

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft  
**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft  
**Band:** 45 (1897)  
  
**Artikel:** Commissionsbericht über die Berichte der Direktion betr. die Lohnbewegung  
**Autor:** Fahrländer / Curti, T. / Hug  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730559>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 10.02.2026

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

# Commissionsbericht

über

die Berichte der Direktion

betr. die Lohnbewegung.

---

*Vom 17. Mai 1898.*



ZÜRICH, den 17. Mai 1898.

An den Verwaltungsrat  
der  
Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft.

---

*Hochgeachtete Herren!*

Mit Eingabe vom 2. März 1897 führte das Centralkomite des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten beim Verwaltungsrate der Nordostbahngesellschaft Beschwerde über mangelhafte Ausführung der am 1. März 1896 zwischen der Direktion der Nordostbahn und ihm abgeschlossenen Vereinbarung betreffend Regulierung der Lohn- und Anstellungsverhältnisse des Dienstpersonals. Diese Eingabe lautet:

Bern, 2. März 1897.

*Tit. Direktion der schweizerischen Nordostbahn  
zu Händen des Verwaltungsrates N. O. B. Zürich.*

*Herr Präsident!*

*Herren Verwaltungsräte!*

Am 1. März 1896, anlässlich der grossen Lohnbewegung des schweiz. Eisenbahnpersonals und angesichts einer drohenden Arbeitsniederlegung, machte die Direktion der Nordostbahn eine Reihe von Versprechungen zu Händen 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 Centralkomite 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,

Conducteurs 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 Schweiz. 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 irgendwelcher Art stattfinden dürfen.

Bezüglich der Punkte 3 und 4 stellt nun das Personal der Nordostbahn folgendes Verlangen:

In Betreff der Minimal- und Maximalzahlen soll das Schema der Schweiz. 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 Schweiz. Centralbahn, auch sollen die Einführungsbestimmungen zur Gehaltsordnung denjenigen der Schweiz. 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 eine 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. e. zu Unterhandlungen *vor dem Chef des schweiz. 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 schweiz. Eisenbahndepartement zu Händen des Centralkomite 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 N. O. B.  
und namens des Centralkomite V. P. S. T.

Der Präsident:

Mosimann-Jordi.

Der Sekretär:

Sourbeck.

Am 3. März 1897 hat der Verwaltungsrat die Direktion zur Berichterstattung über diese Beschwerde eingeladen und zur Prüfung des zu erwartenden Berichtes zum voraus eine Spezialkommission niedergesetzt.

Nachdem dann am frühen Morgen des 12. März 1897 der Streik eingetreten war und Herr Bundesrat Zemp am 13. März 1897 seinen Schiedsspruch gefällt hatte, wurde durch Beschluss des Verwaltungsrates



vom 13. März 1897 die Kommission ihres Mandates enthoben, der Direktion indessen anheimgegeben, gleichwohl den von ihr verlangten Rapport zu erstatten. In der Sitzung des Verwaltungsrates vom 22. Mai 1897 hat die Direktion sodann einen Bericht über die Vollziehung des Schiedsspruches Zemp in Aussicht gestellt, und ist sie zugleich in bestimmter Weise eingeladen worden, den fraglichen Bericht über den Inhalt und Vollzug der Vereinbarung vom 1. März 1896 wirklich abzugeben.

Mit Schreiben vom 18. Juni 1897 legte die Direktion beide Berichte — sowohl über die Vollziehung des Schiedsspruches als über die Vereinbarung vom 1. März 1896, letzteren mit Datum vom 10. März 1897 als Beilage des erstern — unter Beischluss eines umfangreichen Aktenmaterials vor.

In der Sitzung vom 3. November 1897 wurden diese Berichte gegenüber einem Antrag, von denselben lediglich Vormerk am Protokoll zu nehmen, der am 3. März 1897 eingesetzten und nun reaktivierten Spezialkommission zur Prüfung und Antragstellung überwiesen.

In Erfüllung dieses Auftrages haben wir die Verhältnisse genau untersucht und beehren uns, Ihnen das Resultat unserer Prüfung zur Kenntnis zu bringen.

## I.

Chronologisch verfahren beginnend wir mit der

### *Vereinbarung vom 1. März 1896.*

Zum bessern Verständnis der streitigen Punkte skizzieren wir zunächst in kurzen Zügen die Vorgeschichte dieses Abkommens.

Nachdem der mit einem ständigen Sekretariat ausgerüstete Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten im Anfang des Jahres 1895 ins Leben getreten war, gingen die organisierten Arbeiter der Centralbahn in Basel im Juli desselben Jahres mit dem Begehren um mehrfache Verbesserung ihrer Lage vor. Ihnen folgten im August 1895 der Eisenbahnarbeiterverein St. Gallen, im September des gleichen Jahres die Angestellten und Beamten der Centralbahn.

In wesentlicher Übereinstimmung mit den Forderungen, welche die letzteren aufgestellt hatten, petitionierten mit Eingabe vom 8. Dezember 1895 4166 Angestellte der Nordostbahn bei der Direktion um Gewährung folgender Wünsche:

1. Erhöhung der Tagelöhne und der Gehälter bis auf 2400 Fr. um 25 0/0, von 2400 bis 3000 Fr. um 15 0/0 und zwar auch für das bereits einem Regulativ unterstellte Personal.
2. Aufstellung eines Gehaltsregulativs für das gesamte Dienstpersonal mit Ausrichtung des Maximums nach zwanzig Dienstjahren.
3. Jährliche gleichmässige Aufbesserung bis zur Erreichung des Maximums.
4. Zehnständige Arbeitszeit.
5. Aufstellung einer alle Abteilungen beschlagenden Dienst-Pragmatik.\*)

\*) Unter „Dienstpragmatik“ ist nach dem offiziellen Protokoll über die Konferenz vom 29. Februar 1896 (Schweiz. Eisenbahn-Zeitung vom 21. März 1896) im wesentlichen zu verstehen die Anstellung auf Grund eines Dienstvertrages, welcher dem Angestellten eine mehrjährige — im Spezialfall eine sechsjährige — Anstellung mit Wiederwahl je sechs Monate vor Ablauf der Vertragsdauer sichert, die Kündungs- und Entlassungsgründe feststellt, den Angestellten das Recht einräumt, jederzeit auf dreimonatliche Kündigung aus dem Dienst zu treten, endlich Streitigkeiten über das Dienstverhältnis, mit Inbegriff derjenigen über erfolgte Dienstkündigung oder Dienstentlassung, dem Entscheid eines Schiedsgerichtes oder (nach späterem, reduziertem Begehren) eines Friedensgerichtes unterstellt.

Die Direktion gab dem Verwaltungsrate in seiner Sitzung vom 24. Dezember 1895 Kenntnis vom Eingange dieser Petition, legte eine Zusammenstellung der Besoldungsansätze bei den schweizerischen Hauptbahnen bei und erhielt den Auftrag, diese Zusammenstellung durch Erhebungen über die entsprechenden Verhältnisse bei den Bahnverwaltungen der Nachbarländer zu ergänzen; dieser Auftrag wurde mit Vorlage vom 4. Februar 1896 erfüllt.

Am 16. Februar 1896 fand der Eisenbahnertag in Aarau statt, welcher die von den Bahnverwaltungen auf die eingereichten Massenpetitionen erteilten Antworten als nicht befriedigend erklärte, im Prinzip den allgemeinen Streik der Eisenbahner der Schweiz beschloss, die Direktionen indessen ersuchte, sich bis zum 29. Februar 1896 zu einer Konferenz mit dem Centralkomite zu verstehen, um in gemeinsamer Beratung die Angelegenheit gütlich zu regeln, und dem Centralkomite umfassende Vollmacht erteilte.

