dies schien uns im wesentlichen nur dadurch erreichbar, dass wir die Minima auf einen Betrag festsetzten, der den Arbeiter von Anfang an über einengende Verhältnisse herau hob. Demgemäß gestanden wir zu, dass das Minimum der I. Kategorie von 40 auf 44 Cts. per Stunde, dasjenige der II. Kateg. von 38 auf 40 und das Minimum der III. Kateg. von 37 auf 38 Cts. erhöht werden solle.

Damit sind als Minima diejenigen Ansätze angenommen, welche sich nach der Schlussnahme des Verwaltungsrates vom 4. März 1897 mit dem 1. Juli 1897 durch die Erhöhung um 4, 2 und 1 Cts. ergeben.

Das Maximum der I. Kategorie setzten wir (übereinstimmend mit der Centralbahn) auf 70 Cts. per Stunde an.

Die übrigen Bestimmungen blieben gleich.

Die Einführung der neuen Normen hatte auf 1. Juli 1897 zu erfolgen, in der Meinung, dass auf diesen Termin jeder mindestens auf das Minimum zu kommen habe.

Im gleichen Bestreben, eine dauernde Ordnung zu ermöglichen, hielten wir uns hinsichtlich der Betriebsarbeiter (Güter-, Kohlen- und ständige Lagerhausarbeiter, Putzer) nicht ängstlich an die Normen der Schweizerischen Centralbahn. Während die Centralbahn je bis 50 Cts. tiefer steht, haben wir den Taglohn auf Fr. 3.50 im Minimum und Fr. 4.50 im Maximum bestimmt, normale Leistungen vorausgesetzt. Das Vorrücken vom Minimum zum Maximum geschieht mittelst Erhöhung des Lohnes um 10 Cts. von Jahr zu Jahr. Hinsichtlich der Einführung dieser Normen nahmen wir im wesentlichen die gleiche Bestimmung an wie für die Werkstättenarbeiter, wobei zu bemerken ist, dass damals nur ein geringer Prozentsatz weniger als Fr. 3.50 per Tag bezog. Hier ist noch hervorzuheben, dass die Betriebsarbeiter schon seit Jahren und so auch inskünftig den Taglohn auch an Sonntagen, d. h. an ihren Ruhetagen ausbezahlt erhalten.

Hervorzuheben ist ferner die prinzipielle Abmachung, dass die Vorarbeiter beim Werkstätten- und Betriebsdienst zur festen Anstellung zugelassen werden, soweit sie, insbesondere auch hinsichtlich des Lebensalters, den allgemeinen Bedingungen entsprechen, ferner die Abmachung, dass die Arbeiter im Gepäck- und Rangierdienst im gleichen Prozentsatz fest angestellt werden sollen, wie bei der Centralbahn, soweit dies noch nicht der Fall sein sollte.

#### Zu Disp. 2.

Es wurden dem entsprechende neue Anstellungsverträge ausgewechselt.

#### Zu Disp. 3.

Diesem Entscheide wurde durch Revision des Kautionsreglements entsprochen.

#### Zu Disp. 4.

Die Revision der Klassifizierung der Stationen wurde im Einvernehmen mit der Vertretung des Personals durchgeführt.

Zu Disp. 5

ist besonderes nicht zu bemerken. Das in Abs. 1 verfügte war ebenfalls im voraus zugestanden. Was Abs. 2 betrifft, so suchten wir durch entsprechende Ermahnungen an die Abteilungsvorstände, soweit etwa Grund zur Klage über unangemessene Behandlung sein mochte, künftigen Konflikten in dieser Beziehung soweit an uns möglichst vorzubeugen.

Zu Disp. 6.

Wie bereits bemerkt, waren Ende April alle grundlegenden Vereinbarungen getroffen.

Zu Disp. 7

Solche Differenzen ergaben sich, wie bereits angeführt, nicht.

Zu Disp. 8.

ist nichts zu bemerken.

