Zeitschrift: Rote Revue : sozialistische Monatsschrift
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 3 (1923-1924)
Heft: 3

Artikel: Die Arbeitszeit bei den Bundesbahnen
Autor: Bratschi, Robert
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-328655

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

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

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

Download PDF: 02.10.2025

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

Rote Revue

Sozialistische Monatsschrift

3. HEFT NOVEMBER 1923 III. JAHRG.

Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz

Die Arbeitszeit bei den Bundesbahnen.

Von Robert Bratschi.

Der Angriff der Generaldirektion der Bundesbahnen auf die gesetzliche Arbeitszeit des Personals dieses Betriebes hat in den letzten Monaten zu lebhaften Auseinandersetzungen in der Presse und sonst in der Oeffentlichkeit geführt. Die ganze Frage ist sozialpolitisch für das Personal und die gesamte Arbeiterschaft so wichtig, daß es angebracht erscheint, ihr auch an dieser Stelle einige Betrachtungen zu widmen, was im nachstehenden geschehen soll.

I.

Die Arbeitszeit des Betriebspersonals der Schweizerischen Bundesbahnen und anderer Verkehrsanstalten ist im Gesetz vom 6. März 1920 verankert. Dieses Gesetz bildete bekanntlich den Gegenstand des ersten großangelegten Ansturmes der in jener Zeit wiedererwachten Reaktion auf die verkürzte Arbeitszeit. Es wurde indessen nach einer heftigen Abstimmungskampagne am 30./31. Oktober 1920 vom Volke mit einem unerwartet großen Mehr von rund 100,000 Stimmen angenommen. Das Arbeitszeitgesetz ist auf dem Grundsatz der durchschnittlich achtstündigen Arbeitszeit aufgebaut, ohne indessen dem gesamten Personal die Vorteile des Achtstundentages einzuräumen. Vielmehr kann die Arbeitszeit in Diensten, bei denen in reichlichem Maße Zeiten bloßer Dienstbereitschaft vorkommen, bis auf durchschnittlich 9 Stunden erhöht werden. Gemäß § 5 der Vollziehungsverordnung zum Gesetz ist eine Ausdehnung der Arbeitszeit bei der großen Mehrzahl der Dienste möglich, jedoch immer nur unter der Voraussetzung, daß eben solche „Dienstbereitschaften" im einzelnen Falle vorkommen. Die Praxis hat dazu geführt, daß etwa 80 bis 85 % des Betriebspersonals der Bundesbahnen nach Dienstplänen arbeiten, denen die achtstündige Arbeitszeit zugrunde liegt, während die Diensteinteilungen von 15 bis 20 % des Personals gemäß den Bestimmungen des obgenannten § 5 der Verordnung auf einer längeren als der achtstündigen Arbeitszeit aufgebaut sind. Die Tatsache, daß die diensteinteilungsgemäße Arbeitszeit in sehr vielen Fällen

nicht genau eingehalten wird, steht im Zusammenhang mit der Eigenart der Dienstabwicklung bei den Verkehrsanstalten. Neben dieser ordentlichen Arbeitszeit sieht das Gesetz Ueberzeitarbeiten vor, die pro Jahr aber 150 Stunden nicht überschreiten dürfen. Die Entschädigung für die Ueberzeitarbeit beträgt 125 % des gewöhnlichen Lohnes. Eine weitere Erschwerung der Arbeitsverhältnisse bilden die verhältnismäßig langgestreckten sogenannten Dienstschichten (Zeit vom ersten Dienstantritt bis zum letzten Dienstschluß eines Arbeitstages). Günstiger als im allgemeinen bei der übrigen Arbeiterschaft sind beim Verkehrspersonal die Ferien geregelt, was aber wieder den besonderen Verhältnissen, speziell dem die Nerven stark in Anspruch nehmenden Betriebsdienst, zuzuschreiben ist. Das Arbeitszeitgesetz enthält aber auch einen sogenannten Ausnahmeartikel, ein Analogon zum Artikel 41 des Fabrikgesetzes. Es ist der Artikel 16. Dieser Artikel hat folgenden Wortlaut:

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

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

Dieser Artikel ist also eher noch etwas weiter gefaßt als der Artikel 41 des Fabrikgesetzes. Um ihn aber recht zu verstehen, muß man auch seine Entstehungsgeschichte kennen. Er verdankt nämlich seine Existenz nicht etwa der Einführung der verkürzten Arbeitszeit bei den Verkehrsanstalten, sondern ist teilweise wörtlich, teilweise dem Sinne nach aus dem alten Arbeitszeitgesetz herübergenommen worden. Der erste Absatz entspricht ziemlich genau dem Wortlaut des Artikels 10 des alten Gesetzes. Dieser Artikel 10 hat eine deutliche Interpretation erhalten und konnte auf eine Praxis von zwei Jahrzehnten zurückblicken. Er ist immer so verstanden worden, daß er die Möglichkeit geben sollte, den besonderen Verhältnissen einer Verkehrsanstalt (Stoßverkehr an Sonntagen, bei Festlichkeiten, Herbstverkehr, Gütertransport an Sonntagen usw.) Rechnung tragen zu können und hat auch eine entsprechende Anwendung erfahren. Der zweite Absatz ist notwendig geworden, weil gleichzeitig mit der Inkraftsetzung des Arbeitszeitgesetzes die Vollziehungsverordnung vom 9. Oktober 1903 zum Nebenbahnengesetz, welche den kleinen Verwaltungen in bezug auf die Arbeitszeit Erleichterungen einräumte, aufgehoben worden ist. Er ist auch von den Interessenvertretern der Kleinbahnen in den Räten durchgesetzt worden und hat im Abstimmungskampf eine gewisse Rolle gespielt, indem erklärt worden ist, daß der Artikel 16 die Möglichkeit gebe, den Verhältnissen der kleinen Bahnen Rechnung zu tragen. Andere „Versprechungen" sind von den Freunden des Arbeitszeitgesetzes nie gemacht worden. Anderseits haben auch die Gegner des Gesetzes weder im Parlament noch im Abstimmungskampf verlangt, daß der Artikel 16 bei den Bundesbahnen einmal eine andere Anwendung finden soll, als der Artikel 10 des alten Gesetzes gefunden

hat. Auch die Behörden haben sich darüber nie ausgesprochen. Das Eisenbahndepartement hat es sogar ausdrücklich abgelehnt, für den Artikel 16 eine neue Interpretation zu geben. Man hatte also das Recht, anzunehmen, daß man auch bei dieser Stelle nicht daran denke, nachträglich etwas in diesen Artikel hineininterpretieren zu wollen, von dem in der ganzen Beratung nie die Rede war. In der Beratung hat offenbar gar niemand daran gedacht, daß der Artikel 16 auch den Bundesbahnen das Recht gebe, beim Bestehen besonderer Verhältnisse wirtschaftlicher und finanzieller Natur, vom Gesetz allgemein und für längere Zeit abzuweichen. Darüber, ob die Bundesbahnen gegenwärtig „besondere Verhältnisse" in diesem Sinne vorschützen können, wird an anderer Stelle dieses Aufsatzes noch zu reden sein.

Die Erwartungen und Hoffnungen aber, die von seiten der Privatbahnen an den Artikel 16 geknüpft worden sind, sind in einer Art und Weise in Erfüllung gegangen, daß selbst die verwegensten Optimisten in den Reihen der Verwaltungen in vollem Umfange auf ihre Rechnung gekommen sind. Das Eisenbahndepartement vermochte dem Trommelfeuer von Eingaben und Schlimmerem von seiten der Verwaltungen nicht zu widerstehen. Einer Gesellschaft nach der anderen wurde trotz den Einsprachen und Protesten des Personals Ausnahmen bewilligt, bis fast jede Verwaltung für sich ein besonderes Gesetz zurechtgeschnitten und von der Aufsichtsbehörde die Sanktion dazu erhalten hatte. Die schweizerischen Privatbahnverwaltungen — und sie gehören zum größten Teil zu den reaktionärsten Arbeitgebern des Landes — sind denn auch mit der Praxis des Departements zufrieden.

II.

Ermutigt durch die Erfolge der Kleinbahnen, holte anfangs Mai dieses Jahres auch die Generaldirektion zum Vorstoß großen Stils aus. Der Angriff war von langer Hand vorbereitet worden. Zuerst kam die starke Kritik in der bürgerlichen Presse am Betriebe der Bundesbahnen, wobei die Personalfragen immer mit besonderer „Sorgfalt" behandelt worden sind. Willkommenen Anlaß zu den Aussetzungen boten die durch die Krise bedingten, ungünstigen Betriebsergebnisse der Nachkriegszeit. Die kapitalistischen Zeitungsschreiber fielen über die „Schuldenwirtschaft" der Bundesbahnen in allen Tonarten her und die Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes der Bundesbahnen und der Staatsbetriebe überhaupt wurde zum Feldgeschrei der „Patrioten" aller Schattierungen. Selbstverständlich auf Kosten des Personals. Und die sonst gewiß recht schwerhörige Generaldirektion wurde plötzlich feinfühlig und lenkte ein. Sie setzte eine „Sparkommission" ein, die sofort im ganzen Lande herumgejagt wurde, um den Personalbestand zu „normalisieren". In der Praxis hieß das nichts anderes, als den Bestand des Personals dem ausnahmsweise schwachen Verkehre der Jahre 1921 und 1922 anzupassen. Immerhin sei anerkannt, daß dieser Kommission wesentliche Verdienste zufallen, indem sie vielerorts mit althergebrachten Gepflogenheiten aufgeräumt und den Dienst neuzeitlich und praktischer eingerichtet hat.

Auch wurde endlich eine Reihe von unnötigen Arbeiten unterdrückt. Diesen Neuerungen brachte das Personal durchaus Verständnis entgegen.

Der Erfolg der Sparmaßnahmen auf Kosten des Personals machte sich verhältnismäßig rasch geltend. Der Personalbestand im Betriebsdienste sank von Ende 1920 bis zum Frühjahr 1923 um mehr als 4500 Mann und erreichte einen Tiefstand, der um volle 3000 Personen hinter dem Bestand des Jahres 1913 zurückblieb. Diese Reduktion wird aber erst ins richtige Licht gerückt, wenn man beifügt, daß die Verkehrsmengen schon im Frühjahr 1923 annähernd wieder diejenigen vom Jahre 1913 erreicht hatten. Wenn man weiter in Erwägung zieht, daß die Arbeitszeit 1913 10 bis 11 Stunden betragen hat und 1923 noch 8 bis 9 Stunden beträgt, so kann man sich ein Bild machen, in welchem Maße die Intensität der Arbeit gesteigert worden ist. Ein solches Resultat kann nur mit einem erstklassigen Personal erzielt werden. Die durch den Personalabbau eingetretene jährliche Einsparung gegenüber 1920 wird vom eidgenössischen Finanzbureau auf 21,3 Millionen Franken pro Jahr angegeben. Dazu tritt die Einsparung durch den im gleichen Zeitpunkte vollzogenen Lohnabbau. Sie macht — wieder nach Angabe des eidgenössischen Finanzbureaus — eine Summe von rund 20 Millionen Franken pro Jahr aus. Das ergibt eine Verbesserung des Resultates der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von 41,3 Millionen Franken auf dem Rücken des Personals. Wenn diese Ersparnisse in der Finanzlage der Bundesbahnen nicht schneller und deutlicher zum Ausdruck gekommen sind, so rührt das davon her, daß die gleichen „Patrioten", die die Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes fordern, sich in keiner Weise daran stoßen, den ungefähr gleich hohen Betrag in Form eines vorzeitigen Taxabbaues im Personen- und vor allem im Güterverkehr einzusacken.

Die Generaldirektion und ihre außerhalb der Verwaltung stehenden Hintermänner sind aber mit den erzielten Ersparnissen auf Kosten des Personals nicht zufrieden. Sie wollen mehr und verlangten deshalb die Verlängerung der Arbeitszeit. Dabei mochte auch die Eitelkeit einzelner Personen eine gewisse Rolle gespielt haben, welche die Durchführung der Reform der Bundesbahnen und die Wiederherstellung des Gleichgewichtes innert kürzester Frist um jeden Preis mit ihrem Namen verknüpfen möchten. Ausschlaggebend dürfte indessen der Wink vom Volkswirtschaftsdepartement gewesen sein. Herr Schultheß hat leicht begreifliche Schmerzen um das Schicksal seines Sorgenkindes, den neuen Artikel 41 des Fabrikgesetzes. Die Bundesbahnen sollten mit ihren größeren Stiefeln vorangehen und für die schon allzu lange zurückgehaltene Volksabstimmung im Sinne des Herrn Schultheß und seines reaktionären Heerbannes Raum schaffen. Die Regie hätte soweit geklappt, wenn nur das Personal und die Arbeiterschaft auch etwas mehr Verständnis gezeigt hätten!

Die Anträge der Generaldirektion von anfangs Mai sind in der Presse bekanntgegeben worden. Ihre Annahme hätte eine Erhöhung

der Arbeitszeit von 8 auf 9 und 10 Stunden, beziehungsweise von 9 auf 10 Stunden gebracht. Die Verlängerung hätte also 1 bis 2 Stunden pro Tag betragen sollen. In gleicher Weise war die Verlängerung der Dienstschicht und die Verkürzung der Ruheschicht vorgeschlagen. Für die vierte Ferienwoche war die Streichung beantragt. Ueberdies sollte an Stelle der gesetzlichen Zweiteilung der Arbeit für die Bemessung der Arbeitszeit die Dreiteilung treten, indem ein neuer Begriff „weniger anstrengende Dienste" geprägt werden sollte. Das ganze Gesetz wäre damit über den Haufen geworfen worden, um unter Ausschluß von Parlament und Volk den Zustand herzustellen, der im Jahre 1918 vom Eisenbahndepartement herbeigeführt werden wollte, aber von den Räten nicht angenommen worden war. Eine Befristung der Maßnahme war nicht vorgesehen; die Generaldirektion sprach lediglich von einer „vorübergehenden" Verlängerung der Arbeitszeit. Die Anträge stellten also nichts anderes als die Aufhebung des Arbeitszeitgesetzes dar. Im weiteren waren sie ein großangelegter Versuch, Zwietracht zwischen die verschiedenen Personenkategorien zu tragen, weil krasse Ungleichheiten geschaffen werden sollten.

Es brauchte schon einen gewissen Zynismus auf Seite der Generaldirektion, um dem Personal auf dieser Grundlage Verhandlungen anzubieten. Erst recht, wenn man in Erwägung zieht, daß diese Behörde den Bundesrat im gleichen Augenblick für einen einschneidenden Lohnabbau animierte, selbstverständlich ohne dem Personal davon irgendwelche Mitteilung zu machen. Zur Unterstützung ihrer Aktion wurden von der Generaldirektion alle erdenklichen Instanzen angerufen. Zunächst mußte sich der sterbende Verwaltungsrat in die Arena schleppen und der Generaldirektion durch einen nichtssagenden Beschluß eine Krücke leihen. Ja, selbst der schon totgesagte und ohnehin nicht sehr bedeutungsvolle Kreiseisenbahnrat II wurde wieder aufgewärmt. In der nationalrätlichen Bundesbahnkommission und im Rate selbst wurden Diskussionen hervorgerufen, mit dem offenbaren Zweck, den Bundesbahnen den nötigen Resonanzboden zu schaffen. Im Parlament trat aber eine auffällige Zurückhaltung zutage. Außer den Bauernvertretern wollte eigentlich niemand offen zur Sache stehen. Es gab sogar bürgerliche Ratsmitglieder, die den Mut aufbrachten, die Anträge der Generaldirektion beim rechten Namen zu nennen und sie als Versuch zu einer Gesetzesverletzung darzustellen. Angesichts dieser Sachlage mußte es den Bundesbahnen doppelt willkommen sein, als sich die Oberpostdirektion im letzten Augenblick als Sekundant zur Verfügung stellte und dem Eisenbahndepartement nachträglich Anträge einreichte, die auf den gleichen Mißton gestimmt waren, wie diejenigen der Bundesbahnen. Daß es sich dabei lediglich um eine Solidaritätsaktion handelte, war von allem Anfang an klar.

III.

Die Generaldirektion der Bundesbahnen hatte der Verbandsleitung des S. E. V. anfangs Mai von ihren Absichten Kenntnis gegeben, mit der Erklärung, daß die Maßnahme auf 1. Juni in Kraft

gesetzt werden müsse, um den neuen Fahrplan mit den erhöhten Leistungen durchführen zu können. Sie erklärte sich, wie bereits oben erwähnt, bereit, mit dem Verbande in Verhandlungen einzutreten. Gewerkschaftsamt und Geschäftsleitung verfehlten nicht, die Generaldirektion sofort mündlich und schriftlich auf die unabsehbaren Folgen ihres Vorgehens aufmerksam zu machen. Vor allem wurde die volle Verantwortung für alles, was aus der Inkraftsetzung der Maßnahme auf 1. Juni hätte entstehen können, der Generaldirektion überlassen. Im übrigen wurde dieser Behörde zur Kenntnis gebracht, daß der Verbandsvorstand in seiner Sitzung am 30./31. Mai und der Kongreß am 23./24. Juni zur Sachlage Stellung nehmen werden. Inzwischen haben sich die Delegiertenversammlungen der einzelnen Kategorienverbände mit der Sache befaßt, soweit diese Versammlungen nicht schon vorher stattgefunden hatten. Der Verbandsvorstand beschloß am 30. Mai einstimmig, dem Kongreß zu beantragen, auf Verhandlungen mit der Generaldirektion nicht einzutreten, sondern es dieser Behörde zu überlassen, ihre Anträge dem Eisenbahndepartemente einzureichen oder nicht. Für den Fall, daß die Anträge eingereicht würden, sollten die Vertreter des S. E. V. in der paritätischen Kommission Auftrag erhalten, die Anträge der Bundesbahnen auf der ganzen Linie zu bekämpfen. Dieser Antrag des Verbandsvorstandes wurde im Kongreß nach einer eingehenden Diskussion, die auf hoher Warte gestanden ist, einstimmig zum Beschluß erhoben, nachdem in eventueller Abstimmung einige Anträge, die noch schärfer lauteten, abgelehnt worden waren. Die Delegiertenversammlung des Föderativverbandes, die unmittelbar nach dem Kongreß des S. E. V. tagte, schloß sich dessen Beschlüssen einstimmig an. In diesen und zahlreichen anderen Versammlungen war der Wille des Personals zum Ausdruck gekommen, die gestellten Anträge der Bundesbahnen unter keinen Umständen zu Beschlüssen des Bundesrates werden zu lassen, sondern sich dagegen zur Wehre zu setzen. Durch die Beschlüsse der maßgebenden Verbandsbehörden war für die Arbeit der Personalvertreter in der paritätischen Kommission, soweit diese dem Föderativverbande angehören, die notwendige Plattform geschaffen.

Die ablehnende Haltung des Personals gab der Generaldirektion Anlaß, mit der ihr nahestehenden reaktionären Presse in Verbindung zu treten und diese gegen das Personal in Bewegung zu setzen. Angesichts der Mentalität dieser Presse dürfte das ja nicht allzu schwer gewesen sein. Wenn dabei im Uebereifer häufig über das vielleicht von der Generaldirektion gesteckte Ziel geschossen worden ist, so trägt dafür doch in erster Linie diese Behörde die Verantwortung. Die Schildhalter der Generaldirektion schreckten in diesem Feldzuge vor groben Unwahrheiten, krassen Entstellungen und maßlosen Uebertreibungen nicht zurück. Das ist durchaus verständlich, wenn man daran denkt, daß sich die Behörden selbst ähnliche Entgleisungen haben zuschulden kommen lassen. So verbreitete die Generaldirektion in der Presse die Behauptung, daß durch die Verlängerung der Arbeitszeit pro Jahr 8 bis 10 Millionen Franken eingespart werden könnten,

wodurch der Taxabbau wesentlich beeinflußt werden könnte. Ueber die angestellten Berechnungen zur Rede gestellt, mußte diese Behörde zugeben, daß überhaupt keine solchen angeordnet worden seien; man „hoffte" und „wünschte" einfach, soviel Einsparungen machen zu können! Dadurch, daß die gleiche Behauptung auch vom Chef des Eisenbahndepartements im Nationalrat aufgestellt worden ist, ist sie natürlich der Wahrheit nicht nähergerückt worden. Sie ist das geblieben, was sie von Anfang an war, ein plumper und unfairer Versuch, die Oeffentlichkeit gegen das Personal zu hetzen. Das ist bis zu einem gewissen Grade auch gelungen, und die Nachteile haben sich im ganzen Lande herum geltend gemacht, indem dem Personal die Anwendung der von der Verwaltung aufgestellten Reglemente vom Publikum erschwert worden ist. Eine Art „passive Resistenz", aber nicht vom Personal, sondern vom reisenden Publikum, auf indirekte Veranlassung der Generaldirektion und ihrer Ratgeber, durchgeführt.

IV.

Von besonderer Bedeutung waren die Verhandlungen in der paritätischen Kommission. Diese Kommission entspricht bekanntlich der Fabrikkommission. Ihren landläufigen Namen verdankt sie der Art der Zusammensetzung. Sie besteht aus 7 Vertretern der Verwaltungen und ebenso vielen des Personals. Von den Vertretern der Verwaltungen werden 2 von den Bundesbahnen, 2 von der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung und 3 von den Privatbahnen und Dampfschiffgesellschaften gestellt. Die Personalvertretung setzt sich aus 6 Delegierten des Föderativverbandes, wovon 4 Eisenbahner und 2 Vertreter des Postpersonals, und 1 Vertreter des christlich-sozialen Verkehrspersonals zusammen. Der letztere ist nicht gewählt worden, weil die Christlichen zahlenmäßig Anspruch auf eine Vertretung hätten, sondern für dessen Wahl waren für den Bundesrat rein politische Gründe maßgebend. Zu diesen 14 Interessenvertretern kommt der Vorsitzende, zurzeit der linksfreisinnige Nationalrat Schüpbach von Thun. In bezug auf diese Kommission darf gesagt werden, daß sie dem Personal, besonders bei verschiedenen Uebergriffen von Privatbahnverwaltungen, schon schätzbare Dienste geleistet hat. Der Vorsitzende war bei Behandlung verschiedener Fragen objektiv genug, gegen offensichtliche Gesetzesverletzungen, wie sie sich bei den Privatbahnen wiederholt zugetragen haben, streng und konsequent einzuschreiten. Man war daher auf die Haltung der Kommission gegenüber den Anträgen der Bundesbahnen sehr gespannt.

Der Kampf in der Kommission drehte sich zunächst um den Charakter des Artikels 16, wobei die Personalvertretung auf die Entstehungsgeschichte und die bisherige Praxis verwies, während sich die andere Seite und das Departement auf den nackten Gesetzestext berief, der die sogenannte Generalklausel darstelle und Ausnahmen von allen Gesetzesbestimmungen zulasse, wobei der Bundesrat befugt sei, darüber zu entscheiden, ob „besondere Verhältnisse" bestünden oder nicht. Der Vorsitzende neigte der letzteren Auffassung zu und entschied

damit die erste Vorfrage zu unseren Ungunsten, d. h. in dem Sinne, daß der Artikel 16 bei den Bundesbahnen auch aus Gründen einer wirtschaftlichen und finanziellen Notlage angewendet werden könne. Dann kam die weitere große Frage, ob eine solche Notlage bestehe, die als „besondere Verhältnisse" im Sinne des Gesetzes angesprochen werden könne. Diese Frage wurde von der Personalvertretung wieder verneint. Wir konnten uns dabei auf ein reichliches amtliches Zahlenmaterial stützen, aus dem hervorgeht, daß sich die Betriebsergebnisse der Bundesbahnen und der Postverwaltung in sehr erheblichem Maße gebessert haben und im laufenden Jahre mit der Herstellung des Gleichgewichtes in den Gewinn- und Verlustrechnungen gerechnet werden kann. Der Betrieb schickt sich also an, wieder normal zu werden und es bleibt noch die Abtragung der während der Kriegs- und Nachkriegszeit aufgelaufenen Schulden, die bei den Bundesbahnen rund 210 Millionen Franken betragen. Bei der Postverwaltung kann von einer eigentlichen Schuld nicht gesprochen werden, weil zwischen Post und allgemeiner Bundesverwaltung nicht getrennte Rechnung geführt wird. Die Ueberschüsse der guten Zeit sind in die Bundeskasse geflossen und umgekehrt hatte der eidgenössische Finanzminister in den mageren Jahren auch für die Deckung der Ausfälle zu sorgen. Allerdings waren die letzteren um einige Millionen höher als die ersteren. Die Verwaltungen erblickten in den so aufgelaufenen Fehlbeträgen „besondere Verhältnisse" und leiteten daraus das Recht ab, die Arbeitszeit zu verlängern. Der Vorsitzende stellte sich auch in dieser Frage auf Seite der Verwaltungen. Nun war noch die dritte grundsätzliche Frage zu entscheiden, nämlich die, ob die Anträge der Verwaltungen im Rahmen dessen geblieben sind, was gemäß Artikel 16 überhaupt zugestanden werden kann, oder ob sie darüber hinaus gehen. Die Personalvertretung nahm den bekannten Standpunkt ein, wonach die Vorschläge der Bundesbahnen und der Post nichts anderes seien als die Aufhebung des Gesetzes, was niemals der Sinn des Artikels 16 gewesen sein könne. Die Verwaltungen ließen den gegenteiligen Standpunkt vertreten. Daß die Privatbahnen, beziehungsweise ihre Vertreter den Bundesbahnen getreue Handlangerdienste leisteten, ist selbstverständlich. Sie hofften wohl im stillen, aus dem ganzen Handel auch noch etwas für sich herausholen zu können. Je mehr den Bundesbahnen zugestanden wird, desto unverschämter dürfen sie nachher wieder auftreten. Der Vorsitzende stellte sich in dieser Frage auf den Boden der Personalvertreter. Die Anträge der Verwaltungen waren auch nach seiner Meinung ungesetzlich, und zwar weil sie eine ganz allgemeine Maßnahme darstellten, ohne in allen Punkten aus der „Not" herausgewachsen zu sein. Die „besonderen Verhältnisse" bestehen bei den Bundesbahnen nach seiner Meinung darin, daß gleichzeitig mit dem Vorhandensein des obgenannten Fehlbetrages, also einer ungünstigen Finanzlage, auch ein gewisser Personalmangel sich geltend macht, dessen Behebung auf normalem Wege wieder Mehrausgaben verursachen würde. Nur diese beiden Erscheinungen miteinander können nach Ansicht des Vorsitzenden die „besonderen Verhältnisse" ausmachen, nie aber eine allein.

Auf Grund dieser Stellungnahme des Vorsitzenden und damit der Mehrheit der Kommission blieb den Verwaltungen nichts anderes übrig als der Rückzug der Anträge. Sie waren faktisch als mit dem Gesetz im Widerspruch stehend erklärt worden, stellten also den Versuch zu einer Gesetzesverletzung, einem Rechtsbruch, dar. Die Tatsache, daß die Verwaltung des größten Staatsbetriebes zu solchen Mitteln greift, sie mit langer Hand vorbereitet, bei „wohlwollender Neutralität" der Aufsichtsbehörde und unter Assistenz des größten Teiles der bürgerlichen Presse, ist auch ein Symptom der gegenwärtigen reaktionären Zeit. Daß die paritätische Kommission geholfen hat, diese krasse Verletzung des Gesetzes zu verhindern, ist ein neuer Beweis dafür, daß wir keine Veranlassung haben, unsere Mitwirkung in solchen Behörden einzustellen, wie ab und zu von scheinradikaler Seite verlangt wird. In der rechtsstehenden bürgerlichen Presse erhielt die Kommission für ihren ersten Entscheid keine gute Note. „Thurgauer-Zeitung", „Neue Berner Zeitung" und andere aus dem gleichen Holz geschnittene Gazetten waren ganz aus dem Häuschen. Sie schrieben von „Paritäts-Unsinn" und verlangten eine „starke Hand" an Stelle der „Gerechtigkeitsduselei", mit der man zu nichts komme!

Die Postverwaltung verzichtete darauf, neue Anträge einzureichen. Sie tat das, weil sie einerseits ohne Zweifel auch eingesehen hatte, daß der eingeschlagene Weg nicht zum Ziele führen könne, und anderseits, weil die „besonderen Verhältnisse" bei ihr noch nicht vorhanden waren, indem sie selber zugab, daß sie vorläufig noch überzähliges Personal habe. Für das Postpersonal stellte die Aktion bis dahin also einen vollen Erfolg dar. Jedenfalls war auch die Verwaltung über den Verlauf nicht besonders unglücklich. Anders die Bundesbahnen. Daß in der Verlängerung der Arbeitszeit das Heil nicht gefunden werden kann, hatte ohne Zweifel die Generaldirektion auch eingesehen, konnte aber nicht mehr zurück, weil sie ihr Prestige in Gefahr glaubte. Sie hatte sich gegenüber den reaktionären Kreisen offen, und jedenfalls noch mehr geheim, allzu sehr gebunden, als daß sie noch einen Rückweg hätte finden können. Vielleicht fehlte ihr auch der Mut dazu. Sie trat also mit einem neuen, allerdings bedenklich reduzierten Programm hervor. An Stelle der Verlängerung der Arbeitszeit und Dienstschichten von 1 bis 2 Stunden, der entsprechenden Verkürzung der Ruheschichten und der Verkürzung der Ferien, verlangte sie nur noch eine Verlängerung der Arbeitszeit von einer halben Stunde. Alles andere war fallen gelassen worden und die Grundsätze des Gesetzes blieben unangetastet. Für die Maßnahme sah sie selber eine Befristung in der Weise vor, daß sie spätestens am 31. Dezember 1926 wieder dahinfallen müsse. Die beantragte Verlängerung sollte nur Gültigkeit haben für die Kategorien, bei denen nach Angabe der Generaldirektion ein Personalmangel bereits besteht. Es handelt sich um den Bahnunterhaltungs- und Bewachungsdienst, den Zugbegleitungsdienst und den Dienst für die Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials. Für den Bahnunterhaltungs- und Bewachungsdienst war die Maßnahme nur für die Monate April bis Oktober vor-

geschlagen. Sobald bei anderen Kategorien der Personalmangel sich ebenfalls geltend macht, soll die Maßnahme ausgedehnt werden können. Gleichzeitig wurde eine Konzession zugunsten des Personals gemacht in bezug auf die Bewertung des Nachtdienstes.

Die Verbandsvorstände des S. E. V. und des Föderativverbandes nahmen unverzüglich zu der neuen Sachlage Stellung und beschlossen, auch auf dieser Grundlage keinem Kompromiß zuzustimmen. Sie beauftragten ihre Vertreter in der paritätischen Kommission, nach wie vor eine ablehnende Haltung einzunehmen. Daß sich die Personalvertreter mit ungünstigeren Voraussetzungen an die zweite Sitzung der Kommission begaben als an die erste, liegt auf der Hand. Die Bundesbahnen hatten die Möglichkeit, ihre Anträge so zu stellen, daß sie den Ansichten des Vorsitzenden der Kommission entsprachen. Das haben sie auch getan, wie wir vorstehend gesehen haben. Tatsächlich stimmte die Kommission den neuen Anträgen der Bundesbahnen auch mehrheitlich zu, nachdem sie allerdings noch nach verschiedener Richtung weiter abgeschwächt worden waren und von der Kommission gewisse Garantien aufgestellt worden waren. Die markantesten Teile dieser Garantien bestehen aus den folgenden, von der Kommission aufgestellten Grundsätzen: Die halbstündige Arbeitszeitverlängerung darf vorläufig nur für die laufende und die nächste Fahrplanperiode bewilligt werden; sie hat sofort außer Kraft zu treten, sobald die „besonderen Verhältnisse" bei einer Kategorie nicht mehr vorhanden sind; die Außerkraftsetzung erfolgt aber spätestens am 31. Dezember 1926. Anträge für Ausdehnung der Maßnahme auf andere Personalkategorien müssen der Kommission wieder unterbreitet werden. Die Kommission hat das Recht, die Ausführung der Maßnahmen zu überwachen; sie stellt sich weiter auf den Boden, daß für die in Aussicht stehende Verlängerung der Arbeitszeit eine angemessene Vergütung auszurichten sei. Diese Vergütung ist von den Bundesbahnen auf einheitlich Fr. 1.— pro Stunde festgesetzt worden. — Die Vergütung war Gegenstand von Auseinandersetzungen. Die sogenannte radikale Richtung in und außerhalb des Verbandes hat von einem Verkauf des Achtstundentages gesprochen. Davon ist natürlich keine Rede. Die Entschädigung entspricht dem elementaren Grundsatze, daß die über das Normale hinausgehende Arbeitszeit besonders vergütet werden müsse. Durch sie wird der Ausnahmecharakter hervorgehoben. Durch sie kommt zum Ausdruck, daß in der Besoldung nur die normale gesetzliche Arbeitszeit inbegriffen ist. Was ausnahmsweise darüber hinausgeht, muß in jeder Beziehung auch besonders, als Ausnahme, behandelt werden. Es handelt sich um nichts anderes als um die sinngemäße Anwendung des Grundsatzes, der in bezug auf die Behandlung von Ueberzeitarbeit in jedem Gesetze enthalten ist, das sich mit Arbeitszeit befaßt. Im Arbeitszeitgesetz ist dieser Grundsatz im Artikel 3 niedergelegt und es war das Personal, das auf dessen Aufnahme großes Gewicht gelegt hat. Die Vergütung hat aber auch eine eminent praktische Bedeutung; nicht in erster Linie, weil sie dem betroffenen Personal etwas einbringt, sondern weil sie der Verwaltung Ausgaben verur-

sacht und dadurch prophylaktisch wirkt. Sobald die Verwaltung zahlen muß, wird sie von der Ausdehnung der Arbeitszeit erst Gebrauch machen, wenn es sich wirklich darum handelt, vorübergehend eine Personalvermehrung umgehen zu können.

Der Bundesratsbeschluß vom 18. April brachte nichts Neues mehr. Er enthält die Bestätigung der von der paritätischen Kommission mehrheitlich gefaßten Beschlüsse. Warum die Form des Bundesratsbeschlusses gewählt wurde, ist nicht recht ersichtlich. Das Eisenbahndepartement hätte nach Gesetz und Verordnung und auch gemäß der bisherigen Praxis das Recht gehabt, den Entscheid von sich aus zu fällen. Möglicherweise wollte sich der Chef des genannten Departements durch die Form, in welche die Bewilligung gekleidet wurde, sowohl gegenüber der Oeffentlichkeit als auch gegenüber dem Personal, die ihm offenbar notwendig erschienene Rückendeckung verschaffen.

In der gewerkschaftlichen und politischen Arbeiterpresse hat man sich über die Haltung des christlichsozialen Vertreters bei der Schlußabstimmung in der paritätischen Kommission aufgehalten. Der betreffende Vertreter hatte sich während der ganzen Kommissionsberatung konsequent der Delegation des Föderativverbandes angeschlossen, um dann in der Schlußabstimmung sich plötzlich und scheinbar ganz unmotiviert der Stimme zu enthalten. Für Eingeweihte ist diese Haltung nichts Außergewöhnliches. Verantwortlich dafür ist aber nicht der betreffende Delegierte, sondern die klägliche Haltung derjenigen, die er dort zu vertreten hat. Das christliche Verbändchen, das doch in der ganzen Sache versuchte, ziemlich viel Geräusch zu machen, hat wie gewöhnlich vollständig versagt. Es hat trotz der großen Wichtigkeit der Sache es abgelehnt, seinem Vertreter Richtlinien mit auf den Weg zu geben und hat es vorgezogen, diesem vollständige Handlungsfreiheit zu lassen. Das geschah doch von seiten der christlichen Kritikaster nur, um auf alle Fälle ein Loch zu haben, durch das sie ausschlüpfen konnten, wenn die Sache schief gehen sollte. Der Vertreter in der Kommission mußte seine Pappenheimer kennen und es ist selbstverständlich, wenn er dementsprechend gehandelt hat. Das Vorkommnis zeigt aber neuerdings, daß die christlichen Scheinorganisationen in allen kritischen Augenblicken versagen und damit praktisch keine andere Aufgabe erfüllen, als der Sache der Arbeiterschaft Schaden beizufügen. (Schluß folgt.)

Das Lehenswesen.

(Ursprung und Wesen.)

Von Hans Schlunegger.

Das Lehenswesen ist, wenn nicht die ausschließliche, so doch die vorwiegende Erscheinungsform der mittelalterlichen Wirtschaftsgeschichte. Sein Entstehen fällt in die Zeit und das Reich der Merowinger, von wo es sich ausdehnt über die germanische Welt. Im Stamme der Franken, auch nach der Romanisierung, zeigt es sich