Am 19. Februar 1896 unterbreitete die Direktion dem Verwaltungsrate ihre Anträge zur Erledigung der Petition vom 8. Dezember 1895. Sie führte aus, dass sie eine gleichartige Lohnstellung zu erzielen anstrebe, wie dies bei der Centralbahn durch die von dieser aufgestellten Gehaltsnormen bedingt sei. In Anlehnung an diese Normen werde sie die bei der Nordostbahn bereits bestehenden Reglemente revidieren und wo noch keine Gehaltsnormen existieren, wie z. B. beim Stationspersonal, analoge Normen einführen. Mit Bezug auf das Personal der Centralverwaltung und der centralen Bureaux des Betriebes gedenke sie im grossen Ganzen die bisherige Ordnung beizubehalten.

Die Direktion berechnete die Summe, welche nötig sei, um die Angestellten in der Regel um eine bis zwei Stufen vorrücken zu lassen, pro 1896 auf 280,000 Fr. und verlangte einen Kredit von rund 300,000 Fr., überdies einen solchen von 50,000 Fr., um dem Personal der Werkstätten die Löhne um 10 bis 30 Cts. per Tag anzubessern.

In seiner Sitzung vom 22. Februar 1896 bewilligte der Verwaltungsrat diese Kredite.

Die Direktion nahm in Aussicht, sofort eine entsprechende Kundgebung an das Personal zu erlassen und die einzelnen Angestellten in die Gehaltsklassen einzustellen; die Angestellten hätten dagegen schriftlich auf die weitergehenden Forderungen der Petition zu verzichten.

Mit gedrucktem Zirkular vom 25. Februar 1896 (Beilage 12 des Direktionsberichtes vom 10. März 1897), welches die Antwort auf die Petition vom Dezember 1895 enthielt und sich einlässlich über alle Begehren derselben aussprach, kam eine das Datum vom 22. Februar 1896 tragende „Gehaltsordnung vom 1. Januar 1896“ (Beilage 6 zum Direktionsbericht vom 10. März 1897) successive zur Verteilung; an die Mitglieder des Verwaltungsrates erfolgte die Expedition am 28. Februar 1896.

Dem Kreisschreiben folgten unterm 28. Februar, resp. von diesem Tage an die Anzeigen an die einzelnen Angestellten betreffend die neue Normierung ihrer Gehalte.

Die neue Gehaltsordnung lautete in § 1 Ziffer 2: „Für die Angestellten bei der Centralverwaltung und der centralen Bureaux des Betriebes besteht ein besonderes Regulativ.“

Und in § 2 Ziff. 4: „Die neue Gehaltsordnung gilt vom 1. Januar 1896 an und zwar in folgender Weise: . . . . .

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 seiner Gehaltsklasse eingestellt, deren Ansatz den seinem damaligen Gehalte nächstkommenden höhern Betrag aufweist. 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.

„Die gemäss bestehenden Regulativen auf 1. Januar 1896 verabfolgten Gehaltserhöhungen sind hierbei anzurechnen.“

Die übrigen Hauptbahnen nebst der Tössthalbahn traten am 29. Februar 1896 unter dem Präsidium des Vorstehers des Eisenbahndepartements zu Verhandlungen mit dem Centralkomite zusammen und erzielten (mit Ausnahme der Jura-Simplonbahn, deren Vertretung ohne Vollmacht war) eine Einigung sowohl mit Bezug auf einen übereinstimmenden Inhalt des Anstellungsvertrages, als auch mit Bezug auf die Gehaltsverhältnisse, indem speziell bei der Centralbahn die von dieser aufgestellte Lohnordnung im wesentlichen adoptiert wurde.

Die Direktion der Nordostbahn war dieser Konferenz infolge einer Verfügung des Herrn Präsidenten des Verwaltungsrates fern geblieben.

Nun konzentrierte sich die Bewegung ausschliesslich gegen die Nordostbahn. Der Streik war vorbereitet und sollte in der Nacht vom 1. auf den 2. März 1896 ins Werk gesetzt werden. Sonntag den 1. März 1896 fanden in Zürich Verhandlungen zwischen der Direktion und Vertretern des Centralkomites statt. Um 1 Uhr 20 mittags langte ein Telegramm des Bundesrates an, folgenden Inhalts:

„Bern, den 1. März 1896, um 1 Uhr 20 Min. nachmittags.

„N. O. B.-Direktion, Zürich. — Der Bundesrat hat mit Befriedigung Kenntnis genommen von dem Ergebnis der auf Veranlassung und unter Leitung des Eisenbahndepartements gestern hier stattgefundenen Konferenz der Bahnverwaltungen S. C. B., G. B., V. S. B., T. B. einerseits und des Centralkomites ihrer Angestellten anderseits. Es ergab sich eine Übereinstimmung der beiden Gruppen hinsichtlich der Regelung des Anstellungsverhältnisses, bei der S. C. B. und G. B. auch eine definitive Festsetzung des Gehaltschemas, bei V. S. B. und T. B. die grundsätzliche Festlegung des letztern und bei der ebenfalls vertretenen J. S. die vorläufige Zustimmung zu den Bestimmungen des Anstellungsvertrages und die Bereitschaft, ehestens auch die Lohnfrage zu beordnen. Zu unserm Bedauern hat Ihre Direktion die Einladung zur Konferenz nicht angenommen und es wird daher der Kampf Ihrer Verwaltung mit Ihrem Dienstpersonal fort dauern. Die Verantwortlichkeit dafür müssen wir Ihrer Direktion überlassen. Eingegangenen Nachrichten zufolge beabsichtigt das Dienstpersonal der N. O. B. morgen die Arbeit einzustellen. Wir fordern Sie auf, diese folgenschwere Eventualität mit allen Kräften zu verhindern. Sollte dies Ihnen nicht gelingen, so wird der Bundesrat für die Fortführung des Betriebes die geeigneten Massnahmen treffen.

„Im Namen des schweiz. Bundesrates:

„Der Bundespräsident:

Lachenal.

„Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.“

Die Verhandlungen mit dem Centralkomite und die im Beisein des Herrn Präsidenten Guyer-Zeller gepflogenen Beratungen der Direktion führten gegen Abend zu einer Einigung, wovon der Presse durch folgendes gemeinsames Bulletin (Beilage 2 des Direktionsberichtes) Kenntnis gegeben wurde:

### „Mitteilung.

„Sonntag, den 1. März vormittags 10 Uhr traten im Direktionsgebäude der Nordostbahn in Zürich eine Delegation des Centralkomite des Personals der schweizerischen Transportanstalten, bestehend aus

Herrn Dr. Sourbeck und Herrn Lokomotivführer Gyger, Präsident des Schweizerischen Lokomotivführervereins mit Herrn Direktionspräsidenten Birchmeier zu einer vertraulichen Besprechung über die Frage der Lohnbewegung der Nordostbahn zusammen.

„Nachdem die beidseitigen Standpunkte für eine friedliche Lösung der Frage festgestellt worden waren, trat die Direktion zu einer ausserordentlichen Sitzung im Beisein des Präsidenten des Verwaltungsrates, Herrn Guyer-Zeller, zusammen.

„Da zwischen dem Begehren des Centralkomite und den bereits gemachten Offerten der Nordostbahn keine wesentlichen Differenzen bestanden, wurde einstimmig beschlossen, zu einer Verständigung mit dem Centralkomite auf der gleichen Basis Hand zu bieten, auf welcher an der Konferenz in Bern am 29. Februar zwischen dem Centralkomite und den Verwaltungen der Centralbahn, Vereinigten Schweizerbahnen, Gotthardbahn und Tössthalbahn eine Einigung erzielt worden ist.

„Die Nordostbahn ist auch damit einverstanden, dass wegen Teilnahme an der Lohnbewegung keine Massregelung der Teilnehmer eintreten darf.

„In einer nachmittags 4 Uhr abgehaltenen gemeinschaftlichen Konferenz der Direktion mit den Bevollmächtigten des Centralkomite erklärten sich die letzteren namens des Dienstpersonales der Nordostbahn mit den Erklärungen der letztern einverstanden, womit die Lohnbewegung bei der Nordostbahn prinzipiell als geregelt betrachtet werden kann.

„Das Centralkomite verspricht, der ungehinderten Betriebsführung der Nordostbahn keine Hindernisse zu bereiten.

„Zürich, den 1. März 1896.

