

Stenographisches Bulletin der Bundesversammlung

Bulletin sténographique de l'Assemblée fédérale

Dezember — 1919 — Décembre

Abonnemente: Jährlich Fr. 2. — für die Schweiz zuzüglich Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.
Fr. 6. — für das übrige Postvereinsgebiet.
In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.

Abonnements: Un an: Suisse frs. 2. — (plus la finance d'abonnement par la poste ou de remboursement).
Union postale frs. 6. —.
On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Sitzung vom 3. Dezember 1919,
vormittags 9¹/₄ Uhr.
Séance du 3 décembre 1919, à 9¹/₄ heures du matin.

Vorsitz: }
Présidence: } Hr. Blumer.

1101. Arbeitszeit bei den Transportanstalten. *Durée du travail dans les entreprises de transport.*

(Siehe die Verhandlungen des Ständerates, Seite 404 ff.)
(Voir les débats du Conseil des Etats, page 404 et suiv.)

Anträge der nationalrätlichen Kommission vom 13. November 1919.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates, wo nichts anderes bemerkt ist.

Bundesgesetz

betreffend

die Arbeitszeit beim Betriebe der Verkehrsanstalten.

Art. 3.

¹ Die tägliche Dauer der Arbeitszeit darf innerhalb einer Gruppe von höchstens vierzehn aufeinanderfolgenden oder durch einzelne Ruhetage getrennten Tagen durchschnittlich acht Stunden nicht übersteigen. Für Dienste, in denen die Arbeitszeit in reichlichem Masse aus Zeiten blosser Dienstbereitschaft besteht, ist eine durchschnittliche Dauer der

Arbeitszeit bis auf neun Stunden zulässig; diese Dienste sind in den Vollziehungsverordnungen zu bezeichnen.

² Innerhalb einer einzelnen Dienstschicht darf die Arbeitszeit im Ausgleiche höchstens zehn Stunden betragen; ein Ausgleich hat nicht stattzufinden, wenn dem Beamten, Angestellten oder Arbeiter mit seiner Zustimmung für die Ueberschreitung der massgebenden durchschnittlichen Arbeitszeit Barvergütung geleistet wird.

³ Die Barvergütung ist auf Grund des Gehaltes oder Lohnes mit einem Zuschlage von wenigstens 25 Prozent zu berechnen. Der Verzicht auf den Ausgleich darf 75 Stunden im Kalenderjahre nicht übersteigen.

⁴ Wird infolge von Zugs- oder Kursverspätungen oder aus anderen zwingenden Gründen des Betriebes die gesetzliche Höchstdauer der Arbeitszeit um mehr als eine Viertelstunde überschritten, so hat innerhalb der nächsten drei Arbeitstage ein Ausgleich stattzufinden.

Art. 5.

¹ Die tägliche Dauer der Dienstschicht darf innerhalb einer Gruppe von höchstens vierzehn aufeinanderfolgenden oder durch einzelne Ruhetage getrennten Tagen durchschnittlich dreizehn Stunden, und wenn der Beamte, Angestellte oder Arbeiter Dienstwohnung in der Nähe der Arbeitsstelle hat, dreizehneinhalb Stunden nicht übersteigen. Wo die Verhältnisse es ermöglichen, soll die Dienstschicht im Mittel bis auf zwölf Stunden reduziert werden.

² Die Höchstdauer einer einzelnen Dienstschicht beträgt im Ausgleiche vierzehn Stunden.

³ Wo besondere, in den Vollziehungsverordnungen festzustellende Verhältnisse vorliegen, darf die Dienstschicht bis auf fünfzehn Stunden ausgedehnt werden, vorausgesetzt, dass ihre durchschnittliche Dauer innerhalb dreier aufeinanderfolgender Tage die massgebende durchschnittliche Dauer im Sinne von Abs. 1 hier vor nicht übersteigt.

⁴ Wird unter den in Art. 3, Abs. 4, hiervor genannten Voraussetzungen die gesetzliche Höchstdauer der Dienstschicht überschritten, so hat der Ausgleich im Sinne jener Vorschrift stattzufinden.

Art. 6.

¹ Die tägliche Dauer der Ruheschicht darf innerhalb einer Gruppe von höchstens vierzehn aufeinanderfolgenden oder durch einzelne Ruhetage getrennten Tagen durchschnittlich nicht weniger als elf Stunden, und wenn der Beamte, Angestellte oder Arbeiter Dienstwohnung in der Nähe der Arbeitsstelle hat, nicht weniger als zehneinhalb Stunden betragen. Wo die Verhältnisse es gestatten, soll die Ruheschicht im Mittel nicht unter zwölf Stunden herabgesetzt werden.

² Die Mindestdauer einer einzelnen Ruheschicht beträgt im Ausgleiche zehn Stunden.

³ Wo besondere, in den Vollziehungsverordnungen festzustellende Verhältnisse vorliegen, darf die Ruheschicht bis auf neun Stunden gekürzt werden, vorausgesetzt, dass ihre durchschnittliche Dauer innerhalb dreier aufeinanderfolgender Tage wenigstens die massgebende durchschnittliche Dauer im Sinne von Absatz 1 hiervor erreicht.

⁴ Die Ruheschicht soll, soweit der Dienst es gestattet, am Wohnorte zugebracht werden können.

Art. 9.

¹ Jedem nach Massgabe von Art. 1, Abs. 3, hier vor beschäftigten Beamten, Angestellten oder Arbeiter sind im Kalenderjahre, angemessen verteilt, 56 Ruhetage einzuräumen, wovon wenigstens 20 auf Sonn- und allgemeine Feiertage zu fallen haben.

² Für einzelne Kategorien des Personals von Nebenbahnen, Schiffs- und Kraftwagenunternehmen kann der Bundesrat die Zahl der auf Sonn- und allgemeine Feiertage fallenden Ruhetage bis auf zwölf herabsetzen.

³ Der Ruhetag beträgt vierundzwanzig Stunden; er muss am Wohnorte zugebracht werden können.

⁴ Dem Ruhetage hat unmittelbar oder kurz vorher eine Ruheschicht von wenigstens neun Stunden voranzugehen. Für das Personal, das ausschliesslich in Diensten verwendet wird, die zwischen fünf Uhr morgens und elf Uhr abends liegen, muss die dem Ruhetage vorausgehende Ruheschicht innerhalb eines Zeitraumes von höchstens sechs Wochen durchschnittlich wenigstens zehn Stunden, für das übrige Personal durchschnittlich wenigstens zwölf Stunden betragen. Bei Aufeinanderfolge von zwei oder mehr Ruhetagen ist die Ruheschicht nur einmal zu berechnen.

⁵ Beim Uebergange vom Spät- oder Nachtdienste zum Mittel- oder Frühdienste dürfen Ruheschichten von wenigstens 28 Stunden als halbe Ruhetage angerechnet werden.

⁶ Erstreckt sich die an Sonn- und allgemeinen Feiertagen zugeteilte Dienstschrift nicht über zwölf Uhr mittags, so kann der Rest des Tages als halber Ruhetag angerechnet werden, vorausgesetzt, dass die Dienstschrift fünf Stunden nicht übersteigt und die anschliessende Ruheschicht bis zum Beginne der nächsten Dienstschrift wenigstens achtzehn Stunden beträgt.

Art. 12.

¹ Ueber Form und Inhalt der von den Betriebsinhabern auf Grund dieses Gesetzes anzufertigenden Einteilungen der Arbeitstage, Dienste, Ruhetage und Ferien werden die Vollziehungsverordnungen zu die-

sem Gesetze die nähern Wegleitungen und Muster aufstellen.

² Das Personal ist vor der endgültigen Festsetzung dieser Einteilungen anzuhören.

Art. 16.

¹ Wenn besondere Verhältnisse es notwendig machen, kann der Bundesrat, nach Anhörung des beteiligten Personals, Ausnahmen von den Bestimmungen dieses Gesetzes anordnen.

² Insbesondere können Nebenbahnen Erleichterungen hinsichtlich der Arbeitszeit, der Dienst- und der Ruheschicht sowie der Ruhetage gewährt werden.

Art. 18.

¹ Der Bundesrat wählt auf die jeweilige, für die Bundesverwaltung geltende Amtsdauer, nach Entgegennahme von Vorschlägen der Verkehrsanstalten und des Personals, eine Kommission, bestehend aus dem Vorsitzenden und zehn bis vierzehn Mitgliedern. In dieser Kommission sollen die Verwaltungen der dem Gesetze unterstellten Verkehrsanstalten und deren Personal zu gleichen Teilen vertreten sein.

² Der Kommission liegt insbesondere die Begutachtung der zu erlassenden Vollziehungsverordnungen, ferner von Fragen ob, die dem Bundesrate zu Beschlüssen grundsätzlicher Natur, Entscheiden über Rekurse und Beschwerden sowie Strafverfügungen, Anlass geben.

Propositions de la commission du Conseil national
du 13 novembre 1919.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats, partout où il n'y a pas d'observation.

Loi fédérale

concernant

la durée du travail dans l'exploitation des entreprises de transport et de communications.

Art. 3.

¹ La durée quotidienne du travail ne doit pas dépasser huit heures en moyenne dans un groupe d'au plus quatorze jours consécutifs ou séparés par des jours de repos isolés. La durée moyenne du travail peut être portée à neuf heures pour les services consistant dans une forte proportion en un acte de simple présence; ces services doivent être désignés dans les ordonnances d'application.

² La durée du travail, compensation comprise, ne doit pas excéder dix heures dans un même tour de service; il n'y a pas lieu à compensation lorsque l'agent consent à être rétribué en espèces pour le travail accompli en plus de la durée moyenne régulière.

³ La rétribution en espèces se calcule sur la base du traitement ou salaire, majoré d'au moins 25 pour cent. Un agent ne peut renoncer à la compensation pour plus de 75 heures par année civile.

⁴ Lorsque la durée maximum du travail fixée par la loi est dépassée de plus d'un quart d'heure par suite de retards de trains ou de courses; ou pour d'autres motifs impérieux, les heures en plus doivent être

compensées au cours des trois journées de travail suivantes.

Art. 5.

¹ La durée quotidienne du tour de service ne doit pas, dans un groupe d'au plus 14 jours consécutifs ou séparés par des jours de repos isolés, dépasser treize heures en moyenne, ou treize heures et demie si l'agent a un logement de service à proximité de l'endroit où il travaille. Quand les circonstances le permettent, la durée moyenne du tour de service doit être abaissée jusqu'à douze heures.

² La durée maximum d'un tour de service, compensation comprise, est de quatorze heures.

³ Lorsqu'il existe des circonstances spéciales, à déterminer par les ordonnances d'application, le tour de service peut être porté à quinze heures, pourvu que sa durée moyenne pendant trois jours consécutifs ne dépasse pas la durée moyenne régulière fixée au premier alinéa de cet article.

⁴ Lorsque la durée maximum du tour de service fixée par la loi est dépassée dans les circonstances indiquées au 4^e alinéa de l'art. 3, les heures en plus doivent être compensées de la manière prévue par cette même disposition.

Art. 6.

¹ La durée quotidienne du tour de repos ne doit pas, dans un groupe d'au plus quatorze jours consécutifs ou séparés par des jours de repos isolés, être inférieure à onze heures en moyenne, ou à dix heures et demie si l'agent a un logement de service à proximité de l'endroit où il travaille. Quand les circonstances le permettent, la durée moyenne du tour de repos ne doit pas être réduite au-dessous de douze heures.

² La durée minimum d'un tour de repos, compensation comprise, est de dix heures.

³ Lorsqu'il existe des circonstances spéciales, à déterminer par les ordonnances d'application, le tour de repos peut être réduit à neuf heures, pourvu que sa durée moyenne pendant trois jours consécutifs atteigne au moins la durée moyenne régulière fixée au premier alinéa de cet article.

⁴ Le repos doit pouvoir être pris à domicile, autant que le service le permet.

Art. 9.

¹ Il est accordé pendant l'année civile, à tout agent occupé dans la mesure prévue à l'article premier, alinéa 3, 56 jours de repos, convenablement répartis, dont vingt au moins coïncidant avec un dimanche ou un jour de fête générale.

² Pour certaines catégories d'agents de chemins de fer secondaires, des entreprises de navigation ou des entreprises de transport par voitures automobiles, le Conseil fédéral peut réduire jusqu'à douze le nombre de jours de repos coïncidant avec un dimanche ou un jour de fête générale.

³ Le jour de repos est de vingt-quatre heures ; il doit pouvoir être passé à domicile.

⁴ Un tour de repos de neuf heures au moins précédera immédiatement ou de très près le jour de repos. La durée moyenne de ce tour de

repos doit être, au cours d'une période de six semaines au plus, de dix heures au moins pour les agents occupés exclusivement à des services compris entre cinq heures du matin et onze heures du soir, et de douze heures au moins pour les agents assurant d'autres services. Le tour de repos ne sera compté qu'une fois quand l'agent bénéficiera de deux ou plusieurs jours de repos consécutifs.

⁵ Des tours de repos d'au moins 28 heures peuvent être comptés comme demi-jours de repos aux agents qui passent du service du soir ou de nuit au service de jour ou du matin.

⁶ Si le tour de service d'un dimanche ou d'un jour de fête générale ne dépasse pas midi, le reste de la journée peut être compté comme demi-jour de repos, pourvu que la durée du tour de service ne dépasse pas cinq heures et que le tour de repos faisant immédiatement suite au tour de service soit de dix-huit heures au moins jusqu'au commencement du tour de service suivant.

Art. 12.

¹ Les ordonnances d'application de la présente loi contiendront des prescriptions détaillées, avec modèles à l'appui, sur la forme et le contenu des tableaux de roulement qu'établiront les entreprises pour fixer, sur la base de cette loi, les journées de travail, les services, les jours de repos et les vacances.

² Le personnel doit être entendu avant la fixation définitive de ces tableaux de roulement.

Art. 16.

¹ Lorsque des circonstances spéciales l'exigent, le Conseil fédéral peut, après avoir entendu le personnel intéressé, autoriser des exceptions aux dispositions de la présente loi.

² Des allègements peuvent, en particulier, être accordés aux chemins de fer secondaires en ce qui concerne la durée du travail, les tours de service et de repos et les jours de repos.

Art. 18.

¹ Le Conseil fédéral nomme, pour la durée de chaque période administrative de l'administration fédérale, au vu de propositions des entreprises et du personnel, une commission composée d'un président et de dix à quatorze membres. Les administrations des entreprises de transport et de communications soumises à la présente loi et leur personnel seront représentés dans cette commission par un nombre égal de délégués.

² Cette commission est chargée, en particulier, de préviser sur les projets d'ordonnances d'application, ainsi que sur des questions pouvant donner lieu, de la part du Conseil fédéral, à des arrêtés de portée générale, des décisions sur des recours et des plaintes, ainsi qu'à des mesures pénales.

Anträge der Kommissionsminderheit
(HH. Düby, Studer, Weber [St. Gallen])
vom 20. November 1919.

Art. 1.

- b) ...
- c) die Zollverwaltung.
- d) die Telegraphen- und Telephonverwaltung.
- e) die vom Bunde konzessionierten Verkehrsanstalten.

Art. 5.

¹ ...
... aufeinanderfolgenden Tagen durchschnittlich zwölf Stunden nicht übersteigen.

² Die Höchstdauer...
...im Ausgleiche dreizehn Stunden.

³ Wird infolge von Zugs- oder Kursverspätungen oder aus andern zwingenden Gründen des Betriebes die gesetzliche Höchstdauer der Dienstschrift überschritten, so hat innerhalb der drei nächsten Arbeitstage ein Ausgleich stattzufinden.

Art. 6.

¹ ...
... aufeinanderfolgenden Tagen durchschnittlich nicht weniger als zwölf Stunden betragen.

² Die Mindestdauer...
...im Ausgleiche elf Stunden.

³ Wo besondere,...
...bis auf zehn Stunden gekürzt werden,...
...im Sinne von Abs. 1 hiervor erreicht.

⁴ Wird infolge von Zugs- oder Kursverspätungen oder aus andern zwingenden Gründen des Betriebes die gesetzliche Mindestdauer gekürzt, so hat innerhalb der nächsten drei Arbeitstage ein Ausgleich stattzufinden.

⁵ Die Ruheschicht soll,...

Art. 10.

¹ Jedem nach Massgabe...
...Ferien zu gewähren:
vom 1. bis und mit 3. Dienstjahre 7 Tage
von dem Jahre an, in dem das 4. Dienstjahre oder das 30. Altersjahr zurückgelegt wird 14 »
von dem Jahre an, in dem das 10. Dienstjahre oder das 40. Altersjahr zurückgelegt wird 21 »
von dem Jahre an, in dem das 20. Dienstjahre zurückgelegt wird 28 »

Art. 16.

² (Streichung des Absatzes).

Propositions de la minorité de la commission
(MM. Düby, Studer et Weber [St-Gall])
du 20 novembre 1919.

Article premier.

- b) ...
- c) l'administration des douanes ;

- d) l'administration des télégraphes et des téléphones ;
- e) les entreprises de transport et de communications concédées par la Confédération.

Art. 5.

¹ ...
...jours consécutifs dépasser douze heures en moyenne.

² La durée maximum d'un tour de service, compensation comprise, est de treize heures.

³ Lorsque la durée maximum du tour de service fixée par la loi est dépassée par suite de retards de trains ou de courses, ou pour d'autres motifs impérieux, les heures en plus doivent être compensées au cours des trois journées de travail suivantes.

Art. 6.

¹ ...
...jours consécutifs être inférieure à douze heures en moyenne.

² La durée minimum d'un tour de repos, compensation comprise, est de onze heures.

³ Lorsqu'il existe...
être réduite à dix heures, ...
...au premier alinéa de cet article.

⁴ Lorsque la durée minimum du tour de repos fixée par la loi est réduite par suite de retards de trains ou de courses, ou pour d'autres motifs impérieux, les heures en moins doivent être compensées au cours de trois journées de travail suivantes.

⁵ Le repos doit...

Art. 10.

¹ Tout agent...
... aux vacances suivantes :

- 7 jours, les 3 premières années de service ;
- 14 » dès l'année où il atteint 4 ans de service ou l'âge de 30 ans révolus ;
- 21 » dès l'année où il atteint 10 ans de service ou l'âge de 40 ans révolus ;
- 28 » dès l'année où il atteint 20 ans de service.

Art. 16.

² (Supprimer cet alinéa.)

Eintretensfrage. — *Entrée en matière.*

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Krieg hat das Tempo in der Herbeiführung derjenigen Neuerungen, die man gemeinhin die sozialen Reformen nennt, beschleunigt. Den gleichen Weg, den die allgemeine Meinung und das Volksempfinden geht, muss auch die Gesetzgebung gehen: den Weg in der Richtung eines gerechten Ausgleiches in den materiellen Verhältnissen.

Warum wirkte der Krieg in dieser Richtung beschleunigend? Der Krieg hat in seinen langen, schweren Jahren einen Ausgleich in den Pflichten gebracht. Der kleine Mann hat wie der grosse seinen Mitbürgern und dem Ganzen gedient und der Gesellschaft Opfer gebracht; als natürliches und notwendiges Gegenstück zu dem Ausgleich in den Pflichten erscheint in den Rechten.

Zu den sozialen Reformen gehört die Einführung des Achtstundentages, die Erfüllung eines seit Jahrzehnten mit aller Zähigkeit durch die Arbeiterschaft

verfolgten Postulates. Früher hartnäckig umstritten, ist der Achtstundentag wie eine reife Frucht, fast möchte man sagen, wie eine überreife Frucht, vom Baume gefallen. Er stiess nirgends mehr auf ernsten Widerstand; bei vielen wohl schon deshalb nicht, weil die Zeit gekommen schien, um es endlich einmal mit dieser so sehnlich herbeigewünschten Neuerung zu probieren und ihre Auswirkung auf das wirtschaftliche Leben festzustellen; in der Voraussetzung allerdings, dass, wenn die Auswirkung auf das wirtschaftliche Leben verhängnisvoll werden sollte, eine rückläufige Bewegung kaum ausbleiben werde.

Während sich der Arbeiter, der Beamte, der Angestellte mit der Erhöhung des Lohnes vielen Freierwerbenden in für ihn günstigem Sinne nähert, so entfernt er sich vom Freierwerbenden ebenfalls in für ihn günstigem Sinne, soweit es sich um die Verkürzung der Arbeitszeit handelt. Wie gross ist der Prozentsatz der Freierwerbenden, die auf den durchschnittlichen Lohn des heutigen Arbeiters kämen, falls sie sich auf eine achtstündige Arbeitszeit beschränken würden? Eine Verkürzung der Arbeit in den gegenwärtigen Zeiten, da wieder aufgerichtet werden sollte, was der Krieg zerstört hat, erscheint an und für sich wenig angezeigt. Man sollte meinen, es hätte nie so sehr der gemeinsamen Kraftanstrengung aller bedurft, um aufzubauen und um wieder normale Verhältnisse herbeizuführen, wie in der gegenwärtigen Zeit. Statt dessen wird die Arbeitszeit, ich gebe ohne weiteres zu, notwendigerweise, auf dem Wege der Gesetzgebung verkürzt, und statt dessen macht sich, glücklicherweise weniger bei uns als in andern Staaten, dasjenige bemerkbar, was Herr Greulich in seiner Eröffnungsrede das Erlöschen des Interesses an der Arbeit genannt hat.

Die Postulanten der Arbeitszeitverkürzung trösten uns mit einem: Sie sagen uns, der Effekt der Arbeit werde durch ihre Verkürzung nicht geändert, da vermehrte Arbeitslust und erhöhte Arbeitskraft die Leistungen mehren werden; der Arbeiter werde lieber und damit intensiver arbeiten, wenn ihm auch die notwendige freie Zeit eingeräumt werde, und er könne ausgeruht auch mehr leisten. Wenn die Hoffnung auf diese intensivere Arbeit nicht wäre, dann wäre für unsere Industrie und für unsere Transportanstalten der Ausblick in die Zukunft ein trüber. Das Resultat wird davon abhängen, wie die freie Zeit ausgenützt wird, und welcher Geist im Personal und in der Arbeiterschaft herrscht.

Bahnbrechend für die Einführung der 48-Stundenwoche oder des Achtstundentages wirkte die Aufnahme des Grundsatzes im Präliminarfrieden der Entente. Bei uns ist durch Bundesgesetz vom 27. Juni 1919 betreffend die Arbeitszeit in den Fabriken für unsere Industrie grundsätzlich die 48-Stundenwoche eingeführt worden. Damit war ohne weiteres auch die Notwendigkeit einer Revision der Gesetzgebung betreffend die Arbeitszeit bei den Transportanstalten gegeben. Schon aus psychologischen Gründen; « was dem einen recht, ist dem andern billig » ist ein Wort, das immer seine starken Wirkungen gehabt hat.

Es war auch ohne weiteres klar, dass diese Revision im Sinn einer Annäherung an den Achtstundentag erfolgen müsse, dies um so mehr, als auch andere Staaten (Deutschland, Italien, England, Oesterreich, Schweden und die Vereinigten Staaten) beim Betriebe der Transportanstalten die 48-Stundenwoche ein-

geführt haben. Eine Idee, die mit solcher Macht über die ganze Welt geht, macht vor keiner Industrie und vor keiner andern Unternehmung halt. Der Bundesrat erkannte die Unlösbarkeit dieser Zusammenhänge und erliess, es war am 25. Juni 1919, einen Bundesratsbeschluss. In diesem Beschlusse wird in erster Linie festgestellt, dass dem Personal die Zusicherung gegeben worden sei, es sollen auch im Betrieb der Transportanstalten Erleichterungen eintreten, wenn einmal in der Industrie der Achtstundentag allgemein seinen Einzug gehalten habe; im weitern wird darauf hingewiesen, dass dieser Moment gekommen sei, da eine Einigung zwischen den Arbeitgebern und den Arbeitnehmern erfolgt sei und die gesetzliche Regelung vor der Türe stehe. Schliesslich wird erwogen, dass eine sofortige Einführung für die Privatbahnen in der Zeit der Hochsaison nicht tunlich sei. Der Beschluss geht daher dahin: Es wird der Achtstundentag für anhaltend Beschäftigte eingeführt; neun Stunden sollen diejenigen arbeiten, bei denen die Arbeitszeit in reichlichem Mass aus blosser Dienstbereitschaft besteht. Für die Privatbahnen wird die Verkürzung der Arbeitszeit erst auf 1. Oktober 1919 angeordnet.

In dem vorerwähnten Bundesratsbeschlusse wurde wohl die Arbeitszeit, nicht aber die Präsenzzeit geregelt. Damit war den Transportunternehmungen die notwendige Zeit zu einem ruhigen Uebergang in die neuen Verhältnisse eingeräumt. Es wurde die Zeit gegeben, um sich neu zu organisieren, um die notwendigen Diensterteilungen zu entwerfen und um, was das wichtigste ist, neues Personal anzustellen und auszubilden.

Der Bundesrat schöpfte seine Kompetenz zum Erlass dieses Beschlusses aus Art. 10 des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten vom 19. Dezember 1902. Der Artikel lautet: « Wenn besondere Verhältnisse es notwendig machen, ist der Bundesrat ermächtigt, gegenüber den Bestimmungen dieses Gesetzes ausnahmsweise Anordnungen zu treffen. »

Ich glaube, der Sinn dieser Gesetzesstelle geht dahin, dass bei Vorliegen besonderer Verhältnisse der Bundesrat vorübergehende oder doch nicht allzutiefgreifende Ausnahmen gestatten oder verfügen kann. Aber der Artikel gestattet dem Bundesrate nicht, die wichtigsten Bestimmungen des Gesetzes mit Wirkung auf unbestimmte Zeit abzuändern. Nach meinem Dafürhalten geht diese Interpretation zu weit. Ich sage das lediglich der Vollständigkeit halber, nicht im Sinn einer Kritik; denn die Kommission ist sich sehr wohl bewusst, dass der Bundesrat in jenem Zeitpunkte nicht anders handeln konnte. Ausserordentliche Zeiten verlangen und rechtfertigen ausserordentliche Massnahmen. Die Räte ihrerseits sind durch den Bundesratsbeschluss insofern vor ein fait accompli gestellt — wir brauchen das nicht zu bedauern —, dass sie jedenfalls dem Personal gegenüber nicht weniger entgegenkommend sein dürfen, als es der Bundesrat in seinem Beschlusse war. In einer Zeit, da alle Räder so schnell laufen, wäre es ein aussichtsloses Unterfangen, ein Rad zurückdrehen zu wollen.

Tatsächlich geht das vorliegende Gesetz weiter als der Bundesratsbeschluss. Es muss schon deshalb weiter gehen, weil neben der Arbeitszeit auch die Präsenzzeit, die Ruheschicht, der Ruhetag und die Ferien geregelt werden.

Ueber die historische Entwicklung der Gesetzgebung betreffend die Arbeitszeit der Transportanstalten in der Schweiz gibt die bundesrätliche Botschaft genügend Aufschluss. Ich will Sie nicht mit einer Wiedergabe des Inhaltes dieser Botschaft inhaltlich und verweise nur in aller Kürze darauf, dass die Frage zuerst im Gesetz von 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen geregelt wurde, dass nachher das Bundesgesetz vom 27. Juni 1890 betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und andern Verkehrsanstalten mit einem zwölfstündigen Arbeitstage folgte, und dass das geltende Recht auf dem Arbeitsgesetze vom 19. Dezember 1902 beruht. Die Vergleiche zwischen dem geltenden Gesetze und unserer Vorlage werde ich mir bei der artikelweisen Beratung zu ziehen erlauben.

Zu der vorliegenden Materie sind eine ganze Reihe von Eingaben gemacht worden, von Seite des Personals, der Personalverbände und auch der Verwaltungen. Ich kann Ihnen nicht alle bekanntgeben; dagegen werde ich auf die geäußerten Wünsche und ihre Begründung in der artikelweisen Beratung insoweit zu sprechen kommen, als es für den Gang der Beratung notwendig erscheint.

Zum Inhalt des Gesetzes nur ganz wenige Bemerkungen.

Das Gesetz ist anwendbar nicht nur auf Bundesbetriebe (Eisenbahnen, Post, Telegraph und Telephon), sondern auch auf private Unternehmungen, auf Verkehrsanstalten, die vom Bund konzessioniert sind. Auch das Personal der Zollverwaltung verlangt Unterstellung unter das Gesetz. Um nicht wiederholen zu müssen, mögen Sie mir gestatten, über diese Frage erst bei Art. 1 zu referieren und Ihnen dort die Auffassung der Kommission mitzuteilen.

Das Gesetz führt den Grundsatz der 48-Stundenwoche oder, besser gesagt, des 96-Stundenhalbmonats ein. Es gestattet eine neunstündige Arbeitszeit für nicht ständig Beschäftigte, regelt die Pausen, setzt die Dienstschrift auf 13 Stunden fest — der grösste Streitpunkt der Vorlage; das Personal postuliert zwölf Stunden —, behandelt die Ruheschicht, gewährleistet Ferien usw. Ich will auf Einzelheiten erst in der artikelweisen Beratung eintreten.

Die Gesetzesmaterie, mit der wir uns zu beschäftigen haben, ist eine ausserordentlich schwierige. Gewisse Fragen sind in allen ihren Auswirkungen mit Sicherheit nur durch Fachleute, und zwar durch Spezialisten unter den Fachleuten, zu beurteilen. Das wollen Sie sich bei der Beratung vor Augen halten. Die Verhältnisse sind eben weniger einfach als beim Fabrikbetrieb. Gestatten Sie mir in dieser Hinsicht einige Gegenüberstellungen: Beim Fabrikbetrieb besteht die Möglichkeit, die acht Stunden des Tages, an denen gearbeitet werden soll, auszuwählen und den Beginn und den Schluss der Arbeit einheitlich anzusetzen. Hier handelt es sich um eine die 24 Stunden des astronomischen Tages überspannende Kontinuität des Betriebes. Dort die Möglichkeit, sich nach eigenem Gutfinden einzurichten, wenn nötig die Produktion einzuschränken — hier die Notwendigkeit, die mannigfaltigsten Bedürfnisse des die Post, die Eisenbahn, das Telephon und den Telegraph benützenden Publikums zu berücksichtigen. Dort die Beschäftigung der Arbeiter in der Hauptsache am gleichen Ort — hier die vielen Dislokationen. Dort in der Hauptsache uniforme Betätigung — hier die allergrössten Diffe-

renzen in der Intensität und Schwere der Arbeit und damit auch in der Beanspruchung der körperlichen und geistigen Kräfte des Personals.

Diese Mannigfaltigkeit im Betrieb der Transportanstalten lässt eine vollständige Schablonisierung von vornherein als ausgeschlossen erscheinen; sie gestattet auch eine nur annähernd gleiche Behandlung aller ausserordentlich schwierig.

Bei der Regelung der Arbeitszeit beim Betrieb der Transportanstalten sind eine ganze Reihe von Interessen engagiert.

Vorab das Interesse des Personals. Es geht auf möglichste Einschränkung der Arbeitszeit durch Verkürzung der Dienstschrift, durch Verlängerung der Ruhezeit, durch die Einschaltung von Ruhetagen und durch die Gewährung von Ferien.

Diese Bestrebungen bezwecken dreierlei: Einmal beansprucht das Personal die notwendige Zeit, um Körper und Geist ruhen zu lassen und neue Kräfte zu sammeln für die Wiederaufnahme der Arbeit. Diese Art der freien Zeit bedarf keiner Begründung. Allem voran soll die Sorge um die Gesundheit des Personals gehen.

In zweiter Linie verlangt man die Einräumung von über das spezielle Ruhebedürfnis hinausgehender freier Zeit, um sich seiner Familie zu widmen, um sich der Erziehung seiner Kinder annehmen zu können, um die notwendigen häuslichen Arbeiten zu verrichten, sich etwas anzupflanzen usw. Ich meine, es sei eine unerlässliche Pflicht der Verkehrsanstalten, auch diese zweite Art der freien Zeit zu gewähren.

Zum dritten wird die notwendige Zeit verlangt, um, wie es in den Eingaben so schön heisst, « an den Er rungenschaften der Kultur teilzunehmen ». Erlauben Sie mir, dass ich dieses Bedürfnis etwas weniger schön, vielleicht aber für die praktischen Verhältnisse zutreffender, bezeichne mit « um Anteil zu haben an den Annehmlichkeiten des Lebens ». Das ist der dritte Teil der freien Zeit, die das Personal beansprucht. Nach der Auffassung der Kommission soll diese dritte Art von freier Zeit im Gegensatz zu den beiden anderen Arten, die notwendigerweise eingeräumt werden müssen, nach Tunlichkeit gestattet werden. Ihre tagtägliche Einräumung ist weder vom Standpunkt der Gesundheit, noch von ethischen Gesichtspunkten aus ein unbedingtes Erfordernis. Ich betone: die tagtägliche Einräumung; das ist, glaube ich, auch die Meinung des Personals. Man hat seit der Einführung der verkürzten Arbeitszeit in den Fabriken festgestellt können, dass es unter den Arbeitern solche gibt, denen die verkürzte Arbeitszeit gar nicht sonderlich behagt. Sie sagen, es gebe Stunden im Tag, mit denen sie nichts anzufangen wissen. Einzelne langweilen sich, andere suchen eine lohnende Nebenbeschäftigung, und es soll sogar eine dritte Kategorie geben, die von der freien Zeit einen Gebrauch macht, der mit « den Er rungenschaften der Kultur » nichts gemein hat. Ich sage, es gibt derartige Fälle. Sie werden mit mir der Meinung sein, dass es auch unter den Freierwerbenden sehr viele Leute gibt, die unglücklich wären, wenn man sie dauernd daran hindern wollte, mehr als acht Stunden zu arbeiten. Ich bitte, mich nicht missverstehen zu wollen. Ich sage nur: Die tagtägliche freie Zeit, um an den Annehmlichkeiten des Lebens teilzunehmen, ist keine absolute Notwendigkeit. Zum mindesten, ich möchte das unterstreichen, erscheint es statthaf, diese dritte Art von freier Zeit gegen andere

Interessen abzuwägen, um sie dann und soweit zuzubilligen, als nicht andere, stärkere Interessen entgegenstehen.

Interessiert sind bei der Gesetzgebung über die Arbeitszeit bei den Transportanstalten auch die Verkehrsanstalten selber. Das ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit, wird aber trotzdem oft übersehen. Die Begründung ist kurz und einleuchtend: Je kürzer die Arbeitszeit ist, je länger die Ferien sind, um so mehr Personal braucht es, und um so mehr Kosten erwachsen den betreffenden Anstalten. Diese Belastung hat für jede Unternehmung eine Grenze, bei deren Ueberschreitung Lebensfähigkeit und Existenzmöglichkeit aufhören.

Die Botschaft des Bundesrates spricht sich über die finanziellen Folgen des Gesetzes, speziell für die Bundesbahnen, nicht aus; wohl deshalb nicht, weil es zurzeit nicht möglich ist, auch nur annähernd die Mehrbelastung festzustellen, und weil die finanziellen Folgen abhängig sind von der Organisation des Betriebes, von geschickteren oder weniger geschickten Dienstenteilungen. Es mag Sie trotzdem interessieren, zu vernehmen, wie man in Bundesbahnkreisen über die neue Last denkt. Ich muss mich dabei darauf berufen, was der Präsident des Verwaltungsrates der Bundesbahnen, Herr v. Arx, über diesen Punkt im Ständerat gesagt hat:

« Wie der Herr Referent Ihnen mitgeteilt hat, dürften nach den bezüglichen Berechnungen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen auf Grund des Fahrplans pro 1914 und nach der gegenwärtigen Gesetzesvorlage die Mehrkosten Fr. 20,790,000 betragen. Die Generaldirektion hat aber auch berechnen lassen, wie hoch die Mehrkosten beim jetzigen Fahrplan auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 25. Juni 1919 sich belaufen würden. Sie kommt auf eine Kostenfolge von Fr. 9,254,250, nämlich für den Fahrdienst Fr. 776,252, für den Werkstättendienst Fr. 900,000, für die Bahnbewachung und Bahnunterhaltung Fr. 1,030,000, für den Stations- und Zugbegleitungsdienst Fr. 6,857,000, also total Fr. 9,254,250 jährlich. Die wirklichen Ausgaben werden für die nächste Zukunft wohl in der Mitte dieser Ziffern zu suchen sein. Im Budget, wie es aus den Beratungen der Generaldirektion und der ständigen Kommission für das Jahr 1920 hervorgegangen ist, werden diese Mehrkosten mit 12—14 Millionen jährlich eingeschätzt. Zu hoch ist man, wie mir scheint, mit dieser Einschätzung jedenfalls nicht gegangen. »

Die Kommission hat das Gefühl, dass diese Schätzungen zu hoch gehen und dass, wenn einmal die Dienstenteilungen gemacht sind, man nicht vor so enorm hohen Ziffern stehen wird. Es ist dabei aber nicht zu übersehen, dass Hand in Hand mit der Verkürzung der Arbeitszeit auch die Besserstellung in der Belohnung geht. Das macht in der gegenwärtigen Zeit die Belastung für die Bundesbahnen, herrührend einzig aus der Arbeitszeitverkürzung, um so empfindlicher. Wenn Sie sich über die gegenwärtige finanzielle Situation der Bundesbahnen orientieren wollen, dann sehen Sie nach im Budget für 1920, das Ihnen gestern ausgeteilt worden ist. Sie werden mit der Kommission darin einig gehen, dass in finanzieller Beziehung auch die Interessen der Bundesbahnen in den Bereich unserer Entschliessungen gezogen werden müssen. Beachten Sie auch die letzten Jahresabschlüsse von Post und Telegraph, von Betrieben, die, statt dem

Bunde Mittel zu liefern, im Jahre viele Millionen an Ausgaben bringen. Was die Nebenbahnen betrifft, so hat ein Mitglied unserer Kommission, Herr Bühlmann, der in der Direktion der Burgdorf-Thun-Bahn sitzt, für diese Bahn die jährliche Mehrbelastung, herrührend einzig aus der gegenwärtigen Vorlage, auf 80,000 Franken berechnet. Bei den Akten sah ich eine Berechnung der Dampfschiffunternehmung des Vierwaldstättersees, welche auf eine jährliche Mehrbelastung von fast Fr. 300,000 kommt. Das sind Ziffern, die man nehmen kann, wie man will; aber eines ist mit Sicherheit festzustellen: dass die Einwirkungen der Vorlage, die wir heute beraten, auf die Transportanstalten sehr fühlbare sein werden. Ob alle sie ertragen werden, wird erst die Zukunft lehren.

Schliesslich ist an der Regelung der Arbeitszeit noch ein Dritter beteiligt, das Publikum, das Bahn, Post, Telegraph usw. benützt. Dass die Verkürzung der Arbeitszeit ohne Einfluss auf den Betrieb und auf die Tarife bleibt, erscheint von vornherein ausgeschlossen. Die Tarife werden erhöht werden müssen, oder es kann doch keine Reduktion der Kriegstarife eintreten, und der Betrieb wird ebenfalls eine Reduktion erfahren. Beim Zugverkehr wird sich das wohl in erster Linie darin zeigen, dass der Rahmen, der gebildet wird aus den ersten und aus den letzten Zügen des Tages, zusammengedrückt werden muss in dem Sinne, dass die Morgenzüge oder ein Teil derselben später auslaufen, und dass die Abendzüge früher einfahren. Auch der Zustelldienst der Post wird durch die Wirkungen des gegenwärtigen Gesetzes alteriert werden.

Die verschiedenen Interessen, von denen ich Ihnen sprach — des Personals, der Verkehrsanstalten und des Publikums —, liegen nicht, wie man auf den ersten Blick glauben könnte, getrennt voneinander, sie greifen vielmehr ineinander über und müssen in ihren Zusammenhängen gewürdigt werden. Darüber nur eine einzige Gegenüberstellung, die ohne weiteres zeigt, wie ich dieses Ineinanderübergreifen der Interessen verstehe: Wie die Verkehrsanstalten und das Publikum ein hohes Interesse daran haben, dass das Personal seinen Dienst ohne Uebermüdung und willig versieht, indem nur so ein ungefährdeter und pünktlicher Betrieb möglich ist, so hat auf der andern Seite auch das Personal ein Interesse daran, dass die Anstalt, deren Brot es isst, existenzfähig bleibt.

Die Belastung der Verkehrsanstalten mit vermehrten Ausgaben für die Belohnung des Personals wird übrigens das Personal in indirekter Weise auch zu seinem Nachteil zu fühlen bekommen. Die Besserstellung des Verkehrspersonals wird der Besserstellung anderer Kategorien rufen, und die von daher erwachsende Belastung zusammen mit der Hebung der Transportkosten wird die Kaufpreise für Artikel der täglichen Lebenshaltung erhöhen und damit wieder, wenn auch nicht sehr stark, das Personal treffen. So entsteht, wir dürfen das nicht vergessen, ein Kreislauf nach Gesetzen, die viel stärker sind und viel sicherer wirken als alle Gesetze, die wir schreiben.

Wie schon erwähnt, ziehen wir aus diesen Ausführungen den Schluss, dass die Postulate des Personals, soweit sie auf die Einräumung der notwendigen Zeit gehen — was ich darunter verstehe, habe ich schon ausgeführt —, anderen Rücksichten vorangehen müssen; dass sie dagegen in Konkurrenz treten müssen mit anderen Interessen, soweit es sich nur um die Ein-

räumung von Zeit, um an den Annehmlichkeiten des Lebens teilzunehmen, handelt.

Diese Interessenabwägung ist namentlich den privaten Transportanstalten gegenüber am Platze. Dem Grundsatz nach stellt die Vorlage alle Verkehrsanstalten auf die gleiche Linie: Hauptbahnen und Nebenbahnen, grosse und kleine Unternehmungen, Bundesbetriebe und Privatbahnen. Das bringt Härten mit sich, muss Härten mit sich bringen. Je kleiner der Bestand des Personals einer Anstalt ist, um so schwieriger werden Verschiebungen in den Dienstleistungen und Ablösungen, und um so grösser muss, relativ gesprochen, die durch die Annahme des vorliegenden Gesetzes herbeigeführte Personalvermehrung sein.

Die Sekundärbahnen haben sich in verschiedenen Eingaben an den Bundesrat und an die Kommission gewendet. Sie haben eindringlich nachgesucht, man möchte doch für die Nebenbahnen die Wirkung des Gesetzes hinausschieben, bis wieder normale Zeiten eingetreten seien. Es wurde dabei darauf hingewiesen, dass die Neuordnung der Arbeitszeit, welche die ohnehin notleidenden Nebenbahnen schwer belastet, die Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes überhaupt verunmögliche. Die Nebenbahnen sprechen auch ihr Bedauern darüber aus, dass Art. 3 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 mit seinen Erleichterungen punkto Arbeitszeit für die Nebenbahnen seine Wirkung vollständig verloren habe.

Die Stellungnahme der Kommission zu diesem Punkte ist folgende: Wir sind uns bewusst, dass das neue Gesetz speziell die Nebenbahnen ausserordentlich drücken wird, und sind nicht überzeugt, dass alle diese Mehrbelastung prästieren werden. Auf der andern Seite aber konnte von einer Unterscheidung in der Behandlung des Personals der Haupt- und Nebenbahnen heute nicht mehr die Rede sein, weil sich das Personal der verschiedenen Verkehrsanstalten in einer Art und Weise solidarisiert hat, die von uns schlechterdings respektiert werden muss.

Aber das Gesetz muss die Möglichkeit geben, Ausnahmen zu machen, und seine Wirkungen, soweit es zugänglich erscheint und ohne wesentliche Beeinträchtigung des Personals erfolgen kann, zu mildern. Darum schlagen wir Ihnen in Art. 16 eine Fassung vor, die diesem Gedanken Rechnung trägt.

Das Gesetz ist durch das Eisenbahndepartement ausserordentlich gründlich vorbereitet worden. Es ist das Produkt von zahllosen Konferenzen des Departements mit den Verwaltungen und mit den Vertretern des Personals. Auch Ihre Kommission hat eine Vertretung des Personals empfangen und seine Wünsche angehört; sie hat auch die schriftlichen Eingaben geprüft.

Wir haben die Ueberzeugung, dass man mit der Annahme der Anträge, welche die Kommission Ihnen stellt, für viele Verkehrsanstalten bis an die Grenze des Erträglichen geht; alles, um mit den Forderungen der Zeit Schritt zu halten und um die Zufriedenheit beim Personal, die in die Brüche gegangen schien, für die Zukunft zu sichern.

Das Gesetz bedeutet einen gewaltigen Fortschritt im Interesse des Personals. Bis jetzt betrug der maximale Arbeitstag elf Stunden, in Zukunft wird er acht Stunden betragen. Also eine ganz bedeutende Differenz. Wir glauben, dass es zurzeit kein Gesetz gibt, das die Wünsche des Personals entgegenkommender berücksichtigt, als das vorliegende. Ein Mitglied des

Ständerates, welches der Arbeiterschaft sehr nahe stand, der letzthin verstorbene Herr Heinrich Scherrer, hat darüber im Ständerat folgendes gesagt: « Die Vorlage freut mich aufrichtig, sie bedeutet eine Anpassung an die Zeitverhältnisse und stellt zweifellos einen schönen Schritt vorwärts dar. »

Bei dieser Sachlage war die Kommission überrascht, aus dem Munde der Vertreter des Personals immer und immer wieder das Wort « unannehmbar » zu hören und zu vernehmen, eine wie grosse Enttäuschung sich des Personals bemächtigt habe, als es gewahr wurde, welche Vorlage der Bundesrat den Räten zu unterbreiten sich getraue. Wir glauben, das sei nicht die Meinung des Grossteils des Personals. Gegenwärtig wird ja um die Positionen gekämpft. Das ist ganz selbstverständlich, das begreifen wir sehr wohl; aber wir sind der Meinung, dass, wenn einmal das Personal das Gesetz in seinen praktischen Wirkungen würdigen kann, es dasselbe anders, viel günstiger beurteilen wird, als seine Vertreter es der Kommission gegenüber getan haben.

Abgesehen von der Arbeitszeitverkürzung hat das Personal noch einen andern Stein im Brett in diesem Gesetz. Wir glauben, dass die Unzufriedenheit, speziell des Bundesbahnpersonals, erst in zweiter Linie von der Arbeitszeit und der Belohnung herkommt, sondern dass in erster Linie daran der Mangel an Kontakt zwischen der Verwaltung und dem Personal die Schuld trägt; ein Mangel an Kontakt, der auf der einen Seite dem Bürokratismus Vorschub leistete und andererseits ab und zu eine ungeschickte Behandlung des Personals, die nach Schikane aussehen konnte, herbeiführte. Um diesem Mangel an Kontakt auf den Leib zu rücken, sieht die Vorlage in Art. 18 die Schaffung einer aus Verwaltungen und Personal paritätisch zusammengesetzten Kommissionen vor, welche bei allen wichtigen Fragen, bei der Vorberatung der Vollziehungsverordnungen, der Handhabung des Beschwerderechtes etc., mitwirken soll. Wir versprechen uns viel von dieser Kommission und glauben, sie werde denjenigen Kontakt schaffen, der ein gegenseitiges Zutrauen herbeizuführen geeignet ist.

Das Gesetz stellt nur die leitenden Grundsätze auf und überlässt die Ausführungsbestimmungen den Vollziehungsverordnungen. Damit der Rat sich davon überzeugen kann, in welcher Richtung diese Ausführungsbestimmungen gehen sollen, legt das Departement bereits zwei Entwürfe von Vollziehungsverordnungen vor, die Sie in der Gesetzesvorlage gedruckt vorfinden.

Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, auf die Vorlage einzutreten; sie tut es in der Hoffnung, dass das Personal sich mit der vorgeschlagenen Lösung zufrieden geben und seinen verantwortungsvollen Dienst willig und mit vermehrter Arbeitslust versehen werde; sie tut es aber auch in der ganz bestimmten Erwartung, dass die Verwaltungen die Bestimmungen dieses Gesetzes so loyal auslegen und anwenden werden, wie sie gemeint sind.

M. Grand, rapporteur français de la commission: Chargé tout dernièrement de vous présenter, en langue française, le rapport de la commission, sur l'importante question de la durée du travail dans l'exploitation des entreprises du transport et de communication, je regrette que, considérablement réduite par suite des

élections dernières, elle n'ait pas trouvé pour, son porte-parole, quelqu'un de plus avisé et de plus convaincu; car je tiens à ne pas vous cacher que mon sentiment personnel n'était guère favorable au projet, et que si je m'y suis rallié, c'est uniquement parce qu'on nous a donné des garanties spéciales en ce qui concerne les chemins de fer secondaires. Néanmoins je m'efforcerai d'être l'interprète fidèle de la commission. Je ne veux pas, Messieurs, être bien long. Le rapport du Conseil fédéral est très détaillé. Je voudrais seulement vous donner quelques indications sur le régime actuel de la durée de travail dans les entreprises en question, puis sur celui du projet, sur ses innovations et ses conséquences et peser les motifs pour et les motifs contre, pour conclure, Messieurs, avec la commission en vous priant d'entrer en matière comme l'a fait le Conseil des Etats.

Le régime actuel de la durée du travail dans les entreprises de transports est celui de la loi du 19 décembre 1902 sur la matière. Cette loi qui fixe des exigences minimales a été développée par les règlements d'exécution du Conseil fédéral, règlements qui ont précisé les principes posés dans la loi, les uns en étendant dans une certaine mesure et dans ses limites, le bénéfice accordé par elle à certaines catégories de personnel, en tranchant certaines questions controversées et en accordant de plus amples bénéfices aux ouvriers quant à la durée du repos et des congés; les autres règlements, en usant de la faculté de restreindre par contre le bénéfice légal dans certains cas particuliers, ont diminué les avantages accordés par la loi au personnel des chemins de fer secondaires eu égard aux particularités de ces entreprises et à la situation difficile dans laquelle ils se trouvent. On sait, en particulier, que le personnel des chemins de fer secondaires est un personnel souvent temporaire, qui n'a pas des occupations ininterrompues et qui peut, à côté de son travail de fonctionnaires ou d'ouvriers, se livrer à un autre travail différent, exercer un métier.

La loi de 1902 a enfin subi en fait une modification radicale par l'entrée en vigueur de l'arrêté du Conseil fédéral du 25 juin 1919, réduisant provisoirement la durée du travail dans les entreprises de transport et de communication, jusqu'à l'élaboration de la loi que nous discutons aujourd'hui.

Le projet qui date du 16 juin 1919 est la suite d'un premier projet révisé du 23 décembre 1918 qui était moins favorable au personnel. Il est le résultat de nombreuses instances de la part des associations des classes ouvrières et du personnel intéressé, d'études approfondies et de nouveaux renseignements; il est né des idées modernes et du désir d'éviter des conflits, et de donner satisfaction aux vœux du personnel dans la mesure possible et compatible avec les exigences d'une exploitation normale et sûre.

Le but essentiel du projet est de mettre les ouvriers et les fonctionnaires des entreprises de transport et de communications sur le même pied que les ouvriers et les employés de l'industrie. Il aura pour conséquence de consacrer définitivement le régime nouveau introduit en fait par l'arrêté fédéral du 25 juin 1919, en vigueur depuis le 1^{er} août pour certaines entreprises et depuis le 1^{er} octobre pour les autres.

Pour vous permettre de vous rendre compte des innovations apportées par ce projet, je tiens à attirer

vos attention tout d'abord sur celles qui sont de caractère général. Le nouveau projet, d'une façon générale, augmente considérablement la protection ouvrière. Il a pour effet principal d'introduire pratiquement dans l'exploitation des entreprises de transport et de communication la semaine de 48 heures, par la réduction de la durée du travail journalier et l'augmentation correspondante de la durée du repos.

En second lieu, il octroie au personnel des vacances. Jusqu'à présent les jours de congé étaient pris sur les jours de repos, sauf quelques rares exceptions. Désormais ils le seront en plus des jours de repos. Une troisième innovation: Introduction d'un système nouveau de compensation du travail normal, en ce sens qu'au lieu de fixer la durée du travail à un maximum fixe et rigoureux, le projet établit: 1^o une moyenne d'heures de travail journalier et de repos dans un temps déterminé de 14 jours au plus, consécutifs ou séparés par des jours de repos isolés et 2^o un maximum soit une limite de cette moyenne, maximum ordinaire, et éventuellement extraordinaire lorsque des motifs impérieux le commanderont et toujours sous réserve de compensation. Le but de ce principe nouveau introduit dans le projet est de remplacer la fixité actuelle de la durée du travail par l'élasticité nécessaire au service d'exploitation, tout en ayant souci de la santé du personnel.

Autre nouveauté: Le projet permet le travail supplémentaire qui, en général, devra être compensé avec le travail normal, mais qui pourra aussi, en lieu et place de compensation, être rétribué à raison de 25 % d'augmentation du salaire, avec une limite de 150 heures par année civile.

Le projet restreint le service de nuit d'un même agent; il prévoit des ordonnances plus efficaces de protection du personnel féminin. Il garantit le maintien des traitements et des salaires antérieurs, en ce sens que la mise en vigueur de la loi ne pourra pas avoir pour effet une réduction quelconque du salaire actuel.

Il remplace le contrôle permanent et direct exercé jusqu'à ce jour par les organes des différentes administrations par une surveillance générale, confiée au Conseil fédéral, qui l'organisera selon les besoins; et qui instituera une commission consultative mixte, composée pour la moitié de représentants de l'entreprise, et pour l'autre moitié de représentants du personnel. Cette commission nommée par le Conseil fédéral aura pour but d'unifier et d'uniformiser autant que possible les diverses dispositions d'exécution de la loi, d'assurer un contact plus intime entre les organes de surveillance, l'entreprise elle-même et le personnel, et d'aplanir les difficultés et les conflits.

Telles sont les principales innovations de ce projet de loi.

Quelques chiffres vous les indiqueraient mieux encore et vous en feront saisir les détails.

D'après la loi de 1902, la durée du travail journalier était au plus de 11 heures, réductible éventuellement en cas de circonstances spéciales; elle a été réduite ainsi à 10 heures pour le personnel de l'administration des téléphones et des télégraphes. D'un autre côté, ce maximum pouvait être élevé, en particulier dans les chemins de fer secondaires, jusqu'à 12 heures pour les employés non occupés d'une manière ininterrompue.

Le projet nouveau prévoit une moyenne par jour à calculer dans un groupe de 14 jours au plus consécutifs ou séparés par des jours de repos isolés. En principe, la moyenne est de huit heures pour les occupations permanentes ininterrompues; elle peut être, par exception, de 9 heures pour les occupations qui comprennent un certain nombre d'heures de présence. Dans un tour de service (heures de travail et pauses) le maximum sera en principe de 10 heures; par exception il pourra être dépassé lorsque des motifs impérieux le nécessiteront, par exemple en cas de retards de trains, mais à la condition que la compensation s'opère dans les trois journées suivantes.

Le tour de service comprend ensemble les heures de travail et les pauses. Dans la loi de 1902, le tour de service porte le nom de temps de présence. C'est 14 heures, éventuellement 16 heures; pour les femmes gardes-barrières 12 heures; pour les autres membres du personnel logeant à proximité ou dans les locaux de l'entreprise, 16 heures; pour ceux qui logent à une certaine distance, c'est 15 heures, éventuellement 16 heures. Le tour de service, d'après le projet, sera en moyenne par jour dans l'espace de 14 jours consécutifs, de 13 heures, ou de 13 heures et demie, suivant que l'employé loge à proximité ou non. Le maximum sera de 14 heures, éventuellement de 15 heures dans des cas tout à fait exceptionnels.

Le tour de repos qui est la contre-partie du tour de service, est augmenté d'autant sous le régime de la loi de 1902, le tour de repos est en moyenne: de 10 heures pour le personnel circulant des locomotives et des trains; pour le reste du personnel, il est de 9 heures, éventuellement de 8, si le personnel loge à proximité de l'endroit où il travaille. Il pouvait être exceptionnellement réduit à 8, mais à la condition qu'il soit de 10 ou 9 heures dans les trois jours suivants. D'après le projet, la moyenne journalière pour 14 jours consécutifs est de 11 heures ou 10 heures et demie de repos, suivant que l'employé loge ou non à proximité de l'entreprise. Le minimum ordinaire serait de 10 heures de repos; il pourra extraordinairement être de 9 heures, avec durée moyenne dans les trois jours suivants.

Le service de nuit est celui qui est compris, dans la loi de 1902, entre 11 heures du soir et 4 heures du matin; suivant le projet entre 11 heures du soir et 5 heures du matin. D'après la loi de 1902, le même employé ne pouvait être occupé au service de nuit plus de 14 jours par mois; le projet prévoit que le même employé ne pourra pas être occupé au service de nuit plus de 7 fois consécutives, ni plus de 14 jours, en 4 semaines. Cette disposition augmente évidemment la protection du personnel. On fait exception, comme dans la loi actuelle, pour les gardes de nuit et les employés spécialement affectés à cette destination. On fait exception aussi, lorsqu'il y a emprise d'une heure seulement, du service de jour sur le service de nuit. Ainsi l'agent, qui commence son tour de service à 4 heures du matin, ou celui qui le finit à minuit, empiétant d'une heure sur le service de nuit, n'est pas compris dans le groupe des employés qui font le service de nuit proprement dit.

Le personnel féminin, à qui le service de nuit était interdit sauf quelques exceptions dans la loi de 1902, fera l'objet d'ordonnances du Conseil fédéral qui en décidera. D'après la loi de 1902, la majoration de salaire est de 25% pour le service de nuit.

Cette majoration a été supprimée en raison de la diminution du travail.

Dans la loi de 1902, les jours de repos portaient le nom de jours libres. Ils étaient au nombre de 52 dont 17 dimanches par année. Le projet accorde 56 jours de repos dont 17 au moins devront coïncider avec un dimanche ou un jour de fête générale. Ce nombre de 17 pourra être réduit à 12 pour les agents des chemins de fer secondaires, des entreprises de navigation et des entreprises de transport par automobile, dont l'exploitation est plus intense le dimanche et les jours fériés.

Dans la loi de 1902 la durée du jour de repos est de 24 heures si elle est précédée sans intervalle ou à peu d'intervalle du repos ininterrompu; dans le cas contraire elle est de 32 heures. D'après le projet, la durée du jour de repos sera de 24 heures; il sera précédé encore d'un tour de repos de 9 heures au minimum, ce qui porte de 32 à 33 le nombre des heures de durée du jour de repos.

Le projet prévoit des demi-jours de repos. Est considéré comme demi-jour de repos un tour de repos de 28 heures au moins pour les agents qui passent du service du soir ou de nuit au service de jour ou de matin. De même, si le tour de service d'un dimanche ou d'un jour de fête générale ne dépasse pas midi, le reste de la journée peut être considéré comme un demi-jour de repos, à condition que la durée du travail ne dépasse pas 4 heures, et que le tour de service soit suivi immédiatement d'un tour de repos de 18 heures au moins jusqu'au commencement du tour de service suivant.

Le projet institue ensuite les vacances en dehors des jours de repos pendant l'année civile. Elles n'existent pas dans la loi de 1902: des jours de congé sont pris sur les jours de repos. Le projet prévoit: 7 jours de vacances durant les 9 premières années de service; 14 jours dès l'année où l'agent atteint 10 ans de service ou l'âge de 30 ans révolus; 21 jours dès l'année où il atteint 20 ans de service ou l'âge de 40 ans révolus. Aucune retenue de salaire ne sera faite pour les vacances, pas plus que pour les jours de repos.

Tels sont les quelques chiffres que je tenais à vous signaler et qui vous donnent une idée plus exacte des innovations du projet comparativement à ce qui existe sous le régime de la loi de 1902.

Les conséquences de ce projet sont excessivement graves. Le message les expose en quelques mots. Mon honorable collègue vous a dit tout à l'heure les dépenses considérables qu'entraînera, pour les C. F. F., la mise en vigueur de la nouvelle loi.

Je puis, de mon côté, affirmer, que pour la plupart des chemins de fer secondaires, le chiffre de 100,000 par année serait le chiffre moyen de l'augmentation de dépenses, provoquée uniquement par l'introduction de la journée de huit heures, ou mieux de la semaine de 48 heures, dans ces entreprises de transport.

Il est évident que les lourdes charges qui vont être ainsi imposées aux entreprises de transports et de communication auront malheureusement de funestes conséquences. Ce sera l'impossibilité d'abaisser les taxes et d'accorder de nouvelles facilités au public; il y aura des restrictions inévitables dans le service des trains, dans les distributions, et dans le trafic, une concentration des horaires sur le milieu du jour etc. Ce sera enfin, et c'est inévitable, l'augmentation du personnel de ces entreprises.

D'autre part, on peut considérer que certaines conséquences économiques se produiront aussi. Les entreprises seront obligées d'augmenter leur personnel ou de faire appel à des installations mécaniques plus considérables, d'organiser mieux leur travail, de distribuer mieux le roulement de leurs services, de faire autant que possible une économie de personnel. De son côté, le personnel jouira d'une protection plus efficace et on espère que cela stimulera son zèle.

En présence des graves conséquences économiques et financières du projet une fois réalisé, la commission a été hésitante. Une partie de ses membres, et celui qui vous parle en particulier, ont hésité à entrer même en matière. Mais nous avons été contraints de constater qu'il fallait le faire malgré tout, pour des raisons d'opportunité, et aussi parce qu'en définitive on ne peut pas résister plus longtemps à l'introduction de la semaine de 48 heures même dans les entreprises de transport. Voici pourquoi: J'ai dit quelques mots des heureuses dispositions du projet. Il y en a une cependant qui est critiquable et qui est critiquée, c'est l'introduction de la semaine de 48 heures. Cependant la commission a dû constater que cette idée est tellement l'idée du jour, qu'elle a fait un tel chemin et un tel progrès que c'est une idée en quelque sorte qui s'impose. (M. Gros-pierre: Très bien.) Elle a constaté que c'était la revendication essentielle de la classe ouvrière, qu'elle était introduite déjà à l'amiable entre patrons et ouvriers dans maintes industries en Suisse comme ailleurs. Elle a constaté que la loi sur la durée du travail dans les fabriques, que nous avons votée le 28 juin 1919, introduisait effectivement la semaine de 48 heures dans l'industrie. Elle a constaté aussi que les clauses préliminaires de paix de l'Entente prévoyaient l'introduction de la semaine de 48 heures dans toute l'industrie, y compris les entreprises de transport. Or, il y a une analogie certaine entre la situation du personnel des entreprises de transport et la situation du personnel des industries en général. Ces situations doivent être harmonisées, c'est-à-dire qu'il faut mettre sur le même pied et traiter de la même façon le personnel des entreprises de transport et de communications que le personnel de l'industrie.

D'autre part, on a constaté que l'exemple était donné déjà par plusieurs nations en Europe. La journée de huit heures ou plutôt la semaine de 48 heures est introduite ou sur le point de l'être dans les entreprises de transport et de communications, en Angleterre, en Allemagne, en Italie et aux Etats-Unis.

L'arrêté du Conseil fédéral du 25 juin 1919 l'a introduite déjà en fait dans nos entreprises de transport et de communications, la question est ainsi préjugée, nous ne pouvons pas revenir en arrière. Au contraire nous sommes obligés de sanctionner d'une façon légale cet arrêté fédéral provisoire, qui a déjà donné tous ses effets. Enfin il y a le désir d'éviter des conflits, et d'être aussi agréable que possible au personnel des entreprises de transport et de communications, cela dans la mesure compatible avec les exigences d'une exploitation sûre et normale.

La commission relève encore que le Conseil des Etats, presque à l'unanimité, a accepté déjà le projet et n'y a apporté que peu de changements.

C'est pour tous ces motifs que nous avons décidé, à l'unanimité, d'entrer en matière et de vous recommander cette entrée en matière. Mais comme l'a

dit tout à l'heure M. le rapporteur de langue allemande, nous devons ajouter que, si nous acceptons en principe le projet, c'est que nous considérons ses dispositions comme étant un maximum qui ne pourra jamais, et plus jamais être dépassé. C'est un maximum, dont la classe ouvrière doit se contenter, qu'elle doit considérer comme étant une chose définitive (M. Gros-pierre: C'est à voir!), sous peine de voir se produire une réaction; elle doit comprendre qu'il s'agit même de ses propres intérêts à ne pas aller au delà, car c'est l'intérêt aussi bien du personnel des entreprises de transport et de communications que celui des entreprises elles-mêmes, que la semaine de 48 heures ne soit pas plus tard réduite encore. Il faut s'en tenir au projet.

Nous vous recommandons l'adoption du projet de la majorité de la commission en opposition au projet de la minorité qui tendrait à aggraver encore ses dispositions amplemant suffisants.

C'est sous ces réserves que nous vous prions de bien vouloir entrer en matière.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu.)

**Sitzung vom 3. Dezember 1919,
nachmittags 4½ Uhr.**
*Séance du 3 décembre 1919, à 4½ heures
de relevée.*

Vorsitz: } Hr. Blumer.
Présidence: }

1101. Arbeitszeit bei den Transportanstalten.
Durée du travail dans les entreprises de transport.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 1007 hievor. — Voir page 1007 ci-devant.)