Mit dem Berichte über die Vollziehung des Schiedsspruches übermittelten wir dem Verwaltungsrate, der s. Z. infolge der unerwarteten Entwicklung der Dinge die Untersuchungskommission aufgehoben hatte, gemäss nachträglichem Begehr auch noch den s. Z. infolge des verwaltungsrälichen Beschlusses vom 3. März 1897 erstellten Bericht als Beilage. Beide Berichte wurden einer Kommission überwiesen. Wir können zu unserer Genugthuung konstatieren, dass die Ergebnisse der Kommissionsberatungen, denen der Verwaltungsrat einstimmig beipflichtete, unsere völlige Entlastung bedeuten. Wir verweisen hierüber auf den beigedruckten Geschäftsbericht des Verwaltungsrates.

Was die finanziellen Konsequenzen der Lohnbewegung betrifft, so haben wir folgendes anzuführen:

Auf Grund der Abmachungen mit dem Centralkomitee des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten vom 1. März 1896 sind für fest Angestellte und Arbeiter ca. Fr. 370,000 ausbezahlt worden. Infolge der Abmachungen auf Grund des Schiedsspruches kamen hinzu rund Fr. 120,000, die für 1896 nachzuzahlen waren, so dass der gesamte Aufwand, der für 1896 erforderlich wurde, rund Fr. 490,000 ausmacht. Für einen Teil der fest Angestellten fiel die Besserstellung erst auf 1897 oder kam noch eine weitere Besserstellung in diesem Jahre hinzu; ferner kamen für 1897 (vom 1. Juli an, also für  $\frac{1}{2}$  Jahr) die Arbeiter in Betracht. Die dahерige Ausgabe im Jahre 1897 (Arbeiter  $\frac{1}{2}$  Jahr mit rund Fr. 20,000) macht ca. Fr. 50,000 aus, so dass die finanzielle Folge der Lohnbewegung 1896 mit ca. Fr. 490,000 in Anschlag fällt, wozu 1897 noch ca. Fr. 50,000 kommen (zusammen ca. Fr. 540,000). Dabei ist zu beachten, dass wir bei Ordnung der Gehalte der fest Angestellten in verschiedenen Punkten im Interesse eines dauernden Friedens über die Verpflichtungen, die uns der Schiedsspruch auflegte, bedeutend hinausgingen, was auch von der Vertretung der Angestellten anerkannt wurde. Gegenüber den Arbeitern waren wir auf Grund des Schiedsspruches überhaupt zu keinen Mehrleistungen verpflichtet, weil unsere Arbeiter schon zur Zeit des Schiedsspruches ebenso gut oder besser stunden als diejenigen bei der Centralbahn. Wir verweisen auf das weiter oben Ausgeführte und auf den dem Geschäftsbericht des Verwaltungsrates beigelegten Kommissionsbericht. Die wegen der Betriebseinstellung am 12. und 13. März eingegangenen Transportreklamationen bezw. Entschädigungsbegehren, deren Gesamtbetrag etwas über Fr. 100,000 beträgt, wurden von uns, soweit es sich nicht einfach um Vergütung ausgelegter Taxe für nicht erfolgte Transportleistung handelte, prinzipiell nicht anerkannt. Einem grösseren Teile gegenüber war für uns schon die vom Bundesrate auf Grund der ihm im Transportreglement vorbehaltenen Befugnis für die Fracht-

und Eilgüter wegen des Ausstandes bewilligte Verlängerung der Lieferfrist um zwei Tage ohne weiteres entlastend. Aus Billigkeitsgründen wurde ein anderer nicht unbedeutender Teil der Reklamationen freiwillig berücksichtigt. Soweit an der Forderung überhaupt festgehalten wurde, fand fast durchweg gütliche Erledigung statt; die eingeleiteten Prozesse waren von geringem Belang. Die gesamte Ausgabe belief sich für solche Forderungen im Jahre 1897 auf annähernd Fr. 30,000.

---

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahre 1897 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 11. Juni 1898.

**Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn:**

Der Präsident:

**Birchmeier.**