Birchmeier.

Sourbeck.“

Ein Verbalprozess konnte über die Verhandlungen leider nicht aufgenommen werden, weil ohne Eintreten auf grössere Details ein genaues Protokoll nicht möglich gewesen wäre, für ein solches aber damals keine Zeit übrig blieb.

Dagegen wurde kurz darauf der Inhalt der Vereinbarung im Wege der Korrespondenz mit Herrn Dr. Sourbeck festgestellt. Diese wurde veranlasst durch folgendes unter dem Personal der Nordostbahn verbreitetes, eigenmächtig vom Präsidenten der „Lohnkommission“ ausgegebenes, ganz unrichtige Angaben enthaltendes

## „Bulletin

von drei Vertrauensmännern aus den Verhandlungen in Bern mit Herrn Dr. Sourbeck,

abgehalten den 9. März 1896, mittags 1 Uhr.

„Neuesten Berichten der Arbeiter und Angestellten zufolge scheint es, dass die Nordostbahndirektion den Beschluss vom 1. März 1896 gegenüber dem Centralkomite des V. P. S. T. nicht innehalten will. Dieses Nichtnachkommen hat die Lohnkommission des Nordostbahnnetzes veranlasst, eine Delegation nach Bern zu senden, um klaren Aufschluss zu erhalten. Das Centralkomite eröffnete uns nun folgendes:

„Es wurde Sonntag den 1. März seitens der Direktion der Nordostbahn beschlossen:

1. Die 25 % bis zum Maximum jedes einzelnen verteilt zu bewilligen;
2. jeder der erstern und weitem Angestellten wird in die gleiche Klasse eingeteilt wie die Stationsklasse;
3. ist die Gehaltserhöhung netto nicht auf die Wohnung zu schlagen.

„Was die Arbeiter im allgemeinen betrifft, so erhält jeder derselben eine Erhöhung des Lohnes, angenommen z. B. von Fr. 3. — zu Fr. 3.50 auf Fr. 3.80 und Fr. 4. — u. s. w. Die in Bern beschlossene Dienstpragmatik gilt auch für die Arbeiter, welche mindestens zwei Jahre im Dienste stehen.

„Da nun die Direktion diesem Beschlusse, trotz ihrer Abmachung, diese Sache loyal durchzuführen, nicht nachzukommen scheint, so ersuchen wir namens der Lohnkommission jeden der Nichtberücksichtigten, sofort Reklamation und zwar gruppenweise an untenstehenden Vertrauensmann zu leiten, welcher gerne bereit ist, weitere Auskunft zu erteilen.

„Eine nicht befriedigende Antwort seitens der Direktion wird sofort von untenstehender Kommission an den V. P. S. T. weitergeleitet, um die Angelegenheit seitens desselben durch weitere Schritte zu erledigen.

„Winterthur, den 9. März 1896.

„Für die Lohnkommission :

„Der Präsident :

„K. Grässle, Winterthur.“

In ihrem Briefe an Herrn Dr. Sourbeck vom 19. März (Beilage 3 des Direktionsberichtes) fasste die Direktion das Ergebnis der Konferenz vom 1. März 1896 dahin zusammen :

„Wir gaben dem Centralkomite die Zusicherung, dass wir die Gehaltsverhältnisse unseres fest angestellten Personals *im wesentlichen* auf gleicher Grundlage normieren werden wie die Centralbahn nach den Vereinbarungen in Bern vom 29. Februar, und dass wir die daherigen 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 wir 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 unsern vorerwähnten Zusicherungen waren auch 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 weitem gaben wir dem Centralkomite die Erklärung ab, dass wir uns den Abmachungen der Konferenz in Bern vom 29. Februar hinsichtlich einiger Grundsätze für den Anstellungsvertrag des fest angestellten Personals anschliessen.

„Was die Arbeiter, resp. 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 Komite vollkommen klar, dass wir nicht für jeden Arbeiter eine Lohnerhöhung versprochen, sondern im allgemeinen nur für die geringer bezahlten, innert den Grenzen des verwaltungsrätlich bewilligten Kredits von 50,000 Fr. für die Werkstättearbeiter. Von einer allgemeinen Erhöhung der Taglöhne beim Betriebspersonal, welche wir schon im Jahr 1896 freiwillig auf die Höhe derjenigen der Centralbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen gebracht hatten, sowie von einer prinzipiellen Änderung der Anstellungsverhältnisse der Arbeiter war gar nie die Rede.“

In seiner Antwort vom 22. März 1896 (Beilage 4 des Direktionsberichtes vom 10. März 1897) sagte Herr Dr. Sourbeck : „Die in dem Bulletin der Lohnkommission enthaltenen Angaben können nicht von mir stammen, *da ich ja die Zusammenfassung der Stipulationen unserer am 1. März in Zürich stattgefundenen Konferenz, wie sie in Ihrem Schreiben enthalten ist, als richtig anerkenne.*“

Herr Sourbeck fügte dem Texte des Schreibens der Direktion ergänzend bei, dass der Direktionspräsident in einer Besprechung vom 21. März 1896 noch versprochen habe, die Angelegenheit der Arbeiter einer Prüfung zu unterziehen.

Dass die neuen Gehaltsnormen vom 22. Februar 1896 am darauf folgenden 1. März in seinen Händen gelegen, giebt Herr Sourbeck stillschweigend zu.

## II.

Auf der so gewonnenen Grundlage gehen wir nun zur Prüfung der von den Angestellten erhobenen, in der Eingabe vom 2. März 1897 präzisierten Anschuldigung über, dass die Direktion in verschiedenen Beziehungen ihr Wort nicht eingelöst habe. Wir folgen der Eingabe Punkt für Punkt.

### A. Unveränderte Annahme der am 29. Februar 1896 vereinbarten Redaktion eines Anstellungsvertrages.

Es ist vollkommen richtig, dass die Annahme dieses Schemas zugesagt worden ist, und ebenso richtig, dass der Inhalt der wirklich zur Ausfertigung gelangten Verträge nicht wörtlich mit demselben übereinstimmte, sondern folgende Abweichungen aufwies:

In Art. 1 Abs. 1 wurde das Wort „Amtsdauer“ durch „Vertragsdauer“ und der Ausdruck „Wiederwahl“ durch „Erneuerungswahl“ ersetzt.

Den Beispielen wichtiger Entlassungsgründe wurde beigefügt: „unsittliche Handlungen“, „gerichtliche Verurteilung“, „Verlust des Aktivbürgerrechtes, auch Konkurs und Ausfändung, je nach der Stellung des Angestellten“.

Abs. 2. Unter den Fällen schwerer Dienstvergehen wurde eingeschaltet: „Gefährdung des Eisenbahnbetriebes durch grobe Fahrlässigkeit“.

Endlich wurde Artikel 3 weggelassen, welcher lautete: „Streitigkeiten über das Dienstverhältnis mit Inbegriff derjenigen über erfolgte Dienstkündigung oder Dienstentlassung unterliegen dem Entscheid der Gerichte des Sitzes der Gesellschaft.“

Die Ergänzung der Beispiele der Entlassungsgründe und der schweren Dienstvergehen war notwendig, damit nicht mit der Einrede, die Aufzählung sei erschöpfend, gerade die wichtigsten Fälle der Ahndung entgehen. Die Streichung des Gerichtsstandsartikels erfolgte aus zwingenden juristischen Gründen und im Interesse der Angestellten selbst; denn nach den Konzessionen und nach Art. 8, Abs. 2 des Eisenbahngesetzes von 1872 hat jeder Angestellte das Recht, die Gesellschaft entweder an ihrem Sitze oder an dem von ihr im betreffenden Kanton verzeigten Domizil zu verklagen.

Wenn übrigens bezüglich dieser Punkte irgend jemand ein Vorwurf treffen könnte, so würde er sich nicht gegen die Direktion, sondern gegen den Verwaltungsrat und zwar gegen den durch die Wahl staatlicher Vertreter erweiterten Verwaltungsrat richten, da dieser in seiner Sitzung vom 19. November 1896 einlässlich über den Anstellungsvertrag verhandelte und in voller Kenntnis der Aktenlage das Formular genehmigte resp. festsetzte.

Die Centralbahn ist hierin weiter gegangen, ohne dass dagegen reklamiert wurde, indem sie z. B. „Trunkenheit ausser dem Dienst“, „leichtsinnes Schuldenmachen“ und „anstössigen Lebenswandel“ in den einen integrierenden Bestandteil des neuen Anstellungsvertrages bildenden „gemeinsamen Bestimmungen für sämtliche Beamte“ als zu Disziplinarstrafen und eventuell Entlassung berechtigende Gründe fortbestehen liess.

(Vergleiche auch die Ausführungen im Direktionsberichte vom 10. März 1897, Seite 14–17.)\*

---

\*) Vide Geschäftsbericht der Direktion pro 1897, S. 106 bis 108.



B. 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, Kondukteure 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.

Hier gehen die Meinungen über den Inhalt der Vereinbarung vom 1. März erheblich auseinander, vorerst in dem Punkt, ob auch die Angestellten der Centralverwaltung und der centralen Bureaux des Betriebes auf ein Vorrücken um eine, unter Umständen mehrere Stufen Anspruch haben, und sodann über das Mass der auf den 1. Januar 1896 zugesagten Gehaltserhöhung.

a) Mit Bezug auf die erstere Frage befinden sich die Angestellten entschieden im Irrtum. Die Direktion nahm immer — in ihren Vorlagen an den Verwaltungsrat und in ihrer neuen Gehaltsordnung — konsequent den Standpunkt ein, dass das für die centralen Angestellten geltende Regulativ von 1894 fortbestehen solle, vorbehältlich einer aus freien Stücken vorzunehmenden Revision einzelner Ansätze. Und zwar beruhte diese Haltung wesentlich auf der Erwägung, dass das Regulativ der Nordostbahn von 1894 für die hauptsächlich in Betracht kommenden untern und zum Teil auch für die mittlern Angestellten dieser Kategorie bereits günstiger war als die Gehaltsordnung der Centralbahn. (Direktionsbericht, S. 7 u. 8.)<sup>1)</sup> Nachdem die Petition vom 8. Dezember 1895 ausdrücklich die Einbeziehung auch dieser Kategorie von Angestellten verlangt hatte, war es doppelt geboten, namentlich auch nach der in Rede stehenden Richtung die von der Direktion in ihrem an Herrn Sourbeck gerichteten Schreiben vom 19. März 1896 gegebene Zusammenfassung der Resultate der Konferenz vom 1. März g. J. und die sie ergänzende neue Gehaltsordnung mit grösster Sorgfalt zu prüfen. Es ist das ohne Zweifel geschehen, und eine Einwendung ist dagegen von der Vertretung des Personals nicht erhoben worden.

Ohne dazu durch die Vereinbarung vom 1. März 1896 verpflichtet zu sein, hat die Verwaltung aber auch die Stellung des Personals der Centralverwaltung und der centralen Betriebsbureaux verbessert (Direktionsbericht vom 10. März 1897, Seite 10).<sup>2)</sup> Für die unterste Gehülfenklasse wurde das Gehaltsmaximum von 1920 auf 2100 Fr. erhöht, während die Centralbahn für diese Kategorien bis jetzt fast durchwegs den Ansatz von 1920 Fr. beibehalten hat. Infolge der Revision erhielten von den in Betracht fallenden 185 Angestellten mit Gehalten bis 3000 Fr. vom 1. Januar 1896 an 33 die Erhöhung von 1920 auf 2100 Fr., weitere 58 auf Grund der bisherigen Normen eine Erhöhung um 180 Fr. Dagegen sind allerdings 94 Angestellte bei ihren bisherigen Besoldungen verblieben, weil ihr Vorrücken regulativgemäss noch nicht fällig war.

b) Was den Umfang der Gehaltserhöhungen betrifft, so verspricht die Gehaltsordnung vom 1. Januar 1896 das Vorrücken um eine, je nach Umständen um zwei Gehaltsstufen. Unter dem etwas unbestimmten Ausdruck „je nach Umständen“ verstand die Direktion die Berücksichtigung des Dienstalters und des Ortes der Stationierung (Direktionsbericht vom 10. März 1897, Seite 9, 13 und 18).<sup>3)</sup> Es scheint auch davon gesprochen worden zu sein, dass das Lokomotiv- und Zugs-Personal besonders zu berücksichtigen sei. Allerdings geschah dies nach der Darstellung der Direktion nur unter Beifügung von Bedingungen und Einschränkungen („dasselbe soll, soweit angezeigt, je nach Umständen, zwei oder drei Stufen erhalten“). Offenbar hat das Centralkomite diese einschränkenden Äusserungen nicht beachtet oder missverstanden, was beim Mangel protokollarischer Feststellung leicht möglich war. Tatsache ist, dass einerseits schon am

<sup>1)</sup> Geschäftsbericht der Direktion pro 1897, S. 102. <sup>2)</sup> Ebenda, S. 104. <sup>3)</sup> Ebenda, S. 104, 106 u. 108.

28. März 1896 in der Schweizer. Eisenbahn-Zeitung erklärt worden ist, nach der Vereinbarung erhalte Jeder mindestens eine Gehaltsstufe Zulage, Zugspersonal und Maschinenpersonal zwei Stufen, einzelne längere Jahre angestellte können auf drei Gehaltsstufen steigen, wobei ebenfalls Leistungen und Tüchtigkeit in Betracht gezogen werden, — dass anderseits die Direktion bei der Lohnregulierung im Sinne ihrer Darstellung verfuhr. Laut der Tabelle auf Seite 19 <sup>1)</sup> des Direktionsberichtes haben von den 2624 Angestellten des Bahnaufsichts-, Stations-, Zugs- und Traktionsdienstes, welche vor dem 1. Januar 1895 eingetreten und nicht bereits beim Gehaltsmaximum angelangt waren, 1324 eine Stufe erhalten, 692 zwei Stufen, 91 drei Stufen, 12 vier Stufen, endlich 347 lediglich Aufrundungen, welche aber meistens grösser als eine Stufe waren. Von dem 852 Mann zählenden Zugs- und Maschinenpersonal sind 358 um eine Stufe, 212 um zwei Stufen, 68 um drei, 12 um vier Stufen, 167 Mann um die Aufrundung vorgerückt. Einem grossen Bruchteil der mit stufenweiser Erhöhung bedachten Angestellten kamen ausserdem noch Aufrundungen zu gute, die am 1. März 1896 zugesagt worden waren, um die Gehalte dem neuen Schema anzupassen (ibid., Seite 19 und 18).<sup>2)</sup>

Das, was die Direktion versprochen zu haben zugiebt, ist also gehalten worden.

c) Über die Berechnung der Dienstjahre besteht ebenfalls eine Differenz, indem das Personal die ganze Zeit als massgebend betrachtet, während welcher Einer überhaupt im Dienste der Nordostbahn gestanden ist, während die Direktion nur die in der gleichen Dienststellung verbrachten Jahre zählt und bei einer Beförderung die Zählung von neuem beginnt.

Die Direktion kann sich hiebei auf die Worte „und Funktionen“ in § 2 Ziffer 4 b der Gehaltsordnung vom 22. Februar 1896 berufen und auf den zweiten Absatz eben dieser Ziffer 4 b: „Das weitere Vorrücken um eine höhere Gehaltsstufe findet im übrigen von zwei zu zwei Jahren statt, wenn die für diese höhere Stufe nach dem Gehaltsschema erforderlichen Jahre *in der betreffenden Dienststelle* abgelaufen sind.“

Den Nachdruck möchten wir aber darauf legen, dass sich die Nordostbahn in Übereinstimmung befand mit der damals von den übrigen schweizerischen Bahnen diesbezüglich befolgten Praxis.

d) Die Direktion hebt selbst (Seite 21 und 22 ihres Berichtes)<sup>3)</sup> Kategorien von Fällen hervor, wo man in guten Treuen über die Konsequenzen und die Vollziehung der Vereinbarung vom 1. März 1896 verschiedener Meinung sein konnte. So konnte man darüber streiten, ob eine Zulage von 120 resp. 60 Franken bloss die Aufrundung zur schemagemässen Stufe darstelle und dazu noch eine eigentliche neue Gehaltsstufe hätte bezahlt werden sollen. In letzterem Falle hätten die Gehalte von 148 Angestellten noch um 7422 Franken erhöht werden müssen. Um eher zu viel als zu wenig zu thun, hat die Direktion für 81 dieser Angestellten Erhöhungen im Gesamtbetrage von 4412 Franken bewilligt.

Bei 65 Angestellten, welche mehr als 20 Jahre in der jetzigen Stellung gedient, resp. bei 133, welche mehr als 20 Jahre bei der Nordostbahn überhaupt in Dienst gestanden, war fraglich, ob sie neben der — meist mehr als eine Stufe ausmachenden — Aufrundung und einer Stufe Gehaltserhöhung auch die für 20-jährige Dienstzeit gewährte zweite Stufe zu erhalten haben; die Differenz beträgt 3300, resp. 8415 Franken.

Diesen Fällen, wo vielleicht in Folge von irrtümlichen Auffassungen der Abteilungschefs zu wenig geleistet worden ist, stellt aber die Direktion die Thatsache gegenüber, dass sie dafür über die Abmachungen

<sup>1)</sup> Geschäftsbericht der Direktion pro 1897, S. 109. <sup>2)</sup> Ebenda, S. 108 u. f. <sup>3)</sup> Ebenda, S. 110 u. f.



hinaus zahlreichen noch nicht 20 Jahre im Dienst gestandenem Personal (s. die Spezifikation auf Seite 23 des Direktionsberichtes<sup>1)</sup>) ausser der Aufrundung und einer Stufe noch eine zweite, dritte, selbst vierte Stufe gewährt, im Ganzen über 30,000 Franken zu viel bezahlt habe. In den Verzeichnissen über die Angestellten und ihre Gehaltsstellung ist ausgesetzt, was einzelne zu viel erhalten haben. Laut dem ergänzenden Berichte der Direktion vom 31. Oktober 1897 machen diese Überzahlungen auch nach den auf den Streik und den Schiedsspruch folgenden Vereinbarungen mit dem Centralkomite im Ganzen immer noch ca. 13,000 Franken aus.

Die Direktion war, wie auch Herr Dr. Sourbeck laut Protokoll der IV. Konferenz, S. 17 und 23, anerkennt, berechtigt, den betreffenden Angestellten das zu viel Erhaltene beim Vorrücken im Jahr 1898 anzurechnen. Sie hat nun aber im Januar 1898 beschlossen, denjenigen in diesem Falle befindlichen Angestellten, welche schon zehn Jahre und länger im Dienste der N. O. B. gestanden sind, doch eine ganze Gehaltsstufe zuzulegen, was eine Mehrausgabe von 5—6000 Fr. zur Folge hatte.

e) Die Durchführung einer komplizierten Gehaltsordnung mit so vielen Abstufungen ist unter allen Umständen eine schwierige Sache, wie dies in der neuesten Zeit auch das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement bei Vollziehung der neuen Gehaltsordnung für die Postangestellten erfahren hat. Im vorliegenden Falle wurde die Aufgabe noch erschwert durch den Umstand, dass die Angestellten, wie die Direktion in ihrem Berichte bei Besprechung der zweifelhaften Fälle (Seite 22) mitteilt, ihre Reklamationen nicht unmittelbar bei der Direktion angebracht haben. Wir sind mit ihr überzeugt, dass bei persönlichem Nähertreten die Anstände gehoben worden wären. Denn schliesslich war die Kluft zwischen den beidseitigen Standpunkten gar nicht so gross, als es auf den ersten Blick den Anschein hatte. Einige Inkorrektheiten, die sich bei der Eile, mit welcher die Klassifikation des Personals durchgeführt werden musste, eingeschlichen hatten (Streichung von Alters- und Überstunden-Zulagen, ohne im neuen Schema Ersatz dafür zu bieten, Unterlassung der Anrechnung einer weitem Gehaltstufe für 20-jährigen Dienst gegenüber einer Anzahl Bahnwärter, Seite 20 des Direktionsberichtes<sup>2)</sup>), wurden, sobald die Direktion den Irrtum entdeckt hatte, sofort (im Mai und Juni 1896) berichtigt. Man darf also annehmen, dass auch andere Differenzen ausgeglichen worden wären, wenn das Personal sich an die Direktion gewendet hätte.

Wie bei wach gewordenem Misstrauen Thatsachen entstellt werden können, dafür liefert der im Protokoll über die I. Konferenz mit dem Centralkomite am Schlusse erwähnte Fall des Einnehmers Dürr einen schlagenden Beweis: Wegen Änderung des Kautionsreglements musste in den Anstellungsverträgen die Kautionssumme geändert werden, durchweg durch Verminderung derselben zu Gunsten des Personals. Statt gemäss Instruktion die alte Summe auszustreichen und die neue darüber zu setzen, nahm der Kanzlist eine Rasur vor; daraus wurde der Vorwurf gemacht, die Direktion habe einen Anstellungsvertrag gefälscht!

**C. Die Einreihung in die Stufen soll unter billiger Berücksichtigung des Dienalters und unter Aufrundung, wo es nötig ist, in loyaler Weise geschehen; ebenso die Einreihung in die Klassen.**

Über diesen Grundsatz bestand keine Meinungsverschiedenheit.

<sup>1)</sup> Geschäftsbericht der Direktion pro 1887, S. 111. <sup>2)</sup> Ebenda S. 110.

**D. Als Richtschnur soll das Gehaltsschema der Centralbahn, samt Einführungsbestimmungen und Nachträgen dienen,** soweit es günstiger ist als dasjenige der Nordostbahn. Es sollen nicht mehr Klassen aufgeführt werden, als bei der Centralbahn. Bei der Einteilung in die Klassen und Stufen ist namentlich auch dem Dienstalter Rechnung zu tragen und das Personal der Bahnhöfe Zürich und Winterthur besonders zu berücksichtigen. Bei normalen Leistungen sollen die Aufbesserungen regelmässig alle zwei Jahre erfolgen.

a) Nach der Vereinbarung vom 1. März 1896 ging das Versprechen der Direktion bloss dahin, die Gehaltsverhältnisse des fest angestellten Betriebspersonals *im wesentlichen* auf gleicher Grundlage zu normieren, wie die Centralbahn nach dem am 29. Februar 1896 in Bern getroffenen Abkommen. Gewisse Verschiedenheiten sind bedingt durch die Verschiedenheiten der Organisation und anderweitiger Verhältnisse. So kennt die Centralbahn z. B. keine Bahnbezirksvorstände und hat anderseits keine Wärtervorstände, d. h. keine so kleinen Stationen (wie Sisseln, Langwiesen, Schlatt), dass der Vorstand zugleich den Dienst des Weichenwärters versehen könnte. Solchen Verschiedenheiten musste durch Schaffung resp. Beibehaltung von zahlreicheren Klassen von Stationsvorständen Rechnung getragen werden. Andere Unterschiede, z. B. in der Klassifikation der Einnehmer, Gepäck- und Güterexpedienten, beruhen auf der bedeutend grösseren Ausdehnung und Vielgestaltigkeit des Netzes der Nordostbahn (Direktionsbericht, Seite 26 und 27).<sup>1)</sup>

b) Das Begehren des Centralkomitees, dass die Nordostbahn auch die Nachträge der Centralbahn, von denen insbesondere derjenige vom 31. März 1896 in Betracht fällt, zu ihrer Gehaltsordnung adoptieren müsse, ist offenbar unbegründet. In solcher Weise kann sich keine selbständige Verwaltung von dem künftigen Belieben einer andern Verwaltung abhängig machen. Über die Tragweite dieses Postulats verweisen wir auf den Direktionsbericht, Seiten 25 und 26.

c) Die übrigen Begehren des Personals wurden erfüllt.

#### **E. Vollziehung der Gehaltsordnung und Einführungsbestimmungen.**

Die Anpassung an das Schema durch Aufrundung auf die nächsthöhere Gehaltsstufe geschah bei dem seit 1. Januar 1895 eingetretenen Personal schon auf den 1. Januar 1896, während nach § 2 Ziff. 3a der Gehaltsordnung dies erst auf den 1. Januar 1897 hätte geschehen müssen (Direktionsbericht, Seite 28).<sup>2)</sup>

Für das vor 1. Januar 1895 eingetretene Personal fand das reguläre Vorrücken um eine Stufe bei der Nordostbahn schon auf den 1. Januar 1896 statt, bei der Centralbahn dagegen erst auf den 1. Januar 1897 (Gehaltsordnungen der N. O. B. und der S. C. B., § 2, Ziff. 4b).

Es liegen hier also über die Vereinbarung hinausgehende Mehrleistungen der Gesellschaft vor.

**F. Die Arbeiter sollen mit Bezug auf Aufbesserung und regelmässige Lohnzulagen analog den Angestellten behandelt werden.**

Der Bericht der Direktion (Seite 10—12 und 29)<sup>3)</sup> thut überzeugend dar, dass nicht jedem Arbeiter eine Lohnerhöhung versprochen wurde und auch von einer prinzipiellen Änderung der Anstellungsverhältnisse der Arbeiter nicht die Rede war, sondern dass die Zusicherung sich auf die Verwendung des vom Verwaltungsrate für die Werkstättenarbeiter bewilligten Kredites von 50,000 Fr. beschränkte. Für diese Arbeiter betrug dann die wirkliche Lohnerhöhung über 60,000 Fr. und dazu kamen noch erhebliche Mehrausgaben für die Betriebsarbeiter. Es wurde insbesondere durch eine vom Verwaltungsrate am 4. März 1897

<sup>1)</sup> Geschäftsbericht der Direktion pro 1897, S. 112. <sup>2)</sup> Ebenda S. 114. <sup>3)</sup> Ebenda S. 104 u. f., 114.

genehmigte revidierte Lohnordnung für die Werkstätten eine Aufbesserung der Löhne gewährt (Mehrausgabe ca. 30,000 Fr. per Jahr) und für alle Arbeiter die Anordnung getroffen, dass sie bei Militärdienst die Hälfte, Unteroffiziere und Offiziere den vierten Teil der Tagelöhne ausbezahlt erhalten. Aus freien Stücken ist man also auch hier über die Zusage hinausgegangen. Überdies wurden durch neue resp. revidierte Werkstätte-Ordnungen erhebliche Erleichterungen gewährt.

### G. Massregelungen.

Nach den Beobachtungen einzelner Mitglieder unserer Kommission traten im spätern Verlaufe der Bewegung die Lohnfragen in den Hintergrund und wurde das Personal hauptsächlich durch Massregelungen in Aufregung versetzt, welche, wie es zu bemerken glaubte, sich stark vermehrten und mit Vorzug die bei der Lohnbewegung Beteiligten trafen. Wir haben die bezüglichen Verhältnisse einer besondern Prüfung unterzogen und heben folgende Momente hervor:

a) Vor Allem ist zu konstatieren, dass die aufreizende Sprache der Schweiz. Eisenbahn-Zeitung mit ihren gegen die Direktionsmitglieder, Dienstvorstände und Vorgesetzten überhaupt gerichteten persönlichen Angriffen wesentlich dazu beigetragen hat, die Situation schwieriger zu gestalten und das Personal in fortwährender Aufregung zu erhalten. (Vgl. z. B. die Nummern 5—11 vom 29. Januar, 5., 12., 19., 26. Februar, 5. und 12. März 1897.)

Sodann ist zuzugeben, dass in jenen Tagen des Misstrauens auch seitens einzelner Verwaltungsorgane mitunter Äusserungen gefallen sein mögen, welche, vom Übereifer eingegeben, besser unterblieben wären. Beispielsweise ist es nicht zu billigen, wenn, allerdings ohne Vorwissen der Direktion, über einen vor dem 1. März 1896 wegen starker agitatorischer Thätigkeit entlassenen Angestellten den Nachbarbahnen ungünstige Berichte erstattet wurden, ohne dass eine bezügliche Anfrage vorhergegangen wäre.

b) Infolge der innern Wirren hatte sich die Disziplin bedenklich gelockert und das Pflichtgefühl mancher eine Schwächung erlitten. Das Personal nahm mitunter bis spät in der Nacht an Eisenbahner-Versammlungen teil; die Folgen waren vermehrte Absenzen oder verspätetes Erscheinen. Es wurden uns einzelne charakteristische Details vorgeführt, so ein Fall, in welchem das ganze Personal einer Station unter Preisgabe der Bedienung derselben sich am Abend zu einer Versammlung in einem benachbarten Orte begab und erst gegen Morgen auf einem Leiterwagen in seine Station zurückkehrte. Solche Umstände würden eine etwas verschärfte Handhabung der Ordnung wohl erklärlich machen.

c) Nun haben wir aber aus den Mitteilungen der Direktion und der Einsichtnahme von einer grossen Zahl Bussenzetteln den Eindruck erhalten, dass von der Durchführung eines rigorosen Bussensystems bei der Nordostbahn keine Rede war, dass im Gegenteil die Disziplin eher lax gehandhabt wurde. Früher, d. h. bis zum Jahr 1881, habe ein viel strengeres Regime bestanden. Fehler, welche heute  $\frac{1}{2}$  Fr. Busse zur Folge haben, seien vordem mit 3—5 Franken bestraft worden; den Ansatz von 50 Cts. habe man gar nicht gekannt. Andere schweizerische Bahnen, so die Centralbahn und Gotthardbahn, bringen auch heute noch schärfere Grundsätze zur Anwendung. Die durch die Lohnbewegung erzeugte Spannung zwischen Vorgesetzten und Untergebenen hatte sogar vielfach ein starkes Nachlassen in der Ahndung von Dienstfehlern zur Folge; es wurde uns z. B. von einem Stationsvorstand erzählt, der seine Nachsicht gegenüber einem wiederholt im Dienst betrunken Betroffenen damit entschuldigte, dass er in die Zeitung käme, wenn er einschreiten würde. Ziemlich schwere Fälle von Zuggefährdungen, z. B. Nichtbeachten des Signals „Wagen entlaufen!“, kommen mit einer Verwarnung davon.

Wir haben uns Abschriften der sämtlichen Bussenzettel vorlegen lassen, welche im Februar und Dezember 1897 gegen das Zugspersonal von ca. 500 Mann herausgekommen sind, und stellen dieselben nachstehend zusammen :

Dienstversäumnis						Unkorrektes Benehmen						Andere						Total
Verschlafen, Zuspätkommen, Nichterscheinen, Davonlaufen						gegen Reisende und Vorgesetzte						Dienstunregelmässigkeiten						
<i>Februar 1897</i> : 56 Bussen à						5 Bussen à						34 Bussen à						95 Bussen
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	im Gesamtbetrage
1/2	1	2	3	5	10	1/2	1	2	3	5	10	1/2	1	2	3	5	10	von
—	39	16	1	—	—	1	—	1	1	1	1	7	15	8	2	2	—	145 Fr.
<i>Dezember 1897</i> : 45 Bussen à						6 Bussen à						17 Bussen à						68 Bussen
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	im Gesamtbetrage
1/2	1	2	3	5	10	1/2	1	2	3	5	10	1/2	1	2	3	5	10	von
20	17	8	—	—	—	1	—	3	2	—	—	6	6	3	2	1	—	Fr. 81.50

Aus den Bussenzetteln werden noch folgende Einzelheiten hervorgehoben:

Es wurden u. a. geahndet:

mit 50 Cts.: Verschlafen und Ausbleiben, selbst bei wiederholtem Rückfall, verspätete Dienstübernahme nach Ruhetagen, unpassende Äusserungen gegenüber Reisenden;

mit 1 Fr.: Verschlafen nach einem Ruhetag, taktloses Benehmen gegenüber Reisenden, Rauchen im Dienst, nachlässige Billetkontrolle, Taxmarken-Manko, Übernahme eines überlasteten Zuges;

mit 2 Fr.: Unentschuldigtes Ausbleiben nach durchschwärmter Nacht, Zurückbleiben auf einer Zwischenstation wegen Wirtshausbesuches, grobes Benehmen gegenüber Mitangestellten oder Vorgesetzten, Zuggefährdung, vorzeitiges Abfahren;

mit 3 Fr.: Unentschuldigtes Ausbleiben im Wiederholungsfall, unanständiges Benehmen gegenüber Reisenden, Ungehörigkeiten gegen Vorgesetzte, Taxmarken-Manko;

mit 5 Fr.: Rohes Benehmen, Zuggefährdung, verdächtige Manipulationen mit Taxmarken;

mit 10 Fr.: Brutales Benehmen gegenüber Reisenden.

d) Nur eine ganz kleine Zahl von Bussen wird von der Direktion selbst verhängt; die meisten gehen von den Dienstchefs oder von unter ihnen stehenden Organen, z. B. den Bahnbezirksvorständen, Depotchefs, Bahnmeistern, aus. Die Direktion bekommt lediglich alle Monate die Bussenzettel in Kopie zugestellt.

Da die Disziplinalgewalt in dieser Weise einer Mehrzahl von Personen zusteht, ist es unvermeidlich, dass ein und dieselbe Art der Widerhandlung nicht immer in gleicher Weise bestraft wird. Durch Zirkular vom 13. November 1897 hat die Direktion die Dienstchefs neuerdings ermahnt, sich vor einer ungerechten Behandlung des Personals zu hüten.

#### H. Mietzins für Dienstwohnungen.

Einen Beschwerdepunkt, zwar nicht mehr in der Eingabe vom 2. März 1897, wohl aber bei früheren Anlässen, bildete auch die von der Direktion verfügte Erhöhung der Mietzinse für Dienstwohnungen.

Bei der Centralbahn war von jeher entsprechend den etwas höhern Besoldungsansätzen die Entschädigung für Benutzung der Dienstwohnungen grösser als bei der Nordostbahn. Als bei letzterer die Gehalte auf das Mass derjenigen der Centralbahn gebracht wurden, hielt sie sich für berechtigt, auch die höhern Mietzinse der Centralbahn anzurechnen. Bei einzelnen Angestellten hatte dies den Effekt, dass die Gehaltserhöhung teilweise oder ganz durch die Mietzinserhöhung aufgezehrt wurde.

Als sich hierüber Unzufriedenheit manifestierte, verfügte der Verwaltungsrat auf den Antrag der Direktion schon unterm 14. März 1896 unter Gewährung eines Kredits von 20—25,000 Fr., dass die Mietzinse wieder auf die Beträge herabzusetzen seien, welche früher dafür berechnet worden waren und welche sich deckten mit der sehr niedrigen Einschätzung der Wohnungen zum Zwecke der Berechnung der Einlagen in die Pensions- und Hülfskasse und der Bezugsberechtigung.

### III.

Aus der Vorlage der Direktion vom 10. März 1897 und dem gegenwärtigen Berichte geht hervor, dass die Direktion und der Verwaltungsrat für die Anliegen des Personals jederzeit ein offenes Ohr hatten und nicht säumten, berechtigten Begehren Rechnung zu tragen.

Man hätte daher billig erwarten dürfen, dass, nachdem der Verwaltungsrat am 3. März 1897 zur Antragstellung über die Beschwerde des Centralkomitees vom 2. gl. M. und über die zu erwartende Vornehmlassung der Direktion eine Kommission bestellte, deren Zusammensetzung Gewähr für wohlwollendes Entgegenkommen bieten sollte, und nachdem zur Behandlung der Angelegenheit auf den 27. März oder spätestens 3. April eine Sitzung angesetzt war, das Personal diese kurze Frist sich noch gedulden würde. Eine am 6. März im alten Schützenhaus in Zürich abgehaltene Versammlung von Angestellten war denn auch noch für Abwarten der Beschlüsse des Verwaltungsrates. Diese Stimmung schlug aber in kürzester Zeit um. In Abendblättern vom 10. März 1897 war folgende Mitteilung zu lesen:

*Bern, den 10. März.* Die Antwort der Nordostbahn ist heute beim Eisenbahndepartement eingelaufen. Sie lautet unter Hinweis auf die vom Verwaltungsrat eingesetzte Kommission ablehnend. Von 10 bis 10<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Uhr konferierte Dr. Sourbeck mit Bundesrat Zemp und reiste nachher nach Zürich ab. Auf Veranlassung des Vorstehers des eidg. Eisenbahndepartements wird das Centralkomite der Eisenbahner noch einen Versuch zur Verständigung machen, indem die Herren Locher, Curti, Fahrländer und Kollbrunner zu einer morgigen Konferenz nach Zürich eingeladen werden. Dabei sollen die Reklamationen des Personals geprüft werden. Wenn dabei mit Sicherheit hervorgeht, dass den Forderungen des Personals Gerechtigkeit zu Teil wird, so hofft auch das Centralkomite den Streik noch verhüten zu können, namentlich wenn von der Direktion der Nordostbahn Garantien für loyale Durchführung der Zusicherung geboten werden. Sollten die Verhandlungen aber das Personal nicht befriedigen, oder sollte in der Ausführung der gemachten Zusagen eine Verzögerung eintreten, so wird der Streik unvermeidlich.“

Eine Einladung zu der laut dieser Mitteilung beabsichtigten und mit dem Eisenbahndepartement verabredeten Konferenz ist nie erfolgt. \*) Dagegen gab das Centralkomite am 10. März, nachmittags 3 Uhr 10 Min. von Zürich aus ein Telegramm an den Präsidenten unserer Kommission auf, folgenden Inhalts:

\*) Der mit dieser Darstellung in Widerspruch stehende Passus im bundesrätlichen Geschäftsbericht pro 1897, Abteilung Post- und Eisenbahndepartement (BB. 1898. II. 485), beruht auf Irrtum.

„Landammann Fahrländer, Aarau. Nordostbahnpersonal verlangt mit Ungestüm den Streik. Können Sie auf morgen Donnerstag vormittags 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr Kommission des Verwaltungsrates nach Zürich einberufen vor Centralkomite des Personals für die N. O. B. bindende Zusicherungen geben.

Centralcomité, Schützengarten Zürich.“

Herr Dr. Fahrländer antwortete telegraphisch abends 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr:

„Centralkomite, Schützengarten Zürich. Einberufung der verwaltungsrätlichen Kommission auf morgen nicht möglich, da sie das Aktenmaterial noch nicht kennt.

Bindende Zusicherungen zu geben hat die Kommission keine Kompetenz.

Ich werde dafür besorgt sein, dass sich die Kommission so rasch als möglich schlüssig macht. Inzwischen wird Herr Regierungsrat Locher auf mein Ersuchen hin Ihnen über den geschäftlichen Stand der Sache morgen 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr Auskunft erteilen. Fahrländer.“

Herr Locher begab sich am Donnerstag den 11. März 1897 in die Sitzung des Centralkomites, gewann jedoch den Eindruck, dass man sich nicht mehr im Stadium der Unterhandlungen befinde, sondern dass das Komite den Streik bereits beschlossen habe. Am Abend des gleichen Tages war denn auch die Streikproklamation an den Endpunkten des Nordostbahnnetzes angeschlagen.

Aus diesen Vorgängen darf wohl der Schluss gezogen werden, dass das Centralkomite die Untersuchung seiner Beschwerde durch unsere Kommission nicht gewollt und durch den Streik ihr vorzubeugen getrachtet hat.

#### IV.

### ***Schiedsspruch vom 13. März 1897.***

Am frühen Morgen des 12. März 1897 trat das Personal auf dem ganzen Netze in Ausstand. Samstags den 13. März kam dann unter der Vermittlung einer Abordnung des Bundesrates eine Einigung zu Stande, welche, in die Form eines Schiedsspruches gekleidet, die protokollarische Feststellung eines zwischen den Parteien abgeschlossenen Vergleiches und einen Schiedsvertrag für allfällig bei Vollziehung der Stipulationen sich ergebende Differenzen darstellt. Der Schiedsspruch lautet:

**Der Vorsteher des eidgen. Post- und Eisenbahndepartements**

hat,

gestützt auf den unterm heutigen Tage zwischen der

*Direktion der Nordostbahn*

und dem

*Centralkomite des Verbandes des Personals schweiz. Transportanstalten*

abgeschlossenen Schiedsvertrag, sowie auf die mit den Parteien gepflogenen Verhandlungen und auf die von denselben abgegebenen Erklärungen,

erkennt:

1. Das Anstellungsverhältnis und die Gehalte des Personals der Nordostbahn sind in Übereinstimmung mit dem Anstellungsvertrage und der Gehaltsordnung, sowie den bezüglichlichen Einführungs- und Vollziehungsbestimmungen der Schweiz. Centralbahn zu ordnen, soweit nicht die zur Zeit bei der Nordostbahn bestehenden Normen für das Personal günstiger sind. Auch für die Lohnverhältnisse der Tagelohnarbeiter sollen die Normen der Schweiz. 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 Kautionen 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 civilrechtliche Ansprüche gegenüber dem Personal, wie auch gegenüber dem Centalkomite des Verbandes, sowie dem Verbands 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 verständigen.

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.

9. Dieser Schiedsspruch wird beiden Parteien schriftlich mitgeteilt.

Zürich, den 13. März 1897.

Der Schiedsrichter:

Zemp.

Die für die Durchführung der durch den Kompromiss aufgestellten Grundsätze gegebene Frist wurde eingehalten; die letzte Konferenz zwischen der Direktion und dem Centralcomite fiel auf den 30. April 1897.

Mit Vorlage vom 18. Juni 1897 hat die Direktion einlässlich über die Vollziehung des Schiedsspruches Bericht erstattet.

Sie schliesst ihren Bericht mit den Worten:

„Schliesslich erlauben wir uns noch die Bemerkung, dass wir uns, wenn wir da und dort in billiger Berücksichtigung der Verhältnisse etwas weiter gegangen sind, als die strikte Vollziehung des Schiedsspruches erfordert hätte, in voller Übereinstimmung mit dem Verwaltungsrate glaubten. Wir haben hiebei namentlich auch den im Verwaltungsrate von verschiedenen Seiten geäusserten Wunsch im Auge gehabt, dass wir uns angelegen sein lassen sollen, das gute Einvernehmen zwischen Direktion und Personal vollständig wieder herzustellen.“

Nach gründlicher Prüfung des Berichtes und der zugehörigen Akten müssen wir in der Tat der Direktion das Zeugnis geben, dass sie den Schiedsspruch loyal vollzogen hat.

Nicht nur wurden in den Punkten, wo das Personal bei der Nordostbahn sich ungünstiger stellte, als bei der Centralbahn, die Normen der letztern angenommen, da jedoch, wo die Nordostbahn günstigere Bedingungen gewährte, diese beibehalten, das Personal also vielfach in eine im ganzen bevorzugte Stellung gebracht, sondern manche Zugeständnisse offenbar über die Verpflichtung hinaus gemacht; wir erinnern nur an die Einbeziehung des Dampfbootpersonals (Seite 9 und 10 des Direktionsberichtes vom 18. Juni 1897)<sup>1)</sup>, an die höhern Löhne der Werkstätte- und Betriebsarbeiter (Seite 11—14)<sup>2)</sup>, an die feste Anstellung der Vorarbeiter (Seite 14)<sup>3)</sup> etc.

<sup>1)</sup> Geschäftsbericht der Direktion pro 1897 S. 121. <sup>2)</sup> Ebenda S. 122 u. f. <sup>3)</sup> Ebenda S. 123.

Wir können noch hinzufügen, dass die Direktion seither noch eine für das Zugspersonal sehr günstige Einrichtung eingeführt hat, nämlich seit dem 1. Januar 1898, wesentlich nach dem Vorgange der Centralbahn, dem Zugspersonal Prämien für eingezogene und abgelieferte Billette verabfolgt, was die Gesellschaft mit einer Mehrausgabe von 30—40,000 Fr. per Jahr belastet.

Zum Schlusse unseres Berichtes lassen wir die Erklärungen folgen, welche in der letzten Konferenz über die Ausführung des Schiedsspruches (Protokoll der IV. Konferenz, Seite 23 f.) gewechselt worden sind:

„Die heutige Verhandlung schliessend, giebt Herr Präs. Birchmeier der Hoffnung Ausdruck, es werden die bisherigen Verhandlungen dazu beigetragen haben, dass das Personal zur Direktion neues Vertrauen fasse, und Herr Dr. Sourbeck selbst werde die Überzeugung mit sich nehmen, dass es ungerechtfertigt wäre, in die wohlwollende Gesinnung der Direktion gegenüber dem Personal Zweifel zu setzen.

„Herr Dr. Sourbeck erwiedert, er betrachte es als eine Ehrenpflicht, der Direktion für das Entgegenkommen, welches sie seit Beginn der Verhandlungen gezeigt habe, zu danken. *In allen Punkten sei sie bestrebt gewesen, dem Schiedsspruch im vollen Umfange gerecht zu werden.* Sie habe sogar nach verschiedenen Richtungen mehr zugestanden, als nach dem Schiedsspruch verlangt werden konnte. Namentlich sei zu Dank besonderer Grund in dem Zugeständnisse, dass die Gehülfen der untersten Klassen der centralen Bureaux bei normalen Leistungen bis zu einem Gehalte von Fr. 2820 vorrücken sollen, ohne dass es hiezu eines besondern Beschlusses für die Versetzung in die nächsthöhere Klasse bedürfte. Sowohl für sich als für das Personal betrachte er es ferner als Ehrenpflicht, auf vertrauensvolles Hand in Hand gehen mit der Leitung des Unternehmens hinzuwirken nicht nur im Interesse des Betriebes, sondern auch zur Förderung der Interessen derjenigen, welche die finanzielle Grundlage des Unternehmens geschaffen haben.“

---

*Herr Präsident!*

*Herren Verwaltungsräte!*

Nachdem wir unsern Bericht abgeschlossen haben, erübrigt noch, des zweiten Auftrages zu gedenken, den Sie uns erteilten. Wir glauben jedoch, dass Sie von uns eine Antragstellung nicht in dem Sinne verlangten, als hätten wir aus allen Teilen des Berichtes, der eine ausführliche historische Darstellung sein und durch sich selbst sprechen will, Schlüsse zu ziehen, um eine summarische Kritik der Ursachen und Vorgänge des Streikes zu liefern; wohl aber wünschten Sie, dass wir uns über die Haltung der Direktion in der Streikangelegenheit aussprechen möchten, da unsere ganze Berichterstattung durch Berichte der Direktion an den Verwaltungsrat veranlasst worden ist. Wir nehmen nun keinen Anstand, zu erklären, wie es sich aus unserer Untersuchung ergibt, dass die Direktion in der Lohnbewegung sich keines Wortbruches und keiner Vertragsfälschung schuldig gemacht, sondern in guten Treuen gehandelt hat, und beantragen einstimmig, der Verwaltungsrat wolle

b e s c h l i e s s e n :



Es werden die gegen die Direktion der Nordostbahn erhobenen Anschuldigungen des Wortbruches und der Vertragsfälschung vom Verwaltungsrat als ungerechtfertigt bezeichnet und zurückgewiesen.

Genehmigen Sie die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

**Die Spezialkommission**  
für die Prüfung der Direktionsberichte über die Lohnbewegung:

*Dr. Fahrländer*, Regierungsrat.

*Th. Curti*, Nationalrat.

*Dr. Hug*, Rechtsanwalt.

*A. Locher*, Regierungsrat.

*Dr. Eugen Curti*.

*E. Kollbrunner*, Kantonsstatistiker.

*Baldinger*, Nationalrat.