Düby: Unter dem Vorbehalte, bei der Detailberatung auf einzelne Punkte der Vorlage einzutreten, sei mir gestattet, bei der Eintretensdebatte einige Bemerkungen allgemeiner Natur anzubringen. Dabei werde ich mich, entsprechend meiner Gepflogenheit, kurz fassen. Sie haben in der Junisession des Nationalrates, einer mächtigen, in den breitesten Massen der Arbeiterschaft verankerten Bewegung Rechnung tragend, ein altes Postulat der Arbeiterschaft gutgeheissen und der 48-Stundenwoche den gesetzlichen Schutz angedeihen lassen. Heute schicken Sie sich an, durch die Revisionsvorlage des Bundesrates diesen gesetzlichen Schutz auf das Personal der Verkehrsanstalten auszudehnen. Es hiesse Ihrer Einsicht Gewalt antun, wenn ich in längeren Darlegungen den

Arbeitszeit bei den Transportanstalten.

Durée du travail dans les entreprises de transport.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1919
Année	
Anno	
Band	VI
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1101
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.12.1919 - 09:15
Date	
Data	
Seite	1007-1017
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 866

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

D'autre part, on peut considérer que certaines conséquences économiques se produiront aussi. Les entreprises seront obligées d'augmenter leur personnel ou de faire appel à des installations mécaniques plus considérables, d'organiser mieux leur travail, de distribuer mieux le roulement de leurs services, de faire autant que possible une économie de personnel. De son côté, le personnel jouira d'une protection plus efficace et on espère que cela stimulera son zèle.

En présence des graves conséquences économiques et financières du projet une fois réalisé, la commission a été hésitante. Une partie de ses membres, et celui qui vous parle en particulier, ont hésité à entrer même en matière. Mais nous avons été contraints de constater qu'il fallait le faire malgré tout, pour des raisons d'opportunité, et aussi parce qu'en définitive on ne peut pas résister plus longtemps à l'introduction de la semaine de 48 heures même dans les entreprises de transport. Voici pourquoi: J'ai dit quelques mots des heureuses dispositions du projet. Il y en a une cependant qui est critiquable et qui est critiquée, c'est l'introduction de la semaine de 48 heures. Cependant la commission a dû constater que cette idée est tellement l'idée du jour, qu'elle a fait un tel chemin et un tel progrès que c'est une idée en quelque sorte qui s'impose. (M. Gros-pierre: Très bien.) Elle a constaté que c'était la revendication essentielle de la classe ouvrière, qu'elle était introduite déjà à l'amiable entre patrons et ouvriers dans maintes industries en Suisse comme ailleurs. Elle a constaté que la loi sur la durée du travail dans les fabriques, que nous avons votée le 28 juin 1919, introduisait effectivement la semaine de 48 heures dans l'industrie. Elle a constaté aussi que les clauses préliminaires de paix de l'Entente prévoyaient l'introduction de la semaine de 48 heures dans toute l'industrie, y compris les entreprises de transport. Or, il y a une analogie certaine entre la situation du personnel des entreprises de transport et la situation du personnel des industries en général. Ces situations doivent être harmonisées, c'est-à-dire qu'il faut mettre sur le même pied et traiter de la même façon le personnel des entreprises de transport et de communications que le personnel de l'industrie.

D'autre part, on a constaté que l'exemple était donné déjà par plusieurs nations en Europe. La journée de huit heures ou plutôt la semaine de 48 heures est introduite ou sur le point de l'être dans les entreprises de transport et de communications, en Angleterre, en Allemagne, en Italie et aux Etats-Unis.

L'arrêté du Conseil fédéral du 25 juin 1919 l'a introduite déjà en fait dans nos entreprises de transport et de communications, la question est ainsi préjugée, nous ne pouvons pas revenir en arrière. Au contraire nous sommes obligés de sanctionner d'une façon légale cet arrêté fédéral provisoire, qui a déjà donné tous ses effets. Enfin il y a le désir d'éviter des conflits, et d'être aussi agréable que possible au personnel des entreprises de transport et de communications, cela dans la mesure compatible avec les exigences d'une exploitation sûre et normale.

La commission relève encore que le Conseil des Etats, presque à l'unanimité, a accepté déjà le projet et n'y a apporté que peu de changements.

C'est pour tous ces motifs que nous avons décidé, à l'unanimité, d'entrer en matière et de vous recommander cette entrée en matière. Mais comme l'a

dit tout à l'heure M. le rapporteur de langue allemande, nous devons ajouter que, si nous acceptons en principe le projet, c'est que nous considérons ses dispositions comme étant un maximum qui ne pourra jamais, et plus jamais être dépassé. C'est un maximum, dont la classe ouvrière doit se contenter, qu'elle doit considérer comme étant une chose définitive (M. Gros-pierre: C'est à voir!), sous peine de voir se produire une réaction; elle doit comprendre qu'il s'agit même de ses propres intérêts à ne pas aller au delà, car c'est l'intérêt aussi bien du personnel des entreprises de transport et de communications que celui des entreprises elles-mêmes, que la semaine de 48 heures ne soit pas plus tard réduite encore. Il faut s'en tenir au projet.

Nous vous recommandons l'adoption du projet de la majorité de la commission en opposition au projet de la minorité qui tendrait à aggraver encore ses dispositions amplemant suffisants.

C'est sous ces réserves que nous vous prions de bien vouloir entrer en matière.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu.)

Sitzung vom 3. Dezember 1919,
nachmittags 4½ Uhr.
Séance du 3 décembre 1919, à 4½ heures
de relevée.

Vorsitz: } Hr. Blumer.
Présidence: }

1101. Arbeitszeit bei den Transportanstalten.
Durée du travail dans les entreprises de transport.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 1007 hievor. — Voir page 1007 ci-devant.)

Düby: Unter dem Vorbehalte, bei der Detailberatung auf einzelne Punkte der Vorlage einzutreten, sei mir gestattet, bei der Eintretensdebatte einige Bemerkungen allgemeiner Natur anzubringen. Dabei werde ich mich, entsprechend meiner Gepflogenheit, kurz fassen. Sie haben in der Junisession des Nationalrates, einer mächtigen, in den breitesten Massen der Arbeiterschaft verankerten Bewegung Rechnung tragend, ein altes Postulat der Arbeiterschaft gutgeheissen und der 48-Stundenwoche den gesetzlichen Schutz angedeihen lassen. Heute schicken Sie sich an, durch die Revisionsvorlage des Bundesrates diesen gesetzlichen Schutz auf das Personal der Verkehrsanstalten auszudehnen. Es hiesse Ihrer Einsicht Gewalt antun, wenn ich in längeren Darlegungen den

Beweis erbringen wollte, dass das Personal, das im Verkehrsdienste steht, dieses Schutzes ausserordentlich bedürftig ist. In dieser Beziehung liegen eben die Verhältnisse nicht so einfach, wie in der Privatindustrie. Der verehrliche Präsident unserer Kommission hat die beidseitig in Betracht fallenden Verhältnisse heute bereits berührt. Im Verkehrsdienste sehen wir, dass namentlich bei den stark belasteten Zuggruppen unter Umständen sofort ein gewaltiges Anschwellen des Verkehrs festzustellen ist, ein Anschwellen, das an die physischen und geistigen Eigenschaften des Personals die allergrössten Anforderungen stellt. Dazu gesellt sich ein Hasten und ein Drängen in der Abwicklung des Dienstes, das den Mann vorzeitig zermürbt, ihn vorzeitig dem Alter, der Invalidität überliefert. Dazu treten nun noch erschwerend die Gefahren, die mit dem Eisenbahndienste unzertrennbar verbunden sind, Betriebsgefahren, die schon Hunderte und Tausende von blühenden Menschenleben vorzeitig geknickt, Hunderte und Tausende von Verkehrsbediensteten zu armen, bemitleidenswerten Krüppeln gemacht haben. Wir können denn auch unschwer den Nachweis erbringen, dass die Krankheitsverhältnisse beim Verkehrspersonal zufolge der Eigenart des Dienstes ausserordentlich ungünstige sind, dass die Morbidität bei diesem Personal eine sehr grosse ist. Ich glaube daher sagen zu sollen, dass es im vitalsten Interesse der Verwaltungen liegt, wenn sie diese Quellen der vorzeitigen Invalidität, diese Krankheitsquellen so gut als möglich verschliessen. Das kann am besten dadurch geschehen, dass Sie, meine Herren, an die Revision des Arbeitszeitgesetzes herantreten mit dem festen Willen, das Gesetz den von Grund auf veränderten Verhältnissen anzupassen.

Dabei vertrete ich weiter die Auffassung, dass die Rücksicht auf das tote Kapital gegenüber den Bedürfnissen des lebendigen Menschen zurückzutreten hat. Der Staatsbürger, der im Dienste der Volkswohlfahrt steht, wird seinen beschwerlichen Dienst nur dann richtig besorgen können, er wird die ihm anvertrauten Menschenleben, die ihm anvertrauten Güter nur dann wahren können, wenn seine Arbeitskraft, das einzige Gut, über das er verfügt, nicht Ausbeutungsobjekt ist. Weiter glaube ich sagen zu dürfen, dass die Frage der Revision des Arbeitszeitgesetzes auch von einem andern Standpunkte aus betrachtet werden sollte, und sage, dass das, was im Verkehrsdienste geleistet wird, in des Wortes eigenster Bedeutung produktive Arbeit ist. Es werden dabei direkt und indirekt Mehrwerte geschaffen, die unserem Handel, unserem Gewerbe, unserer Landwirtschaft zugute kommen. Diese Mehrwerte dringen in die entlegensten Teile unseres Landes, sie erschliessen abgelegene Gegenden dem Weltverkehr, sie fördern Kultur, vermitteln Wissen und Können.

Nun noch ein kurzer Hinweis auf die finanzielle Seite dieser Angelegenheit. Mit dem Kommissionsreferenten gehe ich darin einig, dass die Vorlage des Bundesrates für die Bundesverwaltung und auch für die Verwaltungen der Nebenbahnen, über welche ich dann speziell bei Art. 16 ein Wort verlieren möchte, eine Belastung darstellt. Immerhin glaube ich sagen zu sollen, dass diese finanzielle Belastung stark überschätzt wird. Ich schöpfe diesen Schluss einmal aus Erfahrungen, die wir im Jahre 1902 gemacht haben, als wir zum erstenmal das Arbeitszeitgesetz revidierten. Das stenographische Protokoll der damaligen Ver-

handlung wird ausweisen, dass auch damals die Mehrbelastung, die den Verwaltungen zugeschrieben war, in die Millionen beziffert wurde. Wir haben dann auf Grund der Praxis festgestellt, dass diese Millionen lange nicht erreicht worden sind. Nun muss ich gegenüber den bis jetzt angestellten Berechnungen, die uns heute der Herr Vorsteher des Eisenbahndepartementes vor Augen führen wird, schon jetzt alle Vorbehalte anbringen. Vor mir liegt ein Telegrammbrief, der ergangen ist an die Dienststellen der S. B. B., mit der Eröffnung, dass die Minderheit der nationalrätlichen Kommission gegenüber der Vorlage weitergehende Anträge gestellt hat. Die Dienststellen, die mit diesem Telegrammbrief beglückt wurden, werden damit angehalten, innert zwei Tagen die Kosten dieser Minderheitsanträge festzustellen.

Wer mit den hier in Betracht fallenden Verhältnissen einigermaßen vertraut ist, wird ganz genau wissen, dass es vollständig ausgeschlossen ist, innert dieser kurzen Frist irgendwelche positive Resultate, Resultate, die auf Zuverlässigkeit Anspruch machen dürfen, herbeischaffen zu können. Ich müsste also, wenn immer diese letzten Ermittlungen heute und morgen irgend eine Rolle spielen sollten, gegenüber diesen Berechnungen einen ganz bestimmten Vorbehalt anbringen.

Nun noch ein weiterer Hinweis bezüglich der finanziellen Tragweite der Vorlage. Die S. B. B. haben unter dem Drucke der wirtschaftlichen Verhältnisse seit dem Jahre 1914 das Personal reduziert, wo immer es anging. Sie beschäftigen heute gegenüber dem Jahre 1914 3000 Mann weniger. Es ist Tatsache, dass mit dem Anziehen des Verkehrs, namentlich seit der Einführung des letzten Fahrplanes, sich bereits ein ausserordentlicher Personalmangel eingestellt hat. Die S. B. B. wären beim Wiederaufleben des Verkehrs, den wir ja alle im Interesse der Bundesbahnen, wie des Personals wünschen, selbstverständlich gezwungen gewesen, Personalanstellungen in vermehrtem Umfange vorzunehmen, lediglich aus dem Titel des vermehrten Verkehrs. Es würde daher nicht angehen, die Ausgaben, die den S. B. B. aus diesem Titel erwachsen, zu Lasten der Revision des Arbeitszeitgesetzes zu buchen.

Sodann glaube ich sagen zu dürfen, dass einsichtige Vorgesetzte — damit meine ich nicht die Träger des veralteten, rückständigen Systems bei der Bundesbahnverwaltung, die es glücklich dazu gebracht haben, die tiefe Kluft zwischen Verwaltung und Personal zu schaffen — durch entsprechende Arbeitsmethoden, namentlich durch eine rationelle Dienst-einteilung es dazu bringen werden, dass Personalvermehrungen nach Möglichkeit vermieden werden können. Allerdings kann man dann nicht nach dem berühmten Schema F an diese Dienst-einteilung herantreten, sondern dazu bedarf es ganz anderer Qualitäten. Der Sprechende hat nie verstanden, dass heute noch die Schranken zwischen den einzelnen Bundesbahnkreisen bestehen, dass sich jeder einzelne Bundesbahnkreis hütet, mit bezug auf die Abwicklung des Verkehrs auf die andern Kreise hinüberzugreifen, diese Dienste ineinanderfliessen zu lassen. So haben wir heute die beschämende Tatsache, dass wir bei den S. B. B. namentlich beim Zug- und Maschinenpersonal eine Reihe von kostspieligen und unnützen Leerfahrten ausführen, die selbstverständ-

lich das Personal auch dementsprechend dienstlich in Anspruch nehmen, ohne dass irgend ein effektiver Nutzen für die Verwaltung herauschaut. Man könnte diese Verhältnisse ändern, wenn man sich einmal anschicken wollte, die heute noch bestehenden Schranken bei den Bundesbahnkreisen niederzureissen.

Es wird auch richtig sein, was unser Herr Kommissionspräsident ausführte, dass durch eine in die Tiefe gehende Revision des Arbeitszeitgesetzes der Arbeitseffekt wesentlich erhöht wird. Dann ist das Personal postulierend vor Sie getreten namentlich auch darum, wie das aus den Akten deutlich hervorgeht, weil es die Auffassung hat, dass es nunmehr der Familie zurückgegeben werden sollte, weil es das Empfinden, dass sein Familienleben namentlich durch die allzu langen Präsenzzeiten, worüber ich bei Art. 5 sprechen werde, auf das schwerste gefährdet werde. Sie möchten der Familie, den Kindern wiedergegeben werden, um so instande zu sein, die letzteren für den immer schwieriger werdenden Lebenskampf zu erziehen.

Mit dem Herrn Präsidenten unserer Kommission gehe ich darin einig, dass die Vorlage des Bundesrates, namentlich gemessen an den heute noch zu Recht bestehenden Verhältnissen, an dem heute noch in Kraft stehenden Arbeitszeitgesetz vom Jahre 1902, einen Fortschritt bedeutet, dass sie als ein Stück Personalfürsorge angesprochen werden kann. Es wird dann die Aufgabe der Vertreter der Kommission minderheit sein, zu erklären, aus welchen Gründen sie bei einigen Artikeln — oh, wir haben uns tatsächlich auf einige wenige Artikel beschränkt — dazu gekommen sind, abweichende Anträge zu stellen. Wir tun das, weil wir das Empfinden haben, dass eben doch die Bedürfnisse des lebendigen Menschen vor fiskalischen Interessen haben zurücktreten müssen.

Mit der Minderheit der Kommission empfehle ich Ihnen daher, auf die Vorlage des Bundesrates einzutreten, und behalte mir vor, anlässlich der Detailberatung diese Minderheitsanträge im einzelnen zu begründen.

Studer: Gestatten Sie mir als Motionär einige wenige Bemerkungen in der Eintretensdebatte. Wir hatten früher in den Geschäftsverzeichnissen die Motionen in chronologischer Ordnung aufgeführt. Ich weiss nicht, warum man zu einer andern Anordnung gekommen ist. Vielleicht geschieht das mit aus dem Grunde, um alte Motionen etwas mehr verschwinden zu lassen und nicht gerade auf den ersten Blick zu zeigen, wie lange es oft geht, bis eine Motion in den Räten behandelt wird. In der Tat ist meine Motion die älteste im Traktandenverzeichnis, denn sie datiert vom 21. Juni 1912.

Welche grosse Veränderungen sind seither in unserer Volkswirtschaft eingetreten und welche Veränderungen haben wir auch auf dem Gebiete des Arbeiterschutzes seither erfahren! Als ich mir erlaubte, im Jahre 1912 mit den Mitunterzeichnern die Motion einzureichen, da stunden wir noch in der Vorberatung des neuen Fabrikgesetzes. Damals tobte noch ein heftiger Kampf um die Einführung des Zehnstudentages. Wenn ich mich einige Jahre weiter zurückversetze, so taucht mir eine markante Gestalt auf, die auch lange Jahre in unserem Rate sass, ein Mann, mit dem ich in den Kommissionsberatungen

für das Fabrikgesetz in heftigem Kampf um den Arbeiterschutz für die Fabrikarbeiterschaft manche Klinge gekreuzt habe, ein Mann, den ich aber persönlich ausserordentlich hoch geschätzt habe: Herr Sulzer-Ziegler. Ich erinnere mich noch, als wir in einer Versammlung der Vereinigung für Internationalen Arbeiterschutz, er vom Standpunkt des Industriellen und ich vom Standpunkt der Arbeiterschaft aus, unter dem Präsidium meines früheren Nachbarn zur Linken, des Herrn Prof. Zürcher, die Revision des Fabrikgesetzes besprachen, wie da Herr Sulzer-Ziegler mit einer energischen Geste erklärt hat: «Meine Herren, schlagen Sie sich den zehnstündigen Arbeitstag aus dem Kopf.» Aber Herr Sulzer war nicht ein Mann starrer Doktrin, er hat es verstanden, sowohl in sachlicher, als auch in persönlicher Beziehung oft seine Hefte zu korrigieren. Er hat allerdings recht bekommen. Der Zehnstudentag ist nie Gesetz geworden. Aber in einem andern Sinne, als er es damals gedacht hat, hat er recht bekommen. Die Zeit ist so sehr vorausgeeilt, und die Anschauungen haben sich so sehr gewandelt, dass das revidierte Fabrikgesetz schon wieder revidiert werden musste, bevor es in Kraft getreten war, und dass wir, nun den gesetzlichen Achtstudentag haben. Sie sehen, dass die Idee des Achtstudentages kein Dogma, keine Utopisterei der Arbeiterschaft und ihrer Führer war.

Nachdem sieben Jahre vergangen sind, seit in den Räten das Verlangen auf Revision des Arbeitszeitgesetzes für die Transportanstalten gestellt worden ist, nachdem die Privatbetriebe den Achtstudentag erhalten haben, ist es höchste Zeit, dass auch den Staatsangestellten und Arbeitern ein wirksamer Arbeiterschutz nach allen Richtungen gegeben wird.

So ist nun die Motion formell erledigt, indem der Bundesrat in dieser Zeit dazu gekommen ist; uns den Entwurf für die Revision des Arbeitszeitgesetzes bei den Transportanstalten vorzulegen. Ich spreche den lebhaften Wunsch aus, dass Sie ganze Arbeit in weitestgehendem Sinne eines wirksamen Arbeiterschutzes machen, damit wir nicht auf diesem Gebiete ebenfalls erleben, ein Gesetz zu erhalten, das wir rasch wieder revidieren müssen. Ich gebe zu, wie mein Kollege Herr Düby, dass wir im allgemeinen uns befriedigt erklären können von der Vorlage, dass sie in der Tat einen Fortschritt bedeutet. Wie sie im einzelnen nach unseren Wünschen abzuändern ist, das wird die Detailberatung ergeben. Ich hoffe, dass die Herren, die neu in den Rat eingetreten sind, die neuen Anschauungen auf dem Gebiete des Arbeiterschutzes und die neuen Bedürfnisse der Zeit verstehen werden.

Wer viel arbeitet, wer schwer arbeitet, und wer arbeitet unter Verhältnissen, die der Gesundheit nicht zuträglich sind, der hat auch viel Ruhe und viel Erholung notwendig. Daher haben wir dem Personal eine reichliche Ruhezeit und angemessene Ferien zu geben.

Der Herr Referent hat einwenig ironisierend die Forderung auf Befriedigung der Kulturbedürfnisse erwähnt und es hat aus seinem Referat herausgetönt, man habe doch noch allerhand Zweifel, wie diese freie Zeit, die man den Angestellten und Arbeitern gibt, verwendet werde. Ich möchte mich wieder auf Herrn Sulzer-Ziegler berufen, mit dem ich Gelegenheit hatte, manchmal über diese Frage zu sprechen. Er hat, gestützt auf seine reichen Erfahrungen, mir

mehr als einmal erklärt — er war der erste, der den freien Samstagnachmittag eingeführt hat —: wir haben gute Erfahrungen damit gemacht, die Befürchtung, dass die Arbeiter ihre freie Zeit, speziell den freien Samstagnachmittag, nicht richtig anwenden, ist nicht eingetreten. Er konstatierte mit Freuden, dass diese freie Zeit von weitaus der grossen Mehrzahl der Arbeiter nützlich verwendet werde.

Herr Düby hat schon angedeutet, der Arbeiter werde wieder etwas mehr der Familie zurückgegeben. Er arbeitet in seinem Gärtchen, er bewirtschaftet sein kleines Pflanzland und er erhält nach und nach auch das Bedürfnis, sein Recht, auch die schöneren Seiten des Lebens zu geniessen, geltend zu machen. Ich glaube, wir haben bei der Verfolgung eines wirklichen Arbeiterschutzes, indem wir dem Arbeiter mehr freie Zeit gegeben haben, die Erfahrung gemacht, dass seine ganze Person ethisch gehoben worden ist, und das ist das Mittel, die Arbeitsfreudigkeit zu steigern, die wir so notwendig haben.

Gewiss ist es richtig, was Herr Schüpbach gesagt hat, dass es viele Arbeiter gibt, die neben ihrem Beruf, sagen wir, neben den 8 Stunden, die sie in ihrem Betriebe arbeiten um Lohn, dann noch in der gegebenen freien Zeit andere Arbeiten verrichten. Aber das ist es ja, was wir herbeiführen wollen, nach und nach den Arbeiter aus dem Gefühle herauszubringen, dass er nur ein Lohnarbeiter sei, dass er nur arbeite, um sein kümmerliches Dasein zu fristen, sondern dass er noch etwas anderes sei als nur Lohnarbeiter. Das ist der tiefere Sinn der Arbeiterbewegung. Es ist ein grosser Unterschied, ob der Arbeiter nach freier Wahl und nach seinen Bedürfnissen etwas tut, eine gewisse Arbeit verrichtet, als wenn er nur übermässig lange Zeit seiner Lohnarbeit obliegen muss.

Herr Schüpbach hat auch das Publikum zitiert, als dritten Faktor, der an diesem Gesetze interessiert sei. Gewiss. Aber das Publikum hat ein grosses Interesse, dass der Staatsarbeiter und Staatsangestellte bei den Bundesbahnen ausgeruht und gekräftigt seine Arbeit antreten kann und dass er nicht übermässiger Arbeit unterliegt. Denn davon hängt just die Sicherheit des reisenden Publikums und der toten Güter ab. Ich brauche darüber keine weiteren Ausführungen zu machen.

Ich gebe zu, dass man nicht ohne weiteres den Betrieb bei den Bundesbahnen mit dem Fabrikbetriebe vergleichen und dass nicht alles nach der gleichen Schablone eingerichtet werden kann. Aber stellen Sie doch nicht allzusehr etwa auf die von Herrn Schüpbach heraufbeschworenen Spezialisten und Fachleute ab. Spezialisten verlieren sehr leicht den Ueberblick über das Ganze und sind allzusehr auf ihre Spezialität versessen. Ich gebe zu, dass gewisse Schwierigkeiten vorhanden sind. Aber da sollen die Fachleute und Spezialisten uns zeigen, wie diese Schwierigkeiten zu beheben sind. Diese sind im Grunde genommen betriebstechnisch nur Schwierigkeiten des Stundenplanes, der Einteilung des Personals. Hier das Richtige herauszufinden, sollte für Fachleute und Spezialisten nicht unmöglich sein. Wir haben das Wort « unmöglich » auch bei der Beratung des Fabrikgesetzes bei mancher Frage gehört. Es ist wiederholt gesagt worden: Das ist nicht möglich, wir können das nicht durchführen. Man hat es aber bei verschiedenen strittigen Punkten doch versucht und es ist gegangen. Ich glaube, auch nach der betriebstechnischen Seite hin

sollte es nicht unmöglich sein, ohne zu grosse Belastung der Betriebe eine richtige Einteilung des Stundenplanes fertigzubringen, der eine kürzere Arbeitszeit, längere Ruhe und Ferien zu gewähren gestattet. Wir dürfen bei der Behandlung dieses Geschäftes nie aus dem Auge lassen, dass es sich in allererster Linie um ein Gesetz des Arbeiterschutzes handelt, und ich hoffe, dass die Beratung den Forderungen der Motion gerecht wird und auch materiell die Motion ihre gute Erledigung findet. Formell ist die Motion, die ich gestellt habe, erledigt, und ich kann sie daher zurückziehen.

Bundesrat Haab: Nach den erschöpfenden Voten der Herren Kommissionsreferenten und angesichts der ausführlich gehaltenen Botschaft kann ich mich in der Eintretensdebatte sehr kurz fassen. Die gewaltigen Umwälzungen, welche der Weltkrieg in bezug auf die materielle Lebensführung und besonders aber in bezug auf die Denkweise der Völker zur Folge hatte, brachte eine Reihe von Bestrebungen der arbeitenden Klasse zur schnellen Reife, Bestrebungen, die vielleicht sonst noch längere Zeit Postulate geblieben wären oder die nur Schritt für Schritt die Verwirklichung erfahren hätten. Darunter fällt in erster Linie das seit Jahrzehnten von der Arbeiterschaft mit Zähigkeit verfolgte Ziel, die Arbeitszeit herabzusetzen, sie womöglich auf 8 Stunden zu reduzieren.

Es kann sich heute nun sicherlich nicht mehr darum handeln, darüber lange Betrachtungen anzustellen, ob eine Arbeitszeitverkürzung in diesem Umfange wirklich ein ethisches Erfordernis sei und ob nicht vielmehr deren Verwirklichung einem andern erstrebenswerten Ziele, dem Abbau der Preise für alle Lebensbedürfnisse, vielleicht da und dort hindernd entgegentritt. Wir stehen heute vor der Tatsache, dass in den Friedenspräliminarien in Versailles die 48-Stundenwoche proklamiert wurde und diese in allen uns umgebenden Ländern Einzug gehalten hat bei der Industrie und bei den Verkehrsanstalten und dass durch das Bundesgesetz vom 27. Juni dieses Jahres in der schweizerischen Industrie der Achtstundentag die gesetzliche Sanktion erhielt.

Unter diesen Umständen war es selbstverständlich, dass dieser Weg auch für das Verkehrspersonal beschritten werden musste.

Der Bundesrat hat in seinem Entwurfe die unvermeidliche Anpassung der Arbeitszeit des Verkehrspersonals an die bereits für die Industriearbeiter gesetzlich eingeführten Arbeitszeiten vorgenommen, mit denjenigen Aenderungen, welche die besonderen Verhältnisse dieses Tätigkeitsgebietes erfordern und rechtfertigen. Der Entwurf wollte diesen Schritt ehrlich tun, und wir sind so weit gegangen, als es die Verantwortlichkeit für die Aufrechterhaltung eines auch nur einigermaßen rationellen Betriebes gestattet. Der Entwurf war daher von Anfang an nicht auf das Markten eingerichtet, und ich bin glücklich, hier feststellen zu können, dass der Ständerat ihn ohne jede grössere Aenderung adoptiert hat und dass die Kommission in ihrer Mehrheit nennenswerte Aenderungen nicht vornahm. Aber selbst die weitergehenden Anträge, welche von den dem Personal besonders nahestehenden Mitgliedern der Minderheit der Kommission gestellt worden sind,

beweisen durch Zahl und Inhalt, dass der Entwurf ein grosses Entgegenkommen an die heutige Mentalität bedeutet. Es ist von Herrn Kommissionspräsidenten Schüpbach darauf hingewiesen worden, dass es ein Unrecht war, wenn von Anfang an dem Entwurfe, sei es aus Unkenntnis, sei es wider besseres Wissen oder aus taktischen Gründen, von gewisser Seite das Stigma « unannehmbar » aufgedrückt worden ist.

Ich muss es leider schon bei dieser Gelegenheit aussprechen, dass ich der Kommissionsminderheit keinerlei Konzessionen mehr machen kann, da eben der ganze Entwurf als solcher eine weitgehende Konzession an die heute geltende Auffassung bedeutet.

Als verantwortlicher Leiter der grössten nationalen Regiebetriebe und als oberste Aufsichtsinstanz über die privaten Verkehrsunternehmungen darf ich heute nicht verschweigen, dass angesichts der unerhörten Preissteigerungen für alle Betriebsmittel, der Bauten, der notwendig gewordenen Erhöhung der Löhne, der Teuerungszulagen und der Verkürzung der Arbeitszeit ungewiss ist, ob in absehbarer Zeit es überhaupt wieder gelingen wird, bei diesen Unternehmungen das finanzielle Gleichgewicht herzustellen. Jedenfalls ist dazu eine bedeutende Verkehrszunahme Voraussetzung.

Sicher ist auch heute schon, dass eine Reihe privater Verkehrsunternehmungen ohne die einschneidendsten Opfer aller Beteiligten sich kaum mehr werden erholen können. Unter diesen Umständen müssen sicherlich zu weitgehende Ansprüche desjenigen Teiles der Bevölkerung, welchen das Verkehrspersonal repräsentiert, vor der Sorge für die wirtschaftliche Gesundheit des Volksganzen zurücktreten.

Der Entwurf erfüllt in den Hauptpositionen die heute erstrittenen Postulate des Arbeiterrechts. Die Anträge Ihrer Kommissionsminderheit beweisen, dass da, wo Differenzen bestehen, es sich um Fragen sekundärer Bedeutung handelt, um Postulate, deren Wert für das Personal in keinem Verhältnis steht zu den sachlichen und ökonomischen Erschwerungen, die durch deren Erfüllung für die Unternehmungen erwachsen.

Es ist dem Bundesrate zunächst in einem Teile der privaten Verkehrsunternehmungen der Vorwurf gemacht worden, dass er durch den Bundesbeschluss vom 25. Juli dieses Jahres, mit welchem er eine interimistische Ordnung der Arbeitsverhältnisse traf, eigentlich in unzulässiger Weise die Gesetzesberatung präjudiziert habe. Mit Unrecht; dieses Vorgehen war durchaus notwendig. Im Juni stand bereits fest, dass wenigstens auf den 1. Oktober auf sämtlichen Gebieten der schweizerischen Industrie der Achtstundentag Gesetz sein werde, und damals war bereits vorauszusehen, dass die Inkrafttretung des revidierten Arbeitszeitgesetzes kaum möglich sein werde vor dem Frühjahr 1920. Ohne schwere Konflikte wäre es daher nicht möglich gewesen, für das Verkehrspersonal allein bis dahin noch die alten Arbeitszeiten aufrecht zu erhalten. Es musste ein Uebergang geschaffen werden, und das sollte geschehen durch den Bundesratsbeschluss vom 25. Juli. Die Kompetenz zum Erlass dieses Beschlusses ergab das bisherige Arbeitszeitgesetz, welches nur die Arbeitszeitmaxima festsetzt und dem Bundesrate die Kompetenz einräumt, unter besonderen Verhältnissen die

Arbeitszeiten herabzusetzen. Heute lagen nun die besonderen Verhältnisse in den Zeitläufen, in den Umwälzungen, welche der Krieg gebracht hat. Der Bundesratsbeschluss vom 25. Juli dieses Jahres ging lange nicht so weit wie der Entwurf. Insbesondere änderte er nichts an der wichtigen Position der Präsenzzeit. Er erlaubte ferner die Beibehaltung der zehnstündigen Arbeitszeit ohne zeitweiligen Ausgleich, allerdings unter Vergütung der Mehrleistungen. Ich glaube, wir dürfen uns zu der transitorischen Massregel gratulieren; sie erlaubte ein allmähliches Angewöhnen an die neuen Verhältnisse durch stufenweise Verkürzung und sie bewahrte uns daher vor den katastrophalen Wirkungen, die in den uns umgebenden Ländern durch das plötzliche Einführen der 48-Stundenzeit auch bei den Verkehrsanstalten eingetreten sind.

In der Sache selbst darf nicht übersehen werden, dass die Verkürzung der Arbeitszeit bei den Verkehrsanstalten wesentlich schwieriger ist als bei der Industrie, schon deshalb, weil bei den Verkehrsanstalten die Tag- und Nacharbeit die Regel ist, während sie bei der Industrie die Ausnahme bildet, und sodann wegen der grösseren Mannigfaltigkeit in der Art der Betätigung. Und endlich ist nicht zu übersehen, dass bei den Verkehrsanstalten das zu bewältigende Arbeitsquantum alle Verhältnisse beherrscht, während bei der Industrie das Arbeitsquantum lediglich ein allerdings wichtiger Faktor der Rendite ist. Die Verkehrsanstalten müssen die vorhandenen Güter und Personen befördern, die aufgegebenen Briefe und Telegramme spedieren. Hier erfordert deshalb eine Verkürzung der Arbeitszeit imperativ eine entsprechende Vermehrung des Personals, ganz ohne Rücksicht darauf, ob die Erträge dies gestatten; denn auch Taxerhöhungen gewährleisten nur bis zu einem gewissen Grade eine Erhöhung der Ueberschüsse. Bei der Industrie ist es Sache der Kalkulation allein, zu entscheiden, ob man eine Verminderung der Produktion einer Vermehrung der Arbeiterzahl vorziehen wolle; diese Erwägungen lassen sich bei den Verkehrsanstalten nicht anstellen.

Aber noch aus einem andern Grunde ist die Reduktion der Arbeitszeit für die Industrie erträglicher als für die Verkehrsanstalten, nämlich weil dort, wenigstens in einem gewissen Grade, mit der Verkürzung der Arbeitszeit die Leistungsfähigkeit und Produktivität der Arbeiter zunehmen kann, eine Folge, welche bei den Verkehrsanstalten weit weniger ausgleichend wirkt. Denn hier wird in weitaus den meisten Fällen die Ruhe und die Tätigkeit durch den Fahrplan bestimmt, und eine intensivere Tätigkeit kommt weniger zur wirtschaftlichen Auswirkung als bei der Industrie.

Aber auch aus einem andern Gesichtspunkte ist die schablonenmässige Einführung des Achtstundentages bei den Verkehrsanstalten viel schwieriger als beim Fabrikbetrieb. In Spinnereien, Webereien, in der Metallindustrie, in der Holzindustrie ist die körperliche und geistige Beanspruchung der im nämlichen Etablissements beschäftigten Arbeiter im grossen und ganzen die nämliche, während bei den einzelnen Personalkategorien der Verkehrsanstalten die denkbar grösste Verschiedenheit herrscht, so dass die Egalisierung eine grosse Ungerechtigkeit in sich schliesst und notgedrungen zu Vergleichen und zur Unzufriedenheit führen muss. Wir haben das bereits

erlebt im Buchdruckergewerbe, wo sofort nach Einführung der 48-Stundenwoche die Maschinensetzer Verkürzung der Arbeitszeit forderten mit der Begründung, ihre Arbeit sei viel anstrengender als die der Handsetzer.

Man stelle sich nur die Leistungen vor, die während der Normalarbeitszeit verlängert werden von einem Lokomotivheizer und einem Deckmatrosen auf dem Bodensee oder von einer in ihren Apparat eingespannten Telephonistin und dem Postcommis auf einem wenig frequentierten Bureau.

Es gibt noch viele Dienste, die während der ganzen Arbeitszeit eine körperlich und geistig intensive Tätigkeit voraussetzen, während wiederum in andern die Dienstleistung, ich möchte sagen, in der Hauptsache in einer qualifizierten Präsenz besteht. Das Personal hat allerdings trotzdem an dem Dogma einer einheitlichen Festsetzung der Arbeitszeit festgehalten. Im Interesse des wirtschaftlichen Friedens hat die Vorlage in einem sehr weiten Masse diesem Postulat entsprochen mit der einzigen Ausnahme, dass für die Dienste mit reichlichen Zeiten blosser Dienstbereitschaft die Arbeitszeit um eine Stunde täglich, d. h. auf neun Stunden, erhöht werden könne. Damit aber auch hier keine willkürliche Einreihung platzgreife, sind diese Dienste, die eine neunstündige Arbeitszeit gestatten, in der Vollziehungsverordnung zu nennen.

Ich freue mich darüber, dass die Kommissionsminderheit die Einwendung gegen diese sicherlich in der Natur der Sache begründete Abweichung von dem Prinzip des Art. 8 fallen gelassen hat.

Im Gegensatz zu dem bisherigen Rechte, welches gestützt auf den Art. 3 des Nebenbahngesetzes eine stärkere Beanspruchung des Personals der Nebenbahnen gestattet, steht die Vorlage auf dem Standpunkte, dass sich dieser Unterschied heute nicht mehr aufrecht erhalten lasse, sondern dass gleichartig beanspruchte Dienstkategorien bei Haupt- und Nebenbahnen gleichartig behandelt werden müssen. Es entspricht dies *ratio legis*, da das Gesetz auch ein volkshygiemisches sein will. Die Möglichkeit, den besonderen Verhältnissen gewisser Nebenbahnen Rechnung zu tragen, wollte der Entwurf schaffen durch die *clausula generalis* des Art. 16, der lautet: « Wenn besondere Verhältnisse es notwendig machen, kann der Bundesrat Ausnahmen von den Bestimmungen dieses Gesetzes anordnen. » — Es ist ja ohne weiteres klar, dass sich eine spezielle Behandlung vernünftigerweise aufdrängt z. B. für blosser Saisonbahnbetriebe, deren Personal nur einen Teil des Jahres voll beansprucht wird, und sodann wieder, wenn ganz ausserordentliche Verkehrsverhältnisse eintreten: ungewöhnlich starker Herbstverkehr, stossweiser Fremdenverkehr oder Pilgerverkehr. Die Mehrheit Ihrer Kommission wünscht nun, dass dies im Gesetz ausdrücklich gesagt werde durch die Aufnahme eines zweiten Absatzes zu Art. 16, welcher lautet: « Insbesondere können Nebenbahnen Erleichterungen hinsichtlich der Arbeitszeit, der Dienst- und der Ruheschicht sowie des Ruhetages gewährt werden. » Angesichts der Tatsache, dass der bundesrätliche Entwurf und die Botschaft unter den von mir ausdrücklich erwähnten Voraussetzungen der Berücksichtigung spezieller Fälle die Gleichbehandlung des Haupt- und Nebenbahnpersonals postuliert, muss ich den Entscheid über diese Frage Ihrem Rate anheimstellen.

Ein weiterer fundamentaler Unterschied zwischen einem Arbeitszeitgesetz, welches die Verhältnisse für die Industrie regelt, und einem solchen für die Verkehrsanstalten besteht darin, dass bei den Verkehrsanstalten zwischen Arbeitszeit im engeren Sinne und, wie das alte Gesetz sagte: « Präsenzzeit », und das neue: « Dienstschicht », unterschieden werden muss. Während die sogenannte Arbeitszeit und die Präsenzzeit beim Industriearbeiter im allgemeinen zusammenfällt, ist die Dienstschicht beim Verkehrspersonal derjenige Zeitabschnitt des Tages, in welchen die 8 Stunden eigentlicher Arbeit zu verlegen sind, mit Pausen, in denen der Betreffende frei über seine Zeit verfügen kann.

Die Verhältnisse des Verkehrs und besonders die Gestaltung der Fahrpläne bringt es mit sich, dass gewisse Kategorien des Verkehrspersonals zu bestimmten Stunden des Tages überhaupt nicht in Anspruch genommen werden und unbeschäftigt sind. Ein Beispiel: Die hauptsächlichsten Zuggruppen kommen in einer bestimmten Stadt am Vormittag vor 7 Uhr, dann wieder vor 12 Uhr mittags und abends um 5 Uhr an. Das hat nun zur Folge, dass z. B. die Briefträger eine erste Bestelltour vormittags um halb 8 Uhr anzutreten haben, die nach zirka 2½ Stunden, also um 10 Uhr, endigt. Dann ist der Angestellte wieder absolut frei bis um 1 Uhr. Da beginnt seine zweite Bestelltour, die vielleicht bis um 3½ Uhr dauert. Von dann an kann er wieder frei über seine Zeit verfügen bis etwa um 5½ Uhr, wo er seine letzte Bestelltour anzutreten hat. Hier haben wir nun ein Beispiel einer sogenannten achtstündigen Arbeitszeit in einer Dienstschicht von 13 Stunden.

Mit diesem Beispiel sind wir bei dem hauptsächlichsten Differenzpunkt mit dem Personal, wenigstens mit einem Teil davon, angelangt. Denn Sie werden bemerkt haben, dass hier die Minderheit der Kommission im Maximum nur eine zwölfstündige Dienstschicht gestatten will, während die Vorlage eine dreizehnstündige vorsieht. Die dreizehnstündige Dienstschicht reicht nun gerade noch aus, um bei der Post mit einem Funktionär drei Bestelltouren ausführen zu können, während eine Reduktion auf 12 Stunden uns entweder zwingen würde, die täglichen Bestelltouren zu vermindern oder dann mit gewaltigen Kosten täglich schlecht ausgenütztes Aushilfspersonal anzustellen. Was das für finanzielle Folgen haben würde, zeigt nachstehendes Beispiel: Vor dem Kriege betrug das Maximalgehalt eines Briefträgers, der bis zu 11 Stunden arbeiten musste, und dabei 3—4 Bestelltouren ausführte, Fr. 2700. Heute betragen Gehalt und Teuerungszulage für einen Briefträger im Durchschnitt ungefähr Fr. 5000. Wenn Sie nun die Dienstschicht verkürzen und damit pro Tag anderthalb Mann notwendig machen, müsste die Post in Zukunft für die nämliche Arbeit, für die vor dem Kriege Fr. 2700 bezahlt wurden, heute ungefähr Fr. 7000 bis Fr. 7500 auslegen. Was hier für die Post eintritt, wiederholt sich natürlich dutzendfach bei den übrigen Verkehrsanstalten, so dass ich schon dringend bitte, Sie möchten die dreizehnstündige Präsenzzeit beibehalten. Man darf das um so eher tun, als ein Teil des Personals im Interesse längerer Pausen eine Dienstschicht bis zu 15 Stunden wünschte, und angesichts der Tatsache, dass die infolge der Revolution rings um uns erlassenen Arbeitsge-

setze, insbesondere der deutschen Staaten, überall Dienstschichten bis zu 16 Stunden zulassen. Die im Entwurfe vorgesehene Möglichkeit einer dreizehnstündigen Dienstschicht bedeutet gegenüber dem heutigen Zustand schon eine sehr grosse Verbesserung, denn das geltende Recht gestattet für das Lokomotivpersonal 14 Stunden, für das übrige Personal 15 Stunden.

Es ist auch nicht zu übersehen, dass es sich auch bei der dreizehnstündigen Dienstschicht nur um das normale Maximum handelt, welches der Natur der Sache nach besonders bei den grossen Verkehrsanstalten von einem erheblichen Teil des Personals überhaupt nicht erreicht wird. Die privaten Verkehrsanstalten aber und besonders die Post können der Möglichkeit, für einen Teil des Personals die dreizehnstündige Dienstschicht verlangen zu dürfen, nicht entraten, wenn man sie nicht zwingen will, in grossem Umfang schlecht ausgenütztes Hilfspersonal zu engagieren.

Dass man von denjenigen Angestellten, denen die Verwaltung in der Nähe ihres Arbeitsortes eine Dienstwohnung erstellt und ihnen damit den Gang zu und von der Arbeitsstelle erspart, eine halbstündige Verlängerung der Dienstschicht verlangt, ist sicher nur angemessen und billig. Alle früheren Gesetze verlängerten in diesem Falle die Dienstschicht um eine Stunde. Es liegt im Interesse des Personals, das zuzugeben, weil dann die Verwaltungen veranlasst werden, möglichst viele Dienstwohnungen zu erstellen.

Es ist in der Natur der Verhältnisse der Verkehrsanstalten begründet, und das Personal ist damit grundsätzlich auch einverstanden, dass die Arbeitsschichten und die Dienstschichten nicht täglich starr innegehalten werden müssen, sondern dass es sich um Mittelwerte handelt, die in gewisser Frist ihren Ausgleich finden müssen. Auch hier spreche ich die Genugtuung darüber aus, dass der Vertreter des Personals und Ihrer Kommission sich nachträglich damit einverstanden erklärt hat, dass dieser Ausgleich statt in acht, in vierzehn Tagen stattfindet. Damit werden die Diensterteilungen erleichtert und wird im Interesse des Personals ein allzuhäufiger, beinahe täglicher Dienstwechsel, der störend auf jede Hausordnung empfunden würde, vermieden. In den uns umgebenden Ländern ist diese Ausgleichsfrist sogar meistens bis auf einen Monat ausgedehnt.

Eine wichtige Neuerung bringt der Entwurf in der Schaffung der paritätischen Kommission des Art. 18. Diese Kommission wird in allen wichtigen und grundsätzlichen Fragen zum Worte kommen. Eine ihrer wichtigsten Tätigkeiten wird die Mitwirkung bei der Aufstellung von Vollziehungsverordnungen sein. Wir zweifeln nicht daran, dass sie berufen sein wird, wesentlich zu der reibungslosen Anwendung des neuen Arbeitszeitgesetzes beizutragen.

Ich habe damit den hauptsächlichsten Inhalt des Entwurfes skizziert. Es darf ohne Schönfärberei gesagt werden, dass der Entwurf einen wesentlichen Fortschritt im Sinne der Verbesserung und Erleichterung der Arbeitsbedingungen darstellt und eine starke Konzession bedeutet an die Auffassung, welche sich, durch den Krieg und seine Folgen begünstigt, Bahn gebrochen hat.

Ich stelle ferner fest, dass in den uns umgebenden Ländern, wo in diesem Jahre neue Vorschriften erlassen worden sind, nirgends ein Arbeitszeitgesetz besteht, das, alles in allem genommen, Arbeits-

bedingungen aufstellt, die günstiger sind als diejenigen der Vorlage. Das trifft ganz besonders zu mit Rücksicht auf die Festsetzung der Arbeitszeit im engeren Sinne und der Ferien. Da, wo das Verlangen des Personals nicht vollständig erfüllt werden konnte, und ich wiederhole, dass es sich hier nur um Punkte zweiter Ordnung handelt, ist dies nicht möglich, wenn man nicht ganz unverhältnismässig grosse, geradezu perniziöse Mehrlasten für die Unternehmungen in den Kauf nehmen wollte; Mehrlasten, die eigentlich einen wirtschaftlichen Betrieb für viele Unternehmungen ausschliessen würden.

Neben der Pflicht, die der Bundesrat hat, im Interesse des Volkswohles und des sozialen Friedens weitgehende Opfer zu bringen, besteht für ihn eine ebenso ernste Pflicht, für die Oekonomie des Landes zu sorgen. Dazu ist notwendig, dass die grossen Regieunternehmungen des Bundes, die eigentlich verfassungsgemäss eine Finanzquelle für den Bund bilden sollten, nicht auf alle Zukunft hinaus, wie es heute der Fall ist, in beängstigender Weise den Staatshaushalt belasten.

Es darf hier auch nicht unterdrückt werden, dass die sich häufenden, wie ich zugeben will zeitgemässen, Mehrleistungen an unsere Beamten, Angestellten und Arbeiter nicht ohne ganz grosse Opfer auch der übrigen Bevölkerung möglich sind, Opfer an Geld durch die notwendige Erhöhung der Tarife und Steuern und besonders durch Opfer an Bequemlichkeit mit bezug auf die Intensität des Verkehrs. Es werden in der Tat auf Jahre hinaus weniger Züge fahren als vor dem Kriege und weniger Postbestellungen möglich sein. Die Verkürzung der Arbeitszeit und der Dienstbereitschaft wird zwangsläufig einer grösseren Zusammendrängung der Tageszeiten, in welchen die Verkehrsanstalten dem Publikum zur Verfügung stehen, rufen, alles Dinge, die für den einzelnen mit grossen Inkonvenienzen verbunden sind.

Ich glaube, das Personal sollte sich angesichts der grossen Erfolge, die es erreicht hat, auch eine gewisse Beschränkung auferlegen, um nicht durch allzu weitgehende Postulate, die doch heute nur noch mehr dogmatische Bedeutung haben können, bei der übrigen Bevölkerung das bittere Gefühl auszulösen, dass sie mit so grossen Opfern anderer Vorteile erkaufen müsse.

Es ist Ihnen schon vom Kommissionsreferenten gesagt worden, dass die Botschaft über die finanziellen Folgen des Gesetzes keine detaillierte Berechnung aufstellt, schon deshalb nicht, weil es ungemain schwierig, ja unmöglich ist, heute auch nur annähernd eine richtige Schätzung aufzustellen. Ich gebe vollständig zu, dass es nicht angeht, einfach die Kosten einer Personalvermehrung auszurechnen, die lediglich in einer arithmetischen Proportion zur Verminderung der Arbeitsstunden gegenüber heute steht. Es wird die Tüchtigkeit der Leitung eines einzelnen Unternehmens sich gerade darin zeigen, wie sie es versteht, durch organische Anpassung, durch Aufstellung geschickter Diensterteilungen und Fahrpläne einen Teil des Arbeitsausfalles einzubringen. Ich kann daher auch den Angaben, die die Bundesbahnen über die Ausgabenvermehrung gemacht haben, nur den Wert einer vorläufigen approximativen Schätzung beimessen. Zweifellos, darüber sind wir alle einig, wird das Gesetz den Unternehmen schwere Lasten auferlegen und für die Oeffentlichkeit, wie ich bereits gesagt habe, eine wesentliche Beschränkung in der Güte der Bedienung mit sich bringen. Denn eine bloss

einseitige Erhöhung der Löhne, eine Verkürzung der Arbeitszeit und das gleichzeitige Verlangen nach der nämlichen Bedienung wie vor dem Kriege müsste zur Katastrophe führen. Es ist auch ohne weiteres klar, dass die Erhöhung der Betriebsausgaben, die das neue Arbeitszeitgesetz nach sich zieht, nicht einfach durch Tarifierhöhungen ausgeglichen werden kann. Denn es gibt eine Grenze, von der an solche Tarifierhöhungen beginnen prohibitiv zu wirken, weil sie den Verkehr beschränken.

Ich schliesse damit, dass es sich auch hier wieder zeigt, was schon oft ausgesprochen worden ist, nämlich, dass der Krieg und seine Folgen uns in vielen Gebieten um Jahrzehnte zurückgeworfen haben. Wir müssen das auch hier in den Kauf nehmen, um ohne Erschütterung ein Stück inneren Friedens zu retten.

Tschumi: Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass die Regelung der Arbeitszeit bei den Bundesbahnen und bei den andern Transportanstalten eine Rückwirkung auf das gesamte Wirtschaftsleben der Schweiz haben wird. Allein das wird man eben in Kauf nehmen müssen. Man hat nicht ohne Bedenken der grossen Bewegung entgegengesehen, die zur Verkürzung der Arbeitszeit geführt hat. Weniger wurde davon die Industrie berührt, die auf Vorrat arbeiten kann, als die Gewerbe, die für die gewöhnliche Kundschaft produzieren müssen. Allein man wird sich nun einmal mit dem Gedanken der Verkürzung der Arbeitszeit abzufinden haben. Dabei hat allerdings die Hoffnung bestanden, dass die Arbeitsleistung nicht im Masse der Verkürzung der Arbeitszeit zurückgehen werde, sondern dass auch bei einer achtstündigen Arbeitszeit oder bei der 48-Stundenwoche ungefähr die nämliche Produktion hervorgebracht werde, wie vordem bei einer längeren Arbeitszeit. Es muss überhaupt innerhalb der gewählten Arbeitszeit wieder etwas mehr produziert werden, wenn wir aus den Bitternissen der Zeit herauskommen wollen. Mit Lohnerhöhungen allein ist es nicht getan. Löhne, Geld, das ist noch keine Produktion; nur mit einer Produktionsvermehrung werden wir wieder zu einer billigeren Lebenshaltung zurückkehren können.

Es ist also der Hoffnung Ausdruck zu geben, dass auch bei einer Verkürzung der Arbeitszeit sowohl bei den Transportanstalten wie im gesamten Wirtschaftsleben eine entsprechende grössere Produktion herausgebracht werde. Das haben Sie sich jedenfalls selbst denken können. Ich ergreife das Wort eigentlich nicht, um hier lange Wirtschaftsprobleme zu entwickeln, sondern nur, um einem Gedanken entgegenzutreten, der von Kollege Studer ausgesprochen worden ist. Er hat gesagt, der Lohnarbeiter solle nicht nur Lohnarbeiter sein, mit andern Worten, er solle seine freie Zeit dazu verwenden, weiter zu arbeiten. Auf diesem Gebiete vermag ich nicht zu folgen. Wenn wir die Arbeitszeit verkürzen, so wollen wir die Ruhepausen auch als solche benützt sehen und nicht dulden, dass mit diesen Pausen die Gelegenheit geschaffen werde, den Freierwerbenden Konkurrenz zu machen. Das hat nämlich bereits begonnen. Es ist Tatsache, dass Arbeiter der Bundesbahnen und anderer Bahnen in ihrer Zwischenzeit Arbeit übernommen haben, namentlich in den metallverarbeitenden Gewerben. Das ist ein Unfug; denn auch der Freierwerbende muss schliesslich noch Gelegenheit haben, seine Arbeits-

kraft zu betätigen. Es geht nicht an, dass ihm die bezahlten Lohnarbeiter in den öffentlichen Betrieben in ihrer freien Zeit Konkurrenz machen. Es war deshalb notwendig, sowohl bei den Bundesbehörden, wie bei den kantonalen Behörden und bei den öffentlichen Verwaltungen vorstellig zu werden, damit dieser Unfug nicht geduldet werde. Wenn nun Herr Studer gemeint hat, diese Konkurrenz dürfe wirklich stattfinden, so sage ich, dass wir dagegen Stellung nehmen. So wollen wir es nicht verstanden haben. Es soll hier ein für allemal ausgesprochen sein, dass wir dem Lohnarbeiter gönnen, was ihm gehört. Er soll ein lebenswertes Leben haben infolge der Löhne, die man ihm bezahlt. Er soll dann aber auf seinem Posten stehen und nicht dem Freierwerbenden Konkurrenz bereiten. Sollte das geschehen, so würde der ganze freie Gewerbestand dagegen auftreten müssen.

Höppli: Die heute zu behandelnde Gesetzesvorlage ist sehr wichtig. Zehntausende von Arbeitern, Angestellten und Beamten sehen mit Spannung auf unsere Verhandlungen, darauf, welche Gestaltung das zukünftige Arbeitsverhältnis durch das Gesetz erhalten solle. Ich will nicht eintreten auf die geschichtliche Entwicklung des Achtstundentages, sondern festhalten, was Herr Bundesrat Haab gesagt hat, dass uns das Ausland auch mit der Regelung der Arbeitszeit für die Verkehrsanstalten vorausgegangen ist und dass wir also auch hier nachhinken, wie auf so vielen andern Gebieten. Zweifellos hat ja auch die Verkürzung der Arbeitszeit bei uns in der Schweiz noch nicht ihren Abschluss gefunden. Es dürfte Ihnen bekannt sein, dass, nachdem die 48-Stundenwoche für die Industriearbeiterschaft eingeführt worden ist, nunmehr auch Unterhandlungen stattfinden im Gewerbe über die Einführung dieser verkürzten Arbeitszeit. Die Transportanstalten stehen also hier im Hintergrund, und wir bearbeiten eigentlich kein neues Gebiet, wenn wir heute auch für die Beamten und Angestellten des Bundes und der Verkehrsanstalten den Achtstundentag gesetzlich festlegen. Herr Kollega Studer hat Ihnen bereits erwähnt, aus welchen Gründen wir das von seite der Arbeiterschaft wünschen: um die Angestellten und Arbeiter des Bundes physisch und intellektuell zu heben. Die Hilfe besteht nun einmal in der Verkürzung der Arbeitszeit, in der nicht allzu ausgedehnten Präsenzzeit, in regelmässigen Ruhetagen, in einer angemessenen notwendigen Nachtruhe und in nicht zu karg bemessenem Urlaub.

Die zweite Etappe, von der wir hoffen, dass die Angestellten und Arbeiter der Verkehrsanstalten eine geistige und physische Hebung erfahren, wird in der Regelung des Besoldungswesens bestehen. Ich war acht Jahre lang Präsident eines Eisenbahnarbeitervereins, also derjenigen Arbeiterschicht, die auf der Strecke arbeitet und die wohl bis heute am längsten zu arbeiten hat und auch in der Besoldung immer an letzter Stelle steht. Ich weiss sehr wohl, wie diese Leute oft geklagt haben, dass sie bei Sturm und Wetter, bei Schnee und Eis auf der Strecke zuzubringen hätten. Ich glaube, das wird auch beim Fahrpersonal zutreffen. Es wird keiner unter uns sein, der um den gleichen Lohn so lange eine schwere Arbeit verrichten würde, wie sie namentlich die unteren Kategorien beim Eisenbahnpersonal leisten müssen.

Ich habe das Wort ergriffen, um etwas zu erwähnen, was noch nicht erwähnt worden ist. Kollege Düby hat angetönt, dass wir nun bei den Verkehrsanstalten in erfreulicher Weise wieder besseren Zeiten entgegengehen. Der Verkehr belebt sich, die internationalen Verbindungen kommen nach und nach wieder in Gang, und es ist ganz klar, dass wir mit dem jetzt vorhandenen Personal auf die Länge nicht auszukommen vermögen. Glücklicherweise macht sich nun ja auch in der Industrie wieder eine Belebung bemerkbar, namentlich in der Ostschweiz bei der Stickereiindustrie, bei der Textilindustrie überhaupt. Soviel ich weiss, hat auch die Maschinenindustrie Aufträge, die ihrer Arbeiterschaft für längere Zeit Arbeit sichern. Wir können uns darüber glücklich schätzen. Auf der andern Seite besteht auf Grund der Tatsache, dass die Verkehrsanstalten im Ausland verhältnismässig günstigere Bedingungen gewähren als die Schweiz, die Gefahr der Abwanderung ins Ausland. Sie dürfen es dem Arbeiter oder dem Angestellten nicht verargen, wenn er nach dieser Richtung heimatlos ist, wenn er eben dahin geht, wo er seine Existenz hat. Er macht das ja gleich wie der Kapitalist, der allerdings nicht persönlich, aber doch mit seinem Geld über die Grenze wandert. In einem Theaterstück mit sozialem Inhalt heisst es ja: « Gold ist rund und klingend rollt es über Landesgrenzen, die Freiheit knechtend hier und dort. » Es liegt im Interesse des Betriebes der Verkehrsanstalten, dass wir dem Bahnpersonale möglichst günstige Arbeitsbedingungen gewähren, so günstig, wie sie im Ausland vorhanden sind. Dann wird man bei der Neubelebung von Handel und Industrie, im allgemeinen der Privatindustrie, nicht zu befürchten haben, dass sich die Arbeitskräfte wieder viel mehr der Privatindustrie zuwenden. Das wäre ein Gegenstück zu früheren Zeiten, wo wir einen grossen Andrang zu den öffentlichen Betrieben hatten. Wir werden bei der Neuregelung der Arbeitsverhältnisse in Privatbetrieben, namentlich wenn ein grosses Mitspracherecht geschaffen ist, erleben, dass die verfügbaren Arbeitskräfte sich wieder viel eher der Privatindustrie zuwenden, als wie sie es heute tun. Von diesem Gesichtspunkt aus meine ich, dass wir ein grosses Interesse daran haben, die Arbeitszeit beim Personal der Verkehrsanstalten so zu regeln, dass die Verkehrsanstalten auch Arbeitskräfte erhalten können. Der Herr Kommissionsreferent hat das Personal ermahnt, es möchte Einsicht haben und doch wenigstens einsehen, dass die Vorlage die Grenze des Erreichbaren und Möglichen sei. Ich meine, wir dürfen uns doch auch sagen, dass unter dem Personal grosse Erbitterung geherrscht hat, und dass es vielleicht einmal an uns ist, dem Personal Vertrauen entgegenzubringen, einmal voranzugehen und das Vertrauen wieder zu gewinnen, das die Bundesbahnverwaltung in grossem Masse verloren hat. Ich möchte also auch hier die Verhältnisse etwas umkehren und erklären: wir müssen gerade durch möglichstes Entgegenkommen versuchen, das Vertrauen beim Personal wieder zurückzugewinnen, damit es wieder Liebe zur Arbeit und zum Betrieb gewinnt.

Herr Tschumi hat vorhin etwas erwähnt, das offenbar auf einem Missverständnis der Ausführungen des Herrn Kollegen Studer beruht. Wir denken gar nie daran, dass wir etwa durch die Verkürzung der Arbeitszeit das Personal anspornen wollen, es solle in seiner freien Zeit nun dem kleinen Handwerker usw. Kon-

kurrenz machen. Aber wir halten dafür, dass es dem Personal möglich gemacht werden sollte, wenigstens sein Gärtchen zu pflegen, Arbeit für die Familie zu verrichten, was bis jetzt nicht möglich war infolge der langen Arbeitszeit. Ich möchte Sie bitten, nicht etwa Herrn Bundesrat Haab zu folgen, sonst könnten wir einfach die Eintretensdebatte erledigen und damit die ganze Geschichte als abgetan betrachten. Ich glaube, die Anträge der Kommissionsminderheit seien nicht so weit entfernt von den Anträgen der Mehrheit der Kommission, dass man nicht auch noch einen Schritt weiter gehen und die Postulate der Minderheit berücksichtigen könnte. Darüber wird bei der Einzelberatung gesprochen werden können. Ich bitte Sie aber, dafür zu sorgen, dass dem Personal möglichst weit entgegengekommen wird, aus dem Gedanken heraus, dass das Gesetz jahrelang standhalten muss und nicht so schnell wieder revidiert werden sollte. Wer weiss, ob die Wandlungen schon zu Ende geführt sind, ob wir nicht gezwungen sein werden, wenn wir heute die Frage nicht grosszügig lösen, schon in kurzer Zeit wieder an die Revision dieses Gesetzes herantreten zu müssen. Das sollte vermieden werden.

Ich empfehle ebenfalls Eintreten.

M. Choquard: Voulez-vous permettre à un membre des chemins de fer secondaires de dire quelques mots dans cette importante question. J'avais l'intention de voter contre l'entrée en matière et de rejeter la loi qui nous est soumise mais après avoir entendu les deux honorables rapporteurs et l'honorable conseiller fédéral M. Haab, je me décide à voter cette entrée en matière et à voter le projet de loi présenté par la commission.

Il faut cependant tenir compte de la situation critique et difficile où se trouvent tout spécialement actuellement les chemins de fer secondaires. Et comme j'ai le bonheur . . . excusez, le malheur de faire partie d'un Conseil d'administration d'une petite ligne régionale de mon pays, je peux en quelques mots vous en expliquer la situation financière. Cette ligne qui a été construite il y a quelques années au capital de 1,100,000 fr., composé de 460,000 fr. d'actions et de 634,000 fr. d'obligations, se trouve aujourd'hui dans la situation suivante: Le canton de Berne, ce dont je lui suis très reconnaissant et le remercie ici, a avancé à notre compagnie jusqu'à ce jour pour faire face aux dépenses courantes 236,000 fr. Les communes auxquelles nous avons dû aussi demander leur concours nous ont avancé 46,724.80 fr. Nous avons depuis plusieurs années été dans l'impossibilité de payer les intérêts du capital-obligations et au 31 décembre 1918, nous devons aux porteurs du capital-obligations la somme de 87,830 fr., à ajouter pour l'intérêt en cours de cette année 26,000 fr. Total de la dette flottante de cette compagnie: 396,554 fr.80. Le résultat pratique de notre exploitation est que nous aurons pour l'exercice 1919 un déficit d'exploitation en chiffre rond de 80,000 fr., ce qui représentera une dette flottante d'environ 475,000 fr.

Malgré cette situation critique je suis disposé encore à faire ce sacrifice et à voter l'entrée en matière de cette loi pour donner au personnel une nouvelle marque de confiance.

On a été surpris dans l'assemblée de ce matin d'entendre le rapporteur français dire ces paroles:

Ce sont les dernières concessions que l'on peut faire et plus jamais, ajoutait-il, on ne pourra aller plus loin. Ce mot « jamais » a surpris bien des personnes, on aurait pu peut-être le remplacer par: « Ce sera difficile ». Mais je tiens, en ce qui concerne ces lignes secondaires, à rendre attentif notre personnel au fait que ce mot « jamais » peut être appliqué, parce que je puis dire que jamais la compagnie que j'ai l'honneur de représenter ne pourra aller au-dessus des concessions faites actuellement et j'aime à croire que ce personnel comprendra aussi le grand sacrifice que fait notre compagnie. On peut d'ailleurs l'assimiler, si j'ose m'exprimer ainsi, à toute une série de lignes secondaires du canton et peut-être de la Suisse.

Quelle est donc notre situation? Notre région n'est pas très industrielle, elle est à la fois commerciale, industrielle et agricole et lorsque nous établissons nos tarifs et que nous élaborons nos horaires, nous tenons toujours compte dans une très large mesure des besoins de la population ouvrière qui vient travailler en ville. Aussi nous nous voyons dans le cas de réduire les tarifs pour permettre à ces honorables ouvriers de profiter de ces lignes. Je tenais purement et simplement à relever ce fait. Il ne faut pas non plus ignorer que les compagnies de petits chemins de fer se trouvent dans une toute autre situation que les Chemins de fer fédéraux.

Das Eintreten wird stillschweigend beschlossen.
(L'entrée en matière est décidée tacitement.)

Präsident: Infolge der Erklärung des Herrn Studer sind wir ermächtigt, die Motion Studer vom 21. Juni 1912 vom Traktandenverzeichnis zu streichen.

Artikelweise Beratung. — Discussion article par article.

Titel und Ingress. — Titre et préambule.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Die Kommission beantragt Ihnen, den Titel zu vereinfachen und statt « Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten » zu sagen « Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Verkehrsanstalten ». Die Begründung unseres Antrages kann sehr kurz sein. Die Eisenbahnen sind auch Verkehrsanstalten, und das Gesetz behandelt sie nicht besonders; deshalb ist auch keine Unterscheidung und keine besondere Hervorhebung der Eisenbahnen nötig.

M. Grand, rapporteur français de la commission: Selon le projet le titre est le suivant: « Loi fédérale concernant la durée du travail dans l'exploitation des chemins de fer et autres entreprises de transport et de communications ». Nous vous proposons de dire: « Loi fédérale concernant la durée du travail dans l'exploitation des entreprises de transport et de communications ». Les chemins de fer font partie et sont des entreprises de transport et de communications: Il est donc inutile de les spécifier à part dans le titre. Du reste, le titre que nous vous proposons est le même que celui de la loi du 19 décembre 1902. Il n'y a pas de raisons pour le modifier.

Angenommen. — (Adoptés.)

Art. 1, Al. 1.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommissionmehrheit: Sie sehen, dass eine Minderheit der Kommission beantragt, auch das Personal der Zollverwaltung diesem Gesetz zu unterstellen. Es ist Ihnen gestern oder vorgestern auch eine Eingabe des Verbandes eidgenössischer Zollbeamter und des Verbandes schweizerischer Zollangestellter vom 1. Dezember zugestellt worden, aus welcher Sie ersehen, dass diese beiden Verbände das gleiche postulieren wie die Kommissionminderheit. Im Auftrag der Kommissionmehrheit muss ich Ihnen beantragen, diesen Minderheitsantrag abzulehnen. Das geschieht aus folgenden Gründen: Zoll- und Transportdienst sind zwar insofern verwandt, als zwischen ihnen gewisse äussere Beziehungen bestehen. Dagegen fehlt es am innern Zusammenhang. Der Zolldienst gehört nicht zum Betrieb einer Verkehrsanstalt; er ist auch einem anderen Departement, dem Finanzdepartement, unterstellt. Ich gebe ja zu, dass diese mehr formellen Bedenken keinen zwingenden Grund schaffen, die Zollverwaltung nicht auch in dieses Gesetz einzubeziehen; aber die Kommission besass — und das war begleitend für sie — die Unterlagen nicht, um die Frage der Unterstellung des Zollpersonals hier zu prüfen. Sie konnte namentlich nicht mit Sicherheit feststellen, ob die Einbeziehung dieser neuen Kategorie von Beamten und Angestellten nicht eine Modifikation des Gesetzes in gewissen Punkten zur Folge haben müsste. Wollte die Kommission diese Prüfung vornehmen, dann hätten wir in dieser Session nicht Bericht erstatten können; dann wäre die Behandlung des Gesetzes in den Räten hinausgeschoben worden, was namentlich dem unter die Vorlage fallenden Personal ausserordentlich unangenehm gewesen wäre.

Aus diesen Gründen haben wir darauf verzichtet, den Anträgen der Kommissionminderheit stattzugeben. Wir durften das um so eher tun, als dadurch die Interessen des Zollpersonals in keiner Weise einträchtigt werden. Es besteht nach den Erklärungen des Chefs des Eisenbahndepartementes wie auch des Vorstehers des Finanzdepartementes nicht die Meinung, dass das Zollpersonal schlechter gestellt werden sollte als diejenigen Kategorien, für welche das Gesetz die Normen aufstellt. Der Bundesrat ist kompetent, die Arbeitszeitverhältnisse beim Personal der Zollverwaltung von sich aus zu regeln. Hier kommt ja nur Bundespersonal in Betracht, kein Personal privater konzessionierter Unternehmungen. Darum ist der Bundesrat ohne weiteres kompetent, die notwendigen Regelungen vorzunehmen. Der Beschluss des Bundesrates wird nicht anders ausfallen, als dass in der Hauptsache das Personal der Zollverwaltung punkto Arbeitszeit dem Personal der Verkehrsanstalten gleichgestellt wird. Diesem Gedanken hat der Bundesrat bereits Ausdruck gegeben, indem er durch Beschluss vom 18. August 1919 auch für das Personal der Zollverwaltung die 48-Stundenwoche einführt.

Das sind die Gründe, die uns veranlasst haben, dem Minderheitsantrage nicht zu folgen.

Nun noch ein Wort zu lit. d. Hier heisst es: « Diesem Gesetze sind unterstellt die vom Bund konzessionierten Verkehrsanstalten. » Das sind Eisenbahnen, Schiffs- und Kraftwagenunternehmungen, gelesene Bahnen, Aufzüge und Luftseilbahnen, welche auf

Grund eines Fahrplanes und Tarifes regelmässig oder periodisch Personen befördern.

M. Grand, rapporteur français de la commission : Nous vous proposons de discuter tout d'abord le paragraphe premier de l'article premier : « Sont soumis à la présente loi : a) les chemins de fer fédéraux ; b) l'administration des postes ; c) l'administration des télégraphes et des téléphones ; d) les entreprises de transport et de communications concédées par la Confédération. » Cet alinéa n'est guère différent de l'article premier de la loi de 1902 ; l'article premier de la dite loi n'est pas modifié, il est seulement précisé. Il faut entendre par « entreprises de transport et de communications concédées par la Confédération » les entreprises de navigation, les entreprises de transport par automobiles, les chemins de fer électriques, de même que les entreprises de transport par ascenseurs aériens et, en général, toutes les entreprises qui, au bénéfice d'une concession fédérale, assurent un transport régulier suivant un horaire établi.

La minorité de la commission vous propose d'ajouter à cette rubrique « l'administration des douanes », et le personnel de l'administration des douanes nous a adressé une requête à ce sujet.

La majorité de la commission vous propose de rejeter cette proposition pour les motifs suivants. Elle estime que, s'agissant ici d'une loi concernant la durée du travail dans l'exploitation des « entreprises de transport et de communications », il ne convient pas d'introduire dans l'énumération de l'article premier « l'administration des douanes », entreprise « fiscale », toute différente d'une entreprise de transport et de communications. Cette différence est telle que les requérants eux-mêmes disent qu'il peut paraître paradoxal au premier abord que l'administration des douanes soit englobée dans une loi fédérale aussi caractérisée que celle-ci.

Un second motif pour rejeter cette proposition, c'est que le Conseil fédéral peut lui-même assimiler l'administration des douanes, au point de vue de la durée du travail, au bénéfice que lui accorderait la loi, cette administration étant une administration fédérale pure.

Enfin, si l'on voulait introduire l'administration des douanes dans le champ d'application de la loi, il faudrait renvoyer le projet à une nouvelle discussion de la commission et à une nouvelle étude. Cela ne serait guère possible avant d'avoir revu l'ensemble de la loi, et alors nous ne pourrions pas arriver, au cours de la présente session, à voter le projet.

C'est pourquoi nous vous recommandons de rejeter la proposition de la minorité de la commission.

Weber: Ich habe es übernommen, bei Art. 1 den ersten Abänderungsantrag der Kommissionsminderheit zu begründen, obschon Herr Bundesrat Haab Sie eindringlich ersucht hat, diese Vorlage nun als das letzte, endgültige Wort zu betrachten, daran nicht mehr zu rütteln, obschon er der Minderheit entgegengerufen hat : « Lasciate ogni speranza! » Ich meinerseits gebe die Hoffnung nicht auf, dass trotz des auch von mir anerkannten Zugeständnisses des Departementes der Nationalrat nicht darauf verzichten werde, auf Grund eigener Prüfung und nach Massgabe seiner

eigenen Verantwortlichkeit an der Vorlage noch diejenigen Verbesserungen vorzunehmen, welche sowohl im Interesse des Personals als des sozialen Werkes liegen, das wir hier schaffen sollen.

Nun die Frage, ob auch das Personal der Zollverwaltung in den Geltungsbereich dieses Gesetzes aufgenommen werden solle. Diesem Gesetze sind unterstellt die Grosszahl der Beamten, Angestellten und Arbeiter des Bundes, das gesamte Personal der Postverwaltung, der Telegraphenverwaltung, der Telefonverwaltung, vor allem auch das Heer der Bundesbahnangestellten und -arbeiter. Da ist es nun schon im Prinzip der demokratischen Gleichheit begründet, dass man das übrige Bundespersonal nicht schlechter stellen darf als dasjenige, welches dem Gesetze unterstellt worden ist. Das eidgenössische Personal fühlt sich in seiner Gesamtheit als eine grosse Körperschaft, welcher die gleichen, übereinstimmenden Löhne und Arbeitsbedingungen in der Zukunft eingeräumt werden sollen. Wenn in einer Kategorie dieses grossen Personals eine soziale Besserstellung stattfindet, so wird man logischerweise diese Besserstellung auch den andern Gruppen des eidgenössischen Personals zugestehen müssen. Der Bundesrat steht ja, wie Sie aus dem Referat des Herrn Schüpbach gehört haben, grundsätzlich auch auf diesem Boden. Er erklärt, bereit zu sein, ungefähr die gleichen Arbeitsbedingungen, wie sie nun durch das neue Arbeitszeitgesetz geschaffen werden, auch den Funktionären der Zollverwaltung einräumen zu wollen. Nun aber die Frage, die bestritten ist, ob mit Rücksicht auf Charakter, Struktur und Zweck des Gesetzes das Personal der Zollverwaltung einzubeziehen sei oder nicht. Herr Schüpbach hat diese Frage verneint ; ich erlaube mir, sie auf Grund ganz kurzer Auseinandersetzungen zu bejahen.

Zwischen der Zollverwaltung und den Verkehrsanstalten bestehen sehr enge Verbindungen. Vor dem Kriege und auch heute wieder wird die Zollkontrolle in fahrenden Zügen vorgenommen. Die Funktionen des Zollpersonals vollziehen sich auf Bahnhöfen und Stationen, zum Teil in den gleichen Arbeitsräumen, in denen das Personal der Bundesbahnen und der Postverwaltung beschäftigt ist. Zum Teil ist dort, wo Personalmangel besteht, den Eisenbahnern und Pöstlern dasjenige zur Vollziehung übertragen, was eigentlich den Organen der Zollverwaltung an Aufgaben zugeteilt ist. Diese Funktionen der Zollverwaltung fliessen ineinander, stehen miteinander in engstem Zusammenhang. Wenn einer mit dem Dampfschiffe der Bundesbahnen über den Bodensee nach Romanshorn kommt, so wird er dort in erster Linie von den Zollbeamten in die Arme geschlossen. Der von Herrn Schüpbach bestrittene innere und äussere Zusammenhang zwischen den Funktionen der Zollverwaltung einerseits, der Bundesbahn- und Postverwaltung andererseits ist also durchaus vorhanden, auch dort, wo es sich um das Personal der Grenzbewachung handelt ; denn diese Grenzbewachung findet in der Hauptsache auch wieder auf den Bahnhöfen und Hauptstationen der Bundesbahnen statt und vollzieht sich auch wieder in engster Beziehung mit den Funktionen der Transportanstalten. Die Kommission hat uns überdies bereits den kleinen Finger der rechten Hand gegeben, indem die ursprüngliche Terminologie des Gesetzes dahin abgeändert wurde, dass das Gesetz nun nicht

mehr lauten soll: «Arbeitszeitgesetz bei den Transportanstalten», sondern «Arbeitszeitgesetz beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten». Mit dem Verkehre steht die Zollverwaltung in engster Berührung. Man kann das schon sagen, auch wenn hie und da dasjenige, was seitens der Organe der Zollverwaltung zu geschehen hat, eher als eine Behinderung des Verkehrs erachtet wird, denn als eine Förderung. Im übrigen ist zu konstatieren, dass nach den Erklärungen des Departementes durch die Aufnahme des Personals der Zollverwaltung in das Gesetz materiell nicht viel geändert würde, weil ohne weiteres auch diesem Personal die 48-Stundenwoche zugestanden wurde und wohl auch alles andere eingeräumt werden muss, was an sozialen Fortschritten in dieser Vorlage vorhanden ist. Für das Personal der Zollverwaltung wird es aber eine Beruhigung sein, eine Sicherstellung dessen, was sie heute haben, wenn Sie erklären, auch das Personal der Zollverwaltung sei dieses Gesetzes über die Arbeitszeit bei den Verkehrsanstalten teilhaftig.

Nun noch eine Bemerkung hinsichtlich des diesem Gesetze unterstellten Personals der Postverwaltung. Hier ist zu sagen, dass das Departement sich vorbehalten hat, unter Umständen nicht in vollem Umfange die Landbriefträger und die Postablagehalter in das Gesetz einzubeziehen. Was die Landbriefträger anbelangt, ist darauf aufmerksam zu machen, dass diese mit Nachdruck und Entschiedenheit den Standpunkt vertreten, dass auch sie wenn immer möglich in vollem Umfange der Vorteile dieses neuen Gesetzes teilhaftig werden sollen, weil sie glauben, dass ihr Dienst bei Sturm und Wetter, wo sie unter ausserordentlich schwierigen Verhältnissen auf dem Lande bis in das hinterste Gehöft hinaus die Post bringen müssen, eigentlich noch eine intensivere Inanspruchnahme bedeute, als bei ihren Kollegen in den Städten; auch deshalb, weil sie nicht bloss Briefe zu bestellen haben, sondern gleichzeitig als Paket- und Mandat-träger funktionieren. Sie glauben, dass sie mit Rücksicht auf diese Verhältnisse Anspruch auf gleiche Behandlung wie die Briefträger in den Städten und grösseren Ortschaften haben. Was die Postablagehalter anbetrifft, so glauben diese, vom neuen Gesetz doch mindestens insoweit lukrieren zu dürfen, als auch ihnen bezahlte Ferientage eingeräumt werden. Das hätte auf dem Wege zu geschehen, dass man für die Stellvertretung Sorge trägt seitens der Postverwaltung durch Anstellung von sogenannten ambulanten Postablagehaltern. Nur auf diesem Wege wird diese Kategorie des eidgenössischen Personals der Wohltat der bezahlten Ferientage, auf die auch sie Anspruch hat, wirklich teilhaftig werden.

Das die Bemerkungen, die ich machen wollte. Ich bitte Sie, auch das Zollpersonal dem Gesetze zu unterstellen, weil das Kriterium, das hier ausschlaggebend in Betracht fällt, in den Arbeits- und Dienstverhältnissen zu suchen ist und weil diese Verhältnisse bei der Zollverwaltung ungefähr die gleichen sind wie bei den Transportanstalten, die ohne weiteres dem Gesetze unterstellt worden sind.

Bundesrat Haab: Auch ich möchte Sie bitten, dem Antrage der Minderheit auf ausdrückliche Unterstellung des Zollpersonals unter dieses Gesetz nicht zu entsprechen. Ich tue das nicht etwa deswegen,

weil ich mich dagegen aussprechen wollte, dass das Zollpersonal im allgemeinen der Vorzüge dieses Gesetzes teilhaftig werden soll, sondern in der Hauptsache aus folgenden Gründen: Einmal wäre es doch nicht möglich, das ganze Zollpersonal dem Gesetze zu unterstellen, weil — das ist auch die Auffassung des Zolldepartementes — für den Grenzwachtdienst das Grenzwachtreglement weiter bestehen soll. Es würde also nur ein Teil des Zollpersonals dem Gesetze unterstellt sein. Nun kann dies der Bundesrat durch Beschluss tun, kraft seines Rechtes, die Arbeitszeit des Zollpersonals reglementarisch zu ordnen. Zweitens haben wir von dieser Unterstellung abgesehen, weil es sich um die Revision eines Gesetzes handelt, das für das Verkehrspersonal bestimmt ist. Schon aus gesetzesästhetischen Gründen möchte ich Sie bitten, dem Antrage der Kommissionsmehrheit zuzustimmen. Sie vermeiden damit Inkongruenzen, die da und dort entstehen könnten, da wir heute nicht in der Lage sind, zu übersehen, ob nicht doch der eine oder andere Artikel des Gesetzes eine Modifikation erfahren müsste, wenn man ihm das Zollpersonal unterstellen würde.

Nun hat Herr Nationalrat Weber noch die Frage der Landbriefträger gestreift. Ich bitte, die Frage, ob die Landbriefträger diesem Gesetze zu unterstellen sind, überhaupt nicht zu diskutieren. Die Entscheidung darüber, ob und in welchem Umfange die Landbriefträger, Postablagehalter und Posthalter dritter Klasse dem Gesetze zu unterstellen seien, fällt in die Kompetenz des Bundesrates. Im ganzen Umfange könnte dies unter keinen Umständen geschehen. Ich bitte also, den Antrag Weber abzulehnen.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag der Kommissionsmehrheit	60 Stimmen
Für den Antrag der Kommissionsminderheit	40 Stimmen

Al. 2.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Al. 2 bedeutet gegenüber der gegenwärtigen Gesetzgebung ein Novum, nämlich die Möglichkeit der Ausdehnung auf Nebenbetriebe, die eine notwendige oder doch sehr zweckmässige Ergänzung des Betriebes einer Verkehrsanstalt bilden. In Betracht fallen hier: Die Speise- und Schlafwagengesellschaften, die Bahnhof- und Dampfschiffwirtschaften, die Bahnhofbuchhandlungen, ferner Badeanstalten und Coiffeurgeschäfte, die in den Räumlichkeiten der Bahnen betrieben werden; alles Anstalten, die im engen Zusammenhange mit der Beförderung von Reisenden stehen. Sie sollen unterstellt werden, soweit ein Bedürfnis hierfür sich geltend macht. Die nähere Regelung erfolgt in den Vollziehungsverordnungen. Sie sehen in der Vollziehungsverordnung I, dass beabsichtigt ist, dem Gesetze vorläufig zu unterstellen: die Schlaf- und Speisewagen und die Wirtschaftsbetriebe auf den Schiffen. Für das Personal der Bahnhofwirtschaften werden vorläufig die Bestimmungen der bezüglichen Pachtverträge massgebend sein, wie auch die kantonalen Wirtschaftsgesetze. Die Differenzierung zwischen den Bahnhofwirtschaften und

den Dampfschiffwirtschaften ist deshalb notwendig, weil bei den Dampfschiffwirtschaften oft interkantonale Verhältnisse zu regeln sind, was bei den Bahnhofswirtschaften nie der Fall ist.

M. Grand, rapporteur français de la commission : L'alinéa 2 introduit une nouveauté en comparaison de la loi de 1902. Cette nouveauté est la suivante : Le Conseil fédéral est autorisé à soumettre également à la loi les « services accessoires » constituant un complément nécessaire ou du moins très utile, des entreprises désignées à l'article premier. Il faut donc que les services accessoires remplissent l'une de ces deux conditions : « un complément nécessaire » ou un complément du moins « très utile » à l'une des entreprises précédentes. Il faut entendre par « services accessoires » le service des wagons-restaurants, des wagons-lits, des buffets de gare, les restaurants sur les bateaux, etc. Ces différents services sont actuellement dépendants en partie de la police cantonale, ils ont donné lieu à nombre de recours, mais dans des arrêts fréquents, il a été reconnu que le Conseil fédéral, en vertu de l'art. 26 de la Constitution fédérale, avait des compétences nécessaires ainsi que l'Assemblée fédérale, pour édicter des prescriptions sur ces entreprises accessoires, qui sont étroitement liées à l'exploitation et propres à rendre d'importants services à celles-ci. C'est pourquoi, puisque la compétence fédérale a déjà été reconnue dans nombre d'arrêts soit du Conseil fédéral, soit de l'Assemblée fédérale, il est naturel de se servir de la loi actuelle pour introduire, une fois pour toutes, dans la législation les mêmes services, au même rang et sous le même régime que les entreprises dont ils sont les accessoires. D'ailleurs, l'autorisation du Conseil fédéral devra, au préalable, être requise. C'est lui qui décidera quels sont les services accessoires qui sont soumis au nouveau régime légal. Enfin, ce sera le moyen d'assurer, d'une façon plus efficace, la protection du personnel de ces entreprises accessoires qui souvent n'était pas protégé suffisamment par les lois cantonales. Des dispositions légales remplaceront donc les contrats de droit privé qui se sont trouvés souvent insuffisants. Nous vous proposons d'adopter ce paragraphe 2.

Angenommen. — (Adopté.)

Al. 3—6.

Schüpbach, deutscher Berichterstatler der Kommission : Die Absätze 3, 4 und 5 bestimmen die Personen, welche unter das Gesetz fallen. Als Voraussetzungen der Unterstellung einer Person unter das Gesetz gelten folgende : Die Person muss im Betriebsdienste beschäftigt sein ; nicht in einer Verwaltung, nicht in einer Werkstätte. Im weiteren muss die Person ständig und vorwiegend im Betriebsdienste beschäftigt sein. Unter das Gesetz fallen also nicht solche, die ausnahmsweise oder aushilfsweise im Betriebe verwendet werden. Die ständige Verwendung interpretieren die Vollziehungsverordnungen, die Sie in Händen haben, dahin, dass die Arbeitszeit im Betriebe pro Tag durchschnittlich 7 Stunden daure. Eine weitere Voraussetzung ist die, dass die betreffende Person zu ausschliesslich persönlicher Dienstleistung ver-

pflichtet sei ; also fallen darunter nicht solche Personen, die sich durch andere vertreten lassen können. In diesem Zusammenhange wäre über die Frage der Unterstellung der Landbriefträger und Postablagehalter zu sprechen. Die Kommission war aber der Auffassung, dass die Regelung dieser Frage in die Kompetenz des Bundesrates falle, dass sie in den Vollziehungsverordnungen zu regeln sei, und dass deshalb der Kommission ein Entscheid in dieser Angelegenheit nicht zustehe. Deshalb hat sie darauf verzichtet, die Frage zu diskutieren und in irgend einer Richtung für die spätere Regelung zu präjudizieren. Für die Landbriefträger wird das Notwendigste sein, dass sie ökonomisch besser gestellt werden.

Wenn die Voraussetzungen, von denen ich sprach, vorhanden sind, dann ist das ganze Personal dem Gesetze unterstellt, männliches und weibliches Personal, Beamte, Angestellte, Arbeiter und Lehrlinge.

Alinéa 4 enthält die Bestimmung, dass die bei Neu- und Ergänzungsbauten verwendeten Personen nur dann unter das Gesetz fallen, wenn ihnen die Sicherung des Betriebes obliegt. Alinéa 6 bestimmt, dass die Vorschriften der Fabrikgesetzgebung, also namentlich das Bundesgesetz vom 18. Juni 1914, vorbehalten bleiben sollen. Diese Bestimmung hat Bezug auf die Werkstätten der Eisenbahn- und Schifffahrtunternehmungen mit ihren Nebenbetrieben. Wir empfehlen Annahme.

M. Grand, rapporteur français de la commission : Les alinéas 3 à 6 ont trait au personnel qui sera soumis à la loi.

Pour être soumis à la loi, il faut que le personnel remplisse trois conditions essentielles : La première c'est qu'il soit au service « de l'exploitation » des entreprises et non pas de la construction ; la seconde, que l'occupation de ce personnel soit permanente, ou que la majeure partie de son temps soit vouée au service d'exploitation ; en troisième lieu, que le personnel soit tenu à un service exclusivement personnel. En conséquence, au sujet de la première condition, il suffit d'être mais il faut être au service de « l'exploitation » de l'entreprise, aucune distinction n'est faite entre fonctionnaires, employés, ouvriers, apprentis ou aspirants, ni entre hommes ou femmes ; tous sont indistinctement soumis à la loi, pourvu qu'il soient au service de l'exploitation. Par contre, sont exclues, pour le même motif, du bénéfice de la loi, les personnes qui sont occupées à des constructions nouvelles ou à des travaux complémentaires, sous réserve cependant des agents faisant partie du personnel de construction, mais spécialement chargés de veiller à la sécurité de l'exploitation parce que, dans ce dernier cas, ils sont en quelque sorte au service de l'exploitation.

La seconde condition, c'est que la personne soit occupée en permanence ou bien voue la majeure partie de son temps au service de l'exploitation. En conséquence, il faut que cette personne soit engagée d'une façon durable et ininterrompue et non pas seulement d'une façon temporaire. Il faut surtout ici rechercher quelle a été l'intention de l'entreprise lorsqu'elle a contracté avec la personne. Il faut en outre que l'activité économique essentielle de la personne soit appliquée à l'occupation pour laquelle elle s'est engagée. Cela n'exclut pas qu'en dehors de cette occupation essentielle, elle ne puisse remplir certaines occupa-

tions accessoires. On considère d'une façon générale que la personne qui est occupée dans l'entreprise pendant 7 heures au moins par jour, voue la majeure partie de son temps au service de l'exploitation.

La troisième condition est que la personne soit tenue à un service exclusivement personnel. Par conséquent, seront exclus du bénéfice de la loi les employés qui ne sont pas obligés, par la loi, de remplir personnellement leurs fonctions. On peut citer, en particulier, les dépositaires postaux ou les facteurs ruraux autorisés à se faire remplacer et à payer des remplaçants pour faire leur service. Ces agents n'étant pas tenus à un service purement personnel, ne seront pas au bénéfice de la loi. On peut trouver encore d'autres exemples.

L'alinéa 5 prévoit des ordonnances qui régleront des points de détail et fixeront spécialement les catégories de personnes soumises à la loi en cas de doute.

L'alinéa 6 réserve en particulier l'article 3 de la loi du 18 juin 1914 sur le travail dans les fabriques. En vertu de cet article 3 de la dite loi, c'est au Conseil fédéral qu'il appartient de statuer selon les circonstances sur l'application de la loi sur les fabriques, ou bien de la législation sur les chemins de fer aux établissements qui appartiennent à des chemins de fer, ou à d'autres entreprises de transport, et qui sont en rapport direct avec l'exploitation de ces entreprises. Se trouvent dans cette situation juridique les ateliers principaux des chemins de fer et des entreprises de navigation, les services auxiliaires qui leur sont adjoints, par exemple les stations de chargement, d'accumulateurs, de force motrice et autres, les usines à gaz, etc. Dans toutes ces circonstances et dans toutes ces situations, c'est au Conseil fédéral qu'il appartiendra, en vertu de l'article 3 de la loi du 18 juin 1914 sur le travail dans les fabriques, de décider si ce sera la loi sur les fabriques ou bien la loi sur les chemins de fer qui sera applicable. Nous vous proposons d'adopter les alinéas 3 à 6 dans la teneur que leur a donné le projet.

Hardmeier: Die Stellung der Landbriefträger, die vollbeschäftigt sind, ist mir nicht klar geworden aus den Voten der Referenten. Es ist Tatsache, dass es auf den Postbureaux III. Klasse Landbriefträger gibt, die voll beschäftigt sind, genau so wie die Briefträger in den Bureaux I. und II. Klasse. Nun wünsche ich von Herrn Bundesrat Haab darüber Auskunft, wie es sich mit solchen vollbeschäftigten Landbriefträgern verhält. Sie wünschen nämlich, dass sie, da sie voll beschäftigt sind, ebenfalls diesem Gesetze unterstellt werden. Es ist mir aber, wie gesagt, nicht klar geworden, ob das nun der Fall ist, ob diese vollbeschäftigten Landbriefträger ebenfalls unter das Gesetz kommen, oder ob sie in einer Vollziehungsverordnung berücksichtigt werden, so dass sie gegenüber den Briefträgern der Bureaux I. und II. Klasse nicht im Nachteil sind. Ich möchte den Herrn Vorsteher des Postdepartementes anfragen, wie es sich mit diesen vollbeschäftigten Landbriefträgern verhält, ob sie unter diesem Gesetze stehen, oder ob sie nun in einer Verordnung derart gestellt werden sollen, dass sie in keiner Weise gegenüber ihren Kollegen benachteiligt sind. Ich stelle ausdrücklich nochmals fest, dass ich nur von vollbeschäftigten Landbriefträgern spreche.

Bundesrat Haab: Die Anfrage des Herrn Nationalrat Hardmeier veranlasst mich, mit einigen Worten auf den Unterschied in den Anstellungsverhältnissen der Briefträger einzutreten. Die topographische Eigentümlichkeit unseres Landes, die grosse Dichtigkeit der Poststellen in der Schweiz und die Tatsache, dass wir auch ausserhalb der Ortschaften die Einwohner viel intensiver durch Postboten bedienen, als dies anderswo der Fall ist, hat dazu geführt, dass man bei uns neben den vollbeschäftigten, zu ausschliesslicher und persönlicher Dienstleistung verpflichteten Briefträgern sogenannte Landbriefträger kennt, d. h. Funktionäre, die nicht verpflichtet sind, die sämtlichen Vertragungen persönlich zu besorgen, sondern die damit, allerdings unter eigener Verantwortlichkeit, Familienglieder oder Dritte betrauen können.

Diese Landbriefträger dürfen neben ihrer amtlichen Tätigkeit noch Landwirtschaft oder sonst einen Beruf betreiben.

Diese Einrichtung müssen wir beibehalten; das hat aber zur Folge, dass die Landbriefträger, eben weil sie nicht zur ausschliesslichen persönlichen Dienstleistung verpflichtet sind, dem Arbeitsgesetze nicht unterstellt werden können.

Der Umstand, dass die übrigen Briefträger, auf welche das Arbeitsgesetz Anwendung findet, durch dasselbe in der Folge erheblich günstigerer Arbeitsbedingungen teilhaftig werden, lässt es aber als billig erscheinen, dass auch die Lohnverhältnisse der Landbriefträger entsprechend verbessert werden müssen.

Aus einer Unterredung, die ich jüngst mit Vertretern der Landbriefträger hatte, erhielt ich die Uebersetzung, dass sie das Schwergewicht auf diese Besserstellung legen und dass sie glaubten, dies nur durch die Unterstellung unter das neue Gesetz erreichen zu können, während sie andererseits sehr wohl verstünden, dass sich angesichts der Verschiedenheit der Verhältnisse eine schablonenmässige Anwendung des Arbeitsgesetzes auf sämtliche Kategorien der Briefträger kaum durchführen lasse.

Es ist nun zuzugeben, dass es, wie Herr Nationalrat Hardmeier ausführt, Grenzfälle gibt, wo heute sogenannte Landbriefträger beschäftigt sind, die tatsächlich unter den nämlichen Verhältnissen arbeiten, wie der neben ihnen tätige gewöhnliche Briefträger.

Die normale Entwicklung war bis anhin die, dass, sobald eine Ortschaft infolge ihrer baulichen Ausdehnung mehr städtischen Charakter annahm, das dort befindliche Postbureau III. Klasse in ein Bureau II. Klasse umgewandelt wurde, wobei die diesem attachierten Landbriefträger gewöhnliche Briefträger werden.

Ich werde die Oberpostdirektion einladen, die von Herrn Hardmeier geschilderten Verhältnisse, speziell in Uster, prüfen zu lassen, und diese wird dafür Sorge tragen, dass, wenn solche Unbilligkeiten bestehen, ein Ausgleich geschaffen wird im Sinne der Gleichbehandlung der unter ganz den nämlichen Verhältnissen arbeitenden benachbarten Briefträger.

Hardmeier: Ich danke Herrn Bundesrat Haab für die Auskunft.

Angenommen. — (Adoptés.)

Art. 2.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Zum besseren Verständnisse des Art. 2 ist eine kurze Vergleichung mit dem geltenden Rechte und seinen technischen Ausdrücken am Platze. Art. 3 der Vollziehungsverordnung vom 22. September 1903 bestimmte: «Die Zeit eines ganzen Tages von 24 Stunden verteilt sich in folgender Weise: I. wirkliche Arbeitszeit von höchstens 11 Stunden; II. ununterbrochene Ruhezeit von wenigstens 12, 10, 9 oder 8 Stunden; III. die übrigen Ruhezeiten, wovon eine von mindestens einer Stunde Dauer nach ungefähr der Hälfte der Arbeitszeit gewährt werden soll.»

Art. 4 der Vollziehungsverordnung bestimmte: «Die wirkliche Arbeitszeit ist die Zeit der tatsächlichen Inanspruchnahme inkl. Gang von einer Arbeitsstelle zur andern im Laufe der Dienstschicht.» Schliesslich sagte Art. 5: «Unter Dienstbereitschaft versteht man die Zeit vom Beginne bis zum Schlusse eines Tagesdienstes.»

Hier finden Sie nun eine neue Terminologie, die man sich allmählich wird angewöhnen müssen. Statt Dienstbereitschaft oder, wie man noch öfters hörte, Präsenzzeit, sagt das neue Gesetz Dienstschicht und, anstatt wie bisher ununterbrochene Ruhezeit, heisst es Ruheschicht. Dienstschicht und Ruheschicht bilden zusammen den Arbeitstag zum Unterschiede vom Kalendertage. Die Dienstschicht besteht aus der Ruhezeit und den Pausen; sie wird — das charakterisiert sie am besten — eingerahmt durch zwei Ruheschichten.

M. Grand, rapporteur français de la commission: L'art. 2 définit la journée de travail et ses éléments. La loi de 1902 prévoyait déjà une journée de travail de 24 heures, par opposition à la journée astronomique; elle était divisée en deux: un temps de présence et un temps de repos ininterrompu. Le temps de présence se subdivisait lui-même en travail effectif et en pauses. La nouvelle terminologie du projet est celle-ci: Au lieu de «temps de présence», on dira: «tour de service», ce qui comprendra les heures de travail avec les pauses, par opposition au travail effectif qui comprend les heures de travail seules dans les pauses. Le «tour de service» et le «tour de repos» comprendront l'ensemble de la journée de travail de 24 heures. Il suffit de ces quelques explications pour vous démontrer l'utilité de la nouvelle terminologie, qui évitera des confusions. D'après cette nouvelle terminologie, on ne pourra plus confondre le temps de présence et le repos ininterrompu avec le service de réserve, les pauses et les temps de repos.

Nous vous proposons d'adopter l'art. 2 qui est destiné à mettre de la clarté dans les dispositions subséquentes de la loi.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 3, Al. 1.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: In Art. 3, einem der wichtigsten Artikel der Vorlage, wird die Arbeitszeit geregelt. Al. 1, auf welches ich mich vorläufig beschränken möchte, enthält

den Grundsatz des Achtsturentages. Gegenwärtig war die gesetzliche Regelung eine derartige, dass die Höchstdauer der Arbeitszeit 11 Stunden betrug, wobei der Bundesrat bei besonderen Verhältnissen reduzieren konnte. Die Vollziehungsverordnung vom 22. Dezember 1903, die bis in die jüngste Zeit hinein noch in Kraft bestand, lässt die wirkliche körperliche und geistige Beanspruchung entscheiden über die Dauer der Arbeitszeit; ebenso den Umstand, ob sich eine Person speziell «mit sicherheitsdienstlichen Funktionen befasse».

Für das Personal der Nebenbahnen wurde der Rahmen im Sinne einer zeitweiligen Erhöhung auf zwölf Stunden ausgedehnt. Sowohl im Betriebe der Bundesbahnen, wie bei einzelnen Privatbahnen wurde schon unter der Herrschaft des gegenwärtigen Gesetzes die Arbeitszeit für stark beanspruchtes Personal bedeutend herabgesetzt, zum Teil bis auf 8 Stunden.

Nun die Neuordnung im vorliegenden Gesetze: Dem Grundsatz nach soll die tägliche Arbeitszeit im Maximum acht Stunden, betragen für das Personal, das tatsächlich während der ganzen Zeit dasjenige tut, was man gemeinhin als «arbeiten» bezeichnet; das während der ganzen Zeit körperlich und geistig in Anspruch genommen wird. Dagegen ist eine Erhöhung auf neun Stunden möglich für das Personal, das nicht andauernd arbeitet, dessen Betätigung durch natürliche Pausen unterbrochen wird, das zeitweilig auf die nächste Arbeitsleistung warten muss, wie man das am nächstliegenden Beispiel des Barrienerwärters sieht. Dienstbereitschaft ist hier nicht gleichbedeutend mit Dienstschicht. Die Arbeitszeit bedeutet die ganze Zeit, über welche das Personal nicht frei verfügen kann.

Ich meine, ein Unterschied in der Arbeitszeit sei gerechtfertigt, und die Marge von einer Stunde, von acht auf neun Stunden erscheint gering. Eine Stunde Unterschied zwischen demjenigen, der unter stärkster Inanspruchnahme von Körperkraft und Nerven ohne Unterbruch arbeitet und demjenigen, der leichte, wenig verantwortungsvolle, durch viele Pausen unterbrochene Arbeit leistet! Der Unterschied ist eher zu gering als zu gross, zum Nachteil desjenigen Personals, das die schwerste Arbeit verrichtet.

Das Gesetz stellt sich auf den Boden, dass diejenigen Betriebe, für welche der Neunsturentag gilt, in den Vollziehungsverordnungen ausdrücklich zu bezeichnen sind. Ich darf Sie hinweisen auf Vollziehungsverordnung I/5 und Vollziehungsverordnung II/6.

Die Abhängigkeit vom Fahrplane gestattet eine durchgehende Beschränkung auf acht Stunden nicht. Kleinere Abweichungen müssen möglich sein. Darum soll auch nur der Durchschnitt acht Stunden betragen: Aber nicht der Jahresdurchschnitt oder der Halbjahresdurchschnitt, da sonst das Personal während Monaten um den Vorteil des Achtsturentages gebracht würde; sondern der 14tägige Durchschnitt. Der Ausgleich soll nämlich nach Vorlage innerhalb zwei Wochen erfolgen. Sachverständige erklären, dass dies die kürzest mögliche Frist sei. Das Personal hatte einen Ausgleich innerhalb einer Woche postuliert. Die Verwaltungen wandten demgegenüber ein, dass ein Ausgleich in acht Tagen eine allzu komplizierte Organisation erfordere, und dass im weitern der Ausgleich innerhalb acht Tagen in sehr vielen

Fällen den Verwaltungen nicht gestatten würde, auch nur den Achtstundentag voll auszunützen.

Es ist auch darauf hingewiesen worden, dass der 14tägige Ausgleich für das Personal deshalb angenehmer sei, weil die Haushaltungen die gleiche Tagesordnung für mehrere aufeinanderfolgende Tage festsetzen können und nicht zu täglichen Aenderungen gezwungen seien. Wohl ist in den Fabriken der Ausgleich in sechs Tagen vorgeschrieben, aber hier handelt es sich um ganz andere, viel kompliziertere Verhältnisse. Namentlich die Postverwaltung erklärt, dass ein wöchentlicher Ausgleich in einigen Kategorien vollständig ausgeschlossen sei. So viel zu Al. 1. Die Kommission beantragt Ihnen eine redaktionelle Abänderung, die in der Vorlage enthalten ist, und die ich Ihnen zur Annahme empfehle.

M. Grand, rapporteur français de la commission : L'art. 3 est peut-être le plus important de la loi, il décide de la durée du travail, c'est-à-dire du travail effectif, par opposition à la durée du service, qui comprend les heures de travail et de pause.

Selon l'art. 2 de la loi de 1902, la durée du travail des fonctionnaires, employés et ouvriers ne doit pas dépasser 11 heures par jour, c'est le maximum, maximum fixe, qui pouvait cependant subir certaines modifications. En cas de circonstances spéciales, lorsque, par exemple, l'effort corporel ou intellectuel ou aussi la responsabilité qui incombait à l'employé était particulièrement considérable, le Conseil fédéral, en vertu de la loi, avait abaissé la journée de 11 heures à 10 heures. Ce fut le cas pour les télégraphistes et les téléphonistes. Dans d'autres branches encore de l'administration, où l'effort était plus considérable et les responsabilités plus grandes, on est même descendu jusqu'à 8 heures de travail effectif. D'autre part, ce maximum de 11 heures, prévu dans la loi de 1902, pouvait aussi être relevé dans certaines circonstances lorsque, par exemple, il s'agissait d'agents non occupés d'une manière ininterrompue. En pareil cas, le Conseil fédéral avait élevé le maximum de 11 heures à 12 heures par jour pour les employés de chemins de fer secondaires.

La loi de 1902 ne prévoit pas de compensation de travail; elle ne prévoit pas que l'ouvrier, pour un travail supplémentaire accompli en dehors du maximum fixé, peut le compenser avec d'autres heures de travail réglementaire.

Le projet de loi nouveau modifie sensiblement ce système. Au lieu d'un maximum fixe, établi par la loi, le projet introduit un système mixte, qui donne plus d'élasticité, et qui paraît plus convenable à l'exploitation des entreprises de transport. Il fixe d'abord la durée moyenne du travail journalier, dans un laps de temps déterminé de 14 jours au plus, consécutifs, ou séparés par des jours de repos isolés. Cette moyenne de travail journalier, dans ce laps de 14 jours, est, en principe, de 8 heures pour tous les ouvriers occupés d'une façon permanente à un travail ininterrompu. Exceptionnellement, ces 8 heures pourront être portées à 9 heures lorsque l'occupation ne sera pas celle d'un travail ininterrompu, mais qu'elle se composera, dans une certaine proportion, d'actes de présence. Tel est le principe. Les ordonnances d'exécution indiqueront d'une façon plus exacte quelles sont les occupations pour lesquelles le travail sera porté à 9 heures,

et celles qui resteront limitées au principe de 8 heures. Nous vous proposons d'adopter ce premier alinéa.

Düby: Der Vorsteher des Eisenbahndepartements hat in seinem Votum der Freude darüber Ausdruck gegeben, dass die Minderheit der Kommission in bezug auf das erste Alinea des Art. 3 sich auf den Boden der Mehrheit der Kommission gestellt hat. Ich möchte diese Feststellung an sich nicht abschwächen. Immerhin bin ich genötigt, etwas Wasser in diesen Freudenbecher zu giessen. Die Minderheit der Kommission hat nach ausserordentlich schweren Bedenken sich dazu entschliessen können, in diesem Punkte dem Antrage der Mehrheit der Kommission beizupflichten. Die nunmehr geschaffene Sachlage ist nun eben doch so, dass, während in der Privatindustrie wir die Acht- und vierzigstundenwoche haben, nunmehr das Personal der Verkehrsanstalten nur der 96-Stundenwoche innert 14 Tagen teilhaftig werden soll. Diese letztere Ordnung ist daher ungünstiger als diejenige bei den Arbeitern der Privatindustrie. Wenn wir gleichwohl uns nunmehr auf den Boden der Mehrheit der Kommission stellen, so darum, weil wir mit ausserordentlich gutem Willen an die Revision der Vorlage herantreten sind in der redlichen Absicht, mit den Herren der Mehrheit der Kommission zu einer Verständigung zu kommen.

Es war vor allem dieser Verständigungswille, der uns veranlasst hat, der Auffassung der Mehrheit der Kommission gerecht zu werden. Immerhin möchte ich vom einteilungstechnischen Standpunkte aus betonen, dass es möglich gewesen wäre, die Acht- und vierzigstundenwoche beim gesamten Stationsdienste und Bahnunterhaltungsdienste zu konzederen. Hier wäre die Erstreckung der Ausgleichsfrist auf 14 Tage nicht nötig gewesen. Ich will ohne weiteres zugeben, dass die Verhältnisse beim Zugspersonal etwas ungünstiger sind. Aber auch da wird jeder Fachmann die Ueberzeugung haben, und auch die Verwaltung der Bundesbahnen wird sich sagen müssen, dass, je länger sich die Ausgleichsfrist erstreckt — im alten Gesetz betrug diese nur drei Tage —, desto schwieriger wird es sein, den Ausgleich herbeizuführen. Diese praktische Erfahrung werden dann nach meiner Ueberzeugung die Organe der Bundesbahnen machen.

Ich habe vorhin von Bedenken gesprochen. Sie richten sich in erster Linie gegen den zweiten Absatz, der in Diskussion steht. Es ist vom Referenten ausgeführt worden, dass wir neben der achtstündigen Arbeitszeit im Ausgleich noch eine mit neun Stunden Arbeitszeit haben sollen, nämlich für diejenigen Dienste, um mit der Terminologie der Kommission zu reden, bei denen die Arbeitszeit in reichlichem Masse aus Zeiten blosser Dienstbereitschaft besteht. Eine genaue Umschreibung dieses Begriffes kennen wir nicht. Wir müssen sie aus der Praxis ableiten. Eine gewisse Wegleitung gibt uns der letzte Absatz, der sagt, dass diese Dienste in den Vollziehungsverordnungen zu bezeichnen sind. In verdankenswerter Weise hat das Eisenbahndepartement gleichzeitig mit seiner Vorlage zum Gesetz uns einen Entwurf unterbreitet zu einer Vollziehungsverordnung, und Art. 5 dieser Vollziehungsverordnung zeigt nun, welche Dienste hier in Betracht fallen. Ich verweise auf Seite 62 der Botschaft des Bundesrates. Dort wird gesagt, welche Dienste mit neun Dienststunden

bedacht werden können, vorausgesetzt, dass die Voraussetzungen dieses Art. 1, zweiter Absatz, vorhanden sind.

Es entgeht mir nun in keiner Weise, dass man nicht neun Stunden einteilen kann, wenn es sich um kontinuierliche Dienste handelt, also um eine volle dienstliche Inanspruchnahme des Personals. Gleichwohl hat das Personal gegen eine solche Beordnung grosse, schwere Bedenken. Es schöpft sie aus der bisherigen Praxis, denn immer da, wo nachher die Verwaltung gewissermassen legiferierend interpretieren konnte, hat sie, oft gegen den ausgesprochenen Willen des Gesetzgebers, zuungunsten des Personals interpretiert. Das ist eine alte Erfahrungstatsache. Weiter leitet das Personal diese Bedenken aus den Erfahrungen ab, die es gemacht hat seit dem Erlasse des Bundesratsbeschlusses vom 25. Juni über die provisorische Verkürzung der Arbeitszeit. Und da möchte ich mit bezug auf diese Punkte das Interesse des Vorstehers des Eisenbahndepartementes auf eine fatale Tatsache hinlenken. Wir haben gesehen, dass, nachdem Paragraph 5 der Vollziehungsverordnung in den Beschluss betreffend Verkürzung der Arbeitszeit vollinhaltlich hinübergenommen wurde, vor allem die Nebenbahnenverwaltungen und auch die Schweizerischen Bundesbahnen die dort aufgeführten Dienste mit einer Diensteinteilung von neun Stunden bedacht hat. Wir haben vergebens durch direkte Einsprache darauf aufmerksam gemacht, dass das falsch sei, dass man neun Stunden nur dann einteilen könne, wenn es sich um Zeiten blosser Dienstbereitschaft handelt. Ich möchte an meinem Orte zunächst einmal den Wunsch ausdrücken, dass bei der definitiven Bereinigung der Vollziehungsverordnung das Personal, im Sinne der gegenseitigen Verständigung, in geeigneter Weise zum Mitspracherecht kommt. Eine gewisse Garantie in dieser Beziehung besteht schon jetzt. Ich erblicke sie in Art. 18 der Revisionsvorlage, wo der dort vorgesehenen paritätischen Kommission unter anderem das Recht zugeschieden ist, zur Vollziehungsverordnung Stellung zu nehmen.

Das der eine Vorbehalt. Der andere geht dahin, dass ich das Departement bitten möchte, die praktische Auswirkung der Ziff. 5 der Vollziehungsverordnung genau zu überwachen.

Angenommen. — (Adopté.)

Al. 2—4.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Zu den Abs. 2, 3 und 4 möchte ich Ihnen in Kürze folgendes ausführen: Al. 2 gestattet ausnahmsweise die Verlängerung der Arbeitszeit auf 10 Stunden. Das ist notwendig, speziell für das Zugs- und Fahrpersonal, da es unmöglich ist, alle Touren ganz gleichmässig zu gestalten. Wir halten dafür, dass vom hygienischen Standpunkte aus diese Möglichkeit der Ausdehnung zu verantworten ist. Bei Ueberschreitung der gesetzlichen Arbeitszeit kann das Personal den Ausgleich entweder in der Zeit oder in einer Barvergütung verlangen. Die Barvergütung beträgt 25%, entsprechend Art. 27 des Fabrikgesetzes. Die Vorlage des Bundesrates bestimmt, dass der Verzicht auf den zeitlichen Ausgleich 150 Stunden im Jahre nicht übersteigen dürfe. Die Kommission be-

antragt Ihnen mit 5 gegen 4 Stimmen, statt 150 Stunden 75 Stunden einzusetzen. Hierzu eine kurze Begründung:

Es stunden sich in der Kommission zwei Ansichten gegenüber. Die eine stellte die individuelle Freiheit in den Vordergrund und erklärte: wenn der betreffende Beamte und Angestellte etwas mehr arbeiten will, um mehr zu verdienen, so soll man ihn daran nicht hindern. An anderer, ausserbetrieblicher Beschäftigung kann man ihn auch nicht hindern. Das konnte auch das Fabrikgesetz nicht, obwohl es bestimmte, dass keine Arbeit nach Hause mitgegeben werden dürfe. So suchte sich eben der Arbeiter, der mehr verdienen wollte, Nebenbeschäftigung in einem andern Betriebe. Die andere Auffassung ging dahin, dass vorab die Rücksicht auf die Gesundheit komme, und dass in dieser Hinsicht der Arbeiter der leitenden Hand bedürfe, damit er nicht in Versuchung komme, um des schnöden Mammons willen zu viel zu arbeiten. Die Kommission hat sich der letzten Auffassung angeschlossen, und das Maximum des Ausgleiches, welcher durch Barvergütung erfolgen darf, auf 75 Stunden angesetzt. Immerhin ist doch zu sagen, dass die Verlängerung der Jahresleistung um insgesamt 150 Stunden speziell für das leichtbeschäftigte Personal vom Standpunkte der Hygiene aus leicht zu verantworten wäre.

Al. 4 bestimmt, dass bei Zugs- oder Kursverspätungen der Ausgleich innert den nächsten drei Arbeitstagen zu erfolgen habe. Dabei kann es sich vernünftigerweise nicht um Verspätungen von wenigen Minuten handeln. Der Ständerat hat deshalb beschlossen es solle Al. 4 in dem Sinne abgeändert werden, dass der letzte Satz lautet: «Wird infolge von Zugs- oder Kursverspätungen oder aus andern zwingenden Gründen des Betriebes die gesetzliche Höchstdauer der Arbeitszeit um mehr als eine Viertelstunde überschritten...», und unsere Kommission hat sich dieser Auffassung angeschlossen.

Sodann beantragen wir Ihnen eine Abänderung in Al. 2, und zwar in dem Sinne, dass die Fussnote in den Text aufgenommen und gesagt wird: «Innerhalb einer einzelnen Dienstschicht darf die Arbeitszeit im Ausgleich höchstens zehn Stunden betragen.»

M. Grand, rapporteur français de la commission: Les al. 2, 3 et 4 fixent le maximum d'un tour de service. Je vous ai dit, tout à l'heure, que le nouveau système du projet était de fixer une durée moyenne de travail par jour sur une période de 14 jours au plus, mais cette moyenne doit être limitée. C'est précisément ce que disposent les al. 2 et 4 qui fixent cette limite maxima. Elle sera de 10 heures avec ou sans compensation. Si c'est avec compensation, le travail ne sera pas rétribué; si, au contraire, c'est sans compensation, le travail sera rétribué, à raison de 25% de majoration du salaire ordinaire. Cette limite maxima de 10 heures pourra être dépassée exceptionnellement, quand des motifs impérieux l'imposeront, mais les heures supplémentaires devront être compensées au cours de trois journées de travail suivants.

Le projet à l'art. 3 ajoute qu'un agent ne peut renoncer à la compensation, et conséquemment se faire rétribuer son travail supplémentaire, pour plus de 150 heures par année civile.

Votre commission, trop soucieuse du personnel, mais à la majorité d'une voix seulement, vous propose de réduire ces 150 heures à 75 heures. Le chiffre de 150 heures à mes yeux eût été préférable. Il paraît en effet que 75 heures sont insuffisantes, car en définitive 75 heures sur 365 jours, c'est fort peu de chose, et il faudrait laisser au personnel plus de liberté de se faire rétribuer, plutôt que de l'obliger à compenser son travail. Cela aurait pour avantage de permettre aux entreprises, spécialement à celles des chemins de fer secondaires de mieux utiliser le personnel ordinaire, sans avoir recours à un personnel supplémentaire. Mais la commission ayant adopté le chiffre de 75 heures, il ne m'est pas permis, en qualité de rapporteur, de vous faire une autre proposition.

Le Conseil des Etats a ajouté au dernier alinéa (al. 4) après ces mots « lorsque la durée maximum du travail fixé par la loi est dépassée » cette phrase : « de plus d'un quart d'heure ».

Nous vous proposons d'adhérer à cette modification du projet.

Bundesrat Haab: Sie haben aus den Voten der beiden Herren Referenten gehört, dass die Abänderung zum Antrag des Bundesrates und des Ständerates mit bezug auf Al. 3 des Art. 3 durch eine Zufallsmehrheit gefasst worden ist, und Sie werden es mir daher verzeihen, wenn ich mir gestatte, den ursprünglichen Antrag des Bundesrates wieder aufzunehmen: es möchte diejenige Ueberzeit, welche mit Zustimmung des betreffenden Beamten durch Barvergütung ausgeglichen werden kann, auf 150 Stunden statt 75 Stunden jährlich angesetzt werden. Wir machen damit nichts Aussergewöhnliches, sondern der Bundesrat schloss sich dem an, was neuestens Rechtens geworden ist im zürcherischen Arbeitszeitgesetz, und was auch das Fabrikgesetz und z. B. das bayrische Arbeiterschutzgesetz gestattet. Wenn man diesen Schritt überhaupt tun will, und ich glaube, es liegt dies sehr im Interesse der Nebenbahnen, so rechtfertigt es sich, auf 150 Stunden zu gehen. Ich möchte mir also gestatten, den ursprünglichen Antrag des Bundesrates und des Ständerates wieder aufzunehmen.

Frank: Ich möchte mich gegen den Antrag von Herrn Bundesrat Haab aussprechen, der die ursprüngliche Fassung wieder aufnehmen will, und ich möchte Ihnen empfehlen, auf der Fassung zu beharren, wie sie im Kommissionsantrag festgelegt ist. Wir haben seinerzeit keine Opposition gemacht, dass es der Verwaltung ermöglicht wurde, durch Bezahlung der Ueberstunden einen Ausgleich zu schaffen. Aber hier sind 75 Stunden genug, und zwar deshalb, weil, wenn die Ueberstunden einreissen würden, ja das eigentliche Wesen der achtstündigen Arbeitszeit hinfällig würde. Es muss allerdings gesagt werden, dass wir Leute haben, die gerne, um Geld zu verdienen, vielleicht die ganze Nacht arbeiten würden.

Bei diesem Anlass möchte ich auf das Votum von Herrn Tschumi etwas bemerken. Er hat ausgeführt, dass infolge Arbeitsverkürzung viele Arbeiter und auch Angestellte der Bundesbahnen in der freien Zeit für andere Leute arbeiten. Dieser Vorwurf war gerechtfertigt zu einer Zeit, als die Teuerungszulagen noch nicht in einem Masse ausgerichtet wurden, wie es

heute der Fall ist, trotzdem wir heute noch zu wenig haben. Damals waren in Zürich eine Reihe von Angestellten, die in der freien Zeit Gelegenheitsarbeit verrichteten und den Gelegenheitsarbeitern, den sogenannten Panduren, die Arbeit wegnahmen, die sich für die Akkordanten verdingten. Und warum? Weil diese Leute, diese Angestellten einfach zu wenig hatten, um sich durchzubringen. Wir haben hier also ein sehr bemühtes Schauspiel. Wir stehen auf dem Standpunkte, und zwar als Organisation, dass es nicht gestattet sein solle, dass man andern die Arbeit wegnehme, und ich pflichte in dieser Hinsicht Herrn Tschumi bei, dass das nicht gestattet sein soll. Es soll auch nicht gestattet sein, dass man z. B. dem Gewerbe die Arbeit wegnimmt. Aber durch den Antrag des Herrn Bundesrat Haab, der wieder auf 150 Stunden gehen will, schaffen wir eben das; wir leisten diesem Uebelstand Vorschub. Ich meine, es liegt im Wesen der Verkürzung der Arbeitszeit begründet, dass diese Arbeitszeit äusserst selten erhöht werden soll. 75 Stunden ist nach meiner Ansicht nach mehr als genügend, und ich möchte Sie also bitten, den Antrag des Herrn Bundesrat Haab nicht anzunehmen, sondern der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag der Kommission	45 Stimmen
Für den Antrag Bundesrat Haab	44 Stimmen

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu.)

Sitzung vom 4. Dezember 1919,
vormittags 8¹/₄ Uhr.
Séance du 4 décembre 1919, à 8¹/₄ heures
du matin.

Vorsitz: } Hr. Blumer.
Présidence: }

1011. Arbeitszeit bei den Transportanstalten.
Durée du travail dans les entreprises de transport.

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 1017 hiervoor. — Voir page 1017 ci-devant.)

Art. 4.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Die Regelung der Pausen entspricht Art. 3, Ziff. III, des geltenden Gesetzes. Ein Postulat des

Arbeitszeit bei den Transportanstalten.

Durée du travail dans les entreprises de transport.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1919
Année	
Anno	
Band	VI
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1101
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.12.1919 - 16:30
Date	
Data	
Seite	1017-1034
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 867

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Votre commission, trop soucieuse du personnel, mais à la majorité d'une voix seulement, vous propose de réduire ces 150 heures à 75 heures. Le chiffre de 150 heures à mes yeux eût été préférable. Il paraît en effet que 75 heures sont insuffisantes, car en définitive 75 heures sur 365 jours, c'est fort peu de chose, et il faudrait laisser au personnel plus de liberté de se faire rétribuer, plutôt que de l'obliger à compenser son travail. Cela aurait pour avantage de permettre aux entreprises, spécialement à celles des chemins de fer secondaires de mieux utiliser le personnel ordinaire, sans avoir recours à un personnel supplémentaire. Mais la commission ayant adopté le chiffre de 75 heures, il ne m'est pas permis, en qualité de rapporteur, de vous faire une autre proposition.

Le Conseil des Etats a ajouté au dernier alinéa (al. 4) après ces mots «lorsque la durée maximum du travail fixé par la loi est dépassée» cette phrase: «de plus d'un quart d'heure».

Nous vous proposons d'adhérer à cette modification du projet.

Bundesrat Haab: Sie haben aus den Voten der beiden Herren Referenten gehört, dass die Abänderung zum Antrag des Bundesrates und des Ständerates mit bezug auf Al. 3 des Art. 3 durch eine Zufallsmehrheit gefasst worden ist, und Sie werden es mir daher verzeihen, wenn ich mir gestatte, den ursprünglichen Antrag des Bundesrates wieder aufzunehmen: es möchte diejenige Ueberzeit, welche mit Zustimmung des betreffenden Beamten durch Barvergütung ausgeglichen werden kann, auf 150 Stunden statt 75 Stunden jährlich angesetzt werden. Wir machen damit nichts Aussergewöhnliches, sondern der Bundesrat schloss sich dem an, was neuestens Rechtens geworden ist im zürcherischen Arbeitszeitgesetz, und was auch das Fabrikgesetz und z. B. das bayrische Arbeiterschutzgesetz gestattet. Wenn man diesen Schritt überhaupt tun will, und ich glaube, es liegt dies sehr im Interesse der Nebenbahnen, so rechtfertigt es sich, auf 150 Stunden zu gehen. Ich möchte mir also gestatten, den ursprünglichen Antrag des Bundesrates und des Ständerates wieder aufzunehmen.

Frank: Ich möchte mich gegen den Antrag von Herrn Bundesrat Haab aussprechen, der die ursprüngliche Fassung wieder aufnehmen will, und ich möchte Ihnen empfehlen, auf der Fassung zu beharren, wie sie im Kommissionsantrag festgelegt ist. Wir haben seinerzeit keine Opposition gemacht, dass es der Verwaltung ermöglicht wurde, durch Bezahlung der Ueberstunden einen Ausgleich zu schaffen. Aber hier sind 75 Stunden genug, und zwar deshalb, weil, wenn die Ueberstunden einreissen würden, ja das eigentliche Wesen der achtstündigen Arbeitszeit hinfällig würde. Es muss allerdings gesagt werden, dass wir Leute haben, die gerne, um Geld zu verdienen, vielleicht die ganze Nacht arbeiten würden.

Bei diesem Anlass möchte ich auf das Votum von Herrn Tschumi etwas bemerken. Er hat ausgeführt, dass infolge Arbeitsverkürzung viele Arbeiter und auch Angestellte der Bundesbahnen in der freien Zeit für andere Leute arbeiten. Dieser Vorwurf war gerechtfertigt zu einer Zeit, als die Teuerungszulagen noch nicht in einem Masse ausgerichtet wurden, wie es

heute der Fall ist, trotzdem wir heute noch zu wenig haben. Damals waren in Zürich eine Reihe von Angestellten, die in der freien Zeit Gelegenheitsarbeit verrichteten und den Gelegenheitsarbeitern, den sogenannten Panduren, die Arbeit wegnahmen, die sich für die Akkordanten verdingten. Und warum? Weil diese Leute, diese Angestellten einfach zu wenig hatten, um sich durchzubringen. Wir haben hier also ein sehr bemühtes Schauspiel. Wir stehen auf dem Standpunkte, und zwar als Organisation, dass es nicht gestattet sein solle, dass man andern die Arbeit wegnehme, und ich pflichte in dieser Hinsicht Herrn Tschumi bei, dass das nicht gestattet sein soll. Es soll auch nicht gestattet sein, dass man z. B. dem Gewerbe die Arbeit wegnimmt. Aber durch den Antrag des Herrn Bundesrat Haab, der wieder auf 150 Stunden gehen will, schaffen wir eben das; wir leisten diesem Uebelstand Vorschub. Ich meine, es liegt im Wesen der Verkürzung der Arbeitszeit begründet, dass diese Arbeitszeit äusserst selten erhöht werden soll. 75 Stunden ist nach meiner Ansicht nach mehr als genügend, und ich möchte Sie also bitten, den Antrag des Herrn Bundesrat Haab nicht anzunehmen, sondern der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag der Kommission	45 Stimmen
Für den Antrag Bundesrat Haab	44 Stimmen

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu.)

Sitzung vom 4. Dezember 1919,
vormittags 8¹/₄ Uhr.
Séance du 4 décembre 1919, à 8¹/₄ heures
du matin.

Vorsitz: } Hr. Blumer.
Présidence: }

1011. Arbeitszeit bei den Transportanstalten.
Durée du travail dans les entreprises de transport.

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 1017 hiervoor. — Voir page 1017 ci-devant.)

Art. 4.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Die Regelung der Pausen entspricht Art. 3, Ziff. III, des geltenden Gesetzes. Ein Postulat des

Föderativverbandes ging dahin, dass die Pausen in der Mitte der Arbeitszeit statt einer Stunde anderthalb bis zwei Stunden betragen sollten. Wir konnten aber konstatieren, dass das Personal von diesem Postulat abgegangen ist, wohl in der Meinung, dass es für die meisten viel angenehmer sei, abends die Arbeit früher zu schliessen, als eine grosse Mittagspause einzuschalten; das trifft namentlich für diejenigen zu, welche die Pausen nicht an ihrem Wohnorte zubringen können. Dagegen kann für das Personal, welches die Mittagspausen an seinem Wohnorte zubringt, die Mittagspause verlängert werden. Das sehen Paragraph 7 der Vollziehungsverordnung I und Paragraph 8 der Vollziehungsverordnung II ausdrücklich vor.

Der durch den Ständerat angebrachten redaktionellen Aenderung stimmen wir zu.

M. Grand, rapporteur français de la commission : L'art. 4 traite des « pauses » accordées au personnel, c'est-à-dire du repos de courte durée prescrit pendant la durée du travail. La loi de 1902 prévoit déjà une heure de repos, pris au milieu du jour, une heure à passer autant que possible à domicile. Le projet de loi ne change rien sur ce point, il prévoit une heure de pause vers le milieu du temps de travail, une pause d'une heure au moins, qui doit pouvoir être prise à domicile, si le service le permet. L'Union fédérative du personnel aurait désiré que cette pause fût prolongée à une heure et demie ou deux heures, éventuellement de façon à permettre aux agents de prendre le repas du milieu du jour plus commodément. Il n'a pas pu être donné satisfaction à ce désir, parce qu'il paraît plutôt contraire aux intérêts du service, et même aux intérêts du personnel, la prolongation de la pause au milieu du jour ayant pour conséquence de prolonger d'autant le temps de service, qui comprend le travail effectif et les pauses; par conséquent, le personnel rentrerait chez lui plus tard après le service accompli. La loi sur les fabriques prévoit également un repos d'une heure au milieu du travail. Par analogie, il faut maintenir dans la loi les mêmes dispositions. Enfin il serait quasi impossible de répondre aux vœux du personnel de l'Union fédérative tendant à prolonger à une heure et demie ou à deux heures la pause au milieu du jour pour faciliter les repas, parce que très fréquemment les pauses ne coïncident pas, vu les exigences de l'exploitation des chemins de fer et des entreprises de transport, avec le milieu du jour, avec l'heure du repas dans la vie civile. C'est pourquoi le projet maintient une pause d'une durée d'une heure au milieu du « temps de travail ».

Le second alinéa par contre est nouveau. Il prévoit la suppression de la pause, si le tour de service ne dépasse pas 8 heures, et s'il est possible au personnel de prendre une collation pendant le travail. Cette disposition nouvelle est analogue à celle qui existe dans la loi sur les fabriques. Elle a pour but d'assurer au personnel la possibilité de prendre une collation pendant le travail sans nuire aux exigences de l'exploitation.

La commission vous propose donc d'adopter l'art. 4 tel qu'il figure dans le projet avec une légère modification, non dans le texte français, mais dans le texte allemand, apportée par le Conseil des Etats.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 5.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission : In Art. 5 kommen wir auf die Dienstschicht zu sprechen und stossen damit auf den Hauptstreitpunkt der Vorlage. Die Dienstschicht ist, wie ich gestern schon ausführte, die Dienstbereitschaft des gegenwärtigen Gesetzes oder, wie sie auch genannt wurde, die Präsenzzeit. Die Dienstschicht, das ist festzuhalten, liegt zwischen dem Schlusse einer Ruheschicht und dem Beginne einer neuen. In der Dienstschicht sind Stunden enthalten, über welche das Personal vollständig frei verfügen kann.

Wenn man nur eine achtstündige Arbeitszeit, aber keine entsprechende Dienstschicht statuieren würde, so wäre es möglich, die acht Stunden Arbeitszeit über die 24 Stunden des Kalendertages so zu verstreuen, dass die wohltätigen Wirkungen des Achtstundentages hinfällig würden. Das soll vermieden werden durch die Festsetzung einer Dienstschicht. Im geltenden Gesetze finden Sie die entsprechende Regelung in Art. 4. Dort ist die Dienstschicht oder, wie es heisst: die Dienstbereitschaft, für das Lokomotiv- und Zugpersonal auf 14 Stunden im Maximum, für Barrierenwärter auf 12 Stunden und für das übrige Personal auf 15 und 16 Stunden festgesetzt.

Die Vorlage reduziert hier in bedeutendem Masse, indem sie eine maximale Dienstschicht von 13 Stunden als Grundsatz aufstellt.

Das Personal postuliert eine Dienstschicht von 12 Stunden. Das ist der Hauptstreitpunkt, der durch den Rat zu entscheiden ist. Das Personal begründet seinen Anspruch auf eine maximale Dienstschicht von 12 Stunden hauptsächlich mit dem Interesse am Familienleben, indem es darauf hinweist, dass bei einer Dienstschicht, die über 12 Stunden hinausgeht, es sehr oft vorkommen werde, dass ein Beamter oder Arbeiter seine Kinder nur morgens und abends im Bette zu sehen bekomme. Ich kann Ihnen die Begründung des Föderativverbandes für die Zubilligung der Zwölfstundenschicht nicht vorenthalten, da sie mir wichtig erscheint. Der Föderativverband sagt in seiner Eingabe vom September 1919 über diesen Punkt folgendes :

« In ursächlichem Zusammenhang mit der eigentlichen Arbeitszeit steht die sogenannte Präsenzzeit, oder mit der Vorlage des Bundesrates zu reden, die Dienstschicht. Wenn der Achtstundentag, bzw. die 48-Stundenwoche für das Verkehrspersonal in der Wirkung mit der Dienstschicht nicht illusorisch gemacht werden will, so muss das in den breiten Massen verankerte Postulat des Personals, die maximale Präsenzzeit auf 12 Stunden festzusetzen, angenommen werden. Die Festsetzung dieser Maximaldienstschicht lässt, wie die bisherigen Erfahrungen schlagend beweisen, den Verwaltungen einen genügenden Spielraum offen, um die Diensterteilungen zweckmässig zu gestalten. Andererseits sichert sie aber dem Personal auch eine ausreichende Nachtruhe, die unbedingt notwendig ist, wenn immer es den stets wachsenden Anforderungen und der täglich intensiver werdenden Arbeit bei den Verkehrsanstalten gewachsen sein soll. Die verlängerte Ruhezeit ist aber auch deshalb nötig, weil sie nicht nur schlecht und recht dem physischen Ruhebedürfnis des ermüdeten Körpers gerecht werden soll, indem sie zur Not hinreicht, um die nötige Nahrung einzunehmen und die erschlafften Glieder zur

Ruhe zu legen, sondern auch insbesondere den Bedürfnissen der Ethik Rechnung tragen muss und damit das Leben des Arbeiters wirklich lebenswert machen soll. Das ist nur dann möglich, wenn ihm Gelegenheit geboten wird, an den Kulturgütern der Menschheit Anteil zu nehmen, wozu in erster Linie die nötige freie Zeit erforderlich ist. Durch die hohen Anforderungen, die in bezug auf Vorbildung an das Verkehrspersonal im allgemeinen gestellt werden, tritt dieses Bedürfnis stärker hervor als bei vielen andern Berufsklassen.»

So heisst es in der Eingabe des Föderativverbandes. Der Standpunkt der Verkehrsanstalten diesem Postulat gegenüber: Die Bundesbahnen erklären, dass sie sich in der Hauptsache einrichten könnten für eine maximale Dienstschicht von 12 Stunden. Sie erklären weiter, dass in ihrem Betriebe, auch wenn die Regelung so bleibt, wie der Bundesrat und die Kommission sie Ihnen vorgeschlagen, die zwölfstündige maximale Dienstschicht die Regel sein werde, die dreizehnstündige nur die Ausnahme. Dagegen erklärt die Postverwaltung, dass es ihr unmöglich sei, sich mit einer zwölfstündigen Dienstschicht einzurichten. Die Nebenbahnen ihrerseits führen mit aller Entschiedenheit aus, dass sie eine zwölfstündige Dienstschicht gar nicht prästieren können. Bei der Post würde wohl ein dreimaliger Bestelldienst unmöglich werden, und zwar deshalb, weil die stärksten Momente des Postverkehrs weit auseinanderliegen, am Morgen und am Abend, so dass eine zwölfstündige Dienstschicht ausserordentlich hindernd wäre.

Die Kommission hat einen Mittelweg eingeschlagen. Ueber die Notwendigkeit der freien Zeit habe ich mich im Eintretensvotum ausgesprochen. Ich kann mich hier weiterer Ausführungen hierüber enthalten. Die Kommission will dem Personal soweit entgegenkommen, als sie es noch mit den Interessen der Verkehrsanstalten vereinbar betrachtet. Sie will die dreizehnstündige Dienstschicht im Maximum einsetzen und dabei die Pflicht aufstellen, dass auf 12 Stunden überall dort hinuntergegangen wird, wo es möglich ist.

Dabei ist zu beachten, dass ja die dreizehnstündige Dienstschicht in allen Fällen nur das Maximum bedeutet. Nehmen Sie beispielsweise den Fall einer Nebenbahn, wo ein Angestellter seinen Dienst um 6 Uhr morgens antritt und seine letzte Verrichtung um 7 Uhr abends zu vollziehen hat. Das macht eine Dienstschicht von 13 Stunden. In dieser Zeit hat der betreffende Angestellte 4—5 Stunden, über die er nach Belieben verfügen kann. Dazu hat er oft einen leichten Dienst. Darf man der Nebenbahn zumuten, dass sie der einen Stunde wegen, die über 12 Stunden Dienstschicht hinausgeht, einen zweiten Mann einstellt? Ich habe bereits darauf hingewiesen, dass bei vielen Nebenbahnen der Personalbestand so klein ist, dass nicht für jeden einzelnen eine Ablösung, ein Ersatzmann, zur Verfügung steht.

Die Folgen der zwölfstündigen Dienstschicht wären für die Verkehrsanstalten ausserordentlich empfindlich. Auf der einen Seite eine starke finanzielle Belastung durch Mehreinstellung von Personal, auf der andern Seite die Tatsache, dass die Bahn ein Personal erhält, das zum Teil gar nicht bis auf die acht Stunden Arbeitszeit beschäftigt werden kann.

Aus diesen Gründen kam, wie gesagt, die Kommission dazu, Ihnen einen Mittelweg vorzuschlagen.

Wir haben unsere Auffassung in folgender Form ausgedrückt: «Wo die Verhältnisse es ermöglichen, soll — ich unterstreiche das soll; es ist kategorisch — die Dienstschicht im Mittel bis auf 12 Stunden reduziert werden.»

Beachten Sie dabei auch, dass bei der Regelung dieser Frage die eingesetzte paritätische Kommission mitberät, so dass das Personal in ausgiebiger Weise zum Wort kommen wird.

Der Ausgleich soll in 14 Tagen erfolgen, die Höchstdauer im Ausgleich soll 14 Stunden sein. Bei besonderen Verhältnissen kann die Dienstschicht bis auf 15 Stunden ausgedehnt werden; aber in diesem Falle mit der Verpflichtung der Ausgleichung innert der nächsten drei Tage. Diese «besonderen Verhältnisse» müssen in den Vollziehungsverordnungen vorgesehen werden. Vergleichen Sie über diese Punkte die Vollziehungsverordnungen I und II, jeweiligen Paragraph 10, wo es heisst: «Die Dienstschicht darf unter den in Art. 5, Ziff. 3, des Gesetzes genannten Ausgleichsbestimmungen bis auf 15 Stunden ausgedehnt werden: a) wenn der Fahrplan dazu zwingt; b) wenn dadurch auswärtige Uebernachtungen vermieden werden können; c) mit Zustimmung des Personals in andern Fällen.»

Unter Verweisung auf diese Bestimmungen beantrage ich Ihnen, den Zusatz der Kommission zu Al. 1 gutzuheissen; im weitem in Al. 2 einzufügen: «im Ausgleich», indem Sie die Fussnote in den Text des Gesetzes hinaufnehmen, und im übrigen die Anträge der Minderheit der Kommission abzulehnen mit Ausnahme des Antrages zu Al. 4, wo die Minderheit den Verspätungen infolge von Kursverspätungen auch die Verspätungen aus andern zwingenden Gründen beifügen will. Ich möchte aber beantragen, um eine Analogie zu Art. 3, Ziff. 4, zu schaffen, dass der Minderheitsantrag insofern ergänzt wird, als man sagt: «die gesetzliche Höchstdauer der Dienstschicht um mehr als eine Viertelstunde überschritten.» Ich denke, die Minderheit der Kommission könnte sich mit dieser unbedeutenden Ergänzung einverstanden erklären.

M. Grand, rapporteur français de la commission: L'art. 5 dispose des tours de service. Je me permets de vous rappeler que la journée de travail de 24 heures se divise en tour de service et tour de repos, le tour de service comprenant les heures de travail plus les pauses et le tour de repos comprenant le reste des 24 heures.

Il s'agit, à l'art. 5, du tour de service. La loi de 1902 appelait le tour de service le temps de présence; les heures fixées étaient les suivantes: temps de présence pour le personnel des locomotives et des trains: 14 heures, éventuellement 16 heures; pour les femmes (les gardes-barrières) 12 heures seulement; pour le reste du personnel, s'il était logé à proximité du bâtiment de l'entreprise, 16 heures et si, au contraire, il était logé à distance, 15 heures, éventuellement 16. Le projet, comme pour la durée du travail, a abandonné le système d'un maximum fixe, pour adopter et fixer une moyenne journalière du tour de service sur une durée de 14 jours au plus consécutifs ou séparés par des jours de repos isolés. Cette moyenne est de 13 heures — ou 13 heures et demie par jour: — 13 heures lorsque le personnel n'est pas logé à proximité, 13 heures et demie lorsqu'il est logé à proximité.

En outre, le projet prévoit un maximum, soit une limite qui ne peut pas être dépassée, et avec travail supplémentaire compensé. Cette limite est d'ordinaire de 14 heures, éventuellement 15 heures, si les circonstances particulières l'exigent, à condition que la durée moyenne du service pendant les trois jours consécutifs suivants ne dépasse pas 13 heures ou 13 heures et demie, c'est-à-dire la durée moyenne régulière fixée au premier alinéa. Le maximum peut en outre être extraordinaire en ce sens qu'on peut dépasser les 15 heures, si des motifs impérieux le commandent, comme par exemple le retard des trains, mais à la condition aussi que, dans les trois jours qui suivront, la compensation intervienne pour ce travail supplémentaire.

Telles sont les dispositions concernant le tour de travail.

La majorité de la commission vous propose d'admettre cet art. 5 avec une modification que nous verrons tout à l'heure. La minorité, au contraire, propose de réduire la durée du tour de service en principe de 13 heures ou 13 heures et demie à 12 heures. La majorité vous propose de rejeter cette proposition pour les motifs suivants : La réduction de la durée journalière du travail effectif à huit ou neuf heures selon l'art. 3 a déjà comme conséquence de réduire d'une façon sensible la durée du tour de service. En outre, la réduction à 13 heures ou 13 heures et demie du tour de service qui s'appelait autrefois temps de présence et qui était au minimum de 14 heures, est suffisante. Enfin, la réduction à 12 heures, selon le désir du personnel et selon les propositions de la minorité, aurait pour effet d'entraîner une perturbation sensible dans le service d'exploitation. Pour ces motifs, la majorité de la commission vous propose de maintenir que le tour de service ne doit pas dépasser 13 heures en moyenne ou 13 heures et demie, si l'agent a un logement à proximité de l'endroit où il travaille.

Votre commission a, du reste, introduit au projet une proposition transactionnelle entre les deux systèmes. Cette proposition est la suivante : « Quand les circonstances le permettent, la durée moyenne du tour de service doit être abaissée jusqu'à 12 heures. » Cette proposition transactionnelle aurait dû être admise par la minorité, car elle lui donne satisfaction dans une certaine mesure, en permettant, lorsque les circonstances sont favorables, de restreindre à 12 heures la durée normalement fixée à 13 ou 13 heures et demie. Nous vous proposons donc l'adoption de l'art. 5, avec cette première modification transactionnelle.

Une seconde modification vous est proposée semblable à l'adjonction qui a été faite à l'art. 3 : au lieu de renvoyer au bas de la page l'explication de la durée du travail maximum, nous l'introduisons dans le texte même par l'adjonction des mots : « compensation comprise ». C'est une simplification dans la rédaction.

Düby: Unser Herr Kommissionsreferent hat gesagt, dass wir bei Art. 5 der Revisionsvorlage zum Hauptstreitpunkt gekommen sind. Ich möchte diese Aussage dahin präzisieren, dass sich die Minderheit der Kommission auf Grund eines eingehenden Aktenstudiums davon überzeugt hat, dass hier das Hauptpostulat des Personals in Frage steht. Ich gehe nicht fehl in der Annahme, dass das Personal in dieser Beziehung unbedingt ein Entgegenkommen an seinen Standpunkt erwartet.

Es war der Herr Kommissionsreferent, der nachwies, dass die Frage der Arbeitszeit und die Frage der Präsenzzeit oder, um mit der Terminologie des Bundesrates zu reden, die Frage der Dienstschicht, kausal zusammenhängen. Es sind für die Regelung der Arbeitsverhältnisse durchaus gleichwertige Faktoren, und ich möchte aus diesem Grunde die Auffassung vertreten, dass die Wohltat der Arbeitsreduktion steht und fällt mit der Dienstschicht, mit der Präsenzzeit. Wenn immer Sie auf dem Boden stehen, dass Sie dem Personal der Transportanstalten die Wohltat der verkürzten Arbeitszeit zuerkennen sollen, und ich nehme an, das sei Ihr Wille, so müssen Sie auch Hand bieten zu einer entsprechenden Reduktion der Dienstschicht. Wie liegen nun in dieser Beziehung die Dinge? Sie wissen, dass im alten Gesetz, und gültig für die Mehrzahl des Personals, wir eine elfstündige Arbeitszeit und eine fünfzehnstündige Präsenzzeit hatten, somit eine Differenz von vier Stunden. Die Revisionsvorlage des Bundesrates verschiebt nun diese Verhältnisse zuungunsten des Personals, indem acht Stunden Arbeitszeit und eine Dienstschicht von 13 Stunden vorgesehen ist. Die Spanne würde also fünf Stunden betragen.

Es kann sich daher die Frage erheben, und ich möchte zu ihr Stellung nehmen, ob es notwendig ist, diese Spanne anzunehmen, oder ob es nicht genügt, nunmehr zurückzugehen, wie es die Minderheit Ihnen vorschlägt, zu einer Präsenzzeit von 12 Stunden. Bei dieser Gelegenheit gestatte ich mir nun allerdings, sofort darauf aufmerksam zu machen, dass die Revisionsvorlage des Bundesrates zunächst einmal eine Dienstbereitschaft von 13 Stunden vorsieht, im Ausgleich 14 Stunden und — das war für mich eine ausserordentliche Enttäuschung — unter bestimmten Voraussetzungen, Voraussetzungen, die sehr häufig eintreten können, sogar auf 15 Stunden Präsenzzeit gehen will. Also nach dieser Richtung hin wäre gegenüber dem früheren Gesetz gar kein Fortschritt zu konstatieren.

Vor mir habe ich die Diensteinteilungen der grösseren Depots des Zugspersonals der Vorkriegsjahre 1913 und 1914. Wenn Sie diese Diensteinteilungen ansehen, so werden Sie sofort finden, dass wir in den Jahren 1913 und 1914, wo doch der Verkehr ausserordentlich intensiv war, in allen grösseren Depots angekommen sind mit einer Präsenzzeit von 13 Stunden bei einer Ansetzung der Arbeitszeit von zehn Stunden. Also zu den Zeiten des starken Verkehrs der Jahre 1913 und 1914 genügte eine Spanne von drei Stunden vollständig, um den Diensteinteilungsathleten und Technikern den entsprechenden Spielraum einzuräumen. Diese langgestreckten Arbeitszeiten sind es vor allem, die das Personal als rückständig empfindet. Sie haben zur Folge, dass das Personal seinen Dienst in mehreren Dienstabchnitten antreten muss, eine Unzukömmlichkeit, die selbstverständlich in der Privatindustrie nicht vorkommt.

Wenn wir daher durch den Minderheitsantrag anstreben, Sie möchten zurückgehen auf die Präsenzzeit von 12 Stunden und damit das gleiche Verhältnis wieder herstellen, wie es zu Recht bestand unter dem noch heute geltenden Arbeitszeitgesetz, so sind vor allem aus die Rücksichten auf die Familie massgebend. Wir wollen verhindern, dass in Zukunft der Mann, der zufolge der Eigenart seines Dienstes früh morgens das Haus verlassen muss und erst spät abends zurückkehrt,

seine Familie erst wieder beim Lampenschein sieht, dass er seiner Familie und der Erziehung seiner Kinder entfremdet wird. Es wäre unschwer nachzuweisen, dass nicht zuletzt diese Verhältnisse ausserordentlich ungünstig auf die Familienerziehung eingewirkt haben. Ich darf daher ohne weiteres annehmen, dass alle Anhänger eines geordneten, glücklichen Familienlebens ganz von selbst unserer Auffassung beipflichten werden.

Es ist gesagt worden, dass speziell die Verhältnisse bei der Post es notwendig machen, auf diese verlängerte Präsenzzeit zu gehen, und zwar infolge des Bestelldienstes. Ich gestatte mir, gegenüber dieser Argumentation zunächst einmal darauf hinzuweisen, dass wir es hier mit einem Spezialfall zu tun haben, der sich durch die Kriegsverhältnisse herausgebildet hat, und dass sich die Verhältnisse in absehbarer Zeit ganz von selbst verändern werden. Auf der andern Seite ist es Tatsache, dass es jedenfalls bei den Schweizerischen Bundesbahnen möglich sein wird — das geben auch andere von uns angerufene Praktiker ohne weiteres zu — mit einer Präsenzzeit von 12 Stunden auszukommen, die allein, wir werden bei Art. 6 darauf zu sprechen kommen, dem Personal eine ausreichende Ruheschicht sichert. Ich wiederhole also, es werde möglich sein, beim Personal der Bundesbahnen mit einer Präsenzzeit von 12 Stunden auszukommen. Wenn in einer bei den Akten liegenden Eingabe eine ganz kleine Gruppe wegen der Eigenart ihres Dienstes postulierte, sogar auf 14 Stunden Präsenzzeit zu gehen, so würden wir es als ein Unrecht und als eine ungleichartige Behandlung empfinden, wenn dieser ganz kleinen Gruppe wegen des Hauptpostulats des Personals unberücksichtigt bleiben sollte. Die Vollziehungsverordnung gibt dem Bundesrate die Möglichkeit, die besonderen Wünsche dieser kleinen Gruppe zu betreiben.

Aus allen diesen Erwägungen heraus, und da nun der ganze Art. 5 in Diskussion steht, möchten wir Ihnen beliebt machen, den Anträgen der Minderheit, die darauf hinausgehen, eine Präsenzzeit von 12 Stunden in die Revisionsvorlage aufzunehmen, zuzustimmen.

Studer: Nur noch einige wenige Ergänzungen zu den Ausführungen des Herrn Düby.

Das Gegenstück zu Art. 5 ist Art. 6. Je nachdem Sie den Art. 5 regeln, eine kürzere oder längere Dienstschrift einführen, wird Ihr Beschluss Einfluss haben auf den Art. 6, auf die Ruheschicht, auf die kürzere oder längere Dauer der Nachtruhe.

Es ist Tatsache, dass das Personal, ganz speziell das Fahrpersonal, immer häufigere Klagen geführt hat über eine zu kurze Nachtruhe. Der Entwurf bringt noch keine genügende Ruhezeit. Wir haben auch in den Räten nicht selten Beschwerden entgegennehmen müssen, die uns gezeigt haben, dass das natürliche Schlafbedürfnis des Personals nicht befriedigt wird. Sie können sich leicht vorstellen, und ich glaube, die Aerzte in unserem Rate werden es bestätigen können — es würde mich freuen, wenn der eine oder andere uns unterstützen würde —, dass gerade die Leute, wie die Eisenbahner, die Lokomotivführer, die in Wind und Wetter stundenlang ihren Beruf in der frischen Luft ausüben müssen, ein grösseres Schlafbedürfnis haben als die andern.

Es ist ausserordentlich wichtig, dass wir die Arbeitszeit und daneben die Ruhezeit so regeln, dass wir die Gewähr haben, dass das Personal möglichst gesund bleibt und die Zahl der Kranken vermindert wird. Auch das ist ein Kapitel, das sehr häufig zu sprechen gab: die immer grösser werdende Zahl der Krankentage beim Personal der Bundesbahnen. Ein Mittel, diese Krankentage zu vermindern, ist eben die ausreichende Ruhezeit, die wir dem Personal gewähren.

Das Personal soll frisch, ausgeruht in den Dienst kommen. Dann haben wir die Gewähr, dass nichts passiert, dass es diesen ausserordentlich verantwortungsvollen Dienst, bei dem der Mann jede Sekunde angespannt seine Arbeit verrichten muss, gut verrichten kann, gut verrichten kann. Aus meiner Praxis könnte ich Ihnen eine Reihe von Fällen der Eisenbahngefährdung anführen, bei denen die Ursache des Zusammenstosses oder der falschen Weichenstellung usw. darin gelegen hat, dass der Mann nicht ausgeruht war, und dass ihn der Schlaf überfallen hat.

Das sind noch einige wenige Bemerkungen, die ich anbringen wollte, um Sie darauf hinzuweisen, dass die Frage nicht nur Bedeutung hat für die Regelung der Dienstschrift in Art. 5, sondern eben auch für die Nachtruhe in Art. 6. Wenn Sie den Vorschlägen der Kommissionsmehrheit in Art. 5 zustimmen, dann wird auch automatisch die Ruheschicht, die Nachtruhe, verkürzt. Wir bitten Sie, dem Personal eine Stunde längere Ruhezeit zu gewähren und damit auch die Dienstbereitschaft um eine Stunde zu kürzen.

Und noch ein letztes Wort. Gewiss ist ja richtig, dass während der Dienstbereitschaft, die 12 Stunden oder 13 Stunden, nach den Anträgen der Kommissionsmehrheit vielleicht sogar 14 Stunden beträgt, der Mann nicht immer intensive Arbeit zu leisten hat. Es ist aber doch eine Zeit, über die er nicht frei verfügen und in der er nicht ausruhen kann, so dass man also nicht sagen kann, er werde wenig angestrengt, und daher dürfe man auch bei einer längeren Dienstbereitschaft die Ruhezeit kürzen. Ich möchte Sie also dringend bitten, die Postulate des Personals zu genehmigen. Das Personal hängt ausserordentlich daran, dass die Dienstbereitschaft und die Ruhezeit so geregelt werden, wie wir es Ihnen vorschlagen.

Bundesrat Haab: Ich halte daran fest, dass auch in Ziff. 1 von Art. 5 der Wortlaut der Kommissionsmehrheit im ganzen Umfange anzunehmen ist, wonach die tägliche Dauer der Dienstschrift innerhalb einer Gruppe von 14 aufeinanderfolgenden oder durch einzelne Ruhetage getrennten Tage durchschnittlich 13 Stunden, und wenn der Beamte, Angestellte oder Arbeiter die Dienstwohnung in der Nähe der Arbeitsstelle hat, dreizehneinhalb Stunden nicht übersteigen darf. Ich habe mich schon in der Eintretensdebatte darüber ausgesprochen, dass die heutige Ordnung der Frage der Dienstschrift gegenüber dem alten Gesetze schon einen sehr erheblichen Fortschritt bedeutet und mit dem Beispiele der Briefträger darauf hingewiesen, wie notwendig es ist, dass wir in gewissen Betrieben die Möglichkeit haben, die Dienstschrift auf 13 Stunden ausdehnen zu können. Ich habe inzwischen noch einmal bei den sämtlichen Kreispostdirektionen Nachfrage halten lassen, und es wurde mir überall bestätigt, dass für die Post auf die Möglichkeit nicht verzichtet werden könne, auf einen Teil des Personals

eine 13-stündige Dienstschrift anwenden zu können. Das nämliche ist der Fall bei den Nebenbahnen, die sich gegenwärtig sowieso in einer sehr misslichen Lage befinden.

Ich bin in der Lage, Ihnen auch zu beweisen, dass es sich nicht etwa um eine Rechthaberei unsererseits handelt, wenn wir auf der 13-stündigen Dienstschrift beharren; mit dem Hinweis darauf, dass im Ausland nirgends unter 13 Stunden oder auch nur auf 13 Stunden herabgegangen worden ist, auch nicht in denjenigen Arbeitsgesetzen, welche Folgen der revolutionären Ereignisse gewesen sind. Bayern, Baden, Württemberg gestatten die Ausdehnung der Dienstschrift auf 14—15 Stunden. Frankreich und Italien kennen für die Lokomotivführer eine Dienstschrift bis 15 Stunden und für das übrige Personal, wenn es mindestens eine vierstündige Ruhepause am Tage hat, von 16 Stunden. Holland und Dänemark schreiben lediglich die Nachtruheschrift vor, die sie auf 10 bis mindestens 8 Stunden begrenzen. Damit ist implizite eine Dienstschrift von 14—16 Stunden gestattet. Das erst kürzlich erlassene neue argentinische Eisenbahnarbeitsgesetz sieht ebenfalls Dienstschriften von 15 Stunden vor.

Wir haben zur Beruhigung erklärt, und das ist in der Vorlage der Kommissionsmehrheit als Postulat aufgenommen worden, dass überall da, wo kein Bedürfnis vorliegt, vom Personal Präsenzzeiten von 13 Stunden zu verlangen, die Verwaltungen gezwungen sind, auf 12 Stunden hinunterzugehen. Zwangsläufig wird man bei verkürzter Arbeitszeit dazu kommen, dass dies bei einem grossen Teil des Personals möglich sein wird. Aber wir können auf die Fakultät, da, wo es notwendig ist, auf 13 Stunden zu gehen, nicht verzichten.

Die Kommissionsminderheit hat durch ihre Vorschläge auch die Ziff. 3 der Kommissionsmehrheitsvorlage ausschliessen wollen, wonach es gestattet ist, in ganz ausnahmsweisen Fällen auf 15 Stunden zu gehen. Auch dies ist unerlässlich, wenn wir vernünftige Diensteinteilungen, z. B. für den Uebergang von einem Dienst in den andern, aufstellen wollen. Diese 15 Stunden sind eine Ausnahme und mit der weitern Kautele umgeben, dass ihre Anwendung in der Vollziehungsverordnung vorgesehen werden muss und dass der Ausgleich in drei Tagen stattzufinden hat.

Ferner muss ich daran festhalten, dass es uns gestattet sein muss, die Dienstschrift auf 13½ Stunden auszudehnen da, wo der Mann in einer Dienstwohnung bei der Arbeitsstelle wohnt, weil er dadurch den Gang von und nach der Wohnung zur Dienststelle erspart. Dafür soll er eine halbe Stunde im Tag länger Präsenzzeit leisten müssen.

Schübach, deutscher Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Ich kann Sie versichern, dass die Kommission nicht leichten Herzens über die Postulate des Personals hinweggegangen ist. Sie glaubt, dem Personal soweit entgegengekommen zu sein, als es auf Grund der Abwägung mit den Interessen der Verkehrsanstalten überhaupt möglich war. Die Sache ist übrigens nicht so gefährlich, wie sie aussieht. Nachdem die Kommission einen Mittelweg eingeschlagen hat, hat der Streit um die 12 oder 13 Stunden bedeutend an Wichtigkeit verloren. Wir sind selbst der Meinung, dass die 12 Stunden überall da, wo es irgend-

wie möglich ist, zur Anwendung kommen sollen, und dass man auf 13 Stunden nur dort geht, wo es notwendig ist. Dem darf man zustimmen; ja man muss ihm im Interesse des finanziellen Gleichgewichtes, speziell der Nebenbahnen, zustimmen.

Der andere Streitpunkt ist der, ob es gestattet sein soll, in Ausnahmefällen auf 15 Stunden zu gehen. Sie sehen in den Vollziehungsverordnungen, auf welche Fälle diese Ausnahmebestimmung Anwendung finden darf. Ich wiederhole, was ich bereits im ersten Votum gesagt habe, dass die Ueberschreitung auf 15 Stunden in 3 Fällen möglich ist: Einmal wenn die Fahrplangestaltung dazu zwingt. Diese Fahrplangestaltung wirkt viel stärker als der gute Wille der betreffenden Verwaltung. In zweiter Linie ist sie gestattet, wenn dadurch auswärtige Uebernachtungen vermieden werden können, wenn also der betreffende Mann zu seiner Familie, in seine Wohnung, in sein Bett zurückkehren kann. Das ist eine Möglichkeit der Ausdehnung auf 15 Stunden, die auch im Interesse des Personals liegt. Schliesslich kann mit Zustimmung des Personals auch in andern Fällen als den beiden vorzitierten die Ausdehnung auf 15 Stunden stattfinden.

Ich glaube also, dass die Kommission Ihnen Vorschläge macht, die in sehr weitgehender Weise auf die Postulate des Personals Rücksicht nehmen, auf der andern Seite aber die Interessen der Verkehrsanstalten nicht vollständig ausser acht lassen. Wir bitten Sie, in allen Punkten der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Kägi: Gestatten Sie einem Vertreter des aktiven Personals, in dieser Sache einige Worte an Sie zu richten. Die Präsenzzeit von 12 Stunden ist unbedingt einer der Hauptpunkte in der Revision des Arbeitszeitgesetzes. Wenn der Wert der reduzierten Arbeitszeit von 8 Stunden sich richtig auswirken soll, dann muss unbedingt die Präsenzzeit auf 12 Stunden reduziert werden. Ich kann Sie versichern, dass das gesamte Personal wie ein Mann hinter diesem Postulat steht und davon nicht abgehen wird. Was nützt uns heute eine kurze Arbeitszeit von 8 Stunden, wenn wir z. B. morgens 5 Uhr zur Arbeit antreten müssen und erst abends 7 Uhr wieder nach Hause zurückkehren? Unter dem Verkehrspersonal hat es immer und immer wieder Anstoss erregt, wenn man gesehen hat, wie andere Bevölkerungsschichten, ich nenne z. B. die Kaufmannschaft, erst morgens 8 Uhr zur Arbeit gehen und abends vielleicht um 5 Uhr schon wieder zu Hause sind, während wir am Morgen drei Stunden vorher im Dienste standen und am Abend zwei Stunden nachher auch noch. Heute soll unbedingt der Verkehrsbeamte bei seiner Familie nicht nur ein Kostgänger sein, wie es früher war, sondern er soll seiner Familie auch einmal Gatte und Vater werden, er soll bei der Kindererziehung mitwirken können. Er soll zu Hause sein auch dann, wenn seine Kinder nicht im Bette sind. Herr Schübach hat ausgeführt, dass man nachgegeben habe mit bezug auf die Mittagspause. Wir haben die Reduktion auf 1½ oder auf 1 Stunde zugegeben, gerade um dadurch die Präsenzzeit reduzieren zu können. Nun hat auch da wieder Herr Bundesrat Haab ausgeführt, dass es den Bundesbahnen möglich sei, die Präsenzzeit auf

12 Stunden zurückzuführen. Ich bin überzeugt, dass gerade bei den Bundesbahnen, wenn der Dreischichtendienst kommen wird, es gar nicht anders geht, als dass die Präsenzzeit auf 12 Stunden festgesetzt wird. Was aber bei den Bundesbahnen möglich ist, scheint auch bei guter Diensteinteilung bei den Nebenbahnen möglich zu sein. An dieser Diensteinteilung fehlt es oft bei der Post sowohl wie bei den Nebenbahnen. Ich will an einem Beispiel zeigen, dass es möglich ist. Wir haben zum Beispiel bei den Nebenbahnen zwei Stationen. Wir können auf einer dieser Stationen den Beamten mo gens im Frühdienst verwenden, ihm dann die Ruhezeit einteilen und ihn dann am Abend im Spätdienst auf einer zweiten Station verwenden, und dadurch ermöglichen, dass dem Hauptbeamten auf dieser Nebenbahnstation die zwölfstündige Präsenzzeit zugeteilt werden kann. Dadurch werden auch die Ausgaben dieser Nebenbahnen nicht stark vergrößert.

Ich kann versichern, dass vorab das Zugs- und Maschinenpersonal inständig verlangt, dass man ihm hier entgegenkomme. Was nützen dem Zugs- und Maschinenpersonal grosse Pausen auswärts, wo sich die Leute in den Wirtschaften aufhalten müssen. Sie wollen eine Präsenzzeit von 12 Stunden, die ihnen ermöglicht, ihre Ruhezeiten zu Hause zuzubringen.

Bei diesem Anlasse möchte ich einige kurze Worte über die Intensität der Arbeit verlieren, um Ihnen damit zu zeigen, wie wichtig es ist, dass die Präsenzzeit auf 12 Stunden verkürzt wird. Seit dem Jahre 1890 hat sich der Verkehr vervierfacht, während Sie mir sofort werden zugeben müssen, dass sich der Personalbestand in dieser Zeit höchstens verdoppelt hat. Also hat die Intensität der Arbeit beim Personal zugenommen, die Personalbestandeszunahme hat mit der Verkehrszunahme nicht Schritt gehalten. Sie werden auch zugeben müssen, dass der Krankheitsbestand des Personals in den letzten Jahren sich verschlechtert hat, dass die Nervosität überaus stark zugenommen hat, was nur von der Intensität der Arbeit herrührt. Da meine ich, wäre es vor allem notwendig, dass wir auf die zwölfstündige Präsenzzeit zurückgehen, um dem Personal zu ermöglichen, auch eine zwölfstündige Ruhezeit zu geniessen, richtig ausruhen zu können, um seinen Dienst wieder frisch antreten zu können.

Wenn Sie uns in dieser Beziehung entgegenkommen so kann ich versichern, dass das Personal gewillt ist — wir haben dafür Beispiele auf vielen grösseren Plätzen — die Arbeit in 8 Stunden zu leisten, die es bisher in 9 und 10 Stunden geleistet hat. Wir haben eine Reihe von Plätzen, die beweisen, dass das Personal nicht vergrößert werden musste, weil es eben die gleiche Arbeit in 8 Stunden geleistet hat, wie vorher in 9 und 10 Stunden. Um Ihnen wenigstens einigermaßen entgegenzukommen, möchte ich in Art. 5 folgende Abänderung vorschlagen:

«Die tägliche Dauer der Dienstschrift darf innerhalb einer Gruppe von höchstens 14 aufeinanderfolgenden oder durch einzelne Ruhetage getrennten Tagen durchschnittlich 12 Stunden, und, wenn der Beamte, Angestellte oder Arbeiter Dienstwohnung in der Nähe hat, $13\frac{1}{2}$ Stunden nicht übersteigen. Wo die Verhältnisse es erfordern, soll die Dienstschrift im Mittel bis auf 13 Stunden erhöht werden.»

Frank: Es ist mit Recht betont worden, dass Art. 5 gewissermassen der Schicksalsartikel des Gesetzes sei. Der Herr Kommissionsreferent wie Herr Bundesrat Haab haben die Sache ja sehr verführerisch dargestellt, aber in Wirklichkeit ist die Geschichte etwas anders. Die Kommissionsmehrheit will entgegenkommen, indem sie erklärt, dass dort, wo die Verhältnisse es gestatten, die Dienstschrift auf 12 Stunden reduziert werden könne. Dieses Entgegenkommen ist vollständig überflüssig, aus dem ganz einfachen Grunde, weil dort, wo es die Verhältnisse ermöglichen, die zwölfstündige Präsenzzeit ohnehin angebracht und notwendig ist. Im Rangierbahnhof Zürich z. B. musste bei der Einführung des achttündigen Arbeitstages das Rangier- und Weichenwärterpersonal um ungefähr 30 Mann vermehrt werden. Diese neu eingestellten Leute können nun tatsächlich gar nicht zweckentsprechend verwendet werden, wegen der zu langen Dienstbereitschaft, wie sie heute noch besteht. Sie mussten in die verschiedenen Rangiergruppen, in die Weichenwärterposten eingeschaltet werden. Wir haben damals verlangt, es solle im Rangierbahnhof die zwölfstündige Präsenzzeit eingeführt werden. Der Betriebschef wollte dieses Begehren nicht anerkennen, weil noch die alte Bestimmung zu Recht bestand. Wenn im Rangierbahnhof Zürich mit dem Moment der Einführung der achttündigen Arbeitszeit zugleich die zwölfstündige Präsenzzeit eingeführt worden wäre, dann wäre es möglich gewesen, rationelle vernünftige Einteilungen zu erstellen. Ich möchte von Herrn Bundesrat Haab doch gerne hören, wie er mit seiner 13-stündigen Präsenzzeit in einem Bahnhof eine rationelle Diensteinteilung erstellen will. Wir würden eine kolossale Ungleichheit in den Diensteinteilungen bekommen.

Nun wäre es möglich gewesen, im Rangierbahnhof Zürich die zwölfstündige Präsenzzeit und die in Art. 6 verlangte zwölfstündige Nachtruhe einzuführen bei einer Vermehrung des Personalbestandes um 3—4 Mann, weil es dann möglich gewesen wäre, eine Nachtschicht einzuschieben. Wir haben schon heute überall bis nachts 11, 12 oder 1 Uhr Dienst, morgens um $3\frac{1}{2}$ beginnt er wieder. Mit der Einschaltung einer Nachtschicht wäre es möglich gewesen, für das gesamte Personal einheitliche Diensteinteilungen zu erstellen nach folgendem Schema: 1. Gruppe: Frühdiensstouren 4—10 und 2—6 Uhr; 2. Gruppe: Spätdiensttouren 10—2 und 6—10 Uhr abends. Damit hätte dieses Personal eine einheitliche Präsenzzeit von 12 Stunden und eine einheitliche Nachtruhe von derselben Dauer erhalten, wie wir es vorgeschlagen haben. Dann wäre es möglich gewesen, eine Nachtschicht zu organisieren. Es ist vom Bahnhofinspektor bestätigt worden, dass höchstens 3—4 Mann neu eingestellt werden müssten. Der Betriebschef hat diese Forderung abgelehnt; er musste sie ablehnen, weil das Gesetz sie nicht zulies, und unsere Oberbeamten gewöhnlich sehr wenig Rückgrat haben. Infolge des Herbstverkehrs und des Anschwellens des Transitverkehrs haben wir Zustände, die unbedingt die Einführung der Nachtschicht verlangen, wie wir sie fordern, weil es einfach nicht möglich ist, die Arbeit um die festgesetzte Zeit zu beenden und dann Ueberstunden gemacht werden müssen bis morgens 1 und 2 Uhr. Solche Zustände sind auf die Dauer unmöglich.

Dort, wo die Kommission entgegenkommen will,

sind die Voraussetzungen schon da. Wenn Sie den Antrag der Minderheit nicht annehmen wollen, so sollten Sie doch dem Antrage Kägi folgen. Was uns hauptsächlich bewegt, dem Antrage der Kommissionsmehrheit Opposition zu machen, ist der Umstand, dass wir mit Art. 5 auch Art. 6 beeinflussen. Das ist selbstverständlich. Fällt Art. 5 in Ihrem Sinne aus, dann fällt auch Art. 6, der von der Nachtruhe handelt.

Das können wir unter keinen Umständen zugeben. Wir werden bei Art. 6 darauf aufmerksam machen. Es muss schon gesagt werden, dass wir von Anfang an im Föderativverband mit aller Bestimmtheit erklärt haben, dass wir im neuen Arbeitszeitgesetz keine Kautschukartikel mehr wollen. Die Vorschläge der Mehrheit sind aber Kautschukartikel. Wer will untersuchen oder bestimmen, wo die Verhältnisse etwas ermöglichen? Wir haben die Tatsache vor uns, dass gerade in den letzten Jahren durch diese Kautschukbestimmungen im Personal jener Unwille entstanden ist, von dem gestern Herr Nationalrat Enderli gesprochen hat. Wir verlangen, dass im neuen Gesetz alle diese Bestimmungen ausgemerzt und klipp und klar gesagt werden solle, was man eigentlich will. Bis heute war im Personal die Auffassung, es sei die Generaldirektion, welche die Gesetzesbestimmungen ungünstig auslegt und zu falschen Interpretationen kommt. Wir haben nun interessanterweise in der letzten Sitzung der Personalkommission erfahren müssen, dass es nicht immer die Generaldirektion ist, dass es zum Teil Oberbeamte, zum Teil sogar Subalternbeamte sind, welche, sobald ein Gesetz herauskommt, das natürlich sinngemäss Anwendung finden muss auf alle Verhältnisse und das durch Reglemente interpretiert werden muss, den ursprünglichen Willen des Gesetzgebers gar nicht mehr zum Ausdruck kommen lassen.

Nur ein Beispiel. Im Juni 1919 ist der Bundesratsbeschluss betreffend die achtstündige Arbeitszeit erschienen. Der Beschluss ist einfach und klar; trotzdem laufen immer und immer wieder Klagen und Beschwerden ein, dass gewisse Abteilungsvorstände, Bahningenieure, Bahnhofsvorstände jenen Beschluss einfach interpretieren, wie sie wollen. Es ist selbstverständlich, dass die achtstündige Arbeitszeit heute schon auf Stationen 1. Klasse Anwendung finden muss. Wir haben trotzdem Klagen, dass auf 1. Oktober verschiedenen Weichenwärtern die neunstündige Arbeitszeit eingeteilt worden ist, und zwar auf Stationen am Zürichsee mit regem Verkehr, dergleichen auf Stationen 2. Klasse. Alle diese Vorkommnisse machen im Personal böses Blut und schaffen Bedingungen, wie sie im letzten November zutage traten. Die Ursache dieser Erscheinungen sind eben diese Kautschukparagraphen. Wir möchten wünschen, dass im neuen Gesetz diese Bestimmungen ausgemerzt und durch klarere ersetzt werden, an denen es nichts zu deuteln gibt.

Ich empfehle ebenfalls den Minderheitsantrag, oder, wenn wir in den sauren Apfel beißen müssen, doch wenigstens den Antrag Kägi, der Klarheit schaffen will. Auf grösseren Bahnhöfen sind Schutzbestimmungen gar nicht nötig, und nach dem Antrage Kägi haben Bundesrat, Bundesverwaltung und Nebenbahnverwaltungen Gelegenheit, bei kleinen Stationen, bei Nebenbahnen auf 13 Stunden zu gehen.

Aber bei den Hauptbahnen darf unter keinen Umständen die 13-stündige Präsenzzeit Gesetz werden.

Der Herr Kommissionsreferent hat erklärt, dass die 12-stündige Präsenzzeit die Regel werde. Aber wir kennen das, wir kennen die Bürokraten. Diese werden sich auf den Buchstaben des Gesetzes berufen. Aus diesen Gründen empfehle ich Ihnen den Antrag der Minderheit, eventuell den Antrag Kägi.

Düby: Wenn ich entgegen meiner Gepflogenheit, aber durchaus auf dem Boden unseres Geschäftsreglementes stehend, mir zum zweiten Mal das Wort habe geben lassen, so darum, weil ich genötigt bin, mit einigen wenigen Bemerkungen auf die Beweisführung des Herrn Vorstehers des Eisenbahndepartementes nochmals einzutreten.

Zunächst möchte ich darauf aufmerksam machen, dass in der ersten Vorlage des Departementes, in derjenigen vom 23. Dezember 1918, die Präsenzzeit normiert wurde, wie wir sie heute postulieren, nämlich auf 12 Stunden. Nun hat der Bundesrat Haab zu wiederholten Malen die nachrevolutionären Verhältnisse des Auslandes zur Unterstützung seines Standpunktes angerufen. Exempla docent. Ich möchte mir gestatten, nunmehr auch aus der nachrevolutionären Epoche des Auslandes eine Neuregelung des Arbeitszeitverhältnisses aufzuzeigen. Das Arbeitszeitgesetz der deutschösterreichischen Eisenbahnen vom 19. Dezember 1919 und die auf ihm fussenden Ausführungsbestimmungen schreiben vor, dass die Hälfte der sogenannten Wendezeiten und Pausen als Arbeitszeit zu berechnen seien. Was will das sagen? Jeder Fachmann wird Ihnen sofort nachweisen, dass dadurch im nachrevolutionären Oesterreich in ausserordentlich glücklicher Weise dem Umstand Rechnung getragen wurde, dass das Personal im Gegensatz zu der Privatindustrie, seinen Dienst in mehreren Abschnitten anzutreten hat und genötigt ist, den Weg von und zu der Arbeitsstätte mehrfach zurückzulegen. Das gleiche Personal, das zufolge der Entwicklung auf dem Wohnungsmietmarkt immer mehr genötigt ist, an der Peripherie der Städte zu wohnen. Das hat das nachrevolutionäre Oesterreich getan. Das Personal geht nun selbstverständlich nicht so weit, es will nicht verlangen, dass die Dienstbereitschaft und die Pausen wie im nachrevolutionären Oesterreich als Arbeitszeit angerechnet werden, aber es möchte verhindern, dass durch allzuvielen Dienstantritte — und diese werden dann mit den 13-, 14- und 15-stündigen Präsenzzeiten nötig sein — die Wohltaten der verkürzten Arbeitszeit illusorisch gemacht werden.

Jakob: Gestatten Sie auch mir, Ihnen kurz darzulegen, wie das Personal von der Aufstellung der Dienstschrift denkt. Schon im alten Gesetz hat die lange Dienstbereitschaft drückend auf dem Personal gelastet, drückender als die Arbeitszeit selbst. Gerade durch Ausdehnung der Dienstschrift ist die Arbeitszeit verlängert worden. Der Angestellte wurde seiner Familie von morgens früh bis abends spät entrissen. Eine Verkürzung der Dienstschrift wird dazu führen, dass eben der Angestellte sich mehr im Kreise seiner Familie bewegen kann. Ich will das, was meine Kollegen ausgeführt haben, nicht wiederholen; aber ich möchte speziell auf eines aufmerksam machen, das das Maschinen- und Zugpersonal betrifft. Sie

wissen alle, dass in den letzten Jahren in allen grösseren Industriezentren neue Bahnhofanlagen errichtet worden sind. Dabei hat man die Güterbahnhofanlagen überall von den Personenbahnhofanlagen getrennt. Wenn nun der Angestellte auf einer gewissen Seite wohnt so hat er zum einen Bahnhof etwas näher, zum andern Bahnhof dafür um so weiter zu gehen und die Dienstbereitschaft wird dadurch ausserordentlich erhöht. Er wird mehr von der Familie getrennt, als das Personal, das in der Nähe des Bahnhofes ist.

Es ist die Befürchtung ausgesprochen worden, dass das Personal stark vermehrt werden müsse, wenn unser Antrag angenommen wird. Ich teile die Befürchtung nicht, sondern ich habe die Ueberzeugung, dass, wenn diesen dringenden Wünschen des Personals entsprochen wird, sich die Folge zeigen wird, dass die Krankenziffern zurückgehen werden. Ich habe selbst in meinem engen Kreise bemerkt, dass, seitdem wir das Provisorium der verkürzten Arbeitszeit haben, die Krankenzahl bedeutend zurückgegangen ist. Während wir früher immer 10—20 Kranke hatten, ist die Zahl zurückgegangen auf 2—3. Es ist also der Beweis geleistet, dass der Gesundheitszustand des Personals sich hebt, wenn wir mit der Ausdehnung der Dienstschrift nicht zu weit gehen. Ich möchte Sie deshalb ersuchen, schon aus diesen Gründen den Wünschen des Personals Rechnung zu tragen. Nehmen Sie diesen Antrag an, so werden Sie erfahren, dass das Personal freudiger und gestärkter an die Arbeit geht. Ich möchte also sagen: machen Sie die Dienstschrift von 12 Stunden zur Regel und die Dienstschrift von 13 Stunden zur Ausnahme. Damit haben Sie den geäusserten Wünschen entsprochen und das Personal wird befriedigt.

Hoppeler: Ich empfinde die Pflicht, darauf hinzuweisen, dass tatsächlich manchmal die Familie sowohl vom ärztlichen, als vom erzieherischen Standpunkt aus — ich komme oft als Arzt in solche Familien — leidet durch die lange Arbeitszeit, und ich fühle mich verpflichtet, Ihnen ans Herz zu legen, soweit als nur irgend möglich dem Personal entgegenzukommen. Ich glaube, die Sache ist vom Gesundheits- und erzieherischen Standpunkt aus sehr wichtig.

Moser: Nur eine ganz kurze Bemerkung. Es scheint, dass die Vertreter der Minderheit von der Annahme ausgehen, als ob die Regiebetriebe des Bundes ein vollständig für sich abgeschlossenes Wirtschaftsgebiet seien, und dass man bei der Festsetzung der Arbeitszeit auf nichts weiter Rücksicht zu nehmen habe als genau auf diese Betriebe. Ich war immer dabei, wenn es sich um die Festsetzung von Löhnen und Entschädigungen gehandelt hat in einer Art und Weise, die das Personal befriedigen konnte. Aber wir müssen bei der Festsetzung der Arbeitszeit, oder besser gesagt, bei der Einschränkung der Arbeitszeit Rücksicht nehmen auf das gesamte wirtschaftliche Leben. Wir müssen Rücksicht nehmen auf die Wirkungen, die eine so weitgehende Arbeitseinschränkung auf die übrigen Wirtschaftsbetriebe hat. Man sagt uns immer: das Personal wünscht, das Personal verlangt, das Personal muss verlangen, das Personal rechnet darauf, das Personal rechnet mit

aller Bestimmtheit darauf, das Personal kann sich eine andere Lösung gar nicht vorstellen, und heute hat Herr Frank gesagt: Wir können etwas anderes als das Verlangte gar nicht zugeben.

Denkt man dabei auch an die Wirkung auf andern Wirtschaftsgebieten? Würde man den Wunschzettel punkto Arbeitszeit in das Land hinausschicken zu den selbständig Erwerbenden, zu den Bauern, den Gewerbetreibenden, und diesen Wunschzettel ausfüllen lassen, dann könn'en wir miteinander beraten, wie wir auch diesen Gliedern unserer Gesellschaft gerecht werden können, denn wir sollen nicht einseitig vorgehen. Wenn wir im landwirtschaftlichen Betriebe eine ähnliche Präsenzzeit einführen wollten, wie sie die Vorlage vorsieht, ich spreche nicht von der Arbeitszeit, das gäbe eine nette Rechnung für die landwirtschaftlichen Produkte. Das ist einfach unmöglich, und es ist nicht denkbar, dass die Einschränkungen, die Vergünstigungen, die bei den Regiebetrieben des Bundes gewährt werden, nicht ihre üble Wirkung auf anderen Gebieten haben. Wir müssen bei dieser Festsetzung Rücksicht nehmen auf andere Stände und Erwerbszweige, und wenn wir gerecht sein wollen, müssen wir auch die Wünsche dieser Kreise in Berücksichtigung ziehen.

Aus diesen Erwägungen heraus, nicht aus Antipathie gegen das Personal, und weil ich der Meinung bin, dass die vorgesehene Präsenzzeit nicht gesundheitsschädlich ist, trotz der Versicherung des Arztes, der auf Veranlassung des Herrn Düby das Wort ergriffen hat, möchte ich Ihnen empfehlen, dem Antrag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Frank: Nur eine kurze Bemerkung, Die Ausführungen von Herrn Nationalrat Moser waren gewissermassen überflüssig. Um was handelt es sich? Wir verlangen einmal nur das, was ohnehin kommt. In den grossen Bahnhöfen im Durchgangsverkehr wird die zwölfstündige Präsenzzeit automatisch kommen, weil es gar nicht möglich ist, mit 13 Stunden eine rationelle Diensterteilung zu erstellen. Nun offerieren wir ein Sicherheitsventil für die Nebenbahnen, indem wir erklären, dass die Bestimmung der Kommissionsmehrheit anders gefasst werden soll und dass es heissen soll, «wo es die Verhältnisse bedingen». Die Bundesbahnen haben sich schon damit abgefunden und wir reklamieren also nur den Grundsatz dort, wo er ohnehin kommen muss, damit wir eine reinliche Ordnung haben. Mehrkosten werden daraus nicht erwachsen.

M. Perrin: Je répondrai seulement quelques mots à M. Moser qui prétend qu'on ne peut pas introduire la journée de présence réduite à la campagne. Permettez, Messieurs, à un fils de paysan devenu secrétaire des cheminots de vous rappeler, que le personnel des chemins de fer ne se trouve pas dans les mêmes conditions de famille et les mêmes conditions alimentaires que l'ouvrier de la campagne et l'agriculteur. S'ils doivent se lever de bonne heure le matin en été et se coucher parfois tard le soir, n'oublions pas qu'à l'encontre du personnel des chemins de fer qui a souffert ces dernières années de sous-alimentation, le paysan et l'ouvrier de la campagne mangent le matin à 5 heures en se levant, à 7 heures

ils déjeuner, ils prennent les dix-heures, ils dînent, ils prennent les quatre-heures, ils souper et souvent encore après ils prennent un morceau de pain (Rires). J'ai vécu cette vie pendant 17 ans, je la connais. D'autre part le paysan en travaillant vit avec sa famille, ce qui n'est pas le cas pour le personnel des chemins de fer. J'estime donc que les allégations de M. Moser ne sont pas exactes et ne correspondent pas à la situation matérielle du personnel des chemins de fer.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Gestatten Sie mir, mich noch ganz kurz zum Antrag Kägi auszusprechen. Die Differenz zwischen seiner Auffassung und derjenigen der Kommissionsmehrheit ist folgende: Die Kommissionsmehrheit will als Regel die dreizehnstündige Schicht, aber mit der kategorischen Pflicht, auf 12 Stunden zu gehen, wenn die Verhältnisse es gestatten. Herr Kägi postuliert die zwölfstündige Schicht mit Erhöhung auf dreizehn Stunden, wo die Verhältnisse es verlangen. Wenn es sich nur um das Personal der Bundesbahnen handeln würde, so könnte ich dem Antrage des Herrn Kägi zustimmen. Wir wissen ja, dass bei den Bundesbahnen zum allergrössten Teil die zwölfstündige Schicht durchgeführt wird. Wie man mir versichert, werden jedenfalls 70% des Bundesbahnpersonals mit der zwölfstündigen Schicht zu rechnen haben. Hier dürfte man also die 12 Stunden als Regel aufstellen, wie Herr Kägi es will. Aber nie und nimmer für die Nebenbahnen. Wir haben die Sache genau geprüft; wenn wir auf die finanziellen Verhältnisse der Nebenbahnen auch nur einigermaßen Rücksicht nehmen, so müssen wir für diese Anstalten die dreizehnstündige Schicht als Regel vorsehen und die zwölfstündige nur da, wo die Verhältnisse es gestatten.

Leider können wir nicht unterscheiden zwischen den Hauptbahnen und den Nebenbahnen. Diese Möglichkeit hat das Personal selber uns genommen, indem es erklärt: hier besteht eine Solidarität, an der nicht zu rütteln ist. Nun gilt es aber, den Grundsatz der Gleichstellung auf der ganzen Linie durchzusetzen.

Ich bin mit den Herren, die vor mir gesprochen haben in einem Punkte einig: Dass ebenso wichtig wie die Normierung der verschiedenen Bestimmungen deren Interpretation sein wird. Herr Frank hat gesagt: wir haben Misstrauen, da wir schon so oft erfahren, dass die Beamten die Gesetze nicht so interpretieren, wie sie gemeint sind. Aber diese Gefahr wird für die Zukunft nicht mehr so gross sein, weil in allen wichtigen Fragen die paritätische Kommission des Art. 18 mitsprechen wird. Das ist das Sicherheitsventil, das falsche und engherzige Interpretationen ausschliesst. Wir dürfen nicht jetzt schon wieder dem neuen Verhältnisse gegenüber Misstrauen äussern. Die Kommission wird auf Wunsch des Personals geschaffen. Ihre künftige Arbeit mit Misstrauen zu betrachten, ist unbillig.

Namentlich im Interesse der Nebenbahnen bitte ich Sie dringend, nach dem Vorschlage der Kommissionsmehrheit zu entscheiden. Es ist ja, wie Herr Frank gesagt hat, etwas «Kautschuk» dabei. Es heisst: «wo die Verhältnisse es gestatten», soll auf zwölf Stunden gegangen werden. Ich habe schon in

meinem Eintretensvotum gesagt, dass die Verhältnisse so mannigfaltig sind, dass eine Schablonisierung unmöglich ist und sich nicht durchführen lässt. Herr Frank darf ich vielleicht eine kleine Inkonzsequenz vorhalten. Er ist gegen elastische Bestimmungen, will aber dem Antrage Kägi, der ebensoviel Kautschuk enthält wie die Vorlage, unbedenklich zustimmen. Ich will damit nur zeigen, dass man bei solchen Gesetzesmaterien ohne Elastik nicht auskommt. Feste Normen werden die Vollziehungsverordnungen bringen auf Grund von Beratungen zwischen der Verwaltung und dem Personal. Ich bitte Sie nochmals, unserem Antrage zuzustimmen.

Abstimmung. — *Votation.*

Al. 1.

Eventuell

Für den Antrag der Kommissionsmehrheit	91 Stimmen
Für den Antrag Kägi	58 Stimmen

Definitiv

Für den Antrag der Kommissionsmehrheit	95 Stimmen
Für den Antrag der Kommissionsminderheit	56 Stimmen

Al. 2.

Für den Antrag der Kommissionsmehrheit	88 Stimmen
Für den Antrag der Kommissionsminderheit	56 Stimmen

Al. 3.

Für Beibehaltung des Alineas	87 Stimmen
Für Streichung des Alineas	48 Stimmen

Präsident: In Lemma 4 herrscht Uebereinstimmung, indem die Kommissionsmehrheit den Antrag der Kommissionsminderheit akzeptiert hat mit einer Einschaltung. Es ist also Alinea 4 in dieser Fassung angenommen.

Art. 6.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Die Ruheschicht bildet das notwendige Gegenstück zu der Dienstschicht und muss infolgedessen in analoger Weise geordnet werden. Wir stellen dieselben Anträge, wie wir sie zu Art. 5 gestellt haben, und bitten Sie um Zustimmung. Auf weitere Ausführungen kann ich verzichten.

M. Grand, rapporteur français de la commission: L'article 6 indique les tours de repos. D'après la loi actuelle de 1902 le minimum de repos ininterrompu, ce qui s'appelle dans le projet, tour de repos, était, à l'ordinaire, pour le personnel circulant des locomotives et trains, de 10 heures, pour le reste du per-

sonnel, de 9 heures éventuellement réduits à 8 heures, si l'agent était logé à proximité. Extraordinairement, si les circonstances particulières l'exigeaient ou si le repos pouvait être pris à domicile, le minimum pouvait être réduit à 8 heures pour tous, mais à condition que tous les trois jours en moyenne, il fût de 10 (ou à 9 heures). Le projet propose, dans un groupe de 14 jours au plus, consécutifs ou séparés par des jours de repos isolés, un tour de repos de 11 heures si l'employé n'est pas logé à proximité et de 10 heures et demie s'il est logé à proximité avec un minimum ordinaire de 10 heures, et un minimum extraordinaire de 9 heures, si les circonstances spéciales l'exigent et si la durée moyenne pendant les trois jours suivants est au moins de 11 heures ou de 10 heures et demie soit de la durée normale, le repos devant être autant que possible pris à domicile, d'une manière générale.

Cet article 6 est le corollaire de l'article 5, puisque le tour de repos complète la journée de travail, de 24 heures, avec le tour de service dont il est question à l'art. 5.

La minorité a fait à l'art. 6, des propositions correspondant à celles faites à l'art. 5. Il est donc inutile de reprendre ici la discussion à ce sujet, attendu que les décisions que vous avez prises concernant le tour de service, à l'art. 5, entraînent, inévitablement le rejet des propositions de la minorité en ce qui concerne l'art. 6.

La majorité de la commission vous propose donc d'adopter cet art. 6, avec la même modification que celle introduite à l'art. 5, c'est à dire avec une proposition transactionnelle tendant à dire quand les circonstances le permettent la durée moyenne du tour de repos ne doit pas être réduite au dessous de 12 heures, alors que la durée minimum est de 10 heures en moyenne, compensation comprise.

Kägi: Genau dasselbe, was bereits ausgeführt wurde für die Arbeitszeit und die Präsenzzeit, hat auch Geltung für die Ruhezeit. Herr Bundesrat Haab hat vorhin betont, wie in den umliegenden Staaten die Präsenzzeit bis auf 15 Stunden angenommen werde. Ich möchte Herrn Bundesrat Haab an eines erinnern. Es wird Ihnen nicht entgangen sein, wie in den letzten Monaten in den umliegenden Staaten die Eisenbahngefährdungen sich gehäuft haben, wie Eisenbahnunglück über Unglück vorgekommen ist. Ich habe den Gründen, welche dazu führten, nachgeforscht und dabei konstatiert, dass es vor allem die viel zu kurze Ruhezeit und die zu übergrosse Präsenzzeit ist, die diese Leute schuldig werden lässt. Dann aber auch die Ueberanstrengung in der Nachkriegszeit, die Ueberanstrengung durch allzu grosse Touren, die gestattet werden aus der zu grossen Präsenzzeit. Sie wissen, dass bis heute die Schweiz in ganz Europa das Land gewesen ist, das am wenigsten Eisenbahngefährdungen aufzuweisen hatte, und wir sollten daher dazu kommen, unbedingt die zwölf Stunden Ruhezeit als Regel festzusetzen und nicht als Ausnahme. Sie wissen, dass in letzter Zeit das Personal Hunderte von Ueberstunden geleistet hat, ohne jegliche Vergütung, und dass es sich angestrengt hat, den Verkehr der Kriegszeit in richtiger Weise zu bewältigen. Da sollten Sie dem Personal dadurch entgegenkommen, dass Sie ihm heute die zwölfstündige Ruhezeit gewähren.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommission	81 Stimmen
Für den Antrag Kägi	29 Stimmen

Art. 7.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Nach Art. 7 sollen die Stunden zwischen 11 Uhr abends und 5 Uhr morgens als Nachtzeit gelten. Im herrschenden Gesetz werden die Stunden von 11 Uhr abends bis 4 Uhr morgens als Nachtstunden bezeichnet. Das Fabrikgesetz seinerseits nennt als Nachtarbeit in der Periode vom 1. Mai bis 1. September die Zeit von 8—5 Uhr und in der übrigen Periode die Zeit von 8 Uhr abends bis 6 Uhr morgens.

Ein Postulat des Personals ging dahin, es möchte die gleiche Ordnung eingeführt werden, wie sie für den Fabrikbetrieb aufgestellt ist. Ich will Gesagtes nicht wiederholen und nur darauf hinweisen, wie ungleich, wie ausserordentlich verschieden hier die Verhältnisse sind gegenüber der Arbeit in den Fabriken. In den Fabriken wird in der Hauptsache die Arbeit bei Tageslicht ausgeführt, während der Dienst bei den Verkehrsanstalten seiner Natur nach in die Nachtzeit hineinget. Es ist ohne weiteres zuzugeben, dass der Dienst, der in der Zeit geleistet wird, da sich sonst die Menschen zum Schlafen legen, ein anstrengenderer ist. Das berücksichtigen aber die Schutzbestimmungen des Art. 7. Der letzte Satz gilt namentlich für Stationen mit einem Beamten.

M. Grand, rapporteur français de la commission: Le service de nuit sous la loi actuelle est compris entre 5 heures du soir et 4 heures du matin. Le projet propose de fixer comme service de nuit le service compris entre 11 heures du soir et 5 heures du matin. Ce service comprend une période de 6 heures de travail. Cette période ne correspond pas à la nuit astronomique, qui commence avec le coucher du soleil et finit avec le lever du soleil. La nuit astronomique est trop variable pour pouvoir servir de base. Le service de nuit est un terme conventionnel, qui correspond tout spécialement à la durée du temps de service plus particulièrement pénible, pris sur le sommeil. Or le sommeil nécessaire à l'homme est, en général, de six heures par nuit, de sorte qu'on peut dire que ce système, qui comprend le service de nuit entre 11 heures du soir et 5 heures du matin, est fondé sur la nature humaine.

Le service de nuit, d'après la loi actuelle de 1902, ne pouvait pas être imposé à un même employé plus de 14 jours par mois. Le nouveau projet vous propose d'étendre cette interdiction du service de nuit: Le même employé ne pourra pas être employé au service de nuit plus de sept fois consécutives ni plus de 14 jours en quatre semaines. On estime que le service de nuit use davantage les forces, et qu'il est plus dangereux pour la santé. C'est pourquoi des restrictions plus importantes ont été introduites dans le projet.

Il y a certaines exceptions au principe du service de nuit. Les restrictions du service de nuit ne sont pas applicables au personnel qui est engagé spécialement pour faire ce service, par exemple aux gardes de nuit proprement dits. Ceux-là sont exclus du bénéfice des restrictions. Il en est de même du service de jour qui

empiète d'une heure seulement sur le service de nuit: ainsi le service de jour qui commence à 4 heures du matin, c'est-à-dire encore pendant la durée du service de nuit d'après la loi ou qui finit à minuit, c'est-à-dire à une heure comprise dans le service de nuit. Ce tour de service n'est pas compris dans le service de nuit.

Le personnel féminin était exclu du service de nuit d'après la loi actuelle, sauf le personnel des télégraphes et téléphones et celui spécialement employé au service de toilette dans les gares. Le projet actuel renvoie la question du service de nuit du personnel féminin aux ordonnances d'exécution.

Une majoration de salaire de 25 % était fixée dans la loi actuelle, pour la durée du travail du service de nuit, mais on a constaté que cette augmentation de salaire rendait de très mauvais services, et elle n'est pas reproduite dans le projet actuel, parce que la durée de travail, et la durée des tours de service sont déjà suffisamment réduites sans qu'il soit nécessaire d'augmenter et de majorer le salaire.

Nous vous proposons l'adoption de l'art. 7 selon le projet.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 8.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Art. 8 enthält Bestimmungen über die Beschäftigung weiblicher Personen. Der Art. 5 des geltenden Gesetzes stellt nur das Verbot des Nachtdienstes auf, mit Ausnahme der Telephonistinnen, Telegraphistinnen usw. Im gegenwärtigen Gesetz soll der Schutz weiter gehen. Sie sehen die Ansicht des Departementes über diese Frage in Vollziehungsverordnung I, § 13, und in Vollziehungsverordnung II, § 15. Es genügt, wenn ich Sie darauf hinweise.

M. Grand, rapporteur français de la commission: L'art. 8 prévoit des ordonnances en faveur du personnel féminin qui dans la loi actuelle est protégé de deux façons. Les gardes-barrières avaient un service réduit à douze heures et, comme je l'ai dit tout à l'heure, le service de nuit n'était pas admissible pour le personnel féminin à trois exceptions près. Le projet actuel prévoit que pour le personnel féminin, la question sera remise aux ordonnances d'exécution du Conseil fédéral. Cependant dans le second alinéa le projet fixe une protection spéciale en faveur des accouchées: Pendant les six semaines qui suivront les couches, les femmes ne doivent pas être occupées au service des entreprises de transport et de communications soumises à la présente loi.

Nous vous proposons d'adopter l'art. 8.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 9, Al. 1 und 2.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich möchte Ihnen vorschlagen, die Diskussion vorläufig auf die beiden ersten Absätze zu beschränken. Das Gesetz räumt 56 Ruhetage ein, wovon nach der bundesrätlichen Vorlage und nach dem Be-

schlusse des Ständerates 17, nach dem Antrage Ihrer Kommission 20 Tage auf Sonn- und allgemeine Feiertage zu fallen haben. Unter allgemeinen Feiertagen sind zu verstehen: Neujahr, Karfreitag, Auffahrt und Weihnachten.

Von seite des Personals war ein Postulat gestellt worden des Inhaltes, dass 26 Ruhetage auf Sonn- und Feiertage fallen müssen. Die Kommission hat hier einen Kompromissbeschluss gefasst und bittet Sie, ihm zuzustimmen, indem Sie die Zahl 17 auf 20 erhöhen. Dabei ist zu bemerken, dass das nur das Minimum ist, und dass es den Verkehrsanstalten freisteht, weiterzugehen. Wir anerkennen die Vorliebe des Personals für die Sonn- und allgemeinen Feiertage und begreifen, dass das Personal lieber seinen freien Tag dann feiert, wenn auch die andern Leute feiern.

Die Zahl 17 im Vorschlag des Bundesrates soll sich, wie man uns erläuterte, auf eine ziffernmässige Berechnung stützen, zu der man kam, indem man die 52 Sonntage durch 4 dividierte, damit auf 13 kam, und dann die vier allgemeinen Feiertage hinzufügte. Fachleute erklärten uns, dass es kaum angängig sei, über 17 Tage hinauszugehen. Die Kommission glaubte dennoch, dem Begehren des Personals teilweise entsprechen zu müssen. Sie war allerdings der Ansicht, dass man nicht weit über die 17 Tage hinausgehen dürfte. Im geltenden Gesetz waren nur 52 Tage eingeräumt, von denen aber ebenfalls 17 auf allgemeine Sonn- und Feiertage fallen sollten.

Warum ist es nicht möglich, weiter zu gehen? Deshalb, weil sich bei vielen Verkehrsanstalten der Hauptverkehr an Sonntagen abwickelt, und weil deshalb namentlich an diesen Tagen im Interesse der Sicherheit ein geschultes Personal, nicht ein Personal, das aushilfsweise aus einem andern Dienst beigezogen wird, vonnöten ist. Bei kleineren Unternehmen werden diese Schwierigkeiten am grössten. Darunter soll der zweite Absatz hinweghelfen. Wir empfehlen Ihnen Zustimmung zum Antrag der Kommission.

M. Grand, rapporteur français de la commission: Les al. 1 et 2 de l'art. 9 indiquent le nombre de jours de repos, principe et exception. D'après la loi actuelle de 1902, les jours de repos étaient appelés jours libres, ils étaient au nombre de 52, convenablement répartis pendant l'année, dont 17 dimanches au moins. D'après le projet actuel, les jours libres de l'ancienne loi, dénommés maintenant jours de repos, sont élevés de 52 à 56, dont 17 au moins coïncidant avec un dimanche ou un jour de fête générale. Une exception est faite en faveur des entreprises secondaires, des entreprises de navigation, et de celles de transport par voiture automobile. Pour ces catégories, le projet prévoit que le nombre de jours de repos du dimanche peut être réduit jusqu'à 12, au lieu de 17, coïncidant avec un dimanche ou un jour de fête générale, cela dans l'intérêt de l'exploitation de ces différentes entreprises.

Votre commission vous propose d'élever de 17 à 20 le nombre de jours de repos coïncidant avec un dimanche ou avec un jour de fête générale. La minorité de la commission avait proposé d'élever ce chiffre de 17 à 26. Une transaction est intervenue, qui au lieu de maintenir le chiffre du projet de 17 jours, et au lieu d'aller jusqu'à 26 jours, comme la minorité le demandait, s'est arrêtée à 20 jours au moins, coïncidant avec un dimanche ou un jour de fête générale.

Nous vous recommandons d'accepter cette modification transactionnelle entre la majorité et la minorité. Le chiffre de 20 nous paraît certainement suffisant. Du reste c'est un minimum fixé par la loi. Il sera toujours loisible aux entreprises de l'augmenter éventuellement, si elles le peuvent, sans nuire à leur bonne exploitation.

Par contre le second alinéa est absolument justifié. Si l'on veut permettre aux entreprises des chemins de fer secondaires et de navigation ou aux entreprises de transport par voitures automobiles de faire leurs affaires, spécialement le dimanche, jour où l'afflux des voyageurs est le plus considérable, il faut accorder au Conseil fédéral la facilité d'une réduction à 12 du chiffre de 17 (et selon la nouvelle proposition du chiffre de 20 dimanches ou jours fériés sur les 56 jours de repos par année. Nous vous proposons d'adopter les al. 1 et 2 avec l'augmentation de 17 à 20 selon la modification de la commission.

Hefti: Wenn wir den Sonntag als etwas anderes betrachten als nur ein Ausspannen von der Arbeit, dann glaube ich, kann man doch nicht von einer Vorliebe für den Sonntag sprechen, wie es Herr Schüpbach getan hat, wenn das Personal nun 20 freie Sonntage verlangt. Ich glaube doch, dass diese 20 Sonntage fast das Bescheidenste sind, was der Mensch verlangen kann, wenn er wirklich willens ist, den Sonntag als das zu würdigen, was er sein soll.

Ich möchte also tatsächlich empfehlen, in diesem Sinne den Sonntag als den Sonntag zu würdigen und dem Personal wenigstens zu ermöglichen, 20 Sonntage im Jahre zu feiern.

Angenommen. — (Adoptés.)

Al. 3—5.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Die Abs. 3, 4 und 5 umschreiben den einzelnen Ruhetag. Seine Mindestdauer soll nach der Vorlage 33 Stunden sein. Bisher waren es 32 Stunden. Das sind 24 Stunden des Ruhetages plus 9 Stunden der vorhergehenden Ruhezeit. Diese vorhergehende Ruhezeit ist notwendig, damit der 24-stündige Ruhetag wirklich vollständig ausgenützt werden kann und nicht zum Ausruhen von der vorhergehenden Arbeit benützt werden muss.

Das Personal hat ursprünglich 40 Stunden verlangt. In der Kommission hat eine Minderheit einen Antrag auf 36 Stunden eingebracht. Daraufhin hat das Eisenbahndepartement die Angelegenheit noch einmal einer gründlichen Prüfung unterzogen, um nachher mit einem Kompromissantrag vor die Kommission zu treten, der einstimmig akzeptiert wurde. Das Eisenbahndepartement begründet diesen Antrag, der Ihnen gedruckt vorliegt, ungefähr in folgender Weise:

« Die starre Form der 36 Stunden ist nicht anwendbar; die Verwaltungen müssen eine angemessene Bewegungsfreiheit haben. Die Verwendung des Personals im regelmässigen Wechsel oder nach bestimmten Dienstturnus bringt abwechselungsweise kurze und lange Ruhetage. Das rechtfertigt, zwei Masse, eine absolute Mindestdauer und einen Durchschnitt, festzu-

legen. Diese Lösung liegt um so näher, als der Ruhetag aus zwei Teilen gebildet wird, aus dem 24-stündigen Tage und der diesem vorausgehenden Ruheschicht. Man gelangt damit zu der tatsächlichen Sanktion der kurzen und langen Ruhetage, wie sie sich heute schon ergeben.

Hinsichtlich der durchschnittlichen Dauer des Ruhetages ist daran zu erinnern, dass die Verhältnisse nicht überall gleich liegen; wo für das Personal ein eigentlicher Dienstwechsel nicht in Frage kommt, d. h. bei ausschliesslicher Verwendung in Diensten, die sich nicht in den Nachtdienst hinein erstrecken und wo der Ruhetag stets mit einer eigentlichen Nachtruhe endigt, besteht keine Notwendigkeit, den Durchschnitt wesentlich über das Minimum anzusetzen. Anders da, wo das Personal in bestimmtem Turnus Früh-, Mittel-, Spät- und Nachtdienst besorgt, die Dienstverrichtungen sich also in die Zeit des eigentlichen Nachtdienstes hinein erstrecken. In Würdigung dieses anstrengenden Dienstes, vorab des Nachtdienstes und der aus dem Dienstwechsel resultierenden Verschiedenheit im Ausmass des Ruhetages erscheint es gerechtfertigt, die durchschnittliche Dauer höher anzusetzen. Für jene Verhältnisse empfehlen wir einen Durchschnitt von 34, für diese einen solchen von 36 Stunden oder, entsprechend der Bildung des Ruhetages, der sich zusammensetzt aus dem 24-stündigen Tag und anschliessend daran aus der veränderlichen Dauer der vorangehenden Ruheschicht, eine durchschnittliche Dauer dieser letzteren von zehn, bzw. zwölf Stunden.

Diese Begründung führte das Eisenbahndepartement dazu, der Kommission den Antrag vorzulegen, den Sie bei Al. 4 des Art. 9 gedruckt finden. Die verschiedenen Interessen werden hier ausgeglichen. Die Vertreter des Personals in der Kommission haben sich mit dieser Lösung abgefunden. Ich bitte den Rat, zuzustimmen.

M. Grand, rapporteur français de la commission: Les al. 3, 4 et 5 précisent la durée des jours de repos. Selon la loi de 1902, la suspension du travail était de 24 heures si elle était précédée sans intervalle ou à peu d'intervalle du repos ininterrompu et de 32 heures si elle n'était pas précédée d'un repos ininterrompu. Elle devait se terminer par un repos de nuit et se passer à domicile. Le projet prévoit que la durée du jour de repos est de 24 heures à condition d'être précédé immédiatement ou à très peu de distance d'un tour de repos de neuf heures au moins, ce qui fait au total 33 heures successives de repos. Il n'est plus nécessaire qu'il soit terminé par un repos de nuit, comme dans la loi actuelle, mais il doit être autant que possible passé à domicile.

La minorité de la commission aurait voulu porter ce chiffre de 33 heures à 36 heures et même à 40 heures. Une expertise a été demandée aux Chemins de fer fédéraux, à la suite de laquelle on a dû se convaincre de l'impossibilité absolue de porter à 36 heures la durée du jour de repos sans apporter de graves perturbations à l'exploitation. Voici les conclusions du rapport des Chemins de fer fédéraux:

« Les conditions particulières de l'exploitation des chemins de fer ne permettent pas d'élever purement et simplement à 36 heures la durée minimum du jour de repos, car en satisfaisant à cette exigence, sous cette forme absolue, on mettrait les entreprises dans l'im-

possibilité d'employer leur personnel selon les règles d'une saine économie et dans le cas où le service s'effectue sans roulement proprement dit, on les contraindrait à de fortes dépenses supplémentaires pour l'organisation d'un service de relève suffisant.»

La minorité de la commission, en présence de cette expertise et de ses conclusions, n'a pas maintenu sa proposition.

Par contre le Conseil fédéral lui-même, par l'organe du chef du département des chemins de fer, a proposé et a fait adopter par la commission une proposition transactionnelle qui, dans une certaine mesure, donne satisfaction aux désirs du personnel, en élevant en quelque sorte la moyenne générale des 33 heures, fixées en principe à l'art. 9. Cette proposition consiste à intercaler entre la première et la seconde partie de l'al. 4, la phrase suivante: «La durée moyenne de ce tour de repos doit être, au cours d'une période de six semaines au plus, de 10 heures au moins pour les agents occupés exclusivement à des services compris entre 5 heures du matin et 11 heures du soir, et de 12 heures au moins pour les agents assurant d'autres services»; «le tour de repos ne sera», etc. reste sans changement. Cette proposition, comme je viens de le dire, présentée par l'honorable directeur du département des chemins de fer, a été acceptée par la commission et nous vous proposons de la ratifier.

Nous vous proposons donc l'adoption des al. 2, 3 et 4 avec les modifications que je viens d'indiquer.

Angenommen. — (Adoptés.)

Al. 6.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Al. 6 fällt namentlich für die Post in Betracht, wo es vorkommen kann, dass ein Teil des Personals Sonntag vormittags während einigen Stunden Bestellungen zu verrichten hat. Würde man den Rest des Tages gar nicht als Ruhetag anrechnen, so würde das eine Ungerechtigkeit gegenüber demjenigen Teil des Personals bedeuten, der den ganzen Sonntag über beschäftigt ist. Deshalb soll die Möglichkeit gegeben werden, einen halben Ruhetag anzurechnen.

Die Vorlage steht auf dem Boden, dass ein halber Ruhetag anzurechnen sei, wenn die Arbeitszeit vier Stunden nicht übersteige. Die Kommission zieht es vor, in Uebereinstimmung mit dem Ständerate, statt auf die Arbeitszeit auf die Dienstschrift abzustellen, dabei aber von vier Stunden auf fünf zu gehen. Wir glauben, diese Aenderung liegt im Interesse des Personals, das bei dieser Ordnung weiss, dass es nur über fünf Stunden des Sonntags nicht frei verfügen kann. Beim Abstellen auf die Arbeitszeit könnten die vier Stunden beliebig über den ganzen Sonntag verstreut werden.

M. Grand, rapporteur français de la commission: Les al. 5 et 6 fixent les demi-jours de repos qui n'étaient pas connus dans la loi actuelle. Le tour de repos de 28 heures au moins peut être compté comme demi-jour de repos aux agents qui passent du service du soir ou de nuit au service du jour ou du matin. De même si le tour de service d'un dimanche ou d'un jour de fête générale ne dépasse pas midi, le reste de la journée

peut être compté comme demi-jour de repos, à condition que la durée du travail de ce jour-là ne dépasse pas quatre heures et qu'un tour de repos suive immédiatement le tour de service, tour de repos de 18 heures au moins jusqu'au commencement du prochain tour de service.

Votre commission vous propose d'adopter la rédaction du Conseil des Etats avec une seule modification, consistant à élever de quatre à cinq heures le maximum du service d'une matinée de dimanche ou de fête, pour que le reste de la journée soit compté comme demi-jour de repos.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 10.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Art. 10 enthält die Vorschriften über die Einräumung von Ferien. Es sind selbstverständlich vollbezahlte Ferien. Bisher hatten wir 52 Ruhetage und in den ersten zehn Jahren überhaupt keine Ferien. Vom zehnten Dienstjahr an gab es acht Tage Ferien. Die Vorlage geht bedeutend weiter, indem sie schon vom ersten Dienstjahr hinweg Ferien bewilligt. Die nähere Ordnung finden Sie in der Vorlage. Die Minderheit der Kommission will in Uebereinstimmung mit einem Postulat des Föderativverbandes noch weiter gehen. Sie haben die Anträge der Minderheit der Kommission in Händen. Diese Anträge sehen Ferien, je nach Abstufung, von 7, 14, 21 und 28 Tagen vor.

Ferien sind begründet. Eine zeitweilige Ausspannung liegt nicht allein im Interesse des Personals, sie liegt ebensowohl im Interesse der Anstalt selber. Dadurch kann die Arbeitskraft gehoben und die Gesundheit gestärkt werden. Es ist für die Anstalten vorteilhafter, Ferien einzuräumen statt Krankheitsurlaub, wie er von Zeit zu Zeit notwendig werden könnte.

Die Ferienbestimmungen bilden den grössten Fortschritt der Vorlage. Dabei ist zu beachten, dass gleichzeitig mit der Erhöhung der Ferien eine Verkürzung der Arbeitszeit, eine Vermehrung der Ruhetage und eine bessere Entlohnung eintritt. Das Personal begründet seine Ansprüche namentlich durch einen Vergleich mit den Ferien des Personals der Verwaltung der Bundesbahnen und der Bundesverwaltung überhaupt, wo seit 1913 von Anfang an zwei Wochen Ferien gewährt werden, welche Zeit nach zehn Dienstjahren auf drei Wochen erhöht wird.

Eine Unterscheidung ist nach unserer Auffassung notwendig. Die Begründung hierfür liegt nicht etwa nur darin, dass das Bureaupersonal mehr sitzen muss und weniger an die frische Luft kommt als das Verkehrspersonal; auf der andern Seite kann man ja mit Recht sagen, dass dafür das Verkehrspersonal in vielen Fällen die viel anstrengendere, namentlich die Nerven mehr beanspruchende Arbeit zu leisten hat. Die Notwendigkeit der Unterscheidung zwischen dem Personal der Verwaltung und dem Personal des Betriebes liegt vielmehr zur Hauptsache in finanziellen Rücksichten gegenüber den Verkehrsanstalten.

Allein bei den Bundesbahnen handelt es sich um 37,000 Mann. Ein Tag Ferien mehr lässt die Bundesbahnen 37,000 Arbeitstage verlieren. Das zeigt, dass die Sache von ganz ausserordentlicher Tragweite ist.

Zugunsten längerer Ferien des Bureaupersonals spricht u. a. auch der Umstand, dass sich die Vertretung beim Bureaupersonal viel leichter durchführen lässt als beim Betriebspersonal, und dass das Bureaupersonal oft seine Arbeit, die in den Ferien liegen blieb, später selber nachholen kann, ohne dass eine Vertretung während den Ferien notwendig wird.

Dabei ist noch eines zu bedenken: Für das Betriebspersonal sind die Ferien vollständige. Es folgen keine Korrespondenzen nach. Der Beamte und Arbeiter des Betriebspersonals, der in die Ferien geht, kann sich in dieser Zeit wirklich aller Pflichten ledig fühlen. Er hat keine Beziehungen zu seiner sonstigen Betätigung.

Wir wären ja gerne weiter gegangen mit der Einräumung von Ferien; aber die Frage scheiterte an der Rücksichtnahme auf die Existenzmöglichkeit der Transportanstalten. Im übrigen darf man darauf hinweisen, dass, wenn man annimmt, dass bei den Bundesbahnen ein junger Mann etwa mit 18 Jahren eintritt, er bereits vom 38. Altersjahre an in den Genuss von drei Wochen Ferien gelangt. Wir glauben, damit dürfte sich das Personal zufrieden geben.

In Art. 2 wird bestimmt, dass auf je sieben Ferientage ein Ruhetag anzurechnen sei. Das scheint uns natürlich zu sein. Wer zwei Wochen Ferien hat, muss auch die darin liegenden Sonntage als zu seinen Ferien gehörend betrachten.

Wir beantragen Ihnen Zustimmung zu den redaktionellen Abänderungen des Ständerates und im übrigen Annahme des Artikels gemäss Vorlage.

M. Grand, rapporteur français de la commission: L'art. 10 traite des vacances. La loi de 1902 ne connaissait pas les vacances, mais elle connaissait les congés ininterrompus qui, en principe, étaient pris sur les jours de repos, sur les 52 jours de repos que l'art. 6 de cette loi accordait annuellement au personnel. Toutefois une exception était faite pour le personnel des chemins de fer principaux. Ce personnel, après neuf ans de service ou 33 années d'âge, obtenait huit jours en plus des 52. En outre, chaque trois années suivantes le personnel avait un jour de congé de plus. Enfin, au bout de dix ans de service, tout le personnel obtenait huit jours de congé en plus des 52.

Le projet qui vous est présenté met tout le personnel sur le même pied. Il ne fait plus de distinction entre le personnel des chemins de fer principaux et le personnel des autres catégories. Il établit des vacances, toutes prises en plus des jours de repos, à une seule exception près toutefois, c'est que sept jours de vacances comprennent un jour de repos. Il n'y a aucune retenue de salaire pour les vacances; la loi actuelle interdisait déjà toute retenue pour les congés. Le projet prévoit une graduation des vacances, soit sept jours, les neuf premières années de service de l'agent. 14 jours, dès l'année où il atteint dix ans de service ou l'âge de 30 ans révolus; 21 jours, dès l'année où il atteint 20 ans de service ou l'âge de 40 ans révolus.

C'est le projet, c'est aussi la proposition de votre commission. Il y a lieu de remarquer que dans le nombre des années on tient compte de tout le temps passé au service des entreprises diverses de transport soumises à la présente loi.

Une proposition de la minorité tend à augmenter le nombre des jours de vacances de la façon suivante:

7 jours les trois premières années de service.

14 jours dès l'année où l'agent atteint quatre ans de service ou l'âge de 30 ans révolus.

21 jours dès l'année où il atteint dix ans de service ou l'âge de 40 ans révolus.

28 jours dès l'année où il atteint 20 ans de service.

La majorité de la commission propose le rejet de cet amendement. Elle estime que le projet donne satisfaction suffisante au personnel. Il institue déjà des vacances en plus des jours de repos ordinaires, alors que la loi actuelle de 1902 les prend sur les jours de repos. C'est un premier avantage au profit du personnel. Il paraît en outre à la commission qu'une période de vacances de 21 jours est certainement suffisante même pour un agent qui a accompli 20 ans de service ou dépassé sa quarantième année d'âge.

La proportion de la minorité tendant à augmenter encore cette période de vacances entraînerait certainement des embarras considérables à l'exploitation normale des entreprises de transport et de communication.

Pour tous ces motifs, la majorité vous propose de vous en tenir au projet et de ne pas augmenter les vacances au delà de ce qui est prévu.

Weber: Der Art. 10 des Gesetzes ist einer derjenigen, auf welche die Kommissionsminderheit ihre wenigen Anträge beschränkte, in der Meinung, dass gerade hier seitens der Mehrheit noch ein Entgegenkommen zu erwarten sei. Der Herr Kommissionsreferent hat soeben diesen Art. 10 als den grössten Fortschritt bezeichnet, den die Vorlage bringe, quasi als die Perle des neuen Gesetzes.

Ich gebe zu, dass dieser Artikel einen bedeutenden Schritt nach vorwärts bedeutet, wenn Sie in Betracht ziehen, wie rückständig die Frage des bezahlten Urlaubes im Gesetze von 1902 geregelt war. Denn erst nach zurückgelegten neun Dienstjahren erhielt ein Angestellter oder ein Arbeiter einer Transportanstalt Anspruch auf bezahlten Erholungsurlaub, und zwar auf ganze vier Tage. Was vor den zurückgelegten neun Dienstjahren an zusammenhängendem Urlaub eingeteilt worden ist, das ging auf Kosten der gesetzlichen 52 Ruhetage.

Nun will der Antrag der Kommissionsmehrheit weitergehen in der Weise, dass bezahlte Ferientage eingeräumt würden: vom 1. bis zum 9. Dienstjahre sieben Tage, vom 10. Dienstjahre oder 30. Altersjahre an 14 Tage, vom 20. Dienstjahre oder zurückgelegten 40. Altersjahre an 21 Tage, wobei aber in Abzug zu bringen ist dasjenige, was im zweiten Absatz des Art. 10 gesagt ist, nämlich auf je eine Woche bezahlten Urlaub einer der ordentlichen Rasttage.

Die Kommissionsminderheit ist der Auffassung, dass diese Vorschläge der Mehrheit zu wenig weit gehen, was das jüngere Personal anbetrifft, das, wie Sie gehört haben, erst nach dem 10. Dienstjahre Anspruch auf 14 Tage Ferien erhält, und dass auch die älteren Funktionäre zu kurz kommen im Vergleich zum Verwaltungspersonal, das schon bis anhin bis auf vier Wochen Ferien eingeräumt erhielt, was beim Betriebspersonal ein Gefühl der Zurücksetzung hervorrufen musste. Die Kommissionsminderheit beantragt Ihnen, vom 1. bis zum 4. Dienstjahre auf 7 Tage Ferien zu gehen, vom 7. bis zum 10. Dienstjahre auf 14 Tage, vom 10. bis zum 20. Dienstjahre

auf 21 Tage und nach 21 Dienstjahren und entsprechendem Altersjahre auf 28 Tage.

Erlauben Sie mir, da zunächst darauf hinzuweisen, wie diese Ferienfrage bei ausländischen Bahnverwaltungen geregelt ist.

Da sei einmal auf Bayern verwiesen, wo die Urlaubszeit bis auf einen Monat geht, auf Württemberg, wo selbst Hilfsarbeiter nach 40 Altersjahren 21 Tage Ferien erhielten. In Belgien hatten vor dem Kriege schon die Angestellten und Arbeiter nach wenigen Dienstjahren Anspruch auf 14 Tage Ferien. Und in der schweizerischen Privatindustrie, auf die man doch wohl auch verweisen darf bei der Beratung dieses Gesetzes, werden nach genaueren statistischen Erhebungen bei jährlichen Ruhetagen, die zwischen 54 im Minimum und 56 im Maximum schwanken, zum Teil schon nach drei Dienstjahren 12—18 Ferientage gegeben. Drei Ferientage sind in 30 von 117 Firmen eingeführt. Andere Geschäfte bewilligen ihrem Personal bis auf vier Wochen Ferien. Ganz besonders bei den Banken haben diese Ferienvergünstigungen in der letzten Zeit einen erklecklichen Umfang angenommen. Von 33 schweizerischen Banken gehen heute 20 über 20 Ferientage hinaus. So sind die Verhältnisse zurzeit in der Privatindustrie geordnet.

Es fällt mir nicht ein, über die ideelle und allgemein hygienische Seite dieser Ferienfrage Ihnen hier einen langen Vortrag zu halten. Zu sagen wird ja sein, dass in einer Zeit, die eine so rastlose Arbeit, die ein so wildes Jagen nach Erwerb, einen so intensiven Wettbewerb nach dem besten Platz an der Sonne aufweist, die Notwendigkeit der körperlichen und geistigen Entspannung mehr als je besteht. Wenn im 18. Jahrhundert die Philosophen die Rückkehr zur Natur gepredigt haben, so sind es heute die Aerzte, die mit bezug auf die gefährdete Volksgesundheit ein Gleiches tun. Ich glaube aber, es liegen ganz besondere Gründe vor, die zugunsten einer Vermehrung der Ferien für das Transportpersonal sprechen. Es ist richtig, was andere Redner heute morgen schon gesagt haben, dass der Dienstbetrieb bei unsern Transportanstalten viel intensiver geworden ist. Darüber nur wenige Zahlen nach der amtlichen Statistik.

Ein Postbeamter hatte im Jahre 1869 durchschnittlich 17,700 Briefpostgegenstände zu erledigen. 1910 waren es schon 59,082 und 1916, in einem Jahre des Krieges, 69,287. Es ist auch nicht gleichgültig, ob man früher einen Schnellzug mit einer Last von 150 bis 200 Tonnen führte und heute diese Last 300—400 Tonnen, bei Güterzügen gar 600 Tonnen beträgt.

Ich möchte mir gestatten, ganz besonders hinzuweisen auf die ausserordentlich starke Inanspruchnahme des weiblichen Personals eidgenössischer Regiebetriebe, Sie einladen, einmal einen Einblick zu tun in eine moderne automatische Telephonanlage, wo die Telephonistinnen, zum Teil noch minderjährige Fräulein, eingespannt in das Hörrohr, das Mikrophon auf der Brust, in der allerintensivsten Weise sich ihrer Beschäftigung zu widmen haben. Man sagte mir, dass in grossen Telephonbureaux in einer Stunde bis auf 160 Gespräche vermittelt werden müssen, in einer Hauptstadt unseres Landes, Zürich, zum Teil noch in alten, ganz bedenklichen Arbeitsräumen. Nicht viel besser soll es sein bei den Telegraphistinnen, wie mir noch gestern auseinandergesetzt worden ist.

Was sind die Folgen dieses Zustandes? Ich über-

treibe hier nicht: Eine beängstigende Zunahme nervöser Krankheiten, ein stetes Steigen der Krankheitsziffern und ferner eine sehr erhebliche Abnahme der Werkkraft dieser eidgenössischen Stellen und Beamtungen. Früher herrschte grosser Andrang besonders zu den Stellen der Telephonistinnen. In neuerer Zeit sei man gezwungen, sagte man mir, die Telephonistinnen quasi von der Strasse weg in die Telephonbureaux hineinzustellen. Die Durchschnittsziffer der Noten, die bei den Aufnahmeprüfungen früher erreicht worden sind, sind bedenklich zurückgegangen. Was sich hier in diesem Zweige der eidgenössischen Verwaltung vollzieht, das kann auch in andern Betrieben eintreten, sofern sich die Arbeitsverhältnisse wesentlich ungünstiger gestalten als in ähnlichen Privatbetrieben.

Was hat nun der Herr Kommissionsreferent gegen den Vorschlag der Kommissionsminderheit geltend gemacht? Es sind wesentlich, oder sagen wir: ausschliesslich, Gründe finanzieller Natur. Ich will nicht bestreiten, dass hier bei diesem Artikel das Moment der finanziellen Belastung wohl in Betracht zu ziehen ist. Unbestreitbar. Aber im übrigen teile ich die Auffassung, die gestern Herr Düby auseinandergesetzt hat, dass man wohl hinsichtlich der finanziellen Wirkungen des neuen Gesetzes hier und dort zu schwarz sehe, dass man die Möglichkeit unterschätzt, das Personal rationeller zu verwenden auf dem Wege einer besseren Einteilung, durch eine bessere Anpassung der Dienstzeit an die wirklichen und nicht bloss vermeintlichen Bedürfnisse des praktischen Lebens. Man hat in der Kommission die Frage gestellt, wie denn die Angestellten und Arbeiter der Transportanstalten, namentlich kleinerer Bahnen auf dem Lande, diese freie Zeit verwenden wollen, ohne Gefahr zu laufen, den italienischen Lazzaroni gleichgestellt zu werden, die auf der faulen Haut liegen. Man werde die Erfahrung machen, von der gestern auch Herr Tschumi sprach, dass diese Leute sich in vermehrter Masse der Landwirtschaft als Nebenberuf zuwenden. Ich vermag in diesem Moment keinen so grossen Nachteil zu erblicken. Wenn etwas als Errungenschaft der so trüben Kriegszeit aufrecht bleiben sollte, so sind es diese landwirtschaftlichen Kleinbetriebe, die die Angestellten und Arbeiter öffentlicher und privater Unternehmungen während der Kriegszeit sich angeeignet haben. Nicht bloss haben diese Kleinbetriebe zur Deckung der eigenen Bedürfnisse ein Stück weit wenigstens über die grössten Schwierigkeiten der Kriegszeit hinweggeholfen, sondern die Leute sind damit wieder mit der eigenen Scholle mehr in Verbindung gesetzt worden und mit ihr verwachsen. Sie haben die Mühen und Beschwerden des landwirtschaftlichen Betriebes kennen gelernt. Das sollte man speziell auch bei den Bauernvertretern dieses Saales zu würdigen wissen. Vom gesundheitlichen Standpunkte aus wird es ausserordentlich zu begrüßen sein, wenn in der Beschäftigungsart dieser Leute eine gewisse Abwechslung eingetreten ist. Ich gebe zu, dass finanzielle Mehrbelastungen aus dem Antrage der Minderheit entspringen. Nach meiner Ueberzeugung werden die Verwaltungen diese zu einem beträchtlichen Teil wieder einbringen, schon dadurch, dass die zum Teil bedenklich in die Höhe gegangenen Krankheitsziffern wieder zurückgehen werden.

Das ist es, was ich zur Begründung des Minderheitsantrages anführen wollte. Ich erlaube mir zu

schliessen mit demjenigen, was in der Eingabe des Föderativverbandes zugunsten des von mir befürworteten Antrages ausgeführt worden ist: «Der ideelle, moralische und gesundheitliche Wert jährlich wiederkehrender Urlaubstage kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Diese Urlaubstage bilden eine Quelle neuen Lebensmutes, geistiger Auffrischung und neugestärkter Arbeitskraft. In diesem Kapitel muss die neue Arbeitszeitordnung einen besondern Schritt nach vorwärts tun, wenn sie Anspruch auf den Titel eines wahrhaft modernen Sozialgesetzes erheben will.»

M. Perrin: Mon collègue M. Weber a parlé plus spécialement du personnel postal, des demoiselles du téléphone et du télégraphe. Je parlerai maintenant du personnel des C. F. F. et des chemins de fer secondaires. Messieurs les conseillers, l'opinion a été exprimée hier dans cette Assemblée que la réduction des heures de travail dans les entreprises de transport devait augmenter la capacité de travail du personnel et augmenter aussi la sécurité de l'exploitation de nos chemins de fer. Vous permettrez à un citoyen qui a passé plus de 14 ans aux services de nos chemins de fer fédéraux de venir ici confirmer cette opinion qui est exacte non seulement en ce qui concerne la journée de huit heures, non seulement en ce qui concerne les jours de congé annuels, mais surtout pour les vacances que revendique le personnel des chemins de fer de notre pays.

Oui, Messieurs, la sécurité de l'exploitation de nos chemins de fer dépend pour une grande part de la santé, de l'état physique et moral de l'aiguilleur par exemple, qui dirigent les trains sur la bonne voie, du chef de station ou du fonctionnaire qui expédie les trains, du personnel des trains et des machines qui les conduisent, de l'ouvrier de la voie qui surveille la ligne et même de la garde-barrière qui se tient au passage à niveau.

Les expériences que font actuellement les pays voisins avec un personnel fatigué, à bout de forces, coûtent véritablement trop cher pour que vous vouliez les tenter également dans notre pays, et pourtant ces pays-là, dans leur grande majorité en tout cas, ont déjà introduit la journée de huit heures.

Vous me direz que le personnel suisse n'a pas été soumis aux mêmes conditions de travail, aux mêmes peines que le personnel des pays en guerre. Je vous répondrai que ce n'est qu'en partie vrai. Les transports militaires, le ravitaillement, les modifications et les difficultés énormes dans l'exploitation de nos chemins de fer pendant la période de guerre ont amené parfois et même très souvent des services beaucoup plus longs et plus pénibles qu'avant la guerre. Et également la réduction importante du personnel dont nous a parlé hier notre collègue M. Duby est pour une grande part dans le fait que les prestations du personnel n'ont pas diminué.

En outre, les administrations fédérales ont cherché à utiliser au mieux et avec raison le personnel devenu momentanément disponible, les conducteurs, les chefs de train, le personnel des bureaux. Nous avons vu de vieux commis ayant 20 années de service rouler le bérôt dans les halles aux marchandises. Le personnel des machines, les chauffeurs et les mécaniciens ont été utilisés dans les ateliers. On ne peut donc pas dire

que le personnel des chemins de fer suisses s'est reposé pendant la guerre.

Ce personnel a, en outre, souffert de la sous-alimentation. Je vous ai dit ce matin qu'à la campagne l'on faisait beaucoup plus de repas qu'à la ville. Nous avons eu, par exemple, à la Chaux-de-Fonds des ouvriers obligés de renoncer au déjeuner du matin parce qu'ils n'avaient pas les moyens de se payer plus de deux repas par jour. Vous savez aussi bien que moi que lorsque le corps est affaibli et fatigué, l'énergie et l'attention sont épuisées, si nécessaires dans ce métier, dans l'exploitation des chemins de fer, font totalement défaut.

Lorsqu'on compare le travail du personnel des entreprises de transport avec celui des ouvriers de l'industrie privée, on oublie surtout une chose, c'est que l'activité du personnel des entreprises de transport est à la fois manuelle et intellectuelle. Si vous avez l'occasion de voir un chef de station ou un aiguilleur manier péniblement les leviers des signaux et si vous pensez qu'il a encore et en même temps la surveillance de la circulation des trains, la surveillance des voyageurs, si vous regardez un chauffeur en train de remplir le foyer de la locomotive, obligé en même temps de surveiller les appareils et les signaux, vous conviendrez avec moi que la comparaison entre l'ouvrier de l'industrie privée et le personnel des chemins de fer démontre que la somme de travail de ce dernier est plus considérable. Si vous ajoutez à cela les trépidations continues des convois, la pluie ou la neige, la tempête ou la nuit, le brouillard et toutes autres intempéries, vous conviendrez que le personnel des chemins de fer avec, en outre, la crainte continue du danger qu'il court lui-même et qu'il peut faire courir aux voyageurs, vous conviendrez, dis-je, que le personnel des chemins de fer soutient avantageusement la comparaison avec l'ouvrier des industries privées. Malgré cela, en postulant des vacances telles qu'elles vous sont présentées par la minorité de la commission, le personnel des chemins de fer ne réclame pas d'avantages spéciaux. Jusqu'à maintenant, on vous l'a dit, il n'obtenait pas de vacances durant les dix premières années de service. Non seulement le jeune personnel vigoureux trouvait ces conditions de travail très dures, mais aussi les vieux agents; ils n'obtenaient que 18 ou 20 jours de congés après 45 ou 50 ans de service. Dans ce domaine, la Confédération s'est laissée dépasser depuis longtemps par le commerce et l'industrie privée; alors qu'elle aurait dû, au contraire, leur montrer le chemin, elle ne fait que les suivre et encore de très loin. J'ai la conviction que les industriels, les banquiers, les commerçants qui siègent dans cette assemblée, ne voudront pas refuser au personnel des entreprises de transport qui font un dur métier, les mêmes avantages, les mêmes vacances qu'ils accordent déjà et depuis longtemps à leur propre personnel. D'un autre côté, vous, Messieurs les paysans, rappelez-vous que la grosse majorité du personnel des chemins de fer suisses se recrute parmi les fils de la campagne. Et alors vous permettrez que ces fils de la campagne puissent au moins pendant quelques jours, ou quelques semaines après plusieurs années de service, passer une période de vacances chez eux pour reprendre contact avec la campagne et, tout en remontant un peu leur santé, y rendre quelques menus services. La jeunesse est une belle chose, mais il s'agit de la ménager et de la

faire durer aussi longtemps que possible. Des statistiques qui ont été faites en Saxe par le Ministère des chemins de fer ont été établi que dès l'âge de 40 ans, sous le régime de l'ancienne loi, le nombre des irrégularités de service était considérablement augmenté. Ceci ne s'applique pas aux fonctionnaires qui, au cours de leurs années de service, ont pu obtenir une place de tout repos, mais cela s'applique au petit personnel et surtout au personnel roulant. Il y a en Suisse une quantité de cheminots qui doivent être mis à la pension prématurément parce qu'ils sont à bout de force, parce qu'ils sont usés, parce qu'ils ne sont plus bon à rien déjà à l'âge de 40 ou 45 ans. En vous proposant, Messieurs, d'accorder intégralement les vacances que le personnel postule, savoir sept jours pendant les trois premières années de service, 14 jours dès l'année où l'agent atteint quatre ans de service ou l'âge de 30 ans révolus, 21 jours dès l'année où il atteint dix ans de service ou l'âge de 40 ans révolus et 28 jours dès l'année où il atteint 20 ans de service, nous n'avons en vue que le maintien de la vigueur physique et des facultés intellectuelles du personnel, aussi longtemps que possible pour le plus grand bien de l'administration des chemins de fer et du peuple suisse tout entier.

La différence entre les postulats du personnel et les articles que vous avez adoptés jusqu'à présent, n'est pas bien grande, je dois le reconnaître, sauf en ce qui concerne le temps de présence. Mais ici l'écart entre la proposition de la majorité de la commission et celle du personnel serait vraiment trop fort, si vous acceptiez purement et simplement les propositions de la majorité de la commission et du Conseil fédéral. C'est à vous, Messieurs les conseillers, de corriger dans une certaine mesure, vous en avez les moyens, ce grand écart. Vous avez montré hier soir par un geste généreux l'indépendance que vous étiez capables de passer outre l'opinion du Conseil fédéral. Nous vous prions aujourd'hui de renouveler encore une fois ce geste en acceptant les propositions de la minorité de la commission.

Obrecht: Ich möchte an den Herrn Vertreter des Bundesrates eine Anfrage stellen. Nach dem Vorschlage des Bundesrates, des Ständerates und unserer Kommissionsmehrheit beträgt der maximale Ferienanspruch 21 Tage. Wer das 20. Dienstjahr oder 40. Altersjahr zurückgelegt hat, hat Anspruch auf 21 Ferientage. Dabei wird aber auf je sieben Ferientage ein Ruhetag angerechnet, so dass der eigentliche Ferienanspruch sich auf 18 Tage reduziert. Nach der bisherigen Ordnung bestand die Möglichkeit, dass ein Beamter oder Angestellter des Bundes oder der Bundesbahnen mit einer langen Dienstzeit auf eine längere Ferienzeit gelangen konnte als 21 Tage. Ich habe hier eine Tabelle der S. B. B. vor mir, wonach ein Angestellter der Bundesbahnen, der im Jahre 1869 eingetreten ist, also 50 Jahre im Dienste steht, einen Ferienanspruch von 22 Tagen gegenüber 18 Tagen hat; ein Angestellter der Bundesbahnen, der im Jahre 1874 zum Bahndienst übergetreten ist, hätte Anspruch auf 20 Tage, würde also durch das neue Gesetz um zwei Tage gekürzt. Ich glaube, es wäre nicht richtig, wenn man diese Veteranen im Dienste der Bundesbahnen und der eidgenössischen Verwaltung in ihren Ferien verkürzen würde. Ich möchte gern vom Vor-

seither des Post- und Eisenbahndepartementes die Versicherung hören, dass diesen Leuten der bisherige Besitzstand unverkürzt gewahrt bleibt.

Stoll: Ich möchte mir erlauben, Ihnen zu empfehlen, grundsätzlich den Antrag der Minderheit anzunehmen. Zur Begründung erlaube ich mir in wenigen Worten die Verhältnisse, unter denen die Privatangestellten arbeiten, zum Vergleich heranzuziehen. Für die Privatangestellten besteht noch keinerlei gesetzliche Regelung der Arbeitszeit. Trotzdem ist bei ihnen in sehr erheblichem Masse der Achtstundentag bereits zur Tatsache geworden, durch freiwilliges Entgegenkommen der Arbeitgeber. Auch die Einrichtung der Ferien ist zur Tatsache geworden, und zwar schon seit vielen Jahren. Besonders hat die Gewährung von Ferien in den letzten Jahren rasch zugenommen mit Rücksicht auf die durch den Krieg gebrachten Verhältnisse. Nun ist hier auf die Tatsache hinzuweisen, dass die Gewährung von Ferien in den meisten Fällen von Anfang an bereits im Umfange von 14 Tagen erfolgt. Man hat nicht etwa für den Anfang auf acht oder zehn Tage abgestellt, sondern direkt auf 14 Tage. Aus welchem Gesichtspunkte ist diese Tatsache herausgewachsen? Sie kommt daher, weil sich die Prinzipalschaft sowohl als auch die Angestellten auf den Standpunkt gestellt haben, dass für eine wirkliche Ausspannung unbedingt eine Minimaldauer von 14 Tagen in Aussicht zu nehmen ist. Kürzere Ferien von acht oder zehn Tagen sind ja an sich schon etwas Schönes, aber wenn man auf den wirklichen Effekt der Ferien abstellt, auf dasjenige, weshalb sie überhaupt gewährt werden, so muss unbedingt an dem Minimum von 14 Tagen festgehalten werden. Der Herr Kommissionspräsident hat in seinem Eröffnungsvotum hervorgehoben, dass in erster Linie der Schutz der Gesundheit im Gesetz zu berücksichtigen sei.

Meines Erachtens ist eine Dauer von 14 Tagen unbedingt das Minimum. Ich begrüße daher den Antrag der Kommissionsminderheit, schon vom vierten Dienstjahre an auf das Minimum von 14 Tagen zu gehen. Damit auch diejenigen, die aus finanziellen Gründen sich nicht mit einer allzu starken Ausdehnung der Ferien befreunden können, zustimmen können, möchte ich einen Vermittlungsantrag stellen in der Weise, dass die letzte Kategorie von 20 Dienstjahren mit einem Ferienanspruch von 28 Tagen in Wegfall kommt. Ich bin nicht etwa der Ansicht, dass es nicht absolut wünschenswert wäre, auf vier Wochen Ferien zu gehen; im Gegenteil, ich glaube, dass ältere Angestellte mindestens ebensowohl vier Wochen Ferien nötig haben, als jüngere Leute 14 Tage. Aber ich kann mich dem Eindrucke nicht verschliessen, dass die grosse Zahl von 28 Tagen vielerorts eine Gegnerschaft gegen diese Bestimmung erzeugen würde. Es sollte das Gute, das im Minderheitsantrag liegt, unbedingt gerettet werden. Da bin ich der Ansicht, dass es vor allem nötig ist, dass der 14tägige Ferientypus so rasch wie nur möglich den Beteiligten zugute kommt. Ich möchte beantragen, dem Antrage der Minderheit zuzustimmen, mit der Modifikation, dass die letzte Position in Wegfall kommt.

Zraggen: Mit einer einzigen Abänderung in Position 1 möchte Ihnen der Sprechende namens des

christlich-sozialen Verkehrspersonals die Anträge der Minderheit zur Annahme empfehlen. Wenn ich mir bei der Eintretensdebatte eine gewisse Reserve auferlegt habe, so habe ich es aus Taktgefühl und aus Opportunitätsgründen getan. Es ist nicht zu verkennen, dass bei der grosszügigen Regelung der Arbeitsfrage für das Personal der Transportanstalten, wie sie uns heute von der Kommission unterbreitet wird, ein kultureller Fortschritt auf dem Gebiete der praktischen Arbeiterfürsorge für dieses Personal erzielt wird. Trotzdem muss aber noch so oder anders eine Feile angelegt werden, damit das Gesetz zu dem werde, was das Personal in guten Treuen wünscht und auch auf Grund guter Argumente verlangen kann. Ich habe mir auch deshalb eine Reserve auferlegt, weil ja die Frage des Eintretens nicht bestritten war und es sich darum handeln muss, das Gesetz möglichst rasch unter Dach zu bringen, weil auch der Vorsteher des Departementes in verdankenswerter Weise ein weitgehendes Mitspracherecht dem Personal in bezug auf die Festlegung der Vollziehungsverordnung eingeräumt hat. Wenn Sie aber eine eigentliche Perle in die Kette des Gesetzes einreihen wollen, dann dürfen Sie sich nicht dazu veranlasst fühlen, den Anträgen der Kommissionsmehrheit restlos Ihre Zustimmung zu geben, sondern Sie dürfen, im Hinblick auf die derzeitigen Verhältnisse beim Privatpersonal und in Würdigung der gegenwärtigen sehr mangelhaften Zustände im Urlaubswesen des eidgenössischen Personals, sich auf den Standpunkt stellen, es sei nun diesem Personal gegenüber eine langjährige Unterlassungssünde gutzumachen. Als ein seit 19 Jahren im Dienst der eidgenössischen Postverwaltung stehender Angestellter erlaube ich mir, Ihnen zunächst die Urlaubsverhältnisse in dorten vor Augen zu führen. Bis anhin hätte das Personal überhaupt keinen eigentlichen Urlaub. Wenn es einen solchen wollte, so musste es entweder seine Freitage zu einem Urlaub kombinieren, die Freitage, deren wir bis zum zehnten Dienstjahre 52 und von dort weg, unbekümmert um die Anzahl der Dienstjahre, 60 hatten. Oder das Personal hatte das Recht, einen Urlaub gegen Bezahlung zu erhalten, oder es konnte durch ein Attest eines gefügigen Hausarztes sich einen Urlaub simulieren.

Wenn wir heute dazu kommen müssen, eine weitgehende, auf gesetzlicher Grundlage beruhende Regelung anzustreben, so tun wir damit nur das, was bis anhin versäumt worden ist. Was seriöse Arbeitgeber, sei es in Privatbetrieben oder in Kantonen und Gemeinden, ihrem Personal schon längst eingeräumt haben, das hat das eidgenössische Personal bis anhin vermisst. Wenn wir heute auf dem Boden einer Neuorientierung stehen, so müssen wir nicht zuletzt im Hinblick auf die Festigung des Gesundheitszustandes des Personals weitgehende Konzessionen an dasselbe machen. Die Förderung der Kommissionsminderheit bedeutet meines Erachtens nicht die vielgerühmte Begehrlichkeit des Personals, die immer und immer wieder grossen Massen des Volkes vor Augen geführt wird, sondern sie umfasst eine berechtigte Forderung der neuen Zeit, sie birgt in sich einen kulturellen Fortschritt, nicht zuletzt auch im Interesse der Verwaltung. Wenn Beamte, Angestellte und Arbeiter, die im Dienste des Bundes alt und grau geworden sind, die in Ehren ihre Pflicht getan haben, das Bedürfnis in sich fühlen, zur Kräftigung ihrer Gesundheit und ihres

anstrengenden Dienstes einen Urlaub anzutreten, so sollten sie vernünftigerweise weitgehendes Entgegenkommen von seite des Arbeitgebers Bund finden, ja sie dürfen es im Hinblick auf den Umstand verlangen, dass sie in dieser Beziehung jahrelang viel schlechter als andere behandelt wurden. Ich behaupte deshalb, dass ein ausgedehnter Urlaub sowohl den Gesundheitszustand des Personals mächtig hebt, das Pflichtbewusstsein desselben stärkt und die Simulation reduziert, demnach im Interesse von Verwaltung und Personal liegt.

Nun der Antrag, den ich Ihnen eingangs erwähnt habe. Wenn wir zu einer Gliederung kommen wollten, die den tatsächlichen Verhältnissen Rechnung trägt, so glaube ich, dass wir uns zu dem Standpunkte bekennen dürfen, dass vom ersten bis fünften Dienstjahr sieben Tagen das Gegebene sein dürfte, nach dem zurückgelegten sechsten bis zum zehnten Dienstjahr oder 30. Altersjahre 14 Tage, vom zehnten bis zwanzigsten 21 Tage und über das 20. Dienstjahr hinaus 28 Tage. Ich möchte Sie bitten, dieser Abweichung hinsichtlich des Minderheitsantrages beizupflichten und im übrigen jene Anträge zu akzeptieren.

Bundesrat Haab: Ich habe persönlich das allergrösste Empfinden für die Nützlichkeit von Ferien und für den Wunsch danach, aber meines Erachtens entspricht die Regelung, welche der Entwurf getroffen hat, allen billigen Anforderungen. Es ist in der Tat so, wie der Herr Kommissionsreferent sagte, dass die bezüglich der Ferien getroffene Regelung die grösste Verbesserung gegenüber dem bisherigen Zustand bringt. Man kann nicht genug wiederholen, in welcher Beziehung diese Besserstellung zum Ausdruck kommt. Bei dieser Gelegenheit will ich es nicht unterlassen, auf die Anfrage des Herrn Nationalrat Obrecht zu Protokoll zu erklären, dass denjenigen Beamten, die heute eine längere Ferienzeit geniessen, als ihnen der Entwurf zubilligen würde — es kann sich lediglich um Leute handeln, die zirka 50 und mehr Dienstjahre haben — der bisherige Besitzstand gewahrt werden soll.

Nun hat die Vorlage einmal schon die Zahl der Ruhetage um vier verlängert, von 52 auf 56. Dabei darf nicht übersehen werden, dass es sich hier um Ruhetage handelt, deren kürzester 33 Stunden betragen muss, während die sogenannten langen Ruhetage eine Dauer bis zu 50 Stunden erreichen können. Es ist schon einmal darauf aufmerksam gemacht worden, dass mit Rücksicht darauf, dass ein Grossteil der Beamten, Angestellten und Arbeiter unserer Regieunternehmen mit 18, vielleicht 17 Jahren in den Dienst eintreten, diese Leute schon mit 28 Jahren neben den 56 Ruhetagen 14 Ferientage zu beanspruchen haben. Schon von Anfang an wird ihnen nach der Vorlage eine Ferienzeit zugeteilt, die nach dem bisherigen Gesetze normalerweise erst nach 22 Dienstjahren erreicht worden ist.

Ich mache darauf aufmerksam, dass das schweizerische Fabrikgesetz überhaupt keine Ferienbestimmungen enthält und dass da, wo Ferien erteilt werden, diese sich für die Industriearbeiter zwischen 8 und 14 Tagen bewegen. Allerdings gebe ich zu, dass in einzelnen Privatgeschäften die Bureauangestellten Ferien von drei oder vielleicht vier Wochen geniessen

und dass es gewisse Kategorien unseres Personals gibt, die vielleicht diesen Bureaubeamten der Privatindustrie näher stehen als den Industriearbeitern. Dadurch, dass von allen Seiten verlangt wurde, es sollen für das ganze Betriebspersonal die nämlichen Bestimmungen aufgestellt werden, müssen eine Anzahl von Funktionären unter dieser Einheitlichkeit leiden, während allerdings der weitaus grösste Teil des Personals unendlich viel besser gestellt wird als die entsprechenden Angestelltenkategorien in der Privatindustrie. Es ist darauf aufmerksam zu machen, dass die Werkstättearbeiter bei den Bundesbahnen und in den Konstruktionswerkstätten höchstens 12 Tage Ferien erhalten. Der Verkehrsarbeiter mit 20 Dienstjahren, also 38—40 Lebensjahren bringt es auf drei Wochen Ferien neben den Ruhetagen. Vier Wochen Ferien, wie sie von der Minderheit Ihrer Kommission für das gesamte Personal nach dem 20. Dienstjahre verlangt werden, beansprucht kaum jemand in der Umgebung, in welcher sich dieses Personal bewegt, weder Gewerbetreibende noch Landwirte. Auch bei der Zentralverwaltung werden vier Wochen Ferien nur den Abteilungschefs und auch diesen nur mit spezieller Erlaubnis des Departementes erteilt.

Ich habe eine Rechnung anstellen lassen über die finanziellen Folgen, welche die Ferien- und Ruhetagebeordnung des Entwurfs der Kommissionsmehrheit nach sich zieht, und über die Mehrlasten, welche entstünden, wenn die Anträge der Kommissionsminderheit angenommen würden. Bei der Telegraphenverwaltung macht die Vermehrung der Ruhetage von 52 auf 56 und die Verlängerung der Ferien nach dem Mehrheitsentwurf im Jahr ungefähr Fr. 350,000 aus. Die Annahme des Minderheitsantrages würde bei ihr eine jährliche Vermehrung von zirka Fr. 150,000 erfordern. Bei der Postverwaltung hat die Ferienordnung nach dem Mehrheitsentwurf eine Ausgabenvermehrung von Fr. 2,255,000 zur Folge, der Antrag der Kommissionsminderheit würde diese Mehrausgabe um Fr. 1,040,000 erhöhen. Bei den S. B. B. verursacht die Vermehrung der Zahl der Ruhetage und die Anwendung der Ferienordnung nach Entwurf eine Ausgabenvermehrung von gegen fünf Millionen Franken, und die Mehrleistungen, wie sie von der Kommissionsminderheit postuliert werden, würden weitere Mehrausgaben von 3 bis 3½ Millionen Franken verursachen. Hierbei sind die in Aussicht genommenen Nachteuerungszulagen nicht inbegriffen. Die Eidgenossenschaft allein würde also bei Annahme des Antrages der Kommissionsminderheit mit einer Mehrleistung von gegen 4½ Millionen Franken zu rechnen haben.

Aehnlich oder noch ungünstiger wären die Verhältnisse bei den Nebenbahnen, welche eben kein Personal haben, das auch nur teilweise für die in den Ferien befindlichen Angestellten verwendet werden kann. Gerade dort müsste daher eine weitere Vermehrung der Ferientage zu finanziell beinahe unerträglichen Folgen führen.

Ich glaube nun, dass diese Zahlen eine deutliche Sprache reden, und dass es nicht zu verantworten wäre, die im Entwurf nach meiner Ueberzeugung weitherzig gelöste Ferienfrage im Sinn des Antrages Ihrer Kommissionsminderheit zu modifizieren und damit die ohnehin ungünstige finanzielle Situation aller dieser Unternehmungen weiterhin ganz erheblich zu verschlimmern. Ich erlaube mir daher, Ihnen zu

beantragen, Sie möchten in Ablehnung des Antrages der Kommissionsminderheit und auch des Antrages Stoll-Zraggen die Anträge der Kommissionsmehrheit akzeptieren.

Abstimmung. — Votation.

Eventuell:

- | | |
|---|------------|
| 1. Für den Antrag der Kommissionsminderheit | 42 Stimmen |
| Für den Antrag Stoll | 72 Stimmen |
| 2. Für den Antrag der Kommissionsminderheit | 38 Stimmen |
| Für den Antrag Zraggen | 80 Stimmen |

Definitiv:

- | | |
|--|------------|
| Für Festhalten des Minderheitsantrages | 70 Stimmen |
| Für den Antrag der Kommissionsmehrheit | 68 Stimmen |

Art. 11.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich gehe hoffentlich nicht fehl in der Annahme, dass Sie alle die Vollziehungsverordnungen nicht nur gelesen, sondern gründlich studiert haben; diese Annahme enthebt mich der Pflicht, über den Art. 11 zu referieren. Ich kann mich darauf beschränken, Ihnen die §§ 14—27 der Vollziehungsverordnung I und §§ 16—27 der Vollziehungsverordnung II in Erinnerung zu rufen.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 12.

Schüpbach: Hier verweise ich auf die §§ 28—30 der Vollziehungsverordnungen I und II und bitte Sie, den Zusatz der Kommission anzunehmen, welcher das Mitspracherecht des Personals vor der endgültigen Festsetzung der Einteilungen in ausdrücklicher Form garantiert.

M. Grand, rapporteur français de la commission: L'art. 12 se comprend sans explication, nous vous proposons de l'adopter. Nous ajoutons seulement la phrase suivante: « Le personnel doit être entendu avant la fixation définitive de ces tableaux de roulement. » Il s'agit des tableaux de roulement prévus par les ordonnances.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 13.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: In Art. 13 wird der Güterdienst an Sonntagen und Feiertagen unterdrückt mit einzelnen Ausnahmen, die durch den Bundesrat festzusetzen sind. Als

Gründe zur Ausnahme werden in der Botschaft angeführt: der ausländische Wettbewerb einerseits und die Vermeidung von Güterstockung bei starkem Verkehrsandrang andererseits. Al. 2 entspricht dem geltenden Rechte.

M. Grand, rapporteur français de la commission: L'art. 13 indique que le service des marchandises est interdit les dimanches ainsi que les jours de fêtes générales. L'interdiction principale est la même que sous le régime de la loi actuelle, de 1902. Des différences existent dans les exceptions. D'après la loi de 1902, le transport des marchandises et du bétail pouvait être fait en grande vitesse les jours de fête et le dimanche. Le projet supprime cette disposition et prévoit l'exception suivante: «Demeurent toutefois réservées les exceptions fixées par le Conseil fédéral pour la mise en marche de certains trains de marchandises, ainsi que pour l'acceptation, le transport et la livraison d'animaux et de marchandises sujettes à prompt détérioration». Cette disposition nous paraît plus heureuse.

Nous vous proposons l'adoption de l'art. 13 du projet.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 14.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Art. 14 entspricht dem Art. 8 des geltenden Gesetzes. Ich habe keine Bemerkung zu machen.

M. Grand, rapporteur français de la commission: L'art. 14 est la reproduction d'une disposition de la loi actuelle. Pas d'observation.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 15.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Art. 15 schafft die Garantie, dass die durch dieses Gesetz geschaffenen Erleichterungen keinen ungünstigen Einfluss auf die Belohnungen haben sollen.

M. Grand, rapporteur français de la commission: L'art. 15 prévoit la garantie intégrale des traitements antérieurs, en ce sens qu'aucune réduction ni aucune augmentation de la rétribution actuelle ne pourra être imposée ou réclamée ensuite de l'introduction de la nouvelle loi ou de la réduction de la durée du travail.

L'alinéa premier reproduit la loi actuelle: «Les entreprises sont tenues de payer à leurs agents leur salaire, également pour les jours de repos et de vacances prescrits par la présente loi.»

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 16.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Zu Art. 16 müssen Sie mir eine kurze Begründung gestatten. Hier wird der Grundsatz aufgestellt, dass, wo besondere Verhältnisse es nötig machen, der Bundesrat Ausnahmen von den Bestimmungen dieses Gesetzes anordnen kann. Die Frage ist in den Referaten schon mehrfach berührt worden. Ich will Gesagtes nicht wiederholen. Die Margen, welche für Differenzierungen in den einzelnen Artikeln gesetzt sind, genügen nicht; es braucht noch die allgemeine Erlaubnis von Ausnahmen bei besonderen Verhältnissen.

Nachdem der Grundsatz der Gleichstellung der Nebenbahnen mit den Hauptbahnen und der Privatbahnen mit den Bundesbahnen aufgestellt ist, wird die Berücksichtigung von besonderen Verhältnissen zur dringenden Notwendigkeit; in der Hauptsache im Interesse der Nebenbahnen. Die Kommissionmehrheit will das ausdrücklich sagen durch einen Zusatz, der folgendermassen lautet: «Insbesondere können Nebenbahnen Erleichterungen hinsichtlich der Arbeitszeit, der Dienst- und Ruheschicht sowie der Ruhetage gewährt werden.» Die Kommissionminderheit lehnt diesen Zusatz ab. Ich persönlich messe dieser Frage keine grosse Bedeutung bei; wenn das Gesetz vernünftig ausgelegt und angewendet wird, so kommt es wenig darauf an, ob diese Bestimmung im Gesetz ausdrücklich figurirt oder nicht; wie die Sache gemeint ist, kann ja nicht zweifelhaft sein. Diejenigen, welche die Bestimmung in das Gesetz aufnehmen wollten, sagen, dass der Zusatz geeignet sei, in Kreisen der Nebenbahnen Beruhigung zu schaffen und eine Referendumsbewegung zu unterdrücken. Die andern glauben, dass die in Frage stehende Formulierung in Kreisen des Personals Beunruhigung schaffen könnte. Es ist Gefühlssache, wie man diese beiden Beunruhigungsfaktoren einschätzt und welchem man das grössere Gewicht beimisst. Materiell hat die Sache, wie gesagt, keine grosse Bedeutung.

Es ist z. B. selbstverständlich, dass Nebenbahnen, die auf kurzen Saisonverkehr angewiesen sind, die Vorschriften über die Arbeitszeit, die Dienstschicht, die Ruheschicht, die Ruhetage und die Ferien nicht in gleicher Weise handhaben können, wie Bahnen mit durchgehendem Jahresbetriebe. Und ebenso selbstverständlich ist, dass eine Nebenbahn nicht zum Einstellen eines Ablösers gezwungen wird, wenn ohne wesentliche Beeinträchtigung des in Frage kommenden Angestellten eine andere Anordnung, in Abweichung vom Gesetz, möglich ist. Dass für solche Fälle Ausnahmen ermöglicht werden, sieht auch das Personal ein; es hat sich von vornherein damit einverstanden erklärt.

Zu beachten ist auch, dass die Nebenbahnen in der Regel einen viel weniger intensiven Betrieb haben als die Bundesbahnen, und dass die Beschäftigung infolgedessen eine leichtere ist. Darauf ist Rücksicht zu nehmen. Wo aber bei den Nebenbahnen Gleiches geleistet werden muss wie bei den Bundesbahnen, da soll auch eine gleiche Behandlung eintreten.

Bei der Regelung aller dieser Fragen hat das Personal ein Mitspracherecht. Entsprechend einem Wunsche des Föderativverbandes haben wir das in Art. 16 ausdrücklich gesagt, indem wir Al. 1 so fassen:

« Wenn besondere Verhältnisse es notwendig machen, kann der Bundesrat, nach Anhörung des beteiligten Personals, Ausnahmen von den Bestimmungen dieses Gesetzes anordnen. » Ich bitte Sie, den Anträgen der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

M. Grand, rapporteur français de la commission: L'art. 16 prévoit des exceptions à la loi. « Lorsque des circonstances spéciales l'exigent », dit le projet, « le Conseil fédéral peut autoriser des exceptions aux dispositions de la présente loi ». Nous vous proposons d'ajouter: « après avoir entendu le personnel intéressé », de façon à ce que le personnel ne puisse pas se plaindre plus tard des mesures prises.

Nous vous proposons en outre l'adjonction suivante: « Des allègements peuvent, en particulier, être accordés aux chemins de fer secondaires en ce qui concerne la durée du travail, les tours de service et de repos et les jours de repos. »

Messieurs, cette proposition est le résultat d'une requête des compagnies intéressées dans laquelle elles ont exposé spécialement la situation que leur a fait la guerre et les circonstances défavorables du trafic. Elles ont exposé que leur situation financière générale est très atteinte et combien il leur est difficile de rétablir son équilibre aussi longtemps que les conditions d'exploitation ne redeviennent pas normales. A la lecture de ces explications nous avons pu entrevoir les conséquences désastreuses et redoutables qui pourraient survenir si les chemins de fer secondaires étaient soumis d'une façon rigoureuse à la loi que nous discutons en ce moment. Il y aurait pour eux impossibilité de rétablir l'équilibre financier, impossibilité de former un personnel suffisant pour satisfaire aux exigences de la loi, impossibilité aussi de payer convenablement ce personnel, dont l'intérêt est ici plus spécialement en jeu, aussi bien que l'intérêt même des entreprises. Comme conséquence de tout cela, il résulterait une insécurité de l'exploitation. Ne perdons pas de vue que les entreprises de chemins de fer secondaires se trouveraient alors dans l'alternative malheureuse de devoir ou bien élever leurs tarifs au risque de voir leur clientèle diminuer considérablement, ou bien de maintenir leurs tarifs, ce qui les mettrait dans l'impossibilité absolue de faire leurs affaires et de rétablir leur équilibre financier. C'est pour cette raison qu'au sein de la commission une proposition a été formulée d'exclure les chemins de fer secondaires de l'application intégrale de cette loi, pour le moment et aussi longtemps que les conditions de l'exploitation ne seraient pas redevenues normales.

Cette proposition n'a pas trouvé faveur devant la commission, mais en revanche, la commission a jugé bon de compléter l'art. 16, par l'adjonction du deuxième alinéa, dont je viens de donner lecture, et qui prévoit que des allègements peuvent être accordés aux chemins de fer en ce qui concerne la durée du travail, les tours de service et de repos, ainsi que les jours de repos. Nous croyons que l'adoption de ce second alinéa nouveau fournira plus de garantie aux chemins de fer secondaires et que le Conseil fédéral sera mieux armé pour se défendre éventuellement contre les prétentions exagérées du personnel. Par l'adoption de ce second alinéa, nous aurons marqué notre volonté que le Conseil fédéral accorde les allè-

gements nécessaires, en particulier aux chemins de fer secondaires, dont l'exploitation est intimement liée à la vie économique générale du pays. Au bénéfice de cette disposition, le Conseil fédéral allégera leurs charges dans la mise en exécution de la loi. Pour tous ces motifs nous vous recommandons d'accepter l'art. 16 avec le second alinéa proposé par la commission.

Düby: Die Kommissionsminderheit beantragt Ihnen Streichung dieses durch eine Zufallsmehrheit zustande gekommenen Zusatzes. Dabei habe ich allerdings eine Erklärung abzugeben. Wir stehen nicht etwa auf dem Boden, wie man uns vielleicht unterschieben will, dass da, wo ganz spezielle, ausnahmsweise Verhältnisse vorliegen, der Bundesrat nicht die Möglichkeit haben sollte, gegenüber diesen Verhältnissen ausnahmsweise Bestimmungen zu treffen. Wir geben ohne weiteres zu, dass nicht zuletzt auch bei den Nebenbahnen solche ausnahmsweise Verhältnisse sich einstellen können, wie übrigens bei den Hauptbahnen auch. Da ist es nur recht und billig, wenn nun diesen in geeigneter Weise Rechnung getragen wird. Nun glaubt aber die Minderheit, dass nach Massgabe der Ziff. 1 es durchaus möglich ist, diesen besonderen Verhältnissen ohne einen weiteren Zusatz Rechnung zu tragen. Ich bin in der Lage, nach dieser Richtung den schlüssigen Beweis für diese meine Behauptung anzutreten.

Der erste Absatz, der nicht beanstandet ist, ist herübergenommen aus dem alten Gesetz, es ist genau der gleiche Wortlaut von Art. 10 des alten Gesetzes. Nun hat der Bundesrat auf Grund dieser Vorschrift und unter der Herrschaft des heute noch zu Recht bestehenden alten Gesetzes jeweils das Recht gehabt, ausnahmsweise Massnahmen zugunsten der Nebenbahnen anzuordnen. Das ist im Laufe der Jahre wiederholt geschehen. Das Personal hat sich mit diesem Zustand abgefunden und hat lediglich gewünscht — es hat die Kommissionsmehrheit dem Verlangen auch Rechnung getragen —, dass man das Personal in allen Fällen rechtzeitig benachrichtigt. Es ist durchaus möglich, auf dem Boden der Ziff. 1 diesen Verhältnissen nach Massgabe des neuen Rechtes Rechnung zu tragen. Sie sehen denn auch, dass wir den ausnahmsweisen Verhältnissen, wie sie sich bei den Nebenbahnen herausbilden können, z. B. bei Art. 9, d. h. bei den sonntäglichen Ruhetagen, Rechnung getragen haben. Meiner vollendeten Ueberzeugung nach wird sich das Departement, wenn dieser Satz bestehen bleibt, eine eigentliche Zuchtrute binden. Ich glaube sagen zu können, dass, wenn irgendwie solche Verhältnisse sich einstellen, was ja oft vorkommen kann, das dann die Nebenbahnen oder andere Unternehmungen sofort verallgemeinern, einen Ausnahmefall konstruieren und dann auf Grund des zweiten Absatzes von Seite des Bundesrates besondere Massnahmen verlangen. Es liegt daher im ureigenen Interesse des Departementes, wenn man sich darauf beschränkt, lediglich Al. 1 in Art. 16 aufzunehmen.

Nun wäre ausserordentlich naheliegend, sich auch mit dem Begriff « Nebenbahnen » auseinanderzusetzen. Sie wissen, dass der Bundesrat bereits nach dieser Richtung legiferiert hat. Es geschah im Jahre 1902. Der Zustand, der dadurch geschaffen wurde, ist selbst-

verständlich ein unhaltbarer. Wir wollen doch sicherlich in diesem Saal nicht behaupten, dass z. B. diese grosse Bern-Lötschbergbahn, die den Verkehr von Nord nach Süd vermittelt, eine Nebenbahn ist. Das ist eine Hauptbahn, und sie macht mit Recht auch alle Ansprüche, die ihr aus diesem Titel erwachsen, namentlich bei der Feststellung der Tarife und der Güterinstradierung. Sie wissen, dass eine Reihe von Normalbahnen, die nicht Nebenbahnen sind, den Normalgütertarif eingeführt haben. Dazu kommt die Tatsache, dass der Dienst bei einer ganzen Reihe von Nebenbahnen gleich anstrengend ist wie bei den Bundesbahnen, weil die Funktionen genau die gleichen sind. Zudem ist zu sagen, um das fiskalische Element zu würdigen, dass eine ganze Reihe von solchen Bahnen nicht aus fiskalischen Rücksichten betrieben werden. Sie haben andern Interessen zu dienen, nämlich den Interessen, wirtschaftlichen und andern, der betreffenden Landesgegend und sind nicht in erster Linie dazu da, Dividenden herauszuwirtschaften.

Nach diesen Ausführungen glaube ich sagen zu können, dass der zweite Absatz dieses Artikels überflüssig ist. Er würde auch neue schwierige und zeitraubende Untersuchungen erfordern. Ich war tatsächlich überrascht, dass der Vorsteher des Eisenbahndepartementes vom Standpunkt des Administrativbeamten aus nicht erklärt hat, man komme ausserordentlich gut aus mit der Fassung, wie sie in der ersten Lesung der Kommission angenommen wurde. Ich beantrage Ihnen daher, Abs. 2 zu streichen.

M. Cossy: En deux mots seulement, je voudrais venir appuyer ce qu'a dit hier M. Choquard au sujet de l'entrée en matière à propos d'un certain nombre des chemins de fer secondaires. J'ai pu me rendre compte de la situation de ces chemins de fer et s'il n'entre pas dans mon idée de vouloir en quoi que ce soit restreindre les facilités qui pourraient être accordées au personnel, facilités dont je serais personnellement heureux, il n'en est pas moins vrai qu'il est absolument indispensable, à mon avis, de tenir compte des circonstances spéciales de ces chemins de fer.

Je répondrai d'abord à M. Duby qu'il ne me paraît pas que le Lötschberg puisse rentrer dans ces chemins de fer, attendu que la définition de la loi de 1899 définit comme chemins de fer secondaires les chemins de fer ou tronçons de chemins de fer qui servent de préférence au trafic local ou à des buts spéciaux de trafic et qui ne sont pas utilisés pour le grand service direct des voyageurs et des marchandises. Cette définition est très nette et nous montre bien que les chemins de fer secondaires sont des chemins de fer locaux qui peuvent rendre des services particuliers à des régions spéciales et pour lesquels, à cet égard seul, un traitement spécial se justifie. La plupart de ces chemins de fer sont au fait des institutions d'intérêt public. S'ils ont été constitués par des actions privées, la plupart de ces entreprises ont été constituées par des prises d'action de gens habitant la région, qui ne se faisaient aucune illusion sur ce qu'ils pourraient leur rapporter l'argent qu'ils déposaient dans ces lignes et qui considéraient leurs versements comme très probablement, à fonds perdu. Bon nombre de ces lignes ont été constituées avec

des subsides des états ou des communes et ne vivent maintenant, et surtout depuis la guerre, que grâce à ces subsides. Leur situation est particulièrement difficile. L'exploitation de ces lignes varie de l'une à l'autre suivant qu'elles se trouvent dans telle ou telle région, suivant qu'elles desservent une région montagnaise ou une région de plaine, que la ligne traverse des centres plus ou moins peuplés, qu'elle est en pleine campagne ou à proprement parler installée dans les rues, comme le sont par exemple les tramways.

Si certaines fonctions remplies dans les chemins de fer secondaires exigent un travail spécial ou une responsabilité spéciale qui peuvent être comparés à certaines fonctions des chemins de fer fédéraux, dans la plupart des cas, je ne crois pas que l'on puisse comparer la responsabilité et la fatigue qui incombent aux principaux agents des C. F. F. avec la responsabilité et la fatigue qui incombent, dans leur service ordinaire, à la plupart des employés des chemins de fer secondaires. En tout cas sur ce point aussi il y a des différences très considérables d'une ligne à l'autre et il faut pouvoir en tenir compte; c'est ce qu'ont déjà reconnu la loi spéciale sur les chemins de fer secondaires de 1899, le règlement du Conseil fédéral du 13 mai 1902 et même l'arrêté pris en juin de cette année et qui prévoit aussi certaines conditions spéciales pour ce qui concerne les chemins de fer secondaires.

Il faut qu'il soit bien entendu pour que nous puissions voter en définitive la loi sur la durée du travail, que nous discutons aujourd'hui, que le Conseil fédéral est autorisé à examiner les cas spéciaux qui se présenteront pour ces chemins de fer secondaires. Il faut qu'il soit autorisé à le faire en pleine liberté pour tenir compte des circonstances, qu'il puisse prendre les mesures qui soient de nature à permettre à ces chemins de fer de continuer à vivre, tout en cherchant à concilier les intérêts de ces lignes avec l'intérêt bien entendu du personnel. Nous croyons qu'on peut trouver une solution satisfaisante. Le personnel des chemins de fer secondaires du fait qu'il est recruté presque généralement dans la région où s'exploite le chemin de fer, a l'intérêt lui-même à ce chemin de fer pour lui et sa famille. On doit pouvoir concilier l'intérêt de ce personnel qui mérite comme tout autre du repos et de jouir le plus possible de la vie de famille avec l'intérêt de l'entreprise et du public. On ne peut le faire que par des dispositions spéciales.

C'est pourquoi sans vouloir allonger, je prends acte de ce qui a été dit par M. le chef du département des chemins de fer hier et je vous demande d'admettre non pas seulement l'art. 16 comme M. Duby vient de vous le proposer, mais avec l'alinéa proposé par la commission, pour qu'il soit bien entendu que les chemins de fer secondaires peuvent faire l'objet de prescriptions spéciales du Conseil fédéral.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommissionsmehrheit	75 Stimmen
Für Streichung des zweiten Alineas	50 Stimmen

Art. 17.

Schüpbach: Nach Art. 17 organisiert der Bundesrat die Aufsicht nach seinem Ermessen. In der Botschaft des Bundesrates finden Sie eine ausdrückliche Begründung des Art. 17. Ich darf Sie darauf verweisen und auf weitere Ausführungen verzichten.

M. Grand, rapporteur français de la commission: L'art. 17 transfère au Conseil fédéral la haute surveillance de l'exécution de la loi en ce qui concerne les entreprises et les obligations qui leur sont imposées. Cette surveillance appartenait autrefois et était directement exercée par les organes proprement dits des entreprises. On a jugé à propos de transférer cette surveillance au Conseil fédéral qui prendra les mesures nécessaires.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 18.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Von der Kommission des Art. 18 habe ich schon oft gesprochen, dass ich auf das Gesagte verweisen kann. Die Kommission ist paritätisch in dem Sinne, dass Verwaltung und Personal in der Zahl der Mitglieder gleichgestellt sind. Art. 18 skizziert das Tätigkeitsfeld der Kommission durch die Aufzählung der wichtigsten durch sie zu behandelnden Fragen.

Die Kommission beantragt Ihnen eine Ergänzung des Inhaltes, dass auch die Begutachtung der zu erlassenden Vollziehungsverordnung zu den Beratungsgegenständen der Kommission gehören soll. Im weiteren sehen Sie, dass die Kommission in Berücksichtigung eines Antrages des Föderativverbandes ausdrücklich feststellen will, dass die Vorschläge für die Besetzung der Kommission von den Verkehrsanstalten und dem Personal ausgehen sollen. Da die Kommission, soweit die Personalvertreter in Frage kommen, ein getreues Abbild des Personals selber sein soll, so wird es notwendig sein, alle Richtlinien und Verbände des Personals im Verhältnis zu ihrer Bedeutung zu berücksichtigen.

Zum Vergleich verweise ich auf die Kommission, welche in Art. 85 des Fabrikgesetzes vorgesehen ist. Ich bitte Sie, den Abänderungsanträgen der Kommission zuzustimmen.

M. Grand, rapporteur français de la commission: L'article 18 institue une commission consultative mixte composée de 10 à 14 membres nommés par le Conseil fédéral des membres seront répartis moitié entre les représentants des entreprises et moitié entre les représentants du personnel.

La commission consultative a essentiellement pour but d'uniformiser les ordonnances d'exécution de la loi, et, en outre, d'établir un contact plus étroit entre l'organisme surveillant qui est le Conseil fédéral, l'entreprise et le personnel.

Nous vous proposons d'adopter le projet avec deux modifications, l'une qui tend à dire que le Conseil fédéral nomme pour la durée de chaque période administrative de l'administration fédérale, une com-

mission, etc., mais nous ajoutons: « au vu de propositions des entreprises et du personnel, c'est à dire que la nomination par le Conseil fédéral n'interviendra qu'après que les entreprises d'un côté et le personnel de l'autre auront été consultés et auront formulé des propositions.

La seconde modification proposée, c'est de donner à cette commission consultative la compétence de préavis non seulement sur les questions pouvant donner lieu à des discussions relatives à l'application de la loi, mais aussi de préavis, sur les projets d'ordonnances d'application. »

Avec ces deux modifications nous vous proposons l'adoption du projet à l'art. 18.

Weber: Nur eine kurze Bemerkung. Grundsätzlich anerkenne ich durchaus den Fortschritt, welcher in diesem Artikel insofern niedergelegt ist, als das demokratische Prinzip des Mitspracherechtes des Personals bei der Handhabung des Gesetzes hier zum Ausdruck gelangt. Lediglich was die Kompetenzen dieser Kommission anbelangt, gingen die Meinungen in der Kommission auseinander. Der Sprechende hat die Auffassung vertreten, dass diese Kommission auch das Recht der Kontrolle über die Handhabung des Gesetzes eingeräumt erhalten soll, weil gerade die Kontrolle über die Handhabung des alten Gesetzes Anlass zu vielen Anständen und Zwistigkeiten zwischen Personal und Verwaltung gegeben hat. Der Departementschef wollte von einer derartigen Erweiterung nichts wissen, aber ich glaube, dass doch aus dem Wortlaute des zweiten Absatzes das Mitspracherecht nach der von mir angedeuteten Richtung herausgelesen werden könne, weshalb ich darauf verzichte, einen Antrag zu stellen.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 19.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Sie finden hier zwei Aenderungen, die der Ständerat am Gesetze vorgenommen hat und die keiner weiteren Begründung bedürfen. Die Kommission schliesst sich diesen Abänderungen an.

M. Grand, rapporteur français de la commission: Jusqu'ici les contraventions à la loi concernant la durée du travail dans les entreprises de transport relevaient du juge ordinaire nanti sur requête du Conseil fédéral. L'art. 19, au contraire, enlève au juge ordinaire ces compétences de prononcer sur les contraventions aux mesures prévues par la loi que nous discutons, et les remet au Conseil fédéral. Le Conseil des Etats a apporté au projet deux légères modifications que nous vous proposons aussi d'adopter, soit de supprimer les mots: « commises par les entreprises de transport et de communications concédées » au premier alinéa. Et au second alinéa de supprimer la dernière phrase « les dispositions du deuxième alinéa de l'art. 3 demeurent réservées. »

Ces suppressions se justifient d'elles-mêmes sans plus amples explications.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 20.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der redaktionellen Aenderung, die der Ständerat in Al. 2 vorgenommen hat, stimmen wir zu. Al. 2 räumt speziell den kleinen Betrieben die notwendige Zeit ein, um neues Personal einzustellen und zu schulen auf den Zeitpunkt hin, da das Gesetz in allen seinen Wirkungen auch für sie zur Anwendung kommen wird. Diese Uebergangsperiode erscheint vom Standpunkt der Betriebssicherheit aus notwendig.

M. Grand, rapporteur français de la commission: Nous vous proposons également d'adopter l'art. 20 relatif à l'exécution de la loi avec la modification adoptée par le Conseil des Etats. Au sujet de l'art. 20, j'attire l'attention du Conseil sur la disposition en vertu de laquelle, sur demande motivée, le Conseil fédéral pourra accorder un délai convenable aux entreprises qui seront obligées d'augmenter leur personnel par suite de l'entrée en vigueur de la loi, pour se mettre en ordre avec celle-ci.

On pourrait enfin se demander s'il ne faudrait pas ajouter à cet article que par l'entrée en vigueur de la présente loi sera abrogé l'arrêté du Conseil fédéral du 20 juin 1919 relatif à la réduction provisoire de la durée du travail dans les entreprises de transport et de communication. Je crois que ce n'est pas absolument nécessaire, mais il est bon de l'ajouter afin qu'on sache explicitement que, par le fait de l'entrée en vigueur de la loi, cet arrêté fédéral, qui était provisoire, tombera en nullité.

Angenommen. — (Adopté.)

Präsident: Wir hätten nun das Gesetz durchberaten, und ich hätte Sie anzufragen, ob Wiedererwägungsanträge gestellt werden wollen. Allein es ist mir vom Herrn Kommissionspräsidenten der Wunsch ausgesprochen worden, damit zuzuwarten, da die Kommission selber über allfällige Wiedererwägungsanträge sich zuerst zu beraten wünscht. Ich verschiebe daher diese Anfrage auf nächsten Montag, und es wird nachher dann die Generalabstimmung stattfinden können.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich möchte Sie bitten, die Abstimmung erst am Dienstag vorzunehmen, damit sich die Kommission am Montag noch versammeln und die Frage beraten kann, ob sie Anträge auf Zurückkommen stellen will.

Präsident: Einverstanden. Ein Gegenantrag ist nicht gestellt; der Rat ist ebenfalls einverstanden.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu.)

Sitzung vom 9. Dezember 1919,
vormittags 8¼ Uhr.
Séance du 9 décembre 1919, à 8¼ heures
du matin.

Vorsitz: }
Présidence: } Hr. Blumer.

1166. Gebühren der Bundeskanzlei.
Emoluments de la Chancellerie fédérale.

M. Evéquo, rapporteur de la commission: La délégation des finances a demandé au Conseil fédéral d'augmenter les taxes de chancellerie. Le Conseil fédéral a estimé que cette proposition était justifiée; mais une augmentation immédiate de ces taxes de chancellerie se heurterait à une disposition d'ordre législatif. En effet, les taxes de chancellerie sont déterminées par la loi du 10 juin 1879 qui a révisé en les augmentant les taxes fixées par la loi de 1850. Il y a donc lieu avant tout de réviser ou de supprimer la loi de 1879 pour pouvoir augmenter au budget les recettes provenant de la chancellerie.

Cette augmentation en principe est absolument justifiée, puisque les conditions actuelles sont tout autres que celles existant au moment de l'élaboration de la loi de 1879. Quels sont les émoluments qu'il y a lieu d'augmenter et de réviser? Il faut distinguer entre les émoluments de chancellerie proprement dits, c'est-à-dire les émoluments pour expédition et légalisation qui figurent au chapitre de l'administration générale, et les émoluments perçus pour les naturalisations. En ce qui concerne ces derniers, le Conseil fédéral propose avec raison de renvoyer cette question à l'examen de la loi sur les naturalisations de 1903. La révision de cette loi est à l'ordre du jour, comme vous le savez. Il y aura lieu d'examiner à ce moment-là dans quelles proportions les taxes et les redevances pour naturalisation doivent être augmentées. C'est une question organique de cette loi. Il importe par conséquent de la traiter en même temps que la loi elle-même.

Par contre, le Conseil fédéral propose au sujet des émoluments de chancellerie proprement dits, un système auquel la commission des finances se rallie. C'est la suppression pure et simple de la loi de 1879 pour laisser à l'avenir au Conseil fédéral le soin de fixer par un arrêté le chiffre de ces différentes redevances. Le Conseil fédéral aurait donc à fixer par voie d'ordonnance ou d'arrêté les différents émoluments de chancellerie. Cette attribution de compétences au Conseil fédéral se justifie d'autant plus qu'elle rentre dans le cadre de la loi de 1919 sur l'organisation de la chancellerie. L'arrêté que le Conseil fédéral vous propose a donc pour but en premier lieu de supprimer purement et simplement la loi de 1879 et en second lieu de confier au Conseil fédéral le soin d'élaborer un arrêté fixant les redevances de chancellerie. La commission des finances sans autre observation vous propose d'adopter en bloc le projet d'arrêté déposé par le Conseil fédéral.

Arbeitszeit bei den Transportanstalten.

Durée du travail dans les entreprises de transport.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1919
Année	
Anno	
Band	VI
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1101
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.12.1919 - 08:15
Date	
Data	
Seite	1034-1058
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 868

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Abstimmung. — *Votation.*

Für Annahme des Bundesbeschlusses Einstimmigkeit.

An den Ständerat.
(Au Conseil des Etats.)

1101. Arbeitszeit bei den Transportanstalten. *Orée du travail dans les entreprises de transport.*

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 1034 hiervoor. — Voir page 1034 ci-devant.)

Präsident: Sie haben das Gesetz durchberaten. Ich frage an, ob jemand einen Wiedererwägungsantrag stellt?

Kägi: Ich beantrage Ihnen, auf Art. 3 des Gesetzes zurückzukommen.

Abstimmung. *Votation.*

Für Zurückkommen auf Art. 3	33 Stimmen
Dagegen	76 Stimmen

Frank: Ich beantrage Ihnen, auf Art. 5 zurückzukommen. Dieser Artikel ist angenommen worden in der Fassung der Mehrheit der Kommission. Nun hat am Sonntag abend in Zürich eine sehr zahlreich besuchte Versammlung der Zentralvorstände der Betriebskategorien stattgefunden. Diese Versammlung hat ihre grosse Enttäuschung ausgesprochen über die Vorlage des Nationalrates, namentlich über die Regelung des Art. 5. Die Zentralvorstände der Betriebskategorien haben uns dringend ersucht, wir möchten bei der zweiten Lesung noch einmal auf Art. 5 zurückkommen und Ihnen den Antrag, den Ihnen Herr Kägi unterbreitet hat, zur Annahme empfehlen. Sie möchten also beschliessen: Die tägliche Dauer der Dienstschicht darf innerhalb einer Gruppe von 14 Tagen durchschnittlich 12 Stunden nicht überschreiten. Wo es die Verhältnisse bedingen oder erfordern, kann die Dienstschicht auf 13 Stunden ausgedehnt werden.

Die Vertrauensmänner des Betriebspersonals legen sehr grossen Wert darauf, dass dieser Fassung zugestimmt werde. Ich will Sie nicht lange aufhalten.

Präsident: Es darf nach Reglement nur kurz begründet werden.

Frank: Einmal wird das Betriebspersonal durch die Annahme der Vorlage nach dem Antrage der Kommission schlechter gestellt als diejenigen Kategorien,

die regelmässige Arbeitszeit haben. Das ist ohne weiteres klar. Beim Personal mit regelmässigem Dienst ist die Arbeitszeit möglichst konzentriert. In der Regel bekommen die Leute noch den freien Samstagnachmittag. Beim Betriebspersonal ist das nicht der Fall. Nun ist selbstverständlich die Arbeitszeit beim Betriebspersonal in hohem Masse abhängig von der Präsenzzeit. Eine zu lange Präsenzzeit ist gleichbedeutend mit der Aufhebung der Wohltat des Achtstundentages.

Was verlangen wir nun? Sie haben in erster Linie beschlossen: 13 Stunden Präsenzzeit und, sofern es die Verhältnisse ermöglichen, 12 Stunden. Wir beantragen Ihnen, das Verhältnis umzukehren und zu erklären: grundsätzlich nehmen wir im Gesetz die zwölfstündige Präsenzzeit an; wo es die Verhältnisse erfordern, kann man auf 13 Stunden gehen. Damit wollen wir im Gesetz festlegen, dass die zwölfstündige Präsenzzeit überall dort festgesetzt werden soll, wo sie angängig ist. Nur ein Beispiel. Heute ist die Sache so, dass in Zürich und in andern Bahnhöfen der Güter- und Transitverkehr so zugenommen hat, dass das Personal überlastet ist. Es kann den Güterandrang nicht mehr in der normalen Arbeitszeit bewältigen und muss zur Ueberarbeit schreiten.

Durch die Ansetzung der Präsenzzeit auf 12 Stunden wollen wir ermöglichen, dass eine rationelle Dienst-einteilung gewährleistet werde. Dann haben wir erst den richtigen Achtstundentag.

Die Zahl 13 ist eine Unglückszahl. Wir sind ja zwar nicht abergläubisch. Ich möchte Sie aber dringend bitten, unseren Vorschlag anzunehmen, der 12 Stunden Präsenzzeit für die Regel vorsieht, aber die Möglichkeit zulässt, auf 13 Stunden zu gehen, wo es die Verhältnisse verlangen und wo die Anstellung von Aushilfspersonal mit unverhältnismässig grossen Kosten verbunden ist.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich bitte Sie, dem Antrag nicht Folge zu geben. Kein Artikel ist so eingehend diskutiert worden, wie der Art. 5. Wir bekämen durch eine neue Diskussion nur eine Wiederholung desjenigen, was wir schon miteinander besprochen haben.

Abstimmung. — *Votation.*

Für Zurückkommen auf Art. 5	37 Stimmen
Dagegen	74 Stimmen

Gesamtabstimmung. — *Votation sur l'ensemble.*

Für Annahme des Gesetzesentwurfes	124 Stimmen
	(Einstimmigkeit.)

An den Ständerat.
(Au Conseil des Etats.)

Arbeitszeit bei den Transportanstalten.

Durée du travail dans les entreprises de transport.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1919
Année	
Anno	
Band	VI
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1101
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.12.1919 - 08:15
Date	
Data	
Seite	1059-1059
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 870

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

**Sitzung vom 25. Februar 1920,
nachmittags 5 Uhr.**

*Séance du 25 février 1920, à 5 heures
de relevée.*

Vorsitz: } Hr. Blumer.
Présidence: }

**1011. Arbeitszeit bei den Transportanstalten.
Durée du travail dans les entreprises de transport.**

Differenzen. — *Divergences.*

(Siehe die Verhandlungen des Ständerates, Seite 7 ff.)
(Voir les débats du Conseil des états page 7 et suiv.)

**Anträge der Kommission des Nationalrates
vom 18. Februar 1920.**

Zustimmung zum Beschlusse des Ständerates, wo
nichts anderes bemerkt ist.

Art. 5, Al. 1. Festhalten am Beschlusse des Na-
tionalrates.

Art. 6, Al. 1. Festhalten am Beschlusse des Na-
tionalrates.

Art. 10.

Jedem nach Massgabe von Art. 1, Abs. 3, hier-
vor beschäftigten Beamten, Angestellten und Arbeiter
sind im Kalenderjahre folgende Ferien zu gewähren:

vom 1. bis und mit dem 7. Dienstjahre	7 Tage
von dem Jahre an, in dem das 8. Dienst- jahr oder das 28. Altersjahr zurück- gelegt wird	14 Tage
von dem Jahre an, in dem das 15. Dienst- jahr oder das 35. Altersjahr zurück- gelegt wird	21 Tage
von dem Jahre an, in dem das 50. Alters- jahr zurückgelegt wird	28 Tage

Art. 16, Al. 2. Festhalten am Beschlusse des Na-
tionalrates.

**Propositions de la commission du Conseil national
du 18 février 1920.**

Adhésion à la décision du Conseil des Etats, partout
où il n'y a pas d'observation.

Art. 5, al. 1. Maintenir la décision du Conseil
national.

Art. 6, al. 1. Maintenir la décision du Conseil
national.

Art. 10.

Tout agent occupé dans les conditions prévues
à l'article premier, alinéa 3, a droit pendant l'année ci-
vile aux vacances suivantes:

7 jours, les 7 premières années.
14 jours, dès l'année où il atteint 8 ans de service ou l'âge de 28 ans révolus;
21 jours, dès l'année où il atteint 15 ans de service ou l'âge de 35 ans révolus;
28 jours, dès l'année où il atteint l'âge de 50 ans révolus.

Art. 16, al. 2. Maintenir la décision du Conseil
national.

Minderheitsanträge der Kommission

(HH. Düby, Meng, Studer, Viret, Weber-St. Gallen),
vom 25. Februar 1920.

Art. 3, Abs. 3: Festhalten am Beschlusse des
Nationalrates.

Art. 5. Tägliche Dauer der Dienstschicht: Durch-
schnittlich 12 Stunden.

Art. 6. Tägliche Dauer der Ruheschicht: 12 Stun-
den.

Art. 10. 7 Tage . . .
14 Tage . . .
21 Tage . . .
28 Tage von dem Jahre an, in dem das
25. Dienstjahr oder das 50. Altersjahr zurückgelegt
wird.

Propositions de la minorité de la commission

(MM. Düby, Meng, Studer, Viret, Weber [St-Gall])
du 25 février 1920.

Art. 3, 3^e alinéa. Maintenir la décision du Conseil
national.

Art. 5. Durée quotidienne du tour de service:
12 heures.

Art. 6. Durée quotidienne du tour de repos:
12 heures.

Art. 10. 7 jours, les . . .
14 jours, dès . . .
21 jours, dès . . .
28 jours, dès l'année où il atteint 25 ans
de service ou l'âge de 50 ans révolus.

Titel. — Titre.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kom-
mission: Sie finden eine erste Differenz zwischen
Nationalrat und Ständerat im Titel des Gesetzes.
Der ursprüngliche Titel lautete: «Bundesgesetz be-

treffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten.» Der Nationalrat hat in der ersten Lesung beschlossen, den Titel dahin abzuändern, dass er bezeichnet wird als «Die Arbeitszeit beim Betrieb der Verkehrsanstalten.» Wir haben diese Abänderung damit begründet, dass die Eisenbahnen auch zu den Verkehrsanstalten gehören, und dass es nicht notwendig sei, sie im Titel besonders zu nennen. Damit beabsichtigten wir, eine Vereinfachung des Titels herbeizuführen. Der Ständerat hat diesem Standpunkte nicht beigepflichtet, und zwar deshalb nicht, weil er an der bisherigen Benennung des Gesetzes festhalten will.

Dieser Differenzpunkt ist nicht so schwerwiegender Art, dass es sich lohnen würde, ihn noch einmal von einem Saal in den andern hinüberzuschicken. Wir beantragen Ihnen deshalb Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

M. Grand, rapporteur français de la commission: Le Conseil des Etats a introduit une première divergence au titre de la loi. Le Conseil national avait voté au mois de décembre le texte suivant: «Loi fédérale concernant la durée du travail dans l'exploitation des entreprises de transport et de communication», suprimant les mots: «des chemins de fer et autres».

Les chemins de fer rentrent en effet dans la catégorie des entreprises de transport et de navigation, et il était inutile de les spécifier à part.

Cependant, le Conseil des Etats a maintenu sa première décision, qui était l'adhésion au texte primitif proposé par le Conseil fédéral, estimant que le Conseil national était allé trop loin, parce qu'il ne s'agit pas de toutes les entreprises de transport et de communication, mais seulement de celles concessionnées par la Confédération, outre les C. F. F. Postes, Télégraphes et Téléphones. Cette divergence est peu importante, nous vous proposons d'adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Art. 3.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: In Art. 3, Al. 3, stossen wir auf einen der wichtigsten Differenzpunkte. Den andern wichtigen Punkt werden wir bei Art. 10, bei der Regelung der Ferien, finden.

Zu Art. 3, Abs. 3, kurz folgendes: In Abs. 1 wird der Grundsatz des Achtstundentages aufgestellt, berechnet auf einen Zeitraum von 14 Tagen. Abs. 2 gestattet die Erhöhung innert einer einzelnen Dienstschicht auf 10 Stunden. Diese Erhöhung ist an und für sich nicht streitig. Ebenfalls ist nicht streitig, dass dem Personal das Recht zustehen soll, die gesamte über acht Stunden hinausgehende Arbeit durch entsprechende Verkürzung der Arbeitszeit binnen der Ausgleichsperiode von 14 Tagen wettzumachen. Streitig ist allein die Frage, ob dem Personal auch das Recht eingeräumt werden solle, einen Ausgleich statt in der Arbeitszeit in einer vermehrten Belohnung zu suchen. Müsste der ganze Ausgleich in der Arbeitszeit gesucht werden, so würde das unnötige Härten für diejenigen Transportanstalten zur Folge haben,

die infolge ihres kleinen Personalbestandes Schwierigkeiten in der Stellvertretung haben, also vornehmlich für die Nebenbahnen.

Das Gesetz schafft deshalb die Möglichkeit, mit der Einwilligung des betreffenden Funktionärs — ich betone, dass das im Gesetz ausdrücklich gesagt ist — einen Ausgleich in bar vorzunehmen. Wäre diese Möglichkeit eine unbeschränkte, so könnten einzelne sich für den durchgehenden 10-Stundenarbeitstag entschliessen. Das entspricht modernen Auffassungen nicht mehr; nur der selbständig Erwerbende soll heute noch das zweifelhafte Recht haben, so lange zu arbeiten, wie er will. Beamte, Angestellte und Arbeiter sollen daran gehindert werden, mehr zu arbeiten, als es die Mehrheit gestattet.

Womit begründet man diese Stellungnahme? Man sagt: Wenn die individuelle Freiheit eine vollständige ist, so kann der einzelne des Nebenverdienstes wegen in Versuchung kommen, mehr zu arbeiten, als seiner Gesundheit zuträglich ist, oder er nimmt sich selber die notwendige Zeit, um an den Errungenschaften der Kultur, wie immer wieder gesagt wird, teilzunehmen. Das ist die Auffassung der Personalverbände, mit welcher aber bei weitem nicht das ganze Personal einverstanden ist. Das zeigt sich seit der Verkürzung der Arbeitszeit mit aller Deutlichkeit bei den Transportanstalten sowohl wie in der Industrie. Der Arbeiter, der in einem Betriebe nur noch acht Stunden arbeiten darf, hat das Bedürfnis, mehr zu arbeiten, um mehr zu verdienen; das führt ihn dazu, zuhause eine eigene Werkstätte einzurichten oder aber in einem andern Betriebe Nebenbeschäftigung zu suchen. Die Kommission ist von seite des Personals auch angegangen worden im Sinne einer Verlängerung der Arbeitszeit mit der Begründung, man wolle mehr arbeiten, um mehr zu verdienen. Das Personal bat uns: Gebt uns doch die Möglichkeit, in unserem gewohnten Betriebe mehr zu arbeiten, und zwingt uns nicht, an einem andern Orte Arbeit zu suchen; ersteres ist sicherer.

Ich will Ihnen Kenntnis geben von einer Karte, die mir aus Arbeiterkreisen aus dem Jura zugegangen ist. Darin heisst es u. a.: «Il est honteux qu'en Suisse on n'aie pas la liberté de travailler plus de 48 heures par semaine.»

Die Lösung dieser Differenzen liegt darin, dass ein Teil der Mehrarbeit in bar vergütet wird, wobei dieser Teil nur so bemessen werden darf, als es sich verträgt mit der Rücksichtnahme auf das physische und psychische Wohl des Personals.

Der Bundesrat hatte vorgeschlagen, eine Kompensation in bar von im Maximum 150 Stunden pro Jahr zu gestatten. Die nationalrätliche Kommission hat für die erste Lesung einen Antrag eingebracht, welcher sich der Auffassung des Bundesrates anschloss. Der Nationalrat hat dann mit 45 gegen 44 Stimmen beschlossen, es sei das Maximum statt auf 150 Stunden nur auf 75 Stunden anzusetzen. Der Ständerat hat sich einstimmig für ein Maximum von 150 Stunden ausgesprochen, und diese Stellungnahme des Ständerates machte es notwendig, dass Ihre Kommission die Frage nochmals eingehend prüfte. Sie kam dabei zu einer Erhöhung, wie sie der Ständerat vorsieht.

Bezweckt wird mit der Einräumung einer Kompensationsmöglichkeit von 150 Stunden eine Erleichterung für die Nebenbahnen. Soll eine solche Erleichterung bewirkt werden, so muss die Ausgleichs-

möglichkeit einen gewissen Umfang annehmen. 75 Stunden sind in dieser Beziehung wohl etwas knapp; 150 Stunden dagegen würden den Interessen der Nebenbahnen einigermaßen Rechnung tragen. Auf der andern Seite glaube ich, dass auch die Rücksichtnahme auf das Personal die Erhöhung auf 150 Stunden nicht verbietet. Die Kompensation in bar tritt ja nur bei freiem Willen der Beteiligten ein und gegen Entschädigung, wobei der Lohn um 25 % erhöht wird.

Aus diesen Gründen hat die Mehrheit der Kommission sich dem ständerätlichen Beschluss angeschlossen; sie schlägt Ihnen vor, das Maximum der Zeit, für welche die Kompensation durch Barentschädigung gestattet ist, auf 150 Stunden auszudehnen. Das ist keine beängstigende Ziffer. Sie macht maximal einen Zuschlag von $\frac{1}{2}$ Stunde täglich, oder von einer Arbeitsstunde an 150 Tagen oder schliesslich von zwei Stunden an 75 Tagen.

M. Grand, rapporteur français de la commission: La seconde modification apportée par le Conseil des Etats aux décisions du Conseil national porte sur l'art. 3, al. 3. Elle est plus importante. Il s'agit de la durée du travail. D'après le premier alinéa la durée quotidienne du travail sur 14 jours est fixée à 8 heures, éventuellement à 9 heures, avec un maximum de 10 heures dans un même tour de service. Le projet de loi introduit le travail supplémentaire qui doit être, en général, compensé. L'agent peut cependant renoncer à la compensation pour le maximum de 150 heures par année civile, et quand il renonce à la compensation, ces heures supplémentaires lui sont payées, en surplus, sur la base du salaire avec une majoration du 25 %.

Vous vous souvenez que le Conseil national a apporté sur ce point une modification au projet. On a réduit ce chiffre de 150 heures à 75 heures, ce qui représente un quart d'heure seulement par jour de l'année civile. Le Conseil des Etats a refusé d'adhérer à cette décision. Il revient à sa décision première, c'est-à-dire au projet, estimant que la renonciation jusqu'à 150 heures maximales est une renonciation amplement suffisante, et qu'il n'est pas permis de la réduire davantage sans rendre, pour ainsi dire, illusoire le travail supplémentaire rétribué. Votre commission, dans sa majorité, s'est prononcée en faveur de l'adhésion à la décision du Conseil des Etats, et cela pour les motifs suivants:

Tout d'abord, il s'agit ici de la liberté individuelle du travail. Chaque ouvrier doit pouvoir être libre, en dehors, des heures normales de travail, de consacrer son activité à un travail supplémentaire de l'entreprise, contre paiement, de sorte que les limites de cette liberté individuelle doivent être aussi larges que possible. Il n'est pas admissible qu'on la réduise à 75 heures par année seulement. En second lieu, la limite de 150 heures, par année, ne représente qu'une demi-heure par jour, et la limite de 75 heures, par année, représente un quart d'heure par jour. Une demi-heure par jour n'est certes par trop. La réduction à 75 heures a, du reste, été votée dans ce Conseil, en décembre dernier, à une seule voix de majorité, soit par 45 et 44 voix, à tel point que le Conseil des Etats, dans son rapport, a pu dire que cette décision lui paraît être une décision de hasard.

Nationalrat. — Conseil national. 1920.

Enfin, il y a lieu de tenir compte, surtout, du fait que les chemins de fer secondaires, qui sont des entreprises de transport de moindre envergure que celles des chemins de fer fédéraux, et autres entreprises fédérales, attachent une importance considérable à pouvoir se servir de leur propre personnel, sans faire appel à un personnel supplémentaire, pour exécuter certains travaux en dehors des heures normales et ordinaires du service. Or, si l'on réduit à 75 heures par année civile le droit des agents de louer leur travail supplémentaire, on enlève du coup aux entreprises ce bénéfice et on les oblige à des dépenses bien plus considérables. Pour ces motifs, la commission vous propose d'adhérer à la décision du Conseil des Etats et d'élever à nouveau à 150 heures la limite de renonciation à la compensation par année civile.

Weber (St. Gallen): Die Minderheit der Kommission beantragt Ihnen Festhalten am Beschlusse des Nationalrates, wonach der Ausgleich gegen Entschädigung 75 Stunden nicht übersteigen dürfe. Wie oft haben Sie schon den Vorwurf gehört, die eidgenössische Gesetzgebung sei inkonsequent, sie fasse ein bestimmtes Ziel zu wenig sicher ins Auge, sie sei einem Haus zu vergleichen, bei dem man vorne an der Haupttüre eine Reihe von schönen Grundsätzen hineintrage, um hinten herum durch ein Hintertürchen diese Grundsätze wieder zu beseitigen. Sie haben in Abs. 1 von Art. 3 des Gesetzes den Grundsatz des Achtstundentages, allerdings nicht in reiner, sondern in der etwas denaturierten Form der 96-Stunden-schicht in 14 Tagen, zugestanden. Es ist vielleicht die hauptsächlichste Bestimmung des neuen Gesetzes, dass der Grundsatz des Achtstundentages auch Anwendung finde bei den schweizerischen Transport-Unternehmungen. In Abs. 2 und 3 machen Sie nun aber wieder einen Strich durch diesen Grundsatz, indem Sie zugeben, dass ohne Zeitausgleich, nach der ständerätlichen Fassung während einem ganzen halben Jahr tatsächlich 9 Stunden und nach der nationalrätlichen Fassung zum mindesten während einem Vierteljahr 9 Stunden gearbeitet werden dürfe. Das ist eine Inkonsequenz, und es ist deshalb zu verstehen, dass diejenigen, welche dem Personal nahestehen, darauf dringen, dass zum mindesten festgehalten werde an den 75 Stunden statt an 150 Stunden, weil dadurch tatsächlich für diejenigen, welche die Ueberzeit leisten wollen, nicht der Achtstundentag, sondern der Neunstundentag eingeführt würde.

Nun hat der Herr Kommissionsreferent gesagt, diese Bestimmung werde in der Hauptsache nur Anwendung finden auf Nebenbahnen. Wenn das so wäre, so hätte man diese Bestimmung nicht bei Art. 3 einfügen müssen, denn wir haben ja nun einen besonderen Artikel für die Nebenbahnen in Art. 16, wo erklärt wird, dass man diesen Nebenbahnen diejenigen Erleichterungen einräumen könne, die sich rechtfertigen aus der besonderen Natur solcher Nebenbahnbetriebe. Es ist vielmehr anzunehmen, dass, wenn die Möglichkeit, während vollen 150 Tagen statt 8 Stunden 9 Stunden arbeiten zu lassen, bei den Transportanstalten zugelassen wird, von dieser Möglichkeit auch die Hauptbahnen Gebrauch machen werden.

Wenn ferner eingewendet wird, es stehe ja im freien Belieben der Beamten, Angestellten und Arbeiter, diese bezahlte Ueberzeit zu leisten oder nicht,

es handle sich da um eine Sache der Freiwilligkeit, so ist dem entgegenzuhalten, dass wohl nicht immer, selbst wenn der Form nach die Freiwilligkeit aufrecht erhalten wird, ein Angestellter dem Vorgesetzten gegenüber nein sagen werde, wenn ihm zugemutet wird, statt 8 Stunden 9 Stunden täglich zu arbeiten. Es liegt eben in dem 25 prozentigen Lohnzuschlag eine Verlockung an das Personal, dass es entgegen der ersten Fassung von Abs. 3 eben nicht 8 Stunden, sondern 9 Stunden zu arbeiten akzeptiert.

Weiter hat der Kommissionsreferent gesagt, es sei eigentlich eine bedenkliche Sache, dass man die individuelle Freiheit des Verkehrsangestellten derart einschränke, dass er nicht mehr frei über seine Zeit verfügen könne, dass man ihm nicht gestatten wolle, länger zu arbeiten, über die Zeit hinaus, die in Abs. 3 festgesetzt wird. Wenn Sie sich auf diesen Boden der individuellen Freiheit stellen wollen, so hat es keinen Zweck, ein Arbeitszeitgesetz zu erlassen, Bestimmungen aufzustellen, welche auf eine Beschränkung des freien Verfügungsrechtes über die Arbeitszeit hinauslaufen. Damit muss man sich grundsätzlich abfinden, und ich habe die Meinung, dass ein Stück weit die Arbeitskraft des Angestellten und Arbeiters ein allgemeines Volksgut sei und dass wir im Interesse dieses Volksgutes, um es den Transportanstalten möglichst lange zu erhalten, die einschränkenden Bestimmungen aufrecht erhalten müssen. Es mag sein, dass hier und dort der Versuch unternommen worden ist, auf dem von Herrn Schüpbach erwähnten Wege den Tendenzen des Gesetzes eine Nase zu drehen; aber es ist doch wohl eine verschwindende Minderheit des Personals, die sich über den Grundsatz des Achtstundentages hinweghebt, um durch die Ignorierung des Grundsatzes sich einen Mehrverdienst zu erwerben. Das wird der Fall sein, wo die Löhne nicht ausreichen und wo eben der Arbeiter noch auf den Nebenverdienst angewiesen ist. Ich glaube, dass der Standpunkt des Referenten der Kommission gegenüber der Auffassung der Kommissionsminderheit nicht stichhaltig ist und dass, wenn Sie durch das Arbeitsgesetz eine den modernen Auffassungen entsprechende Arbeitszeit einführen wollen, es nicht angeht, dass Sie mit dem Ständerat zulassen, dass während vollen 150 Stunden im Jahr über das gesetzliche Maximum der Arbeitszeit hinaus gearbeitet werden kann. Aus diesen Gründen empfehle ich Ihnen den Antrag der Kommissionsminderheit.

M. Perrin: Je voudrais également vous recommander de voter la proposition de la minorité de la commission et pour cela je me placerai à un autre point de vue que mon collègue M. Weber. Auparavant, permettez-moi de relever deux des allégations de M. le rapporteur de la commission Schüpbach. Lorsqu'il prétend que le personnel a le sentiment lui-même qu'il doit travailler encore après les 8 heures de travail indiquées dans la loi, nous sommes parfaitement d'accord avec lui. Mais le personnel des entreprises de transport ne doit pas seulement faire un travail forcé pendant ses heures de travail à la gare ou dans son bureau. Il doit avoir l'occasion et le temps aussi de faire quelques travaux supplémentaires à la maison: du jardinage, confectionner un objet pour le ménage, faire peut-être quelques lectures et continuer à s'instruire. Si le Monsieur qui a écrit à M.

Schüpbach déclare qu'il est honteux qu'en Suisse l'on n'ait pas la liberté de travailler pendant plus de 48 heures par semaine, j'estime que cet homme est malade, parce que j'ai la certitude que dans les rangs de la bourgeoisie elle-même on ne viendra pas prétendre qu'une journée de travail de 8 heures n'est pas suffisante et que c'est une honte de ne pouvoir travailler davantage.

Mais, si nous voulons réduire le nombre des heures supplémentaires de 150 à 75, c'est aussi dans l'intérêt des chemins de fer fédéraux et des autres administrations fédérales; car, Monsieur le Président et Messieurs, qu'avons-nous vu depuis la réduction des heures de travail dans les entreprises de transport, introduite par l'arrêté du Conseil fédéral? Un grand nombre de fonctionnaires, et de hauts fonctionnaires qui, auparavant, s'étaient défendus comme de beaux diables de faire une seule heure supplémentaire, sont maintenant parfaitement d'accord de les faire, parce qu'elles sont rétribuées avec le 25 % de supplément. Et tandis que les hauts fonctionnaires ont toute latitude et toute facilité de se porter ces heures supplémentaires et de se les faire payer, le petit personnel, lorsqu'il travaille plus de 8 heures, a beaucoup de peine à se faire payer, à faire reconnaître les heures de travail qu'il a faites en plus.

Si vous adoptez aujourd'hui le point de vue de la majorité de la commission, vous ne faites donc que rendre service à deux ou trois hauts fonctionnaires qui feront des heures de travail supplémentaires, mieux rétribuées naturellement que celles du petit personnel, simplement pour gagner un peu plus d'argent. Le petit personnel, comme je viens de le dire, qui fait de temps à autre une demi ou une heure de plus a beaucoup de peine à se faire reconnaître et à se faire rétribuer.

Je vous propose donc de voter la proposition de la minorité de la commission de réduire les heures supplémentaires à 75.

Jakob: Wir haben gesehen, dass schon bei der Dienstbereitschaft, aber auch bei dem Ausgleiche der Arbeitszeit das Gesetz Ungleichheiten schafft gegenüber dem, was in Anwendung kommt für die Industriearbeiterschaft. Während bei der Industriearbeiterschaft die Dienstbereitschaft 9 oder höchstens 10 Stunden ausmacht und während sie den Ausgleich in 6 Arbeitstagen hat, ist hier ein Ausgleich von 14 Tagen vorgesehen. Wenn Sie dem Antrag des Ständerates zustimmen, so schaffen Sie eine neue grosse Ungerechtigkeit, und diese sollten wir vermeiden. Die Arbeitszeit beträgt ja in der Regel, namentlich beim Betriebspersonal, schon mehr, als wie es die Diensttabellen vorsehen, und zwar aus folgenden Gründen: Einmal liegt das Verhältnis in den mangelhaften Bahnanlagen, ich meine hauptsächlich, in den Anlagen des einspurigen Betriebes. Sie wissen, dass bei der Zunahme des Verkehrs, bei der grösseren Zugsdichtigkeit, eine Zugsverspätung, die am Morgen bei den Frühzügen sich herausstellt, sich über den ganzen Tag überträgt, und zwar fast auf sämtliche Linien des ganzen Eisenbahnnetzes. Diese Verspätungen bringen für das Betriebspersonal selbstverständlich Ueberzeitarbeit, und zwar deshalb, weil das Personal nicht einfach den Zug verlassen kann, wenn die Dienstzeit abgelaufen ist,

sondern weil es die Arbeit weiter ausführen muss, bis es mit seinem Zug am Bestimmungsort des Zuges angelangt ist. Damit entstehen für diese Personalgruppen Dienstverspätungen von einer halben, ja sogar von einer ganzen Stunde. Wenn Sie nun zu diesen Dienstüberschreitungen von 8 oder 9 Stunden je eine Stunde nehmen, so erhalten Sie so schon eine grosse Ausdehnung der Ueberzeitarbeit. Die Ueberzeitarbeit wird dabei, wenn Sie dem Antrag des Ständerates zustimmen, nicht mehr 150 Stunden betragen, sondern 200, 250 und mehr Stunden.

Nun sagt allerdings Art. 5, dass bei der Ueber-schreitung der Arbeitszeit, die durch Zugverspätung entsteht, innerhalb 3 Tagen ein Ausgleich stattfinden solle. Ja, wie macht sich dieser Ausgleich? Er ist in der Praxis überhaupt oft nicht anwendbar, und zwar deshalb nicht, weil bei der stärkeren Verkehrsfrequenz es gar nicht möglich ist, einen Ausgleich zu schaffen. Nehmen wir an, dass alle Reserven im Personalbestand vergriffen sind, dann ist es nicht möglich, den Ausgleich herbeizuführen, sondern das Personal muss weitere Ueberzeitarbeit auf sich nehmen, oder es wird gar nicht mehr möglich, eine gesunde Verkehrsabwicklung folgen zu lassen, und das ist nicht im Interesse der Verwaltung und des Betriebes. Wenn der Rat dem Antrage des Ständerates zustimmt, dann ist der Grundsatz des Achtstundentages, der im Gesetze festgestellt wird, überhaupt durchbrochen. Wir werden nicht mehr von einem Gesetz über eine achtstündige Arbeitszeit reden können, sondern der Antrag des Ständerates wird zu neuem Konflikt Stoff zwischen dem Personal und den Dienststellen, zwischen dem Personal und Verwaltung und Behörden Anlass geben. Dabei wird das Personal zugleich zurückgesetzt gegenüber der Industriearbeiterschaft. Wir sollten dies vermeiden, und der Rat sollte im Interesse der Gesundheit der Verhältnisse zwischen Personal und Verwaltung an dem gefassten Beschlusse festhalten. Wenn er daran festhält, so handelt er im Interesse der Gesundheit der Abwicklung des Verkehrs und im Interesse der Verwaltung des Bundesbahnbetriebes.

M. Viret: Un seul argument a été avancé au sein de la commission et ici en faveur de la proposition de la majorité de la commission. Cet argument est celui-ci: il faut assurer, il faut garantir la liberté individuelle du travail.

Messieurs, nous connaissons cet argument, c'est celui qu'on donne chaque fois qu'en cas de grève par exemple on veut justifier la protection de ceux qui travaillent. S'il fallait prendre cet argument dans le sens le plus absolu, nous pourrions affirmer qu'il n'y a pas possibilité, dans l'ordre économique actuel, d'assurer la liberté du travail aussi longtemps que ce principe n'aura pas comme corollaire cet autre principe: le droit au travail.

En effet, que devient la liberté du travail pour les milliers de chômeurs qui le sont non pas par leur propre volonté, mais par la mauvaise organisation économique de la société dans laquelle nous vivons, mauvaise organisation qui provoque des crises de surproduction, des conflits entre producteurs d'une nation et producteurs d'une autre, des mesures de protection économiques, des boycotts et des blocus, aboutissant à la situation où nous nous trouvons aujourd'hui en ce qui concerne les changes, situation

qui menace de mener à la crise un certain nombre de nos industries principales et de jeter dans le chômage les ouvriers qui y travaillent. Messieurs, il y a des libertés individuelles à garantir, c'est évident, et nous avons toujours été les premiers à les défendre lorsqu'elles touchaient aux croyances, aux convictions, au droit d'association, au droit de réunion, à la liberté de la presse. Mais, Messieurs, dans le domaine économique ce principe ne peut pas être pris au sens absolu. Autrement, ce serait l'écrasement économique des plus faibles par les plus forts et on peut rappeler ici la maxime de je ne sais plus quel père jésuite qui disait: « La liberté opprime; la loi affaiblit. » Il faut — et cela est démontré — mettre un frein aux appétits égoïstes; même les partisans les plus acharnés du laisser-faire, du laisser-passer, du libéralisme-conservateur, même ceux-là ne peuvent plus contester aujourd'hui la nécessité de mettre un frein à l'exploitation des travailleurs et des salariés. A cet effet, la loi doit intervenir et elle intervient de plus en plus dans tous les domaines de notre activité économique et industrielle. Messieurs, si nous avons combattu, au sein de la commission, la proposition de la majorité, c'est parce que nous estimons qu'elle tend d'une façon déguisée à la prolongation de la durée du travail dans les entreprises de transport. J'ajoute qu'on pourrait parler de liberté du travail à garantir du personnel des entreprises de transport, s'il s'agissait d'imposer à ce personnel 75 heures plutôt que 150 heures. Mais ce n'est pas le cas et je vous rappelle que le personnel des entreprises de transport s'est prononcé en toute liberté, par la voie de ses organisations auxquelles la grande majorité, pour ne pas dire la totalité des employés adhèrent, pour le chiffre de 75 heures. En conséquence, je vous propose de vous y rallier.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Wenn Herr Viret glaubt, dass ein einziges Argument die Kommission zu ihrem Antrage geleitet habe, und dass dieses Argument in dem Schutze der individuellen Freiheit bestehe, so irrt er sich. Unser Hauptargument ist die Rücksichtnahme auf die bedrängten Nebenbahnen und ihre finanziellen Interessen. Weiter habe ich ausgeführt, dass man auf die Nebenbahnen um so eher Rücksicht nehmen könne, als durch die in Frage stehende Massnahme ja die individuelle Freiheit jedes einzelnen in keiner Weise beeinträchtigt werde. In diesem Sinne habe ich von der individuellen Freiheit gesprochen. Wollten wir auf diese allein oder in der Hauptsache abstellen, dann müssten wir Ihnen beantragen, es jedem einzelnen zu überlassen, ob er die Kompensation der Arbeitsvermehrung in der Arbeitszeitsverkürzung oder in bar suchen will.

Nun noch eines: Man will nicht recht glauben, dass es wirklich unter dem Personal Leute gebe, die lieber mehr arbeiten würden, als vorgeschrieben ist, und zwar in ihrem gewohnten Betriebe. Ich will den Beispielen, die ich bereits zitiert habe, noch eines beifügen, das eines pikanten Beigeschmacks nicht entbehrt. Vor mir liegt ein Brief, der im Januar 1920 geschrieben worden ist und aus dem ich nur wenige Sätze wiedergebe: « Wie ich von Drittpersonen vernommen habe, hätten Sie eventuell auf Ihrem geehrten Bureau Arbeit zu vergeben. Ich erlaube mir daher,

Sie höfl. anzufragen, ob Sie eventuell solche als Nebenbeschäftigung zu vergeben hätten. Da mir durch die Einführung des Achtstundentages sehr viel freie Zeit zur Verfügung steht, so wäre es mir möglich, durch irgend eine Nebenbeschäftigung meine Mussestunden zu verbringen.» Das schreibt ein Stationsgehilfe der Bundesbahnen an die Direktion einer Nebenbahn. Dem Manne kann geholfen werden, wenn Sie dem Antrage der Mehrheit der Kommission zustimmen. In der gleichen Lage wie dieser Mann befindet sich noch mancher andere Beamte, Angestellte oder Arbeiter der Transportanstalten.

Abstimmung. — *Votation.*

Für Zustimmung zum Ständerat	79 Stimmen
Für Festhalten am frühern Beschlusse	51 Stimmen

Art. 5.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: In Art. 5 besteht eigentlich eine materielle Differenz zwischen den beiden Räten nicht, auch nicht eine materielle Differenz gegenüber der Vorlage des Bundesrates. Eingang des Artikels wird der Grundsatz der 13stündigen Dienstschicht aufgestellt. Der Nationalrat hat folgenden Satz beigefügt: «Wo die Verhältnisse es ermöglichen, soll die Dienstschicht im Mittel bis auf 12 Stunden reduziert werden.»

Zu dieser Beifügung führte uns folgende Erwägung: Die Bundesbahnen können die 12stündige Dienstschicht prästieren, nicht aber die Post und auch nicht die Nebenbahnen. Deshalb muss man bei den 13 Stunden bleiben; aber man soll denjenigen Transportanstalten, die die Verkürzung vornehmen können zugunsten derjenigen Kategorien des Personals, bei denen das möglich ist, die kategorische Pflicht auferlegen, die Verkürzung vorzunehmen.

Der Ständerat hat dieser Auffassung materiell zugestimmt; aber er glaubt, es sei nicht notwendig, auf die Verpflichtung im Gesetz besonders hinzuweisen; das sei überflüssig, möglicherweise sogar irreführend.

Ihre Kommission ist einstimmig anderer Meinung. Sie sagt sich, was die Meinung der Räte ist, das soll, und wenn es auch nur zur Beruhigung des Personals wäre, auch ausdrücklich gesagt werden. Ich habe Sie daran erinnert, dass dieser Zusatz im Nationalrat in der ersten Lesung nicht beanstandet worden ist, und ich bitte Sie, an diesem Beschlusse festzuhalten.

Nun sehe ich, dass die Minderheit der Kommission ihren frühern Antrag aufnehmen will, der die 12stündige Dienstschicht als Grundsatz aufstellt. Ich bitte Sie, diesen Antrag zu verwerfen. Nach meiner Auffassung ist der Antrag auch reglementswidrig. Art. 5 des Bundesgesetzes über den Geschäftsverkehr zwischen den beiden Räten bestimmt: «Stimmen die Schlussnahmen des einen Rates mit den vorher gefassten Beschlüssen des andern Rates nicht überein, so gehen sie zur Beratung der Differenzen an diesen

zurück.» Eine neue Beratung findet also nur über die Differenzen und im Rahmen dieser Differenzen statt.

Nationalrat und Ständerat haben grundsätzlich der 13stündigen Dienstschicht beigepflichtet. Ueber diesen fundamentalen Satz existiert eine Differenz nicht. Eine neue Differenz darüber zu schaffen, geht nicht an.

Um später nicht den Vorwurf der Inkonsequenz auf mich zu laden, will ich hier gleich eines bemerken. Bei der Ferienfrage bin ich der Meinung, dass man noch vollständig freie Hand hat. Denn dort beruht die Differenz in der gesamten Anordnung der Ferien, die ganze Ferienfrage bildet einen Differenzpunkt; darum engen uns die bisherigen Beschlüsse in keiner Weise ein.

M. Grand, rapporteur français de la commission: L'art. 5 est relatif au tour de service. Il y a ici une divergence entre les décisions du Conseil national et celles du Conseil des Etats. Le Conseil national avait décidé que la durée quotidienne du tour de service ne devait pas, dans un groupe d'au plus 14 jours consécutifs ou séparés par des jours de repos isolés, dépasser plus de 13 heures en moyenne, ou 13 heures et demie, au lieu de 12 heures, proposition de la minorité de la commission. Il avait ajouté, cependant, cette phrase: «quand les circonstances le permettent, la durée moyenne du tour de service doit être abaissée jusqu'à 12 heures.» Ce n'était pas une modification de fond, mais une explication, une précision de la pensée du législateur. Le Conseil des Etats est revenu sur notre décision. Il estime que cette adjonction, que nous avons apportée à l'alinéa 1 de l'art. 5, est superflue.

Votre commission vous propose, au contraire, de la maintenir, car elle précise, comme je viens de l'indiquer, la pensée du législateur. Il vaut mieux qu'on dispose, d'une façon générale «quand les circonstances le permettent, la durée moyenne du service doit être abaissée jusqu'à 12 heures», bien que le maximum puisse être de 13 heures et 13 heures et demie — plutôt que de ne rien dire. Le silence pourrait être interprété dans un sens contraire à l'intention.

Il y a un autre point, Messieurs, qui est soulevé ici par une proposition qui est déposée sur vos bureaux. La minorité de la commission, composée de MM. Duby et consorts, vous propose de revenir sur la première décision que nous avons prise à l'al. 1 et de dire que la durée quotidienne du tour de service est de 12 heures.

Messieurs, nous estimons que cette proposition est contraire au règlement, qui ne permet pas dans une seconde lecture de faire de nouvelles propositions ou de revenir sur les propositions qui ont déjà été rejetées en premier débat et sur lesquelles les deux Conseils sont tombés d'accord. En effet, l'art. 5 de la loi fédérale, de 1902, sur les rapports entre les Conseils, est de la teneur suivante: «Si les décisions d'un Conseil ne concordent pas avec celles prises auparavant par l'autre Conseil, elles sont renvoyées à ce dernier pour qu'il délibère sur les divergences. La nouvelle délibération est circonscrite aux points sur lesquels l'accord n'a pu s'établir, à moins qu'ensuite d'amendements adoptés, une autre déli-

bération ne devienne nécessaire ou que les commissions des deux Conseils n'en fassent la proposition d'un commun accord. — Or, nous sommes bien dans l'hypothèse prévue: la divergence ne porte pas sur le principe de la durée quotidienne du tour de service — fixée par les deux Conseils à 13 et 13½ heures, mais sur une adjonction explicative. Nous vous proposons donc de repousser comme inadmissible la proposition de la minorité.

Düby, Berichterstatter der Kommissionsminderheit: Die Minderheit der Kommission steht auf dem Boden, dass von dem Moment an, wo zwischen den Beschlüssen des Nationalrates und des Ständerates eine materielle Differenz besteht, es gestattet sein sollte, den Art. 5 in seiner Gesamtheit zur Diskussion zu stellen. Wir leiten dieses Recht zunächst ab aus Art. 5 des Geschäftsreglements, das bekanntlich die Beziehungen zwischen Nationalrat und Ständerat regelt, und sagen nun, dass hier der Fall vorliegt, wo ein Neueintreten auf den Gesamtartikel durch beschlossene Abänderungen notwendig geworden ist. Sie haben im Nationalrat den Grundsatz festgelegt, dass unter bestimmten Voraussetzungen die Präsenzzeit auf 12 Stunden herabgesetzt werden kann und damit eine Ausnahme statuiert, währenddem wir in Anwendung dieses Art. 5 des Geschäftsreglements auf dem Boden stehen, dass zunächst die Norm festgelegt werden sollte und dass, wenn der Nationalrat auf dem Boden der 12stündigen Präsenzzeit steht, es nun hier zu geschehen hat. Das kann nur dann geschehen, wenn Sie gestatten, dass der gesamte Art. 5 in Diskussion gestellt wird.

Ich darf Sie sodann darauf aufmerksam machen, dass wir im Schosse der Kommission den ganzen Art. 5 zur Diskussion stellten, und dass eine Abstimmung vorgenommen wurde über den grundsätzlichen Antrag, den heute die Minderheit der Kommission wieder einbringt. Unter diesen Umständen gestatten Sie mir vielleicht — ich werde das in aller Kürze tun — nunmehr auch materiell auf den Antrag der Minderheit der Kommission einzutreten.

Der Herr Kommissionspräsident hat (ich berufe mich hier auf das stenographische Bulletin) die Dienstschicht begrifflich wie folgt umschrieben. Er sagte: Die Dienstschicht, das sei festzuhalten, liege zwischen dem Schlusse einer Ruheschicht und dem Beginne einer neuen. Weiter führte er aus: « In der Dienstschicht sind Stunden enthalten, über welche das Personal vollständig frei verfügen kann. » Das mag nun objektiv richtig sein. Ich möchte Sie aber darauf aufmerksam machen, dass in der Praxis die Sache ganz anders aussieht. Die Möglichkeit, während dieser Zeit über die freie Zeit zu verfügen, ist beispielsweise für das gesamte Fahr- und Zugpersonal nicht gegeben. Dieses hat seinen Dienst auswärts zuzubringen. Es ist während dieser Zeit nicht nur der Familie entfremdet, sondern es hat auch keine Möglichkeit, einer Hausbeschäftigung nachzugehen, die, wie Sie wissen, zufolge der wirtschaftlichen Entwicklung je länger je notwendiger geworden ist. Also nach dieser Richtung hin muss ich gegenüber der Auslassung, dass die Dienstschicht Stunden schaffe, über welche das Personal frei verfügen könne, eine Reserve anbringen.

Es ist sodann gesagt worden, dass die schweizerischen Bundesbahnen die Möglichkeit bejahen, für ihren

Betrieb — und wir haben es hier ja mit dem grössten nationalen Unternehmen zu tun — die 12stündige Präsenzzeit einzuführen. Das ist seither wiederholt bestätigt worden. Der Sprechende und mit ihm die Kollegen der Minderheit der Kommission stehen nun auf dem Boden, dass es unter diesen Umständen sicherlich zweckmässig und den Verhältnissen angepasst erscheint, wenn wir als Norm die 12 Stunden Präsenz festlegen und dann diese 13 und mehr Stunden im Ausgleiche als Ausnahme gelten lassen und nicht so vorgehen, wie es die Mehrheit der Kommission vorschlägt und der Nationalrat in der Dezember-session getan hat. Die Logik spricht zwingend für diese Auffassung.

Ich habe Gelegenheit gehabt, bei den Beratungen im Dezember auszuführen, dass wir es hier mit einem Hauptpostulat des Personals zu tun haben, auf dessen Berücksichtigung das Personal das allergrösste Gewicht legt. Diese Annahme hat seither eine Bestätigung gefunden durch Kundgebungen, die uns von allen Seiten zugekommen sind, und durch Personalversammlungen. Vor mir liegt eine neuerliche Kundgebung des schweizerischen Lokomotivpersonals, worin ausgeführt wird, dass in Tat und Wahrheit dieses Personal auf die Ansetzung einer 12stündigen Präsenzzeit das allergrösste Gewicht legt. Ich verstehe das auch durchaus, wenn man die Eigenart dieses Dienstes, seine Beschwerlichkeit und Unzukömmlichkeit kennt.

Um zu dieser 12stündigen Präsenzzeit zu kommen — es ist dies unschwer im einzelnen nachzuweisen —, hat sich die Minderheit der Kommission von Anfang an auf den Boden der Verständigung gestellt. Es sind ihr deswegen ausserordentlich heftige Vorwürfe gemacht worden. Die Minderheit der Kommission hat speziell darauf verzichtet, den Gedanken des Achtstundentages weiter zu verfolgen. Sie hat Hand dazu geboten, den besonderen Verhältnissen bei den Transportanstalten Rechnung tragend, dass dort nicht die 48-Stundenwoche, sondern die 96-Stundenwoche in 14 Tagen eingeführt werde, immer in der Annahme, dass man dann mit bezug auf die Präsenzzeit im Rate Entgegenkommen finden werde; sie hat weiter Hand dazu geboten, dass die maximale Beanspruchung bis auf 10 Stunden gehen kann, im Gegensatz zu dem Postulat, das der Föderativverband in dieser Beziehung eingebracht hat. Ich stelle fest, dass wir uns von Anfang an auf diesem Boden bewegten. Das Personal sah sich deshalb grausam enttäuscht, als in der Frage der Präsenzzeit der Nationalrat glaubte, nicht auf diese 12 Stunden gehen zu können. So haben wir nun die Tatsache, dass auch in dieser Beziehung, ganz abgesehen von der Regelung der Arbeitszeit an sich, auch mit bezug auf die Präsenzzeit, eine Eigenart des Dienstes bei den Transportanstalten, das Personal der Transportanstalten ungünstiger behandelt ist als das Personal in andern Betrieben. Um so eher liegt Veranlassung vor, wenigstens in diesem einen Punkte, der Frage der Präsenzzeit, dem Personal entgegenzukommen.

Ich kann darauf verzichten, im einzelnen dieses Postulat weiter zu begründen. Ich verweise auf die Ausführungen, die im stenographischen Bulletin niedergelegt sind. Und da ich annehme, dass das stenographische Bulletin zu Ihrer Lieblingslektüre gehört, so darf ich vielleicht voraussetzen, dass diese Ausführungen noch in Ihrem Gedächtnis haften.

Immerhin möchte ich neuerdings feststellen: Wenn wir eine Präsenzzeit, eine Dienstschicht von 12 Stunden postulieren auf Grund unserer Erfahrungen und der Praxis, eine Dienstschicht, von der die Bundesbahnen erklären, sie einführen zu können, so tun wir das, weil wir die Auffassung haben, dass nunmehr auch das eidgenössische Eisenbahnpersonal dem Familienleben zurückgegeben werden soll. Sie können sich selbst ausdenken, wie dieses Familienleben beschaffen ist, wenn der Mann frühmorgens in den Dienst treten muss, um spät abends um 8 Uhr erst wieder heinzukehren. Ich verweise Sie auf das Votum unseres Kollegen Kägi, der Ihnen aus praktischen Erfahrungen heraus den Dienst eines solchen Verkehrssoldaten geschildert hat. Die Ansetzung einer Dienstschicht von 13 Stunden macht die Wohltat einer verkürzten Arbeitszeit wieder illusorisch. Die Annahme unseres Postulates sichert zudem dem Personal eine ausreichende Nachtruhe, die unerlässlich ist, wenn immer eine reibungslose und allen Gefahren entzogene Abwicklung des verantwortungsvollen Dienstes erreicht werden will. Fachmänner bestätigen sodann, dass die zweckmässige Erstellung von Diensterteilungen auf dem Boden der 12stündigen Präsenzzeit sich viel besser durchführen lässt als nach Massgabe einer 13stündigen Präsenzzeit. Auch nach dieser Richtung hin hat uns ein Praktiker einwandfreie Auskunft gegeben. Ich verweise auf die Auslassungen unseres Kollegen Frank, der die Verhältnisse im Bahnhof Zürich Ihnen vor Augen geführt hat.

Aus allen diesen Gründen möchte ich Ihnen beilieben, dass Sie in Erweiterung des Beschlusses, den Sie gefasst haben gelegentlich der Dezembersession, Hand dazu bieten, dass durch Annahme des Minderheitsantrages dem Hauptpostulat des Personals Rechnung getragen wird.

Studer (Winterthur): Nur noch ganz wenige Worte zu diesem Artikel. Der Herr Kommissionsreferent hat den Standpunkt eingenommen, dass es nicht mehr angehe, grundsätzlich auf die Frage einzutreten, ob die Dienstschicht 12 oder 13 Stunden betragen soll. Sie gestatten mir, dass ich anderer Ansicht bin. Ich möchte Sie darauf aufmerksam machen, dass wir eigentlich im Grunde genommen einig sind. Der Vorsteher des Eisenbahndepartements hat in den Beratungen der Kommission mehrmals erklärt, dass die Dienstschicht von 13 Stunden nur das Maximum bedeuten und nur da eintreten solle, wo die Verhältnisse es erfordern, dass aber überall da, wo die Verhältnisse eine solche lange Dienstzeit nicht benötigen, natürlich im Dienstplan eine kürzere Dienstschicht eingeteilt werden solle. Und daher dann auch der ausdrückliche Hinweis darauf in dem Zusatz, den auch die Kommissionsmehrheit Ihnen empfiehlt. Also im Grunde genommen sind wir einig, dass wir die 13stündige Dienstschicht nur da wollen, wo die Verhältnisse es erfordern. Deswegen hängt die grundsätzliche Frage eng zusammen mit dem strittigen Zusatz; es ist nur eine Differenz in dem Sinne da, dass die Minderheit diese 12stündige Dienstschicht als das Normale betrachtet und, wo die Verhältnisse es erfordern, als Ausnahme eine längere Dienstschicht ebenfalls zulassen will, während umgekehrt Bundesrat und Ständerat die längere Dienstzeit als die normale

ansehen und da, wo die Verhältnisse es gestatten, die kürzere Dienstzeit zulassen wollen.

Nun hat das Personal aber seine Erfahrungen. Nicht der Herr Bundesrat oder die Generaldirektion sind die Instanzen, die die Diensterteilungen bei den verschiedenen Kategorien vornehmen, sondern Unterbeamte. Sehr oft werden dann die Einteilungen im Sinne einer längeren Dienstschicht vorgenommen, während nach sorgfältiger Prüfung das Resultat sich ergibt, dass auch eine kürzere Dienstzeit durchaus am Platze wäre und den Betrieb nicht stören würde. Das ist der Grund, warum das Personal im Gesetze nicht eine Redaktion will, die mit dem Maximum beginnt und dieses als Regel aufstellt, sondern eine Redaktion, die sagt, dass überall da, wo die kürzere Dienstzeit möglich ist, sie eintreten und nur ausnahmsweise da, wo die Verhältnisse es erfordern, die längere Dienstschicht eintreten soll. Gestützt auf die vielfachen Erfahrungen, dass die Gesetze, so gut sie vielleicht redigiert sind, durch Unterbeamte in einer Weise ausgeführt werden, die mit den tatsächlichen Bedürfnissen nicht im Einklang steht und die Rechte des Personals schmälert, beharren wir auf unserem Antrag und bitten wir Sie, unsere Redaktion zu wählen.

Die Differenz ist nicht so gross, wie es auf den ersten Augenblick den Anschein hat. Das Personal hält aber ausserordentlich darauf, dass nicht diese längere Dienstzeit als die Regel betrachtet wird, während sehr wohl die kürzere Dienstzeit die Regel bilden kann. Aus diesen Gründen möchte ich Ihnen also den Antrag der Minderheit warm zur Annahme empfehlen.

Frank: Der Herr Kommissionsreferent hat bei Art. 3 erklärt, dass einzig und allein die Sorge für die Nebenbahnen es sei, die ihn veranlasse, den Antrag zu stellen, den Beschluss des Nationalrates wieder umzustossen. Wir wollen glauben, dass es die Sorge um die armen Nebenbahngesellschaften ist, die ihn veranlasst hat, den frühern Beschluss wieder umzuwerfen.

Nun kommt aber der Referent bei Art. 19 mit der gleichen Begründung. Diese Begründung ist nun nicht richtig. Wir haben im Dezember das Sicherheitsventil angeboten durch den Antrag Kägi, dass die Präsenzzeit dort erweitert werden kann und darf, wo es die Verhältnisse verlangen, also einmal bei den Nebenbahnen, dann auf Stationen mit geringem Verkehr und auf Nebenstrecken. Nun haben wir damals schon gesagt, dass die Einführung der Präsenzzeit von 12 Stunden in grossen Bahnhöfen geradezu eine technische Notwendigkeit sei, und bei dieser Ansicht bleiben wir heute noch. Ich habe damals Herrn Bundesrat Haab angefragt, ob er mir eine vernünftige Diensterteilung erstellen könne in einem grossen Bahnhof mit 13 Stunden Präsenzzeit, also eine einheitliche Diensterteilung, die alle Schichten gleichmässig berührt und berücksichtigt. Das ist einfach unmöglich.

Und nun, warum sperren Sie sich, diesen ganz zeitgemässen Antrag der Minderheit anzunehmen? Wir geben ja die Möglichkeit zu, dass auf Nebenbahnen oder auf Stationen mit schwachem Verkehr die Präsenzzeit erweitert werden kann; aber wir verlangen, dass es heisst: Im Durchschnitt 12 Stunden. Nun könnte man ja erklären, die jetzige Fassung, wie sie

im Art. 5 niedergelegt ist, genügt ebenfalls. Ja, es ist richtig, diese Fassung würde genügen, wenn wir nicht, wie bereits gesagt worden ist, mit einer Bürokratie rechnen müssten, die nicht den Geist des Gesetzes erfasst, sondern nur den Buchstaben, und weil wir aus Erfahrung wissen, dass nicht einmal in den grossen Hauptbahnhöfen, wo die Möglichkeit dazu vorhanden wäre, die 12stündige Dienstschicht eingeführt wird, wenn nicht eine klare Umschreibung der gesetzlichen Bestimmungen vorliegt. Das veranlasst uns, dieses Begehren zu stellen.

Nun ist gesagt worden, dass Art. 5 der Schicksalsartikel der Vorlage sein werde. Wenn es Ihnen wirklich ernst ist, ein Gesetz zu schaffen, das einige Jahre dauern und dem Personal dienen soll, wenn es Ihnen ernst ist, ein solches Gesetz zu schaffen, müssen Sie den Antrag der Kommissionsminderheit annehmen, weil dadurch dem Fahrpersonal Entgegenkommen bewiesen wird, wie Kollege Düby bereits gesagt hat, und weil es möglich ist, auf den grösseren Bahnhöfen vernünftige Einteilungen zu erstellen. Auf diesen grösseren Bahnhöfen, wo das Personal ausserordentlich stark in Anspruch genommen ist, ist eine 12stündige Präsenzzeit mehr als nötig.

Herr Kollege Düby hat ausgeführt, dass die Kommissionsminderheit beim Personal wenig Dank erntet habe, als sie in einzelnen Positionen Konzessionen machte. Das ist richtig. Wenn wir nicht zu den Führern der Eisenbahner Vertrauen gehabt hätten, speziell zu Herrn Düby, dann wäre jedenfalls dieser Kommissionsminderheit mehr passiert und sie hätte mehr hören müssen, als das jetzt geschehen ist. Herr Düby hat mit Recht erklärt, das Vertrauen sei schlecht belohnt worden. Die Kommissionsminderheit hat geglaubt, dass der Rat in andern, nicht minder wichtigen Positionen sich den Wünschen des Personals anpasse. Das ist aber nicht geschehen. Hier haben Sie Gelegenheit, ein Unrecht gut zu machen, indem Sie den Antrag der Minderheit annehmen. Sie vergeben sich dadurch nichts, Sie belasten die Bahn nicht, aber Sie schaffen eine klare, reinliche Lösung und keinen Kautschukartikel.

Bundesrat Haab: Weil sich nun die Diskussion wieder über diese Frage verbreitet, erlauben Sie mir nur noch eine kurze Bemerkung, indem ich im übrigen auch auf das verweise, was ich bereits in den frühern Verhandlungen über das Gesetz hier gesagt habe. Ich wiederhole, dass in keinem der neuen Arbeitsgesetze des Auslandes, die nach dem Kriege geschaffen worden sind, durchgehend eine Präsenzzeit oder Dienstschicht von nur 12 Stunden vorgesehen ist. Sie ersehen daraus, dass man auch im Ausland doch die Notwendigkeit empfunden hat, beim Verkehrspersonal die Möglichkeit zu haben, längere Dienstschichten bestehen zu lassen als 12 Stunden. Nun habe ich seinerzeit Gewicht darauf gelegt, Ihnen auseinanderzusetzen, dass besonders beim Postbestelldienst eine 13-stündige Präsenzzeit unerlässlich ist, wenn in den Städten noch drei Vertragungen vorgenommen werden sollen, ohne dass dafür ganz ungeheuerliche Kosten für Aushilfspersonal aufgewendet werden müssen. Wenn Sie auf 12 Stunden als Regel hinuntergehen, so wird das somit bei der Post voraussichtlich zur Folge haben, dass man auch in städtischen Verhältnissen nur noch

zwei Vertragungen vornehmen kann. Ich habe das seinerzeit an Beispielen ausdrücklich nachgewiesen.

Endlich stelle ich hier wieder fest, was auch der Herr Referent getan hat, dass eine Erhöhung bei den Nebenbahnen ebenso unerlässlich ist, weil nur durch die Möglichkeit einer 13-stündigen Präsenzzeit den Nebenbahnen erspart wird, Aushilfspersonal in grossem Umfange, das dann im allgemeinen wirtschaftlich nur schlecht ausgenützt wird, anzustellen. Bei den Nebenbahnen ist eben die Leichtigkeit der Auswechslung von Personal nicht in dem Masse gegeben wie bei den Bundesbahnen, die über ein sehr viel reichlicheres Personal verfügen.

Endlich wiederhole ich nochmals, dass das Gesetz nur ein Maximum vorschreibt. Da, wo es nicht nötig ist, wird man überhaupt über eine zwölfstündige Präsenzzeit nicht hinausgehen.

Aus allen diesen Gründen bitte ich Sie, dem Antrage der Kommissionsmehrheit beizupflichten.

M. Perrin: Excusez-moi, M. le Président et MM., si je mets encore une fois votre temps à contribution, mais la question qui nous occupe a une si grande importance pour le personnel qu'il est de mon devoir d'attirer encore votre attention sur un point. Aux Chemins de fer fédéraux la durée du temps de présence de 12 heures est, déjà maintenant, appliquée à la presque totalité du personnel, et si vous retournez aujourd'hui, dans la loi, à la durée du temps de présence de 13 heures, vous allez permettre aux autorités des chemins de fer fédéraux d'amoinrir la situation déjà acquise de ce personnel. Le Conseil fédéral vous dit qu'il n'est pas possible de réduire le temps de présence à 12 heures en ce qui concerne les postes et les chemins de fer secondaires; mais la proposition de la minorité de la commission permet parfaitement aux autorités administratives d'appliquer la journée de présence de 13 heures partout où cela est nécessaire. Nous voulons simplement que le principe de 12 heures soit fixé dans la loi pour la généralité et que les 13 heures soient l'exception.

Monsieur le Président et Messieurs, nous avons fait aux chemins de fer fédéraux de si mauvaises expériences au cours de l'année 1918 avec des décisions aussi imprécises que nous nous voyons dans l'obligation de vous demander aujourd'hui de préciser exactement votre point de vue dans la loi en indiquant que la journée de présence doit être de 12 heures. En 1918, la direction générale des C. F. F. avait donné l'ordre à ses directions d'arrondissement de réduire la durée du travail partout où cela était possible, à neuf heures. Nous avons eu à lutter dans cette question avec l'esprit bureaucratique, la mauvaise volonté, l'arbitraire, non seulement des directions d'arrondissement, mais de presque tous les chefs de service, pour l'application de cette journée de neuf heures. Nous avons dû faire des requêtes aux chefs de gare, aux chefs de bureaux et aux chefs de service des C. F. F. si bien que ce n'est qu'après huit et douze mois que nous avons réussi à faire appliquer la décision de la direction générale des C. F. F. Il ne peut donc pas être dans l'esprit du législateur de donner à l'employeur, aux administrations, aux chefs de service, le moyen de tourner la loi et d'amoinrir la situation qu'a déjà maintenant acquise le personnel.

Nous voulons vous demander aujourd'hui instamment de faire en sorte que les 12 heures deviennent, dans la nouvelle loi sur la durée du travail, la règle et les 13 heures l'exception. Vous rendrez par là un immense service au personnel et ce personnel vous en sera certainement reconnaissant. Du reste, j'ajouterai que les 12 heures prévues dans la loi ne coûteront pas un centime de plus aux C. F. F.; cela peut se faire sans aucune dépense. Je recommande donc d'adopter les propositions de la minorité de la commission.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommissionsmehrheit	83 Stimmen
Für den Antrag der Kommissionsminderheit	45 Stimmen

Art. 6.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Was Art. 6 über die Dienstschicht sagt, das bestimmt in analoger Weise Art. 6 über die Ruhschicht. Wir beantragen Ihnen auch hier, am gleichen Zusatz wie zu Art. 5 festzuhalten gegenüber der Auffassung des Ständerates.

M. Grand, rapporteur français de la commission: La divergence, à l'art. 6, est la même qu'à l'art. 5. L'art. 6 fixe le tour de repos. C'est le corollaire de l'art. 5, qui comprend le tour de service. La proposition de votre commission tend à maintenir le texte, c'est-à-dire l'adjonction votée en premier débat, contrairement à l'opinion du Conseil des Etats qui voudrait la supprimer — cela pour le motif déjà indiqué dans l'exposé de la divergence existant à l'art. 5. Pour les mêmes motifs aussi, nous vous proposons de repousser la proposition de la minorité de la commission qui voudrait introduire un tour de repos de 12 heures.

Präsident: Der Antrag der Minderheit wird nicht aufrecht erhalten; der Artikel ist nach Vorschlag der Mehrheit angenommen.

Art. 10.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Nun die Ferienfrage in Art. 10, die Frage, die in beiden Ratssälen, in der Presse und in Versammlungen am meisten zu reden gegeben hat. Ueber die Notwendigkeit der Ferien rede ich Ihnen heute nicht mehr; ich darf wohl darauf hinweisen, was bei der ersten Lesung darüber gesagt wurde. Die Kommission geht von der Auffassung aus, dass die Einräumung von angemessenen Ferien ebensowohl im Interesse des Personals wie in demjenigen der Verwaltung liegt, und ihr Bestreben ging dahin, dem Personal soweit als möglich entgegenzukommen, wobei als unerlässliches Minimum das betrachtet wurde, was zur Ausspannung, zur Erhaltung der Gesundheit vonnöten ist. Soweit die Ferienansprüche über diese Notwendigkeit hinaus-

gehen, darf wohl eine Abwägung mit anderen Interessen erfolgen, eine Abwägung mit den Interessen der Verkehrsanstalten; deren Existenz muss gesichert bleiben in Interesse der Allgemeinheit, im Interesse der Volkswirtschaft und nicht zuletzt auch im Interesse des Personals, das seinen Verdienst bei diesen Verkehrsanstalten findet.

Die Kommission hat einen annehmbaren Interessenausgleich gesucht; ob sie ihn gefunden hat, das wird der Rat, nachdem wir ihm unsere Anträge vorgelegt haben, zu entscheiden haben.

Je mehr man die Frage der Ferien prüft, um so mehr bedauert man es, dass man in dieser Beziehung nicht individualisieren kann, dass nicht das Ferienbedürfnis des einzelnen für die Dauer der ihm einzuräumenden Ferien massgebend ist, dass das Personal, das im schwersten Dienste steht, sei es im Fahrdienst, Rangierdienst, als Telephonfräulein oder Telegraphistin, den genau gleichen Ferienanspruch hat wie derjenige Teil des Personals, der körperlich und geistig durch seine dienstliche Tätigkeit nur weniger in Anspruch genommen wird. Wenn eine Differenzierung in dieser Beziehung möglich wäre, dann kämen wir zu einer Ordnung der Dinge, die einem Teil des Personals schon in verhältnismässig jungen Jahren die Einräumung von vierwöchigen Ferien bringen würde.

Aber eine solche Regelung ist aus zwei Gründen unmöglich. Einmal lehnt das Personal sie mit aller Entschiedenheit ab. Sie ist nicht mehr modern. Wie der Fleissige und der Bequeme die gleiche Arbeitszeit haben und den gleichen Lohn beziehen, so soll auch derjenige, der einen harten Dienst hat, den gleichen Ferienanspruch besitzen wie derjenige, dessen Betätigung im Dienste eine weniger lange Ferienzeit beanspruchen würde. Eine Differenzierung in der Gewährung von Ferien würde aber auch nach anderer Richtung Schwierigkeiten schaffen. Denken Sie sich die Organisation dieser Ferien, z. B. bei den Bundesbahnen, und denken Sie daran, wie ausserordentlich schwer es wäre, es in dieser Beziehung einem jedem einzelnen recht zu machen.

Also bei der Schablonisierung muss es bleiben; ein anderer Weg ist nicht möglich. Diese Schablonisierung hat Vor- und Nachteile für das Personal, Vorteile für die Leichtbeschäftigten, die durch das Ferienbedürfnis der Schwerarbeiter hinsichtlich der Ferienzeit hinaufgezogen werden; auf der andern Seite aber Nachteile für diejenigen, die die Ferien am nötigsten hätten, indem sie infolge der Schablone durch die Leichtbeschäftigten in der Ferienbemessung zurückgehalten werden.

Darf ich kurz auf die bisherige Ordnung hinweisen und Ihnen dann zeigen, welchen Gang die Verhandlungen genommen haben, bis wir zu einem Vermittlungsantrage gekommen sind? Nach dem gegenwärtigen Gesetz besteht ein Ferienanspruch während den ersten zehn Dienstjahren überhaupt nicht. 8 Tage Ferien kommen vom 11. Dienstjahre hinweg. Dabei ist nicht zu vergessen, dass unter der Herrschaft des gegenwärtigen Gesetzes nur 52 Ruhetage im Jahre bestehen, während die neue Ordnung 56 Ruhetage vorschlägt. Bei der ersten Lesung haben wir lange über die Anträge des Bundesrates debattiert, die dahin gingen, 7 Tage Ferien vom 1.—9. Dienstjahre, 14 Tage vom 10. Dienstjahre oder 30. Altersjahre und schliesslich 21 Tage von dem Jahre an zu gewähren, in welchem das 20. Dienstjahr oder 40. Altersjahr zurückgelegt

wird. Eine Minderheit der Kommission hat in Anlehnung an das Postulat des Föderativverbandes schon bei der ersten Lesung beantragt, vom 1.—4. Dienstjahre 7 Tage, vom 5.—10. Dienstjahre 14 Tage, vom 11.—20. Dienstjahre 21 Tage und vom 21. Dienstjahre hinweg 28 Tage zu normieren.

Der Nationalrat hat entgegen dem Antrage der Kommissionsmehrheit einem Vermittlungsantrage Zraggen-Stoll zugestimmt. Dadurch wurden in der Hauptsache die Minderheitsanträge akzeptiert, dabei aber die 28 tägigen Ferien weggelassen und die 14 Tage vom 5. auf das 6. Dienstjahr hinausgeschoben. Der Nationalrat hat diesen Beschluss mit 70 gegen 68 Stimmen gefasst. Im Ständerat wurde dieser Beschluss des Nationalrates, der, wie gesagt, dem Antrage der Minderheit mit Abänderung durch den Antrag Zraggen-Stoll entspricht, ebenfalls verfochten; mit dem Resultat, dass der Ständerat mit 31 gegen 2 Stimmen beschlossen hat, an der Vorlage des Bundesrates festzuhalten. Dabei hat der Referent unwidersprochen die Erklärung abgegeben, dass der Ständerat sich kaum je dazu herbeilassen könnte, dem Antrage zuzustimmen, wie er durch den Nationalrat angenommen worden sei.

Ich vergleiche: Im Nationalrat 70 gegen 68 Stimmen für den Antrag Zraggen, im Ständerat 31 gegen 2 Stimmen für den andern Antrag. Mit der Verschiedenartigkeit der Parteizugehörigkeit in beiden Räten sind diese Ziffern nur ungenügend erklärt. Ich glaube, das Resultat im Ständerat hat an einem andern Ort seine Ursache gefunden. Als der Ständerat die Vorlage beriet, da las man in den Zeitungen, dass am kommenden Sonntag Demonstrationsversammlungen stattfinden würden mit dem Traktandum: « Die Sabotage des Arbeitszeitgesetzes durch den Ständerat. » Diese Drohungen sind offenbar nicht ohne Wirkung auf den Beschluss des Ständerates geblieben. Ich kann Sie versichern, dass auch der nationalrätlichen Kommission infolge des Vorliegens dieser Drohungen eine objektive Prüfung nicht ganz leicht geworden ist. Wir haben uns dabei aber doch auf einen andern Standpunkt gestellt: wenn auf der einen Seite die Behörden keiner Drohung erliegen sollen, so dürfen sie auf der andern Seite einer gerechten Lösung nicht deshalb aus dem Wege gehen, weil momentan eine Missstimmung unter dem Personal herrscht und weil diese Missstimmung sich in einer Art und Weise äussert, die der Mehrheit des Rates nicht passt. Wir haben die ganze Ferienfrage noch einmal sine ira et studio geprüft, und nach einem gangbaren Mittelweg gesucht.

Wir schlagen Ihnen diesen Mittelweg in der Weise vor, dass vom 1. bis und mit dem 7. Dienstjahre 7 Ferientage gewährt werden, vom 8. Dienstjahre oder 28. Altersjahre an 14 Tage, von dem Jahre an, in welchem das 15. Dienstjahr oder 35. Altersjahr zurückgelegt wird, 21 Tage und schliesslich vom zurückgelegten 50. Altersjahre an 28 Tage. Die Abweichung dieses Antrages vom Beschlusse des Nationalrates liegt in folgendem: Wir schieben die 14tägigen Ferien um 2 Jahre hinaus und die Ferien von 21 Tagen um 5 Jahre. Wenn wir mit einem durchschnittlichen Eintrittsalter der jungen Leute bei den Transportanstalten von 17—18 Jahren rechnen, so würden nach unserem Antrage die 14tägigen Ferien vom 25. Altersjahre und die dreiwöchigen Ferien vom 32. Altersjahre an eintreten. Auf der andern Seite haben wir auch eine Verbesserung gegenüber dem Beschlusse des Nationalrates vorgenommen, indem wir eine besondere

Ferienkategorie für diejenigen Leute geschaffen haben, die das 50. Altersjahr zurückgelegt haben. Wir sind dabei von der Meinung ausgegangen, dass man von einem gewissen Altersjahre hinweg ohne Rücksicht auf die Dienstjahre längere Ferien einräumen soll, indem das Ferienbedürfnis gleich gross ist, ob der Betreffende vorher seine Zeit bei einer Transportanstalt zugebracht oder an einem andern Orte gearbeitet hat. Das hat uns dazu geführt, Ihnen die Ferien von 28 Tagen für diejenigen zu empfehlen, die das 50. Altersjahr erreicht haben.

Dieser Vermittlungsantrag liegt, was ich hier feststellen möchte, näher bei dem Beschlusse des Nationalrates in erster Lesung als beim Beschlusse des Ständerates. Ich will dafür den Nachweis zu erbringen suchen. Ich denke mir, wenn wir die Wirkung der Ferieneinräumung auf das Personal feststellen wollen, so sehen wir uns am besten nach den finanziellen Konsequenzen um; denn je mehr das Personal entlastet wird, um so mehr erwachsen selbstverständlich der betreffenden Transportanstalt Auslagen. Ich greife die Berechnungen der Postverwaltung heraus, weil man mir sagt, dass diese mit besonderer Genauigkeit festgestellt worden seien. Gegenüber dem bisherigen gesetzlichen Zustand schafft die Vorlage des Bundesrates bei der Postverwaltung eine jährliche Mehrausgabe von Fr. 2,255,000, während nach dem ersten Beschlusse des Nationalrates diese Mehrausgabe Fr. 2,819,000 betragen würde. Der neue Vorschlag der Kommission bringt gegenüber der gegenwärtigen gesetzlichen Ordnung eine Mehrbelastung von Fr. 2,639,000. Der neue Antrag belastet also die Post um Fr. 180,000 weniger als der Antrag Zraggen, aber um Fr. 384,000 mehr als der Vorschlag des Bundesrates. Daraus können Sie ersehen, wie die verschiedenen Beschlüsse in ihrer Auswirkung ungefähr zu bemessen sind. In den Berechnungen, die ich Ihnen soeben vorgelegt habe, sind die 4 Wochen, die wir jetzt noch einführen, nicht mitgezählt. Von daher wird noch einmal eine ziemliche Mehrbelastung erwachsen, so dass man sich noch mehr dem Antrage Zraggen nähert.

Für den Antrag des Bundesrates hat sich in der Kommission von 17 Mitgliedern keine Stimme mehr ergeben, und dies, trotzdem verschiedene Mitglieder ihrer Meinung unverhohlen dahin Ausdruck gaben, dass sie die vom Bundesrat vorgeschlagene Regelung als eine gerechte und für das Personal genügende betrachten. Wenn diese Mitglieder gleichwohl die Vorlage des Bundesrates verliessen, so geschah das nur in der Absicht, mit einem Verständigungsvorschlag vor den Nationalrat treten zu können. Wir sind der Meinung, dass dieser Verständigungsvorschlag annehmbar ist. Er belastet die Transportanstalten stark. Für die Bundesbahnen ergibt sich gegenüber dem bisherigen Zustand eine jährliche Mehrbelastung von 4 Millionen, für die Post von 2,6 Millionen Franken und für den Telegraphen von Fr. 321,000. Dabei ist nicht zu vergessen, dass mit der Verlängerung der Ferien eine Verkürzung der Arbeitszeit und der Dienstschrift, eine Vermehrung der Ruhetage und eine bessere Bezahlung des Personals Hand in Hand geht. Schliesslich ist zu beachten, dass im Gesetz ja nur die Minima festgesetzt werden und dass von einer Transportanstalt zu erwarten ist, sie werde diese Minima gegenüber dem Personal überschreiten, bei dem die Rücksichtnahme auf die Gesundheit verlängerte Ferien notwendig macht. Das tut schliesslich auch ein Privatmann, ohne

dass er durch irgend eine gesetzliche Bestimmung dazu verpflichtet wäre.

Ich möchte Ihnen dringend empfehlen, diesem Verständigungsantrage zuzustimmen und den weitergehenden Antrag der Minderheit abzulehnen. Wenn wir Ihnen diesen Antrag hier unterbreiten, so wagen wir es einzig und allein in der Hoffnung auf bessere, man darf wohl sagen, auf viel bessere Zeiten; ohne diese Hoffnung dürften wir die Verantwortung dafür kaum übernehmen, mit einem Antrage vor Sie zu treten, der die Finanzen der Verkehrsanstalten in so empfindlicher Weise belastet. Auf der andern Seite glauben wir dem Personal dasjenige zu bieten, worauf es gerechterweise Anspruch erheben kann.

M. Grand, rapporteur français de la commission: La question des vacances prévue à cet article est peut-être celle qui a donné lieu au plus long débat. Nous sommes ici en présence d'une divergence importante. Le Conseil des Etats n'a pas voulu admettre la proposition de M. Zraggen, que le Conseil national avait adoptée en décembre. Il est revenu à la proposition du Conseil fédéral, concernant l'institution des vacances. Il convient d'abord d'attirer votre attention sur le fait que les vacances, instituées par le projet de loi, sont prises en dehors et en sus des jours de repos, tandis que la loi actuelle, encore en vigueur, prévoit au contraire que les vacances sont prises sur les jours de repos à quelques exceptions près. Par là, le projet constitue déjà un grand avantage en regard du système actuel.

Le projet prévoyait trois catégories de vacances: 7 jours, les neuf premières années de service; 14 jours dès l'année où l'agent atteint 10 ans de service ou l'âge de 30 ans révolus; 21 jours dès l'année où il atteint 20 ans de service ou l'âge de 40 ans révolus. Le Conseil national a adopté une modification à ce projet; par 70 voix contre 68, il a voté la proposition Zraggen, qui était favorable aux plus jeunes classes d'âge. Cette proposition ne touche pas au nombre des jours de vacances, et elle n'ajoute pas une nouvelle catégorie de vacances; elle ne change pas la durée des vacances, mais elle en modifie le point de départ, elle modifie la première catégorie de vacances en 7 jours les 5 premières années de service au lieu de 7 jours les 9 premières années; la seconde catégorie: 14 jours, disait le projet, à partir de 10 ans de service; la proposition que nous avons adoptée a abaissé ce chiffre de 10 ans à 6 ans de service. Enfin, 21 jours, disait le projet, à partir de 20 ans de service ou à l'âge de 40 ans révolus. La proposition adoptée par le Conseil national a réduit le chiffre de 20 ans de service à 10 ans de service. C'étaient les seules modifications apportées par la proposition Zraggen. Cependant, ces simples modifications qui, comme vous le voyez, étaient surtout favorables aux jeunes classes d'âge, plutôt qu'aux classes d'âge plus avancées, augmentaient considérablement les dépenses des entreprises. Le projet du Conseil fédéral entraîne déjà les augmentations de dépenses suivantes en regard du régime actuel: pour les Télégraphes 259,000 fr.; pour les Postes 2,555,000 francs; pour les C. F. F. 3,500,000 fr. La décision du Conseil national augmenterait ces dépenses de 114,500 francs pour les Télégraphes, 564,000 fr. pour les Postes et 1,150,000 fr. pour les C. F. F. C'est, sans doute, en présence de ces augmentations de dépenses con-

sidérables qui résulteraient de la proposition adoptée par le Conseil national que le Conseil des Etats n'a pas voulu y adhérer. Le Conseil des Etats a ajouté en outre qu'il ne considérait pas que ces augmentations de dépenses seraient en proportion avec les avantages résultant de l'adoption de la proposition du Conseil national, en faveur des jeunes classes d'âge, qui ont moins besoin de vacances que les classes d'âge avancées. Enfin, l'intérêt même des entreprises et leur exploitation normale ne permettent pas des vacances aussi nombreuses. C'est pourquoi le Conseil des Etats est revenu à la proposition du Conseil fédéral, c'est-à-dire au projet lui-même.

Votre commission a discuté longuement les propositions en présence. Il en a surgi plusieurs autres au sein de la commission. On voulait, autant que possible, tenir compte d'un côté des intérêts des entreprises et de l'exploitation, d'un autre côté des vœux légitimes du personnel, surtout en ce qui concerne les classes d'âge avancées. En définitive, à une forte majorité, la commission est arrivée à une proposition intermédiaire, qui doit ou qui semblerait devoir rassembler toutes les opinions et faire ici non seulement la majorité, mais l'unanimité. Nous sommes dès lors très étonnés de voir que, malgré cela, la minorité propose encore une modification à cette proposition de transaction. Voici la proposition de la commission: Elle consiste à accorder les vacances suivantes:

7 jours les 7 premières années, au lieu des 9 premières années de service comme le prévoyait le projet. 14 jours de vacances à partir du moment où l'agent a atteint 8 ans de service, au lieu de 10 ans et à partir de l'âge de 28 ans révolus, au lieu de 30 ans; 21 jours de vacances après 15 ans de service au lieu de 20 ans, et à partir de 35 ans d'âge au lieu de 40 ans révolus.

Enfin, la commission ajoute 28 jours, c'est-à-dire les 4 semaines si longuement discutées et tant désirées, à partir du moment où l'agent atteint 50 ans révolus. Remarquez ici que la commission n'a pas voulu prévoir que ces 28 jours seraient accordés à partir d'un certain temps déterminé de service, mais seulement à partir du moment où l'agent atteint 50 ans d'âge révolus.

Cette proposition transactionnelle a l'avantage de tenir compte, comme vous le voyez, dans une certaine mesure, des vœux du personnel et en particulier elle accorde aux agents qui auront 50 ans révolus les 4 semaines tant demandées. D'un autre côté cette proposition n'entraîne pas des conséquences financières aussi graves que celles qui seraient résultées de la proposition Zraggen adoptée par le Conseil national. En effet, les conséquences seront les suivantes: Diminution de dépenses en présence de celles qui seraient résultées de la proposition Zraggen, c'est-à-dire de la proposition adoptée en premier débat par notre Conseil, diminution de dépenses de 53,400 fr. pour les Télégraphes et les Téléphones, de 180,000 fr. pour les Postes et de 1,000,000 pour les C. F. F.

Enfin, il y a lieu de constater que cette proposition tend surtout à favoriser les anciennes classes d'âge, plutôt que les jeunes qui ont moins besoin de vacances, comme je le disais tout à l'heure. Il faut bien se rendre compte également qu'il ne s'agit ici que de minima et qu'il sera toujours loisible aux entreprises de transport de donner à leur personnel des vacances plus longues que celles prévues par la loi.

Nous vous recommandons en conséquence d'accepter cette proposition et de repousser celle de la minorité qui tend à introduire une adjonction à la fin de la nôtre, c'est-à-dire à accorder les 28 jours de vacances non seulement à partir du moment où l'agent atteint les 50 ans d'âge révolus, mais encore dès l'instant où il atteint 25 ans de service. Cette adjonction entraînerait des dépenses supplémentaires trop considérables; elle ne serait guère justifiée et ses conséquences pour les entreprises seraient à redouter.

Nous vous recommandons donc de repousser la proposition de la minorité et d'accepter celle de la majorité.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu.)

**Sitzung vom 26. Februar 1920,
vormittags 8¼ Uhr.**

**Séance du 26 février 1920, à 8¼ heures
du matin.**

Vorsitz: } Hr. Blumer.
Présidence: }

1101. Arbeitszeit bei den Transportanstalten. Durée du travail dans les entreprises de transport.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 199 hiervor — Voir page 199 ci-devant.)

Weber (St. Gallen): Die Kommissionsminderheit beantragt Ihnen, in Art. 10 zu sagen: «28 Tage von dem Jahre an, in dem das 25. Dienstjahr oder das 50. Altersjahr zurückgelegt wird.» Es handelt sich hier beim Art. 10 um die wichtigste Differenz, welche zwischen der nationalrätlichen und der ständerätlichen Schlussnahme besteht, und je nachdem Sie endgültig diesen Artikel festlegen, wird das Urteil lauten, das in bezug auf die Aufwendung sozialpolitischer Einsicht auf diese wichtige Frage beim Personal entstehen wird.

Die Kommissionsminderheit hat bekanntlich zunächst das Postulat des Föderativverbandes in diesem Saale vertreten. Dieses Postulat ging namentlich nach der Richtung weiter als der Antrag des Bundesrates, als die Ferienvergünstigung erstreckt werden sollte von den maximalen 21 Tagen des bundesrätlichen Vorschlages auf 28 Tage nach zurückgelegtem 20. Dienstjahr. Was hat man gegen diesen Vorschlag eingewendet? Einmal die finanziellen Bedenken, von denen der Herr Kommissionsreferent sprach. Es wurde gestern neuerdings von 10 Millionen Mehrbelastung gesprochen, welche allein dem Bunde aus der Erweiterung der Ferien erwachsen wird. Was die allgemeine Bundesverwaltung anbetrifft und auch was die Bundesbahnen anbelangt, sind die finanziellen

Konsequenzen gewiss nicht gering einzuschätzen; aber ich bitte, nicht zu vergessen, dass es sich um 60,000 Funktionäre handelt und dass die Mehrausgabe, die für den einzelnen erwachsen wird, ein verhältnismässig bescheidener Betrag sein wird.

Man hat ferner eingewendet, man schaffe ein ungünstiges Präjudiz für die kantonalen und städtischen Verwaltungen, die gezwungen sein würden, dem Beispiele des Bundes zu folgen und die infolgedessen ebenfalls mit bedeutenden Mehrausgaben zu rechnen hätten. Dieses letzte Argument fällt dahin, weil nach dieser Richtung verschiedene Kantone und Städteverwaltungen uns bereits vorangeschritten sind und andere sich auf dem Wege befinden. Ich mache darauf aufmerksam, dass vier Wochen Ferien bereits gewähren die Kantone Aargau und Zürich und von den Städteverwaltungen Olten, Genf, Winterthur und St. Gallen, dass eine Reihe von städtischen Gehalts- und Lohnregulativen in Arbeit stehen, welche gleichzeitig die Ferienfrage nunmehr im Sinne des Antrages der Kommissionsmehrheit zu regeln im Begriffe stehen.

Nun ist eine neue Situation entstanden. Erfreulicherweise hat die Kommissionsmehrheit in diesem Fall vor dem Ständerate nicht kapituliert, sondern sie hat einen neuen Antrag zu Art. 10 formuliert, der zwar ein Stück hinter das zurückweicht, was Sie gemäss Antrag Zraggen angenommen haben, dagegen den Akzent auf die Ferien legt gegenüber den ältern Funktionären. Sie haben gehört, dass die Mehrheit beantragt, auf 28 Tage zu gehen, wo es sich um Funktionäre handelt, die das 50. Altersjahr zurückgelegt haben. Gewiss sprechen sehr gute Gründe für den neuen Antrag der Kommissionsmehrheit. Nirgends ist die Notwendigkeit grösser, erschöpfte, ermüdete Arbeitskraft wieder aufzufrischen, als bei Leuten, die entweder ganz oder beinahe ein halbes Jahrhundert auf dem Rücken haben. Diese Leute haben ein ganz besonderes Anrecht, die Freiheit zu geniessen, die in derartigen Ferientagen liegt, und wir haben den alten Funktionären, von denen Herr Bundesrat Haab gesagt hat, es handle sich um eine Art Ehrenbürger der Verwaltung, eine Dankeschuld abzutragen, deshalb, weil sie schon vor 1902 unter dem Regime der Privatbahnen unter ausserordentlich ungünstigen Verumständen ihren Dienst bei den schweizerischen Transportanstalten verrichtet haben, dadurch früher alt geworden sind und heute mehr als je der Wohltat der verlängerten Ferien bedürfen.

Wir anerkennen, dass die Mehrheit ein wesentliches Entgegenkommen dem Standpunkte des Personals erwiesen hat. Aber dieser Antrag der Kommissionsmehrheit enthält eine Lücke oder einen Schönheitsfehler, wenn Sie wollen. Währenddem für das Personal, das zwischen 20 und 40 Jahren steht, die Ferienbewilligung abhängig gemacht wird von zwei Faktoren, einmal von der Zahl der geleisteten Dienstjahre und andererseits vom Alter, will man bei der letzten Kategorie das Moment der Dienstjahre ausschalten und diese verlängerte Ferienbewilligung lediglich abhängig machen vom Altersjahr, davon, ob einer das 50. Jahr auf dem Buckel hat. Darin liegt eine Ungerechtigkeit gegenüber denjenigen, die mit 18 oder 19 Jahren in den Dienst der Bundesbahnen oder einer andern Transportunternehmung eingetreten sind. Man spricht auch davon, dass bei der Revision der Pensions- und Hilfskassestatuten die Pensionsberechtigung

Arbeitszeit bei den Transportanstalten.

Durée du travail dans les entreprises de transport.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1920
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1011
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.02.1920 - 17:00
Date	
Data	
Seite	199-211
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 899

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Nous vous recommandons en conséquence d'accepter cette proposition et de repousser celle de la minorité qui tend à introduire une adjonction à la fin de la nôtre, c'est-à-dire à accorder les 28 jours de vacances non seulement à partir du moment où l'agent atteint les 50 ans d'âge révolus, mais encore dès l'instant où il atteint 25 ans de service. Cette adjonction entraînerait des dépenses supplémentaires trop considérables; elle ne serait guère justifiée et ses conséquences pour les entreprises seraient à redouter.

Nous vous recommandons donc de repousser la proposition de la minorité et d'accepter celle de la majorité.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu.)

**Sitzung vom 26. Februar 1920,
vormittags 8¼ Uhr.**

**Séance du 26 février 1920, à 8¼ heures
du matin.**

Vorsitz: } Hr. Blumer.
Présidence: }

1101. Arbeitszeit bei den Transportanstalten. Durée du travail dans les entreprises de transport.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 199 hiervoor — Voir page 199 ci-devant.)

Weber (St. Gallen): Die Kommissionsminderheit beantragt Ihnen, in Art. 10 zu sagen: «28 Tage von dem Jahre an, in dem das 25. Dienstjahr oder das 50. Altersjahr zurückgelegt wird.» Es handelt sich hier beim Art. 10 um die wichtigste Differenz, welche zwischen der nationalrätlichen und der ständerätlichen Schlussnahme besteht, und je nachdem Sie endgültig diesen Artikel festlegen, wird das Urteil lauten, das in bezug auf die Aufwendung sozialpolitischer Einsicht auf diese wichtige Frage beim Personal entstehen wird.

Die Kommissionsminderheit hat bekanntlich zunächst das Postulat des Föderativverbandes in diesem Saale vertreten. Dieses Postulat ging namentlich nach der Richtung weiter als der Antrag des Bundesrates, als die Ferienvergünstigung erstreckt werden sollte von den maximalen 21 Tagen des bundesrätlichen Vorschlages auf 28 Tage nach zurückgelegtem 20. Dienstjahr. Was hat man gegen diesen Vorschlag eingewendet? Einmal die finanziellen Bedenken, von denen der Herr Kommissionsreferent sprach. Es wurde gestern neuerdings von 10 Millionen Mehrbelastung gesprochen, welche allein dem Bunde aus der Erweiterung der Ferien erwachsen wird. Was die allgemeine Bundesverwaltung anbetrifft und auch was die Bundesbahnen anbelangt, sind die finanziellen

Konsequenzen gewiss nicht gering einzuschätzen; aber ich bitte, nicht zu vergessen, dass es sich um 60,000 Funktionäre handelt und dass die Mehrausgabe, die für den einzelnen erwachsen wird, ein verhältnismässig bescheidener Betrag sein wird.

Man hat ferner eingewendet, man schaffe ein ungünstiges Präjudiz für die kantonalen und städtischen Verwaltungen, die gezwungen sein würden, dem Beispiele des Bundes zu folgen und die infolgedessen ebenfalls mit bedeutenden Mehrausgaben zu rechnen hätten. Dieses letzte Argument fällt dahin, weil nach dieser Richtung verschiedene Kantone und Städteverwaltungen uns bereits vorangeschritten sind und andere sich auf dem Wege befinden. Ich mache darauf aufmerksam, dass vier Wochen Ferien bereits gewähren die Kantone Aargau und Zürich und von den Städteverwaltungen Olten, Genf, Winterthur und St. Gallen, dass eine Reihe von städtischen Gehalts- und Lohnregulativen in Arbeit stehen, welche gleichzeitig die Ferienfrage nunmehr im Sinne des Antrages der Kommissionsmehrheit zu regeln im Begriffe stehen.

Nun ist eine neue Situation entstanden. Erfreulicherweise hat die Kommissionsmehrheit in diesem Fall vor dem Ständerate nicht kapituliert, sondern sie hat einen neuen Antrag zu Art. 10 formuliert, der zwar ein Stück hinter das zurückweicht, was Sie gemäss Antrag Zraggen angenommen haben, dagegen den Akzent auf die Ferien legt gegenüber den ältern Funktionären. Sie haben gehört, dass die Mehrheit beantragt, auf 28 Tage zu gehen, wo es sich um Funktionäre handelt, die das 50. Altersjahr zurückgelegt haben. Gewiss sprechen sehr gute Gründe für den neuen Antrag der Kommissionsmehrheit. Nirgends ist die Notwendigkeit grösser, erschöpfte, ermüdete Arbeitskraft wieder aufzufrischen, als bei Leuten, die entweder ganz oder beinahe ein halbes Jahrhundert auf dem Rücken haben. Diese Leute haben ein ganz besonderes Anrecht, die Freiheit zu geniessen, die in derartigen Ferientagen liegt, und wir haben den alten Funktionären, von denen Herr Bundesrat Haab gesagt hat, es handle sich um eine Art Ehrenbürger der Verwaltung, eine Dankesschuld abzutragen, deshalb, weil sie schon vor 1902 unter dem Regime der Privatbahnen unter ausserordentlich ungünstigen Verumständen ihren Dienst bei den schweizerischen Transportanstalten verrichtet haben, dadurch früher alt geworden sind und heute mehr als je der Wohltat der verlängerten Ferien bedürfen.

Wir anerkennen, dass die Mehrheit ein wesentliches Entgegenkommen dem Standpunkte des Personals erwiesen hat. Aber dieser Antrag der Kommissionsmehrheit enthält eine Lücke oder einen Schönheitsfehler, wenn Sie wollen. Währenddem für das Personal, das zwischen 20 und 40 Jahren steht, die Ferienbewilligung abhängig gemacht wird von zwei Faktoren, einmal von der Zahl der geleisteten Dienstjahre und anderseits vom Alter, will man bei der letzten Kategorie das Moment der Dienstjahre ausschalten und diese verlängerte Ferienbewilligung lediglich abhängig machen vom Altersjahr, davon, ob einer das 50. Jahr auf dem Buckel hat. Darin liegt eine Ungerechtigkeit gegenüber denjenigen, die mit 18 oder 19 Jahren in den Dienst der Bundesbahnen oder einer andern Transportunternehmung eingetreten sind. Man spricht auch davon, dass bei der Revision der Pensions- und Hilfskassestatuten die Pensionsberechtigung

schon mit dem 55. Altersjahr eintreten solle, so dass in diesem Fall die älteren Funktionäre, sofern Sie die Fassung der Kommission annehmen, nur noch fünf Jahre des Vorteils der verlängerten Ferien teilhaftig werden könnten.

Darum ist die Minderheit dazu gelangt, Ihnen zu beantragen, auch für die vierte Ziffer von Art. 10 das gleiche System zu wählen, das in den ersten drei Ziffern angewendet wird, nämlich das Dienstjahr und nicht bloss das Altersjahr in Anrechnung zu bringen und deshalb in teilweiser Abänderung des Kommissionsantrages zu sagen, vom 25. Dienstjahre an habe ein Funktionär einer Transportanstalt Anspruch auf vier Wochen Ferien. Das ist der Antrag der Kommissionsminderheit. Man hat mit einem gewissen Recht davon gesprochen, dass Art. 10 eine Perle dieses Gesetzes sei und vielleicht den bedeutendsten Fortschritt darstelle. Diese Perle soll einen hellen und klaren Glanz haben und soll nicht beschattet werden durch die Ungerechtigkeit, welche entstehen würde, wenn Sie dem Antrage der Kommissionsmehrheit vollinhaltlich zustimmen.

Knüsel: Der Antrag, welchen die Kommissionsmehrheit zu Art. 10 des Gesetzes einbringt, hält ungefähr die Mitte zwischen den Beschlüssen der beiden Räte. Dem Antrage haben auch die Mitglieder der Kommission zugestimmt, denen die Vertretung landwirtschaftlicher Interessen obliegt. Diese Stellungnahme hat sie allerdings etwelche Ueberwindung gekostet. Sie haben die Auffassung, dass mit demjenigen, was dem Personal der Verkehrsanstalten im vorliegenden Arbeitsgesetz geboten wird, die äusserste Grenze des Möglichen und Annehmbaren erreicht sei. Man hat in weiten Kreisen der Bevölkerung, auch in landwirtschaftlichen Kreisen, Verständnis für die Bestrebungen des Personals, die auf eine Verbesserung der Lohnverhältnisse hinzielen. Ich möchte nicht sagen, dass das gleiche Verständnis auch vorhanden wäre für den Wettlauf um die Verlängerung der Ferien. Wer in der intensiven Arbeit das Mittel sieht, das Werte schafft und uns wirtschaftlich vorwärts bringt, der kann nur mit Sorge und mit einer gewissen Beängstigung die grosse Bewegung verfolgen, die der Reduktion der Arbeitszeit gilt und letzten Endes auf eine Reduktion der Arbeitsleistung hinausläuft. Jedenfalls wird er eine Bewegung nicht fördern helfen, die in ihren Forderungen über das Ziel hinausgeht und die Erleichterungen verlangt, die der Betrieb nicht erträgt und die in ihrer Auswirkung auf eine Schädigung unseres gesamten Wirtschaftslebens hinauslaufen.

Um zu Art. 10 des hier in Beratung stehenden Gesetzes zurückzukehren, ist zuzugeben, dass es beim Personal der Transportanstalten eine ganze Reihe von Funktionären gibt, die sehr stark beansprucht sind und die ausgedehnte Ruhezeiten und auch ausgedehnte Ferien für die körperliche Restaurierung nötig haben. Neben diesen stark Beanspruchten gibt es indessen eine ganze Reihe von Funktionären, deren Dienst ein leichter ist, auch wohl solche, die ein mehr beschauliches Leben führen und die eine Arbeitszeit von über acht Stunden täglich so gut ertragen würden, wie mancher von uns.

Ich will nicht untersuchen, wie das Gesetz, einmal in Wirksamkeit gesetzt, die Arbeit in den klein-

gewerblichen und kaufmännischen Betrieben beeinflussen werde; dagegen muss ich Ihnen sagen, wie man in landwirtschaftlichen Kreisen von demselben denkt, welche Einwirkungen auf den Betrieb vorausgesehen werden. Die Einführung der 48-Stundenwoche bei den Transportanstalten, die ausgedehnten Ruhetage und das reichliche Ausmass von Ferien an das gesamte Personal wird notwendig eine Abwanderung von landwirtschaftlichen Arbeitskräften zur Folge haben. Es ist das ganz unausweichlich. Abwandern werden die leistungsfähigen Elemente, die jungen Leute; die Alten und Invaliden werden der Landwirtschaft verbleiben. Es ist in der Kommission von Vertretern des Personals gesagt worden, dass eine Abwanderung in letzter Zeit nicht mehr in bedeutendem Umfang erfolgt sei. Es wird so sein, ich will das zugeben; aber ebenso sicher ist, dass die günstigen Arbeitsbedingungen, die das Gesetz dem Personal bringt, die Abwanderung fördern werden. Die Einschränkung der Arbeitszeit wird eine Vermehrung des Personals zur Folge haben, und für diese Vermehrung des Personals ist die landwirtschaftliche Bevölkerung das Reservoir, aus dem geschöpft werden muss. Daran ist gar nichts zu ändern.

Die günstigeren Arbeitsbedingungen, die dem Industriearbeiter und dem Personal der Transportanstalten geboten werden, werden sich in der Landwirtschaft noch in anderer Richtung fühlbar machen. Es gibt für die Zukunft der Landwirtschaft meines Erachtens zweierlei Möglichkeiten: Entweder die Landwirtschaft bleibt bei dem gegenwärtigen Betrieb, bei dem sie fremde Arbeitskräfte beschäftigen muss; dann wird sie sich sehr bald in die Zwangslage versetzt sehen, den Leuten die gleichen Erleichterungen gewähren zu müssen, wie sie dem Industriearbeiter und dem Arbeiter bei den Transportanstalten geboten werden; die Folge wird eine Erschwerung der Produktion und eine Verteuerung der ganzen Lebenshaltung sein. Die zweite Möglichkeit ist, dass sie die mittlern und grössern Betriebe — Grossbetriebe gibt es in der Schweiz überhaupt nicht — nach und nach in Kleinbetrieben aufgehen lässt, welche die fremden Arbeitskräfte nicht nötig haben. Diese Bewegung wird sich nicht von heute auf morgen vollziehen. Sie braucht Zeit, sie braucht Jahre; aber sie muss als letzte Möglichkeit ins Auge gefasst werden. Welchen Einfluss diese Veränderung auf die Versorgung des Landes hätte, das mögen Sie selbst beurteilen. Sie werden begreifen, dass die Landwirtschaft nicht entzückt sein kann von gesetzlichen Erlassen, die die Entwicklung in der angedeuteten Richtung fördern müssen.

Die landwirtschaftlich orientierten Mitglieder der Kommission haben trotz dieser Bedenken dem Antrage der Kommissionsmehrheit zugestimmt, weil er eine Brücke der Verständigung bildet, auf der man sich finden könnte. Sie haben zugestimmt in der Erwartung, dass das dem Personal bewiesene weitgehende Entgegenkommen von diesem auch gewürdigt und durch treue Hingabe an den Dienst und weitergehende Solidarisierung mit dem Betriebe, dem es zu dienen hat, gelohnt werde, und dass es sich nicht durch Strömungen fortreissen lasse, die den Interessen des Betriebes und den allgemeinen Landesinteressen zuwiderlaufen.

Das ist unsere Stellung zum Arbeitszeitgesetz. Wenn die berufenen Vertreter des Personals uns heute erklären sollen, dass dasjenige, was das Gesetz dem

Personal biete, unannehmbar, dass es nichts sei, dann würden sich der Sprechende und wohl auch sein landwirtschaftlicher Kollege in der Kommission durch die dort abgegebene Erklärung in ihrer heutigen Stellungnahme zum Gesetz nicht gebunden fühlen.

Zraggen: In Anbetracht, dass an Stelle des vom Nationalrat beschlossenen Guten durch die Mehrheit der Kommission etwas Besseres gesetzt werden kann, indem für die ältern Funktionäre, dem Wunsche des gesamten Personals entsprechend, die Position der 28tägigen Ferien erreicht werden könne, liess ich in der Kommission den nationalrätlichen Standpunkt fallen. Schon damals, bei der ersten Lesung, stellte ich mich auf den Standpunkt des Erreichbaren, von der Annahme ausgehend, dass der Spatz in der Hand dem Personal lieber sei, wie die Taube auf dem Dache. In voller Würdigung der jeweiligen Situation hat es meines Erachtens überhaupt keinen Sinn, Forderungen aufzustellen, die zum voraus als unannehmbare bezeichnet werden müssen, nur mit dem Endzwecke, dieselben jeweilen, wenn sie nicht annehmbar sind und deshalb vom Rate nicht akzeptiert werden, politisch auszubeuten. Mit dieser Logik ist dem Personal nicht gedient.

Nun benutze ich zugleich die Gelegenheit, hier einige interessante Feststellungen zu machen. Der Sprechende ist in letzter Zeit vielfach in der extremen sozialdemokratischen Presse angegriffen worden. Als Protest stelle ich hier anhand des stenographischen Protokolls fest, dass Herr Nationalrat Jacques Schmid, Redaktor, in seiner Zeitung mehrfache Unwahrheiten niedergelegt hat, die dann systemgemäss auch von den übrigen sozialdemokratischen Blättern übernommen worden sind. Ein sprechender, aber auch ein trauriger Beweis dafür, dass man von jener Seite den Mut nicht findet, dem politischen Gegner gerecht zu werden. Auch hier gilt der Satz: Wenn zwei das gleiche tun, so ist es nicht das gleiche.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch eine weitere Tatsache feststellen. Nicht die sozialdemokratischen Vertreter waren es, die in der Kommission die Forderung der 28 Tage Ferien als richtig anerkannt, in dieser Form aufgestellt haben, sondern dieses Verdienst kommt den Bürgerlichen unter Mitwirkung der Christlich-Sozialen zu. Das Hauptverdienst haben die Herren Dr. Wyrsh und Schüpbach.

Was den materiellen Antrag der Kommissionsminderheit anbetrifft, so stelle ich auch hier fest, dass es der Sprechende war, der in der Kommission diesen Zusatzantrag stellte, der leider aber unterlag. Wenn ich damals in der Kommission den Standpunkt vertreten habe, dass die vierte Position eine Lücke aufweist, so tat ich es aus sachlichen Erwägungen. Schon von Anfang an habe ich das Prinzip der 28 Tage Ferien als richtig anerkannt und bin ich demgemäss dafür eingetreten. Indem ich mich auf das damals Gesagte beziehe, möchte ich darauf hinweisen, dass es sich um ein Gesetz handelt, das auf Jahre hinaus Gültigkeit haben sollte und dass hierbei ein Personal in Betracht kommt, das vielfach in Betriebsdienst stehend den Schichtdienst machen muss und damit zum voraus logischerweise eine Beeinträchtigung des Familienlebens erleidet. Vergessen wir auch nicht, dass es sich eigentlich nicht um 28 Tage handelt, sondern um 6, 12, 18 und 24 Tage, indem ja jeweilen für

eine Woche Ferien ein Tag in Abzug kommt. Tausende von Beamten und Angestellten, Leute, die noch mit beiden Beinen im gut bürgerlichen Lager stehen, blicken vertrauensvoll auf den Rat und erwarten vom Rat, dass er ihrem Wunsche entspreche, indem man den Zusatzantrag « vom 25. Dienstjahr oder 50. Altersjahr an » akzeptiert. Wenn Sie den Zug nach links aufhalten und dem Personal einen erneuten Beweis Ihres Wohlwollens geben wollen, dann treten Sie ein für den Zusatzantrag der Minderheit, den ich ebenfalls befürworte. Ich bin der festen Ueberzeugung, dass durch treue Pflichterfüllung das Personal den Beweis dafür erbringen wird, dass es Ihr Wohlwollen zu würdigen weiss. Ich bitte Sie, dem Antrage der Kommissionsminderheit zuzustimmen.

Bundesrat Haab: Erlauben Sie mir nur noch einige ganz kurze Bemerkungen zu der Ferienfrage. Ich habe schon bei Anlass der ersten Gesetzesberatung darauf hingewiesen, dass das neue Arbeitsgesetz auf keinem Gebiet graduell einen solchen Fortschritt mit sich bringt, wie bei der Bemessung der Ruhetage und der Ferien. Bekanntlich wurde die Zahl der ersten von 52 auf 56 erhöht, und darüber hinaus wurde dem Personal vom ersten Dienstjahre an schon dasjenige Mass von Ferien zugewiesen, auf welches es nach dem alten Gesetz erst nach zurückgelegten 10 Dienstjahren Anspruch hatte. Und heute gelangen nach bundesrätlichem Antrag die dem Gesetz unterstellten Kategorien zum grossen Teil schon in einem Alter von 37 und 38 Jahren in den Besitz von dreiwöchigen Ferien. Dazu kommt, dass es jeder Beamte und Angestellte in seiner Hand hat, die zusammenhängenden Ferien zu verlängern, wenn er eine entsprechende Anzahl der 56 Ruhetage opfern und dieselben an die Ferien anhängen will.

Endlich ist darauf aufmerksam zu machen, dass auch die Ferienbestimmung nur ein Minimum darstellt und man den Kategorien, die ein grösseres Ferienbedürfnis haben — ich nenne beispielsweise die Telephonistinnen — auch ein Mehreres zukommen lassen kann. Der Verkehrsarbeiter stellt sich durch die Verordnung des Bundesrates unendlich besser als sein Kollege in der Industrie, denn die Erhebungen haben ergeben, dass auch in den weitherzigsten Privatbetrieben höchstens 2—6 Tage Ferien zugebilligt werden. Der Vergleich zwischen diesen Angestellten und Beamten der Verkehrsanstalten zu den Angestellten der Banken, den Bureauangestellten der Privatindustrie ist in seiner Allgemeinheit unzutreffend.

Die zur Bereinigung der Differenz mit dem Ständerate neuerdings zusammengetretene nationalrätliche Kommission suchte nun eine Mittellinie zu finden zwischen den beiden Standpunkten; deshalb der Antrag der Kommissionsmehrheit. Sie ging dabei noch einen Schritt weiter, als ursprünglich beabsichtigt war, indem aus biologischen Gründen noch eine Klasse beigefügt wurde, nämlich derjenigen, die ohne Rücksicht auf das Dienstalder das 50. Lebensjahr zurückgelegt haben. Diese soll der Vergünstigung von 28 Ferientagen teilhaftig werden. Nicht ohne grosse Bedenken, und lediglich um der Einigung willen hat sich der Bundesrat diesem Mittelantrag angeschlossen. Wir hofften dabei allerdings, dass damit die weitestgehenden angemessenen Wünsche erfüllt werden können. Zu meinem Bedauern ist das nicht der Fall.

Auch hier will die Minderheit einen Schritt weiter gehen, und damit wird der Effekt erzielt, dass wir dem Personal gegenüber wiederum als die Zurückhaltenden ins Unrecht gesetzt werden; ein Erfolg, den ich sehr bedaure.

Man kann auch nicht einfach dahin argumentieren: es handle sich nur noch um einen ganz kleinen Schritt. Damit käme man überhaupt zu keinem Ende. Einmal muss die Belastung der Arbeitgeber ein Ende finden; und in Tat und Wahrheit ist der letzte Schritt keineswegs so unbedeutend, wie dargestellt wird. Denn da heute ein grosser Teil des Personals doch schon mit dem 17. oder 18. Lebensjahr in den Dienst der Verkehrsanstalten tritt, würden diese Leute nach dem Antrage der Kommissionsminderheit schon vom 42. oder 43. Lebensjahr an in den Besitz der vierwöchigen Ferien kommen, die wir erst vom 50. Altersjahr an glauben gewähren zu können. Damit treffen Sie wieder die schwächsten Unternehmungen, weil gerade die privaten Verkehrsanstalten in erheblichem Masse ein an Alter vorgeschrittenes Personal besitzen, denn mangels ausreichender Pensions- und Hilfskassen werden hier die Leute länger im Dienst behalten. Erhebungen haben ergeben, dass z. B. bei der Südostbahn 25% ihres ganzen Personals das 50. Altersjahr zurückgelegt haben. Dieser Prozentsatz nimmt progressiv zu, je weiter Sie zurückschreiten vom 50. gegen das 42. Jahr. Es würde also gerade denen, die die schwächsten Schultern haben, das Meiste aufgebürdet.

Aus diesen Gründen erlaube ich mir, den Antrag zu stellen, Sie wollen der Kommissionsmehrheit zustimmen.

Kägi: Gestatten Sie, dass ich zunächst auf das Votum des Herrn Kommissionsreferenten zurückkomme, der gestern von einem meiner Berufskollegen im engsten Sinne, einem Stationsgehilfen, gesprochen hat. Ich hätte es lieber gesehen, wenn Herr Abt diesen Brief nicht dem Kommissionsreferenten ausgeliefert hätte. Denn, was gerade daraus gesprochen hat, ist vor allem die Tatsache, dass dieser Stationsgehilfe zu wenig Lohn hat und dass er deshalb in seiner Mussezeit Nebenbeschäftigung suchen muss. Es mag vielleicht aber auch sein, dass er es aus reiner Mammonsucht getan hat, um sich mehr Einkommen zu verschaffen.

Herrn Zraggen möchte ich sagen, dass der Föderativverband zu einer Zeit, als der christlich-soziale Verkehrspersonalverband noch gar nicht bestand, das Postulat der vier Wochen Ferien aufgestellt hat. Und Herrn Knüsel: 80 % des Eisenbahnerpersonals rekrutieren sich aus der Bauernschaft, und alle diese Kreise gehen, wenn Sie ihnen heute vier Wochen Ferien geben, in ihrer Mussezeit heim zu ihren Eltern und Geschwistern, um dort mitzuhelfen. Also geniesst gerade die Bauernschaft dadurch, dass man den Eisenbahnern mehr Ferien gibt, wieder Vorteile.

Bei der Ferienfrage besteht die Differenz noch darin, dass der Minderheitsantrag nicht haltmacht bei den 50 Altersjahren, sondern, wie in den drei andern Absätzen, die Dienstjahre mit einbezogen haben will, im vierten Absatz auch noch das 25. Dienstjahr. Ist das eine Ungerechtigkeit? Es ist nur die Konsequenz der drei vorhergehenden Absätze.

Nun hat Herr Bundesrat Haab im Dezember auf

eine Anfrage des Herrn Obrecht erklärt, dass man den Kollegen, die unter dem alten Gesetze mehr Ferien gehabt hätten, auch unter dem neuen Gesetze mehr zugestehen müsse. In dem Moment, wo dieses Gesetz in Kraft erklärt wird, tritt das alte Gesetz ausser Kraft; wenn Sie nicht in den Uebergangsbestimmungen einen bezüglichen Passus anbringen, werden Sie niemals das alte Gesetz auf diese Kollegen anwenden können. Wenn Sie ihnen entgegenkommen wollen, dann müssen Sie heute die Bestimmung aufnehmen, dass bei 25 Dienstjahren die vier Wochen Ferien eingeführt werden.

Vor allem die deutschschweizerische Presse hat sich darüber entrüstet, dass die Pensionen für die Herren Obersten gestrichen worden sind. Wenn Sie sich damals darüber entrüstet haben, so möchte ich Sie heute bitten, dem im Dienste der Verkehrsanstalten grau gewordenen Personal durch die Einführung von vier Wochen Ferien bei 25 Dienstjahren entgegenzukommen. Der Dank wird nicht ausbleiben.

Ein Umstand, der bis jetzt nicht angeführt wurde, ist der, dass 30—40 % des Eisenbahnpersonals nicht im Juli und August, wie die meisten Herren Nationalräte, Ferien machen können, sondern dass sie im Winter, in den Monaten Dezember, Januar und Februar, Ferien machen müssen. Auch aus diesem Grunde wäre ein Entgegenkommen gerechtfertigt.

Und nun die Beispiele: Im Kanton Zürich hat man im Jahre 1918 folgendes Bild in bezug auf die Ferienfrage: Zwei Wochen für die Beamten und Angestellten der Klassen I und II, also der untersten Klassen, und der übrigen ihnen entsprechenden Besoldungskategorien während der ersten vier Dienstjahre; nachher drei Wochen. Drei Wochen für alle übrigen Beamten und Angestellten bis zum zurückgelegten 15. Dienstjahre; nachher vier Wochen. Also im Kanton Zürich bezieht der Grossteil der Beamten und Angestellten vom 15. Dienstjahre an vier Wochen Ferien. Das gleiche ist bei den Banken des Kantons Zürich der Fall.

Und nun möchte ich Herrn Bundesrat Haab antworten in bezug auf die Industrie. Ein grosser Teil des Bureaupersonals der Industrie hat, wenn es einmal über 20 Dienstjahre hat, ebenfalls vier Wochen Ferien. Dort handelt es sich um regelmässigen Dienst. Bei uns, mit dem unregelmässigen Dienst, will man das nicht zugestehen. Und nun, Herr Bundesrat Haab, vergessen Sie doch eines nicht, dass die Industriearbeiterschaft den freien Samstagnachmittag hat, den wir nicht haben, im weiteren, dass wir die 96 Stunden in zwei Wochen haben, während die Industriearbeiterschaft die reine 48-Stundenwoche besitzt. Und dann hat die Industriearbeiterschaft, das muss doch zugestanden werden, einen andern Ruhetag, als ihn das Eisenbahnpersonal hat mit seinen 34, höchstens 36 Stunden. Der Industriearbeiter fängt am Samstag nachmittag um 12 Uhr mit seinem Ruhetag an, der bis Montag morgens frühestens um 7 Uhr dauert, während der Eisenbahner Samstag nachts um 10 Uhr mit seinem Ruhetag beginnt, um schon Montag morgen 7 Uhr wieder antreten zu müssen.

Uebrigens ist in der Industrie die Sache fortwährend in Fluss. Es haben letzte Woche bei der Metallarbeiterschaft Verhandlungen über die Ferienfrage stattgefunden. Dort hat man es viel eher in der Hand, die Verträge abzuändern, als es bei der Gesetzgebung des Bundes der Fall ist.

Und nun der unregelmässige Dienst. Gehen Sie einmal am Morgen um 2, 3 Uhr, im Winter bei Frost, Schnee, Eis und Nebel zu den grossen Bahnhöfen und schauen Sie, wie das Eisenbahnpersonal zum Dienst antreten muss. Fahren Sie einmal an einem kalten Wintermorgen auf einer offenen Bremshütte als Bremser über den Bötzbberg. Dann werden Sie unbedingt einsehen, dass ein solcher Mann seine vier Wochen Ferien verdient.

Und die Kosten. Wir werden bei der Teuerungszulage eingehend darauf zu sprechen kommen, wie man bei den Bundesbahnen mit den Mitteln umspringt. Eine treffende Antwort haben Sie letzthin in der Presse gelesen in bezug auf den Hauenstein. Es gibt noch eine Menge anderer Fälle. Wenn man dort mit den Millionen so leichtfertig umgeht, dann sollte man mit bezug auf die Gesundheit des Personals in der Ferienfrage die Millionen auch nicht sparen. Denn über den fiskalischen Interessen steht nach meiner Ansicht die Gesundheit des Personals. Das Personal erwartet heute von Ihnen allen, und das ist die wichtigste Frage im Arbeitszeitgesetz, dass Sie in der Ferienfrage nicht nur beim 50. Altersjahre die vier Wochen geben, sondern auch bei 25 Dienstjahren. Tun Sie es im Interesse des Personals. Ich kann Sie versichern, es wird Ihnen dafür Dank wissen. Denn wir stehen noch immer auf dem Standpunkte, und das möchte ich der Landwirtschaft sagen, dass man in den acht Stunden Arbeitszeit intensiv arbeiten und dem Arbeitgeber seine volle Kraft widmen soll. Dafür haben wir auch das Recht zu verlangen, dass man uns in der Ferienfrage entgegenkomme.

Hefti: Herr Schüpbach hat angeführt, dass der Ständerat eigentlich nicht aus innern Gründen auf seinem Standpunkte beharrte, sondern dass ihn dabei mehr Opportunitätsgründe haben, weil er sich von den Drohungen und Protesten des Personals nicht imponieren lassen wollte. Damit hat der Ständerat eigentlich dokumentiert, dass er diese Proteste eher als eine Mache denn als berechtigte Forderung erachte. Es muss doch zugestanden werden, dass diese Taktik des Ständerates nicht ganz richtig war, sondern dass die Erfahrungen lehren, dass es immer etwas des Protestes bedarf, bis man an den obersten Stellen unserer Bundespolitik einsieht, dass Entgegenkommen erzielt werden muss. Es ist am Platze, auf die schönen Worte des Herrn Wyrsch bei der Abschaffung der Militärjustiz hinzuweisen: dass man es immer bis zu dem Moment kommen lasse, dass alle Debatten in der Bundesversammlung nichts nützten, um Abhilfe zu schaffen auf einem Gebiete, bis in grossen Teilen des Volkes und vor allem in militärischen Kreisen, die noch auf nationalem Boden stehen, eine gewaltige Misstimmung habe platzgreifen müssen. Nun ist doch zuzugeben, dass wir beim Arbeitszeitgesetz gestern verschiedene Forderungen des Personals abgelehnt haben, dass aber die nationalrätliche Kommission weiter gegangen ist als der Ständerat und die vier Wochen Ferien prinzipiell in das Gesetz aufgenommen hat. Ich bin nun der Ansicht, dass wir noch eine wichtigere Frage als diejenige der Ferien und der Arbeitszeit vor uns haben. Das sind die Teuerungszulagen. Deshalb sollten wir uns mit dem Antrage der Kommissionsmehrheit und dem Einbezuge der vier Wochen Ferien abfinden, um den Ständerat dafür zu gewinnen, dass

er dieser Lösung zustimmt. Dann wird auch die Möglichkeit geschaffen, dass wir bei den Teuerungszulagen doch noch auf etwas weitergehendes Entgegenkommen rechnen dürfen, als es bis jetzt den Anschein hat.

Ich möchte doch darauf hinweisen, dass der Vergleich des Herrn Kägi mit der Industriearbeiterschaft etwas hinkt. Ich kann aus Erfahrung reden, da ich nicht nur eine Präsenzzeit, sondern jahrzehntelang eine längere Arbeitszeit gehabt habe, ohne Ferien.

Ich glaube, es ist am Platze, dass wir versuchen, das Arbeitsgesetz in einer Form unter Dach zu bringen, die auf Annahme im Ständerat rechnen kann und ein weitergehendes Entgegenkommen bei den Teuerungszulagen möglich macht. In weiten Kreisen des Personals ist doch die Auffassung vorhanden, dass bei Annahme des Vorschlages der nationalrätlichen Kommission die Ferienfrage in schöner Weise geregelt sei, und dass dann bei den Teuerungszulagen auf mehr Entgegenkommen gerechnet werden müsse. Es wäre auch notwendig, in dieser Frage eine einheitliche Stellung des Nationalrates gegenüber dem Ständerate zu erwirken. Wenn nun sogar die Bauernvertreter wieder erklären, dass sie eventuell ihre Zusicherung zurückziehen, dann bekommen wir vielleicht zwei gleich grosse Gruppen, was der Ständerat als Rückenstärkung auffassen könnte. Ich möchte Ihnen deshalb empfehlen, den Antrag der Kommissionsmehrheit anzunehmen, den wir dann glatt durchbringen, und das Augenmerk mehr auf die Teuerungszulagen zu richten, die notwendiger sind.

Minger: Die Gründung unserer Fraktion erfolgte in der Dezembersession des letzten Jahres gerade in dem Moment, wo das Arbeitszeitgesetz bei den Transportanstalten im Nationalrat in Beratung war. Wir fanden damals keine Zeit, innerhalb der Fraktion Stellung zu nehmen zu diesem Gesetzesentwurf, und wir hatten selbstverständlich auch noch kein Mitglied, welches der nationalrätlichen Kommission angehörte. Seither haben wir uns eingehender mit der Materie befasst und wir müssen heute konstatieren, dass die Lösung, wie sie im Nationalrat im letzten Dezember gefunden wurde, uns nicht befriedigt. Dieses Gesetz ist allerdings nichts anderes als die logische Konsequenz des Bundesgesetzes über die Arbeitszeit in den Fabriken vom 27. Juni 1919. Schon damals ist man mit der Arbeitszeitverkürzung zu weit gegangen. Wir anerkennen ohne weiteres, dass die 48-Stundenwoche für einen Grossteil der Industriebetriebe eine Notwendigkeit ist, aber in der generellen Anwendung des Achtstundentages für alle Betriebe und Unternehmungen erblicken wir eine ernste Gefahr für unsere Volkswirtschaft und unsere Volkswohlfahrt. Das Wohl eines Volkes liegt begründet im Quantum der produzierten Güter, und das Mass dieser Güterproduktion ist abhängig von der Arbeitsleistung des einzelnen. Wenn wir diese Arbeitsleistung infolge allzu starker Arbeitszeitverkürzung zu sehr eindämmen, so wird hieraus zum Nachteil der Gesamtheit ein Produktionsausfall erwachsen müssen. Wir sind nun glücklich von einem Extrem zum andern gelangt. Während früher vielfach die Unternehmungen einen förmlichen Raubbau an der menschlichen Arbeitskraft trieben infolge allzu langer Arbeitszeit, wobei man sehr wohl von einer Ausbeutung des Proletariats sprechen konnte, geht heute die Entlastung eines grossen Teiles

der Arbeiterschaft infolge der allzu fühlbaren Arbeitszeitverkürzung viel zu weit.

Ein sprechender Beweis für die Richtigkeit dieser Behauptung liegt in der Tatsache, dass ein grosser Teil dieser Arbeiter die freie Zeit dazu benützt, um die selbständig Erwerbenden, speziell die kleinen Handwerksmeister, zu konkurrenzieren. Man hat in Russland und in Deutschland das System der 48-Stundenwoche ausprobiert. Heute ist man im Begriff, in diesen Ländern wiederum zu einer längeren Arbeitszeit zurückzukehren, geleitet von der Erkenntnis, dass die Rettung der Völker einzig und allein in einer vermehrten Arbeitsleistung gefunden werden kann. Wir dagegen wollen nun dieses System noch weiter ausdehnen und haben es bereits übertragen auf das Personal der Transportanstalten. Dass auch hier kein Bedürfnis vorlag, so weit zu gehen, wie im Gesetz vorgesehen ist, das geht wohl am besten aus solchen Kundgebungen hervor, wie sie uns gestern vom Kommissionsreferenten zur Kenntnis gebracht wurden. Solche Beispiele können wir nach Belieben vermehren. Ich habe die feste Ueberzeugung, dass ein grosser Teil des Personals nicht mit einer so starken Arbeitszeitverkürzung einverstanden ist.

Welches sind die Folgen, wenn wir auf diesem Wege weiter kutschieren? In erster Linie — Herr Knüsel hat das sehr richtig betont — eine Abwanderung der bäuerlichen Arbeitskräfte. Herr Kägi hat uns allerdings gesagt, 80 % der Eisenbahner rekrutieren sich aus der Landwirtschaft. Wir freuen uns ja dieser Tatsache. Er hat uns auch gesagt, dass diese Leute ihre Ferienzeit zuhause bei ihren Angehörigen zubringen werden und so die Landwirtschaft von dieser Ferienzeit indirekt profitiert. Der gleiche Herr Kägi hat aber andererseits auch gesagt, dass diese Ferien meistens auf den Winter fallen werden, und ich stelle mir vor, hauptsächlich auf die Zeit der bäuerlichen Hausschlachtungen. (Heiterkeit.)

Jedenfalls wird im Ernst niemand glauben, dass diese Arbeitszeitverkürzung ohne Wirkung auf die Landwirtschaft bleiben könnte. Man hat allerdings mit Recht gesagt, der Achtstundentag sei in der Landwirtschaft nicht anwendbar. Aber man wird doch nicht annehmen dürfen, dass der bäuerlichen Bevölkerung im Interesse der Tiefhaltung der Produktpreise eine zwölf- und mehrstündige Arbeitszeit zugemutet werden kann, angesichts der Annehmlichkeiten der Arbeitszeitverkürzung bei andern Berufen. Diese Ausnützung bäuerlicher Arbeitskräfte ist auf die Dauer nicht denkbar, und alsdann stehen uns noch zwei Möglichkeiten zur Verfügung: entweder der schweizerische Bauernstand wird rapid seinem Untergang entgegengetrieben, oder aber die Konsumentenschaft ist gezwungen, wesentliche höhere Produktpreise anzulegen.

Eine weitere Folge dieser Arbeitszeitverkürzung, die wir bereits zur Genüge zu spüren bekamen, liegt in der Verteuerung der gewerblichen und industriellen Produkte. Ich will mich hierüber nicht weiter äussern. Die Wirkungen nach dieser Richtung hin sind uns allen zur Genüge bekannt.

Dies in knappen Worten die Gründe, weshalb unsere Fraktion die Ordnung, wie sie heute bei der Arbeitszeit der Transportanstalten getroffen worden ist, nicht gutheissen kann. Wir wissen, vorläufig kann an der Sache nichts mehr geändert werden. Aber

dennoch wollen wir Ihnen unsere Auffassung nicht vorenthalten.

Was nun speziell die Einschaltung von Ferien anbelangt, so anerkennen wir durchaus die wohltätige Wirkung und die Notwendigkeit dieser Ferien, speziell, wenn vorher intensiv gearbeitet wurde. Wir haben beschlossen, dem Antrage der Kommissionsmehrheit zuzustimmen. Wir stehen auch auf dem Boden einer richtigen Entlohnung des Personals, aber nach dem Grundsatz: Bezahlung der Arbeit nach Leistungen und nicht nur nach Stundenzahlen. Dagegen verlangen wir dann aber auch, dass der einzelne seine Arbeitskraft der Allgemeinheit willig und in genügendem Masse zur Verfügung stellt. Diesem Verlangen trägt das Gesetz in ungenügender Weise Rechnung. Aber im Hinblick darauf, dass diese ganze Vorlage in der Beratung nun schon so weit vorgeschritten ist, haben wir beschlossen, nicht Opposition zu machen, sondern bei einer eventuellen Schlussabstimmung die Stimme freizugeben. Dies ist die Auffassung, wie sie innerhalb unserer Fraktion zum Ausdruck kam.

Präsident: Es sind noch 2 Redner eingeschrieben. Sie haben mir jedoch versprochen, sich der Kürze zu befleissen.

Studer (Winterthur): Ich will nur ganz wenige Worte zur Sache sagen. Eine Bemerkung des Herrn Zraggen kann nicht unwidersprochen bleiben. Herr Zraggen hat behauptet, dass das Postulat der 4 Wochen von bürgerlicher Seite aufgeworfen worden sei und ihr das Verdienst zukomme, dass in dem vorliegenden Antrag der Kommission diese 4 Wochen stehen. Das entspricht den Tatsachen nicht. Herr Zraggen hat den Minderheitsantrag, der von Anfang an schon bei der ersten Beratung vorgelegen hat, einfach unter den Tisch gewischt, und ich erinnere Sie daran, dass dieser Minderheitsantrag ebenfalls 4 Wochen schon nach dem 20. Dienstjahre vorgesehen hatte; er ist bei der letzten Kommissionsberatung aufrecht erhalten worden und hat 6 Stimmen gemacht. Also soll man sich nicht Verdienste zuschreiben, die einem nicht gebühren.

Ich wage auch hier wiederum die Behauptung zu machen, dass wir wirklich nicht mehr weit voneinander stehen und es gar nicht so ist, wie Herr Bundesrat Haab glauben machen wollte: die Herren der Minderheit und das Personal seien die Zwänger und sie wollten um allen Preis keine Einigung, sondern sie wollten immer und immer wieder weitergehen, als man ihnen entgegenkomme. Es ist das nicht richtig. Allseitig hat man anerkannt, dass man die Abstufung der Ferien von zwei Gesichtspunkten aus regeln soll. Man nimmt Rücksicht in erster Linie auf das Dienstalter und in zweiter Linie auf die Altersjahre des Betroffenen. Ueberall, wo Ferien gegeben werden, ähnlich wie bei den Besoldungserhöhungen, gibt man ein Mehr nach einer gewissen Anzahl Dienstjahre. Ich möchte sagen, es ist gleichsam eine Belohnung für längere treue Dienste. So ist man auch hier verfahren. Nach 7 Jahren 2 Wochen, nach 15 Jahren 3 Wochen. Wo liegt da eine Zwängerei? Warum nun nicht nach einer weiteren Anzahl Dienstjahre noch eine Woche mehr geben? Warum will man plötzlich

den Grundsatz verlassen und die Länge der Dienstjahre nicht in Rechnung ziehen, um 4 Wochen Ferien zu geben? Wir sollen die Zwänger sein, die dem System bis zu Ende folgen wollen, das auch Sie akzeptieren? Wenn wir nach 15 Dienstjahren 3 Wochen geben, warum sollen wir dann nach weiteren 10 Jahren, wenn einer treu ein Vierteljahrhundert lang den Bundesbahnen oder der Post gedient hat, nicht gleichsam als Belohnung und weil er es nötig hat, nicht eine Woche mehr geben? Ich habe weder heute, noch vorher in der Kommission einen stichhaltigen Grund gegen eine solche Lösung gehört. Der Widerstand ist herausgewachsen aus der Idee, man dürfe nicht alles akzeptieren, was von der andern Seite komme, trotzdem unser Antrag die Logik und die Konsequenz für sich hat.

Ich möchte Sie bitten, darauf zu achten, dass Sie eine Ungerechtigkeit schaffen, indem Sie aus diesem System bei der letzten Position plötzlich die eine Komponente herausreissen und keine Rücksicht mehr auf die Dienstjahre nehmen. Sie strafen das Personal, das von Anfang an, in jungen Jahren den Beruf in sich fühlte, dem Staate, den Bundesbahnen oder der Post, zu dienen. Diese müssen nun über 30 Dienstjahre leisten, bis sie vier Wochen Ferien bekommen, während diejenigen, die erst in viel späteren Jahren zu den Bundesbahnen oder zur Post kommen, die früher irgend einen andern Beruf betrieben haben, in einem wesentlich früheren Dienstalter zu diesen vier Wochen gelangen. Das wird das Personal entschieden empfinden, namentlich dasjenige Personal, das am längsten im Dienste der Bundesbahnen und der Post stand. Das ist eine Ungerechtigkeit. Ist das nun eine so ungeheure Konsequenz, dass Sie diese prozentual nicht sehr zahlreichen Leute, die ein Vierteljahrhundert im Dienste stehen, zu diesen vier Wochen gelangen lassen, so gut wie Sie es mit der Regelung der Kommissionsmehrheit solchen geben, die vielleicht nur 20 oder 15 Jahre im Dienste stehen?

Nun noch eine allgemeine Bemerkung. Man operiert mit Zahlen und auch der Referent der Kommissionsmehrheit hat Ihnen zeigen wollen, welcher Unterschied zwischen den verschiedenen Anträgen bestehe, indem er Ihnen vorführte, das koste die Bundesverwaltung so viel und das andere so viel mehr. Ich habe grosse Zweifel in diese Millionen, die man ausgerechnet hat. Das ist eine Berechnung, die man aus dem Handgelenk macht, eine rohe Berechnung, soundso viel kürzere Arbeitszeit bedingt soundso viel mehr Personal und das kostet soundso viel mehr. Ich bin fest überzeugt, wenn Sie aus den Personalvertretern einen oder mehrere anstellen, um diese Berechnungen zu machen, so werden Sie andere Ergebnisse bekommen, und zwar genauere. Diese Zahlen müsste man genau prüfen. Wir haben erfahren, wie man mit solchen Zahlen operiert und wie nachher in der Praxis ganz andere herauskommen. Ich mache also gegenüber diesen Berechnungen ein grosses Fragezeichen.

Dass sind die wenigen Bemerkungen, die ich zu machen habe. Ich hoffe, dass Sie einsehen, dass unser Minderheitsantrag durchaus in das System, das wir alle akzeptieren, hineinpasst, dass er das einzig Logische und Konsequente ist und dass Sie mit der Ablehnung dieses Minderheitsantrages denjenigen Leuten ein schweres Unrecht zufügen, die am längsten bei der Verwaltung sind, gegenüber andern,

die nicht so lange in diesem Dienste stehen. Das wollen Sie sicherlich nicht. Ich bitte Sie, ganze Arbeit zu machen und nicht aus irgendwelchen nebensächlichen taktischen Gründen auf halbem Wege stehen zu bleiben.

Graf: Ich sehe mich veranlasst, im Namen meiner engern politischen Freunde eine kurze Erklärung abzugeben. Wir stehen für den Vermittlungsvorschlag der Kommissionsmehrheit ein. Wir verkennen dabei absolut nicht, dass die Minderheit der Kommission für sich gute Gründe in Anspruch nehmen kann. Auf alle Fälle möchten wir das mit Mühe zustande gekommene Verständigungswerk retten. Dass dieses aber nicht ohne weiteres gerettet ist, hat Ihnen das Votum des Sprechers der Bürger- und Bauernfraktion gezeigt. Wir müssen dafür sorgen, dass das Verständigungswerk auch im Ständerat angenommen wird. Gerade der letzte Beschluss des Ständerates hat auch wieder verschiedene Bedenken in uns wachgerufen. Wir sind nicht dafür bekannt, dass wir Freunde eines allzuweitgehenden Föderalismus wären, aber mit gewissen föderativen Grundlagen unseres Staatswesens müssen wir rechnen. Im übrigen halten wir es mit Herrn Hefti. Wir sind nicht so weit auseinander, wie das auch Herr Studer gesagt hat. Dann stehen uns doch ganz andere Fragen bevor. Ich erwähne nur die Teuerungszulagen, dann den grossen Komplex des Besoldungsgesetzes und der Sozialversicherung, die dann nicht nur für einen Teil der arbeitnehmenden Bevölkerung, sondern für diese gesamte Schicht von allergrösster Wichtigkeit ist. Deshalb sollten wir nicht eine kleine Differenz zu einer Kampfposition machen. Wir stimmen daher dem Antrage der Mehrheit zu.

Frank: Ich möchte nur eine kurze Feststellung anbringen. Herr Minger hat einen Ausspruch von Herrn Kägi ins Lächerliche gezogen. Herr Kägi hat behauptet, dass ungefähr 30 bis 40 % der Eisenbahner ihre Ferien im Winter zubringen müssen. Das ist leider richtig. Aber glauben Sie, dass das ein Vergnügen sei? Während Sie, die Mehrzahl der Anwesenden, Ihre Ferien in der schönen Sommerszeit zubringen können, müssen diese Leute ihre Ferien im Winter absolvieren. Wir haben von jeher dafür gekämpft, dass auch die Eisenbahner ihre Ferien, wie andere, wie normale Menschen, im Sommer zubringen dürfen. Ich protestiere dagegen, dass dieser Umstand ins Lächerliche gezogen wird. Wir werden darauf dringen, dass diese Besserung einmal zur Tatsache wird. Wenn nun die Ferien nach dem Vorschlage der Kommissionsminderheit Gesetz werden sollten, dann begreifen wir es, dass man die Ferien dem Verkehrspersonal nicht überall im Sommer einteilen kann. Wir nehmen darauf Rücksicht, möchten aber doch bitten, den Umstand, dass wir unsere Ferien in der schlechten Zeit zubringen müssen, nicht ins Lächerliche zu ziehen.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommissionsmehrheit	93 Stimmen
Für den Antrag der Kommissionsminderheit	46 Stimmen

Präsident: Es hat nun zu Art. 10 Herr Schmid (Olten) noch das Wort verlangt zu einer Anfrage.

Schmid (Olten): Es ist im Geltungsbereich des in Beratung stehenden Gesetzes eine Kategorie der Eisenbahner unberücksichtigt geblieben, kommt nicht unter das Gesetz zu stehen. Es sind das die Arbeiter der schweizerischen Eisenbahnwerkstätten. Wir wissen nun, dass diese Kategorie des Personals seit langem Anstrengungen macht, in das definitive Anstellungsverhältnis zu kommen, und wir wissen auch, dass in den Bemerkungen und Anträgen der Generaldirektion der Bundesbahnen zum Vorentwurf des eidgenössischen Finanzdepartementes für ein neues Besoldungsgesetz der Antrag schriftlich niedergelegt ist, den grössten Teil dieser Werkstättearbeiter in das definitive Anstellungsverhältnis überzuführen. Nun möchte ich den Bundesrat anfragen, ob der Ferienartikel des Arbeitszeitgesetzes ebenfalls auf die Werkstättearbeiter ausgedehnt werden wird?

Da ich gerade das Wort habe, möchte ich noch eine persönliche Bemerkung gegenüber dem Angriff des Herrn Zraggen anbringen. Seitdem dieser hohe Rat die Ehre besitzt, Herrn Zraggen in seiner Mitte zu haben, hat der Sprechende das Wort noch nicht ergriffen, er hätte also gar keine Gelegenheit gehabt, Herrn Zraggen irgendwie zu nahe zu treten, oder ihn zu beleidigen. Das hat nun Herr Zraggen dennoch nicht abgehalten, einen persönlichen Angriff gegen mich zu unternehmen, und zwar gestützt auf die Tatsache, dass in der sozialdemokratischen Presse seine hohe Persönlichkeit etwas illustriert worden ist. Es ist in diesem Saale Herrn Zraggen und seinen Fraktionskollegen von anderer Seite der Vorwurf gemacht worden, sie seien Agenten des Kapitals. Dieser Vorwurf hat sich in die Presse fortgepflanzt, sowohl in die Zeitungen, die ich redigiere, wie auch in andere Parteiblätter. Es ist nun klar, dass es Herrn Zraggen deshalb unbehaglich geworden ist und es ist auch klar, dass er sich in seiner politischen Stellung beengt fühlen muss, als ein Politiker, der zugleich die Interessen der Arbeiter und der Kapitalisten vertreten will. Es ist auch klar, dass es Herrn Zraggen unbehaglich wird, nachdem wegen seiner Arbeit in diesem Parlament, wegen seiner zweideutigen Haltung, ihm aus allen Gassen in Basel und überall in die Ohren tönt: «Judas!» Deshalb verzichte ich darauf, diesen Angriff des Herrn Zraggen auf mich zu parieren oder dagegen zu protestieren. Denn der Pfeil, den er abgeschossen hat, sprang auf den Schützen selbst zurück.

Präsident: Herr Schmid ist offenbar in seiner Antwort auf eine persönliche Bemerkung zu weit gegangen. Ich möchte solche Auslassungen gegenüber einem Mitglied des Rates, speziell solche, wie sie am Schlusse seiner Rede gemacht worden sind, nicht gestatten.

Bundesrat Haab: Die Arbeiter der Werkstätten der schweizerischen Bundesbahnen stehen nicht unter dem Arbeitszeitgesetz. Grundsätzlich findet daher der Ferienartikel auf sie keine Anwendung. Die Arbeiter der Werkstätten der S. B. B. sind gleich wie die Arbeiter der Konstruktionswerkstätten und

Munitionsfabriken des Militärdepartementes dem Fabrikgesetz unterstellt. Ich bin aber überzeugt, dass auch die Ferienbestimmung für das Arbeiterpersonal des Bundes, welches nicht dem Arbeitszeitgesetz unterliegt, stets in weitherziger Weise durch den Bundesrat geregelt werden wird.

Art. 16.

Schüpbach, deutscher Berichterstatter der Kommission: Es bleibt eine letzte Differenz bei Art. 16, die materiell nicht von grosser Wichtigkeit ist. Nachdem Abs. 1 von Art. 16 die Möglichkeit, in besonderen Verhältnissen Ausnahmen zu machen, festgestellt hat, zitiert Abs. 2 einige Fälle dieser Ausnahmen, indem er bestimmt: «Insbesondere können Nebenbahnen Erleichterungen hinsichtlich der Arbeitszeit, der Dienst- und der Ruheschicht sowie der Ruhetage gewährt werden.» Der Ständerat hat die Worte «und der Ferien» beigefügt. Ihre Kommission bittet Sie, dem Antrage des Ständerates nicht zuzustimmen, sondern am frühern Beschluss des Nationalrates festzuhalten. Ich will diese Auffassung ganz kurz begründen. Wir sind der Meinung, dass, wenn immer möglich, die Ferien respektiert werden sollen, und dass es deshalb nicht empfehlenswert ist, bei der Aufzählung der Ausnahmefälle auf die Ferien besonders hinzuweisen. Dabei sind wir uns sehr wohl bewusst, dass die Ferien nach Abs. 1 von Art. 16 behandelt werden können. Wir bitten Sie deshalb, am frühern Beschluss des Nationalrates festzuhalten.

M. Grand, rapporteur français de la commission: L'art. 16 du projet prévoit que «si des circonstances spéciales l'exigent le Conseil fédéral peut autoriser des exceptions à la loi».

Le Conseil national, en décembre, a voté un second alinéa de la teneur suivante: «Des allègements peuvent, en particulier, être accordés aux chemins de fer secondaires en ce qui concerne la durée du travail, les tours de service et de repos et les jours de repos.»

Le Conseil des Etats a adopté cette adjonction mais a ajouté ces mots: «ainsi que les vacances». Je crois qu'il n'y a pas entre la décision du Conseil national et celle du Conseil des Etats une divergence de fond car, en définitive, les exceptions peuvent s'appliquer à toutes les dispositions de la loi. Cependant, votre commission préfère ne pas introduire ici la notion des vacances, parce qu'elle veut faire entendre par là que c'est une exception qui ne sera appliquée qu'à la rigueur, si cela est absolument nécessaire et sauvegarder avant tout les vacances du personnel. Nous maintenons donc notre texte primitif.

Angenommen. — (Adopté.)

An den Ständerat.
(Au Conseil des Etats).

Arbeitszeit bei den Transportanstalten.

Durée du travail dans les entreprises de transport.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1920
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1101
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.02.1920 - 08:15
Date	
Data	
Seite	211-218
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 900

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Nobs, Perrin, Ryser, Schär, Schäubli, Schenkel, Schmid (Olten), Schmid (Winterthur), Schneeberger, Schneider, Schwander, Seiler (Liestal), Strebel, von Streng, Viret, Waldvogel, Wyrsh (55).

Der Stimmabgabe enthalten sich die Herren: (S'abstiennent MM.): Bossi (Graubünden), Siegenthaler, Stähli (3).

An den Ständerat.
(Au Conseil des Etats).

**Sitzung vom 6. März 1920,
vormittags 8 Uhr.**

*Séance du 6 mars 1920, à 8 heures
du matin.*

Vorsitz: }
Présidence: } M. Blumer.

1101. Arbeitszeit bei den Transportanstalten.
Durée du travail dans les entreprises de transport.

Redaktionelle Bereinigung. — *Rédaction
définitive.*

Eisenhut, Berichterstatter der Kommission: In
Abwesenheit des Herrn Kommissionspräsidenten

empfehle ich Ihnen, die Schlussabstimmung über dieses Gesetz vorzunehmen und der von der Redaktionskommission bereinigten Vorlage zuzustimmen. Der deutsche Text wurde diesen Morgen verteilt, wohl noch von niemand gelesen. Er stimmt genau mit den Beschlüssen der beiden Räte überein; es wurden nur wenige redaktionelle Aenderungen vorgenommen und dabei der leichteren Uebersicht halber bei den verschiedenen Artikeln Randtitel angebracht. Der redaktionell bereinigte Text in französischer Sprache konnte noch nicht verteilt werden; weil die Vorlage vom Ständerate erst gestern bereinigt worden ist. Ich möchte Zustimmung zu der Vorlage empfehlen.

Schlussabstimmung. — Votation finale.

Für Annahme des Gesetzesentwurfes	78 Stimmen
Dagegen	2 Stimmen

An den Bundesrat.
(Au Conseil fédéral.)

Schluss des stenographischen Bülletins der Februar/März-Session.

Fin du Bulletin sténographique de la session de février-mars.

Arbeitszeit bei den Transportanstalten.

Durée du travail dans les entreprises de transport.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1920
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	21
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1101
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.03.1920 - 08:00
Date	
Data	
Seite	319-320
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 908

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

1101. Arbeitszeit bei den Transportanstalten.**Durée du travail dans les entreprises de transport.**

Anträge der ständerätlichen Kommission
vom 7. August 1919.

Zustimmung zum Entwurfe des Bundesrates, wo nichts anderes bemerkt ist.

Art. 3.

Eine

Minderheit der Kommission

behält sich vor, für den ersten Satz eventuell den nachfolgenden Abänderungsantrag zu stellen:

«Die tägliche Dauer der Arbeitszeit darf innerhalb einer Gruppe von höchstens sechs aufeinanderfolgenden Arbeitstagen durchschnittlich acht Stunden nicht übersteigen.»

Am Schlusse von Absatz 2 wäre dann einzuschalten: «Wo besondere, in den Vollziehungsverordnungen festzustellende Verhältnisse vorliegen, darf die Frist für den Ausgleich bis auf 14 Tage ausgedehnt werden.»

Art. 4.

Von der Gewährung einer Pause darf Umgang genommen werden, wenn die Dienstschrift acht Stunden nicht übersteigt und das Personal die Möglichkeit hat, eine Zwischenverpflegung einzunehmen.

Art. 9.

Eine

Minderheit der Kommission

behält sich vor, eventuell den nachfolgenden Abänderungsantrag zu stellen:

«Jedem nach Massgabe von Art. 1, Abs. 3, hiervoor beschäftigten Beamten, Angestellten oder Arbeiter sind im Kalenderjahre, angemessen verteilt, 56 Ruhetage einzuräumen, wovon wenigstens einundzwanzig auf Sonn- und allgemeine Feiertage zu fallen haben.»

Art. 10.

Auf je sieben Ferientage ist einer der in Art. 9 hiervoor vorgeschriebenen Ruhetage anzurechnen.

Art. 19.

Uebertretungen dieses Gesetzes können vom Bundesrate mit Geldbussen bis auf Fr. 500, im Wiederholungsfalle bis auf Fr. 1000 geahndet werden.

Der Verzicht des Personals auf die Anwendung der Bestimmungen dieses Gesetzes schliesst die Strafbarkeit des Betriebsinhabers nicht aus.

Art. 20.

Soweit die Unternehmungen infolge der Anwendung dieses Gesetzes gezwungen sind, das ständig und vorwiegend in ihrem Dienste beschäftigte Personal zu vermehren, kann ihnen der Bundesrat auf begründetes Gesuch für die vollständige Durchführung des Gesetzes eine angemessene Frist einräumen.

Propositions de la commission du Conseil des Etats
du 7 août 1919.

Adhésion au projet du Conseil fédéral, partout où il n'y a pas d'observation.

Art. 3.

Une

minorité de la commission

se réserve de faire éventuellement la proposition de modification suivante, en ce qui concerne la première phrase:

«La durée quotidienne du travail ne doit pas dépasser huit heures en moyenne dans un groupe d'au plus six jours de travail consécutifs.»

Il y aurait en outre lieu d'ajouter le passage suivant à la fin du second alinéa:

«Lorsqu'il existe des circonstances particulières à déterminer d'avance dans les ordonnances d'exécution, le délai pour la compensation peut être porté à quatorze jours.»

Art. 9.

Une

minorité de la commission

se réserve de faire éventuellement la proposition de modification suivante:

Il est accordé pendant l'année civile, à tout agent occupé dans la mesure prévue à l'article premier, alinéa 3, 56 jours de repos, convenablement répartis, dont 21 au moins coïncidant avec un dimanche ou un jour de fête générale.

Art. 19.

La peine est encourue par l'entreprise alors même que le personnel déclare renoncer à l'application des dispositions de la présente loi.

Antrag des Herrn Scherrer-St. Gallen
vom 17. September 1919.

Art. 5.

1. Die tägliche Dauer der Dienstschrift darf innerhalb einer Gruppe von höchstens sechs aufeinanderfolgenden Tagen durchschnittlich zwölf Stunden nicht übersteigen.

2. Die Höchstdauer einer einzelnen Dienstschrift beträgt 13 Stunden.

3. Wird infolge von Zugs- oder Kursverspätungen oder aus andern zwingenden Gründen des Betriebes die gesetzliche Höchstdauer der Dienstschrift überschritten, so hat innerhalb der drei nächsten Arbeitstage ein Ausgleich stattzufinden.

Art. 10.

1. Jedem nach Massgabe von Art. 1, Abs. 3, hievore beschäftigten Beamten, Angestellten und Arbeiter sind im Kalenderjahre folgende Ferien zu gewähren:

vom 1. bis und mit dem 3. Dienstjahre	7 Tage
vom 4. bis und mit dem 9. Dienstjahre	14 Tage
vom 10. bis und mit dem 20. Dienstjahre	21 Tage
vom 21. Dienstjahre an	28 Tage

2. und 3. Absatz unverändert.

Proposition de M. Scherrer-St-Gall
du 17 septembre 1919

Art. 5.

1. La durée quotidienne du tour de service ne doit pas, dans un groupe d'au plus six jours consécutifs, dépasser treize heures en moyenne.

2. La durée maximum d'un tour de service isolé est de treize heures.

3. Si par suite de retard de trains ou d'autres services de correspondance, ou par suite d'autres circonstances inévitables de l'exploitation, le maximum légal du tour de service est dépassé, il y a lieu à compensation au cours des trois journées de travail suivantes.

Art. 10.

1. Tout agent occupé dans les conditions prévues à l'article 1^{er}, alinéa 3, a droit au cours d'une année civile aux vacances suivantes:

de la première à la troisième année de service 7 jours
de la quatrième à la neuvième année de service 14 jours
de la dixième à la vingtième année de service 21 jours
à partir de la vingt-et-unième année de service 28 jours
(Les alinéas 2 et 3 sans changement.)

Neue Anträge der Kommission
vom 17. September 1919.

Art. 3.

4. Absatz.

Wird infolge . . .

. . . die gesetzliche Höchstdauer der Arbeitszeit um mehr als eine Viertelstunde überschritten, so hat . . .

. stattzufinden.

Art. 9.

6. Absatz.

Erstreckt sich . . .

. . . angerechnet werden, vorausgesetzt, dass die Dienstschrift vier Stunden . . .

. beträgt.

Nouvelles propositions de la commission
du 17 septembre 1919.

Art. 3.

4^e alinéa.

Lorsque la durée maximum du travail fixée par la loi est dépassée de plus d'un quart d'heure par suite de retards . . .

. suivant.

Art. 9.

6^e alinéa.

Si le tour de service . . .

. . . , pourvu que la durée du tour de service ne dépasse pas . . .

. suivant.

Eintretensfrage. — *Entrée en matière.*

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Mit Botschaft vom 16. Juni 1919 unterbreitet der Bundesrat den eidgenössischen Räten den Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten.

Wir wissen, dass der Bundesgesetzgeber nicht etwa erst heute die Arbeitszeit in diesen Verhältnissen von Staats wegen zu regeln, das heisst einzuschränken beginnt. Schon das Gesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom Jahre 1872 legte den Eisenbahnverwaltungen wenigstens die Pflicht auf, dem Personal mindestens jeden dritten Sonntag frei zu geben. Eine umfassende Ordnung des Verhältnisses brachte das Bundesgesetz vom 27. Juni 1890 betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten; es brachte den 12stündigen Maximal-Arbeitstag, die Vorschrift einer ununterbrochenen 10stündigen Ruhezeit für das Maschinen- und Zugpersonal und von 9, bzw. 8 Stunden für das übrige Personal; nach ungefähr der Hälfte der Arbeitszeit Gewährung von wenigstens einer Stunde Ruhe; im Jahre 52 Freitage, wovon mindestens 17 auf den Sonntag fallen sollen, ohne Gehalt- oder Lohnabzug; wo besondere Verhältnisse es notwendig machen, darf der Bundesrat gegenüber den Bestimmungen des Gesetzes ausnahmsweise Anordnungen treffen. — Die zweite Etappe bildete das geltende Bundesgesetz vom 19. Dezember 1902 betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten. Es reduzierte die «wirkliche» Arbeitszeit auf 11 Stunden täglich im Maximum, mit der Befugnis des Bundesrates zu weiterer Kürzung, wo besondere Verhältnisse es notwendig erscheinen lassen; bezüglich der Bemessung der Ruhezeit und der Mittagspause blieb es im wesentlichen bei den Vorschriften des Gesetzes von 1890. Neu ist im Gesetze von 1902 neben der Arbeitszeit die Bestimmung der «Dienstbereitschaft», deren Dauer für das Lokomotiv- und Zugpersonal 14 Stunden, für die Barrierenwärterinnen 12 Stunden, für das übrige Personal 16, bzw. 15 Stunden innert 24 Stunden in der Regel nicht überschreiten soll. Weiter ist neu aufgenommen das grundsätzliche Verbot der Verwendung von Frauen im durchgehenden Nachtdienst und die Vorschrift des Lohnzuschlages von 25% für den Nachtdienst, für den die Zeit von 11 Uhr abends bis 4 Uhr morgens gilt. Betreffend die Zahl der Ruhetage blieb es beim Gesetz von 1890, 52 mit mindestens 17 Sonntagen. Neu dagegen war die Vorschrift des Erholungsurlaubes, so zwar, dass für das gesamte Personal von den 52 Ruhetagen mindestens 8 als zusammenhängender Erholungsurlaub zu gewähren, dem Personal der Hauptbahnen aber vom abgelaufenen 9. Dienstjahre an oder nach zurückgelegtem 33. Altersjahre dieser Erholungsurlaub über die 52 Ruhetage hinaus zu bewilligen und für je 3 weitere Dienstjahre um einen Tag zu verlängern ist, überall ohne Gehalts- oder Lohnabzug. Für das gesamte übrige Personal wird vom 10. Dienstjahre an die Zahl der Ruhetage auf 60 erhöht. Neu ist weiter die Vorschrift der Bereitstellung richtiger Unterkunftslokale für die Mahlzeiten und Ruhezeiten. Aus dem Gesetze von 1890 herübergenommen ist das Verbot des Güterdienstes an Sonn- und allgemeinen Feiertagen. Ebenso ist die Befugnis des Bundesrates zu ausnahmsweisen

Anordnungen festgehalten (Art. 10). Vorgeschrieben ist die Kontrolle über die Handhabung des Gesetzes durch den Bundesrat, zu deren Erleichterung vom Personal Tagebücher zu führen sind.

Und heute, nach 17 Jahren seit Erlass des Gesetzes von 1902, sind wir bei der dritten Etappe. Die grosse materielle Neuerung ist die grundsätzliche Einführung des Achtstundentages, die Kürzung der Arbeitszeit von 11 nach Gesetz von 1902 auf 8 Stunden nach Entwurf, in dem Sinne, dass sie durchschnittlich nicht mehr als diese 8 Stunden betragen darf; bei Diensten mit reichlichen Zeiten blosser Dienstbereitschaft sind neun Stunden zulässig; die Höchstdauer der täglichen Dienstbereitschaft wird für die Regel einheitlich auf 13 bzw. 13½ Stunden gekürzt und entsprechend die ununterbrochene Ruhezeit auf 11, bzw. 10½ Stunden erweitert. Als Nachtdienst soll die Zeit von 8 Uhr abends bis 5 Uhr, statt bisher 4 Uhr morgens gelten. Die Zahl der jährlichen Ruhetage wird von 52 auf 56 erhöht. Der Erholungsurlaub, nun Ferien genannt, wird erheblich erweitert, im Minimum 7 Tage, nach dem 10. Dienstjahr 14, nach dem 20. 21 Tage. Das Gesetz schreibt die Wahl einer paritätischen Kommission vor zur Begutachtung von Fragen, die dem Bundesrate zu Beschlüssen grundsätzlicher Natur, zu Entscheiden über Rekurse und Beschwerden sowie Strafverfügungen Anlass geben.

Wie man sieht, stehen wir in Hinsicht auf die Bemessung der Arbeitszeit, die ja immer den Kern- und Angelpunkt dieser Gesetzeseerlasse bildet, bei einer neuen, der dritten und auf absehbare Zeit wohl letzten Etape einer geradlinigen Entwicklung. Immerhin ist der Schritt, der mit dieser Etappe getan wird, sehr gross, man darf wohl sagen sprunghaft. Von 1890 bis 1902 ist man von 12 auf 11 Stunden gegangen, und nun gehen wir von 1902 bis 1919 von 11 auf grundsätzlich 8 Stunden.

Ist der grosse Schritt gerechtfertigt? Es hat für die Regelung der Arbeitszeit beim Verkehrsdienst von jeher ein Verhältnis der Parallelität mit der Regelung der Arbeitszeit beim Fabrikbetrieb bestanden. Indessen ist diese letztere zeitlich immer vorangegangen, und es war wohl auch materiell beim Fabrikbetrieb eine einheitlich strengere Einschränkung der Arbeitszeit noch mehr gerechtfertigt oder geboten, als in den Verhältnissen, die uns hier beschäftigen. Die Arbeits- und Dienstverhältnisse sind hier fast endlos mannigfaltig, die Inanspruchnahme der Arbeitskraft, der physischen und geistigen Leistungsfähigkeit und Spannkraft ungleich, viel mehr als bei der industriellen Arbeit, wo doch mehr Uniformität besteht. Hier, beim Fabrikbetrieb, ist mit dem Bundesgesetz vom 27. Juni 1919 der achtstündige Arbeitstag, oder zutreffender gesagt, die 48-Stundenwoche eingeführt worden. Es ist also an sich nicht gesagt, dass, nachdem dieses für den Fabrikbetrieb geschehen, es ohne weiteres auch für den Dienst bei den Verkehrsanstalten geschehen müsse. Der Bundesrat möchte mit dem Entwurfe den Schritt auch nicht ganz tun, indem wohl regelmässig, grundsätzlich die tägliche Arbeitszeit nicht mehr als acht Stunden durchschnittlich, dagegen bei weniger anstrengenden Diensten auch neun Stunden solle dauern dürfen. Hier besteht ein erster Hauptstreitpunkt zwischen dem Entwurfe des Bundesrates und den Begehren des Personals, das, vertreten durch den Föderativverband eidgenössischer Beamten, Angestellten und Arbeiter, auf der

durchschnittlich achtstündigen Arbeitszeit besteht. Ein zweiter Streitpunkt hängt damit zusammen; der Föderativverband besteht auf dem Postulat der 48-Stundenwoche; auch er räumt ein, dass in diesen Verhältnissen man nicht starr auf den 8 Stunden täglicher Arbeitszeit bestehen könne, dass einmal die Arbeitszeit auch um eine Stunde solle verlängert werden dürfen, dass dann aber der Ausgleich innert einer Woche, innert sechs aufeinanderfolgenden Arbeitstagen bewerkstelligt werden müsse, während der Entwurf des Bundesrates, um mehr Bewegungsfreiheit für die Diensterteilung zu schaffen, den Ausgleich in zwei Wochen, innert vierzehn Tagen, zulassen will.

Die Kommission möchte bei diesen Streitpunkten, und zwar beim ersten Hauptstreitpunkt einstimmig, der Vorlage des Bundesrates folgen, über sie nicht hinausgehen. Einmal ist darauf hinzuweisen, dass auch bei der Arbeit in Fabriken durch das Gesetz vom 27. Juni 1919 die Erhöhung der 48 Wochenstunden auf 52 für besondere Verhältnisse zulässig erklärt wird. Wenn man dort auf der starr schablonenhaften Anwendung des Achtstundentages nicht bestünde, sondern die Berücksichtigung besonderer Verhältnisse zugelassen hat, um so mehr ist das hier gerechtfertigt, wo angesichts der berührten grossen Ungleichheit der Arbeits- und Dienstverhältnisse die starre Schablone erst recht nicht gerechtfertigt wäre. Welch grosser Unterschied besteht zwischen dem, was an Arbeits- und geistiger Spannkraft dem Lokomotivpersonal eines Schnellzuges zugemutet wird, oder etwa dem Deckpersonal eines Dampfschiffes auf dem Bodensee! Absolut gleiche Arbeitszeit bei so ungleicher Inanspruchnahme bedeutet eine offensichtliche Ungerechtigkeit, die sicher von den Beteiligten selbst auf die Dauer nicht geduldet würde. Man hat das erfahren beim neulichen Konflikt im Buchdruckereigewerbe, wo nach allgemeiner Einführung der 48-Stundenwoche die Maschinensetzer, mit Berufung darauf, dass an sie grössere Anforderungen gestellt werden, nach wie vor eine noch mehr verkürzte Arbeitszeit, die 42-Stundenwoche, reklamierten. Wir meinen nun, wenn man hier, beim Verkehrsdienst, auf einmal vom Elf-tunden- zum Acht-tundentag übergeht, so soll es genügen, wenn dieser Achtstundentag als Normalarbeitstag verstanden wird und nicht als Maximalarbeitstag, über den nicht hinaufgegangen werden dürfe, während dann aber doch voraussichtlich bald für besondere Arbeits- und Dienst-kategorien darunter gegangen werden wollte.

Auch so, im Sinne nur des Normalarbeitstages, wird der Uebergang zum Achtstundentag vielen zu sprunghaft sein. Auch im Schosse unserer Kommission ist diese Strömung mehrfach und nachdrücklich zum Ausdruck gekommen. Allein es ist vorab wiederholt daran zu erinnern, dass soeben der Achtstundentag als gesetzliche Normalarbeitszeit für den Fabrikbetrieb eingeführt worden ist, und ich darf hier wohl auf das verweisen, was zur grundsätzlichen Rechtfertigung des Postulates bei der Eintretensfrage zum Bundesgesetz vom 27. Juni 1919 in diesem Rate vom Referenten der Kommission in der Sitzung vom 25. Juni ausgeführt wurde. Er hat gemeint, über die sachliche Berechtigung des Postulates des Achtstundentages sei eigentlich alles einer Meinung; Meinungsverschiedenheit bestehe mehr nur über die Frage des «Tempos» bei der Reform.

Darüber wären in der Tat ernste Bedenken hier durchaus am Platze. Das, worunter zurzeit alles vor allem schwer leidet, insbesondere auch die Arbeiter, Angestellte und Beamte leiden, ist die enorme Lebensverteuerung, die nicht nachlassen, eher noch sich verschärfen will. Alles ruft nach Abbau, verständlicher und berechtigterweise. Doch wie soll die Teuerung nachlassen, wenn alle Arbeit und damit auch das Arbeitsprodukt immer noch weiter sich verteuert? Soweit die Verteuerung der Arbeit die Folge der anhaltenden Forderungen auf Lohnerhöhungen ist, wird sie wohl unabwendbar sein; diese sind wohl Ursache der Teuerung, aber zugleich auch Wirkung, Folge davon, sie sind beides zugleich. Und als Folge sind sie notwendig, zwangsläufig. Aber auch die Verkürzung der Arbeitszeit verteuert die Arbeit und das Arbeitsprodukt — das ist heute im allgemeinen kaum noch streitig — und sie wird so zu einem neuen Faktor der Lebensverteuerung, der nicht nur den Abbau hindern, verzögern, sondern in seinen Konsequenzen die Teuerung weiter verschärfen muss. Nach dieser Hinsicht aber, also was die Verkürzung der Arbeitszeit angeht, wird man von einer Notwendigkeit, die damit zugleich auch Dringlichkeit wäre, wohl nicht reden dürfen. Solange die Arbeitszeit noch 12 Stunden betrug, durfte das eher gesagt werden, da die Verkürzung dieser langen Arbeitszeit als Gebot zur Aufrechterhaltung von Gesundheit und Leistungsfähigkeit des Mannes, für die uns hier beschäftigenden Verhältnisse wohl zugleich auch als Gebot im Interesse der Sicherheit des Betriebes bezeichnet werden durfte. Allein das Postulat des Achtstundentages wird nicht mehr in diesem Sinne gestellt und begründet, als Notwendigkeit zur Wahrung der gesundheitlichen Integrität und der Leistungsfähigkeit des Arbeitenden, sondern als Mittel zur sozialen Besserstellung, um dem Arbeiter eine vermehrte Anteilnahme an den Kulturgütern zu ermöglichen. Gewiss ist dieses Ziel in hohem Masse berechtigt und schützenswert; allein ein dringliches Gebot, das keinen Aufschub zuliesse, