

Abstimmung vom 31.10.1920

Kürzere Arbeitszeiten bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben

**Angenommen: Bundesgesetz betreffend die
Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen
und anderer Verkehrsanstalten**

Christian Bolliger

Dieser Artikel ist erstmals 2010 im «Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007» erschienen, welches von Wolf Linder, Christian Bolliger und Yvan Rielle herausgegeben und beim Haupt Verlag publiziert wurde.

Empfohlene Zitierweise: Bolliger, Christian (2010): Kürzere Arbeitszeiten bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 133–134.

Herausgeber dieses Dokuments: Swissvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen. Année Politique Suisse, Universität Bern, Fabrikstrasse 8, 3012 Bern. www.swissvotes.ch.

VORGESCHICHTE

Nachdem 1877 erstmals eine landesweit geltende Maximalarbeitszeit für Fabrikarbeiterinnen und -arbeiter festgelegt worden ist (elf Stunden pro Tag, vgl. Vorlage 17), legt der Bund 1890 für die Arbeitnehmer der Eisenbahnen eine maximale Arbeitszeit von zwölf Stunden pro Tag fest und schreibt 52 Ruhetage zwingend vor. 1902 erfolgt eine weitere Reduktion der täglichen Arbeitszeit um eine Stunde. Antriebsfedern für diese Reduktionen bilden die soziale Wohlfahrt, der Gesundheitsschutz der Arbeitnehmenden sowie die Betriebssicherheit der Eisenbahnen.

Nachdem bis 1919 die zulässige Arbeitszeit in den Fabriken weiter auf nunmehr 48 Stunden pro Woche sinkt, verlangen die Arbeitnehmer der öffentlichen Verkehrsbetriebe Gleiches. Schon Ende 1918 fordert der Föderativverband eidgenössischer Beamter, Angestellter und Arbeiter an seiner Delegiertenversammlung einstimmig die Einführung des Achtsturentags und erweiterte Ruhezeiten. Nach der Verabschiedung des Fabrikgesetzes lenkt der Bundesrat prinzipiell ein, schlägt aber eine flexible Arbeitszeit von durchschnittlich acht Stunden vor. Zwar geht die Beratung im Parlament «nicht so glatt vonstatten» wie beim Fabrikgesetz, der Entwurf wird aber schliesslich «fast einstimmig» angenommen (NZZ vom 10.10.1920). Dennoch ergreift ein «fast völlig anonyme[s]» Komitee (Neidhart 1970: 193) erfolgreich das Referendum.

GEGENSTAND

Zentraler Streitpunkt der Abstimmungsvorlage ist der Achtsturentag für die Mitarbeiter der Verkehrsbetriebe. Das Gesetz legt fest: «Die tägliche Dauer der Arbeitszeit darf [...] durchschnittlich acht Stunden nicht übersteigen.» Als maximale Arbeitszeit an einem einzelnen Tag schreibt das Gesetz zehn Stunden vor. Für Dienste, bei denen die Arbeit «in reichlichem Masse aus Zeiten blosser Dienstbereitschaft» besteht, ist eine neunstündige Arbeitszeit zulässig. Weitere Neuerungen bilden die Verkürzung der Dienstschicht, die Erhöhung der Ruhetage von 52 auf 56, die Einführung von Ferien ab dem ersten Dienstjahr und die Einführung einer paritätischen Kommission. Dem Gesetz unterstellt sind die Schweizerischen Bundesbahnen, die Post-, Telegraf- und Telefonverwaltung und die weiteren vom Bund konzessionierten Verkehrsanstalten.

ABSTIMMUNGSKAMPF

Von den grossen Parteien unterstützen neben der SP auch die Katholisch-Konservativen und die Freisinnigen aufgrund ihrer eigenen Arbeiter- und Angestelltenflügel mehrheitlich die Vorlage. Ihre Vertreter votieren aber «uneinheitlich» (Neidhart 1970: 193). Die bernische Bauern-, Gewerbe und Bürgerpartei lehnt das Gesetz ab. Im Abstimmungskampf dominieren die Verbände: Auf der Arbeitnehmerseite kämpft der Föderativverband eidgenössischer Beamter, Angestellter und Arbeiter, im bürgerlichen Lager engagieren sich vorab der Gewerbeverband und der Bauernverband gegen die Vorlage. Widerstand kommt auch von den Privatbahnen.

Die Gegner wehren sich grundsätzlich gegen «einen ungesunden Zeitgeist, der die Segnungen der Arbeit nicht mehr anerkennen und nur in

einer fortgesetzten Verminderung der Arbeitszeit und des Arbeitsmasses das Heil der Menschen erblicken möchte». Die Ferienregelung bezeichnen sie als zu grosszügig, die Arbeitszeitregel als «schablonenhaft» (Aufruf des Zentralvorstands des Schweizerischen Gewerbeverbands, abgedruckt in der NZZ vom 22.10.1920). Sie bezeichnen eine weitere finanzielle Belastung der Bahn durch die Arbeitszeitreduktion und die verbundene Verteuerung der Transportkosten für Landwirtschaft und Gewerbe als nicht verkraftbar. Die Bahnen verlören gegen die Konkurrenz der Strasse weiter an Boden, den Nebenbahnen drohe gar der Ruin (vgl. Vorlage 120).

Die Befürworter betonen, mit dem Gesetz würden lediglich die Arbeitnehmer der Verkehrsbetriebe mit den Fabrikarbeitern gleichgestellt. Der Achtstundentag wird als soziales Gebot und Voraussetzung für den sozialen Frieden dargestellt, der den Betrieb der Bahnen höchstens geringfügig verteuere: Intensiveres und besser organisiertes Arbeiten kompensiere die Arbeitszeitverkürzung. Überdies trage die flexible Ausgestaltung der Arbeitszeit den unterschiedlichen Dienstbedingungen des Verkehrspersonals Rechnung.

ERGEBNIS

Bei einer Beteiligung von 68,1% nehmen 57,1% der Stimmenden die Arbeitszeitreduktion für die Arbeitnehmenden der öffentlichen Verkehrsbetriebe an. Am höchsten ist die Zustimmung in Basel-Stadt und Genf, am niedrigsten in Schwyz und Appenzell Innerrhoden.

QUELLEN

BBI 1919 III 743; BBI 1920 I 527. NZZ vom 10.10 und 22.10.1920. Comité romand 1920; Druckschrift 1920a; Druckschrift 1920b; Vorstand der Schweizer. Vereinigung zur Förderung des internationalen Arbeiterschutzes 1920. Buser 1962; Neidhart 1970: 193.

Ein Literaturverzeichnis mit den ausführlichen bibliographischen Angaben finden Sie auf unserer Website www.swissvotes.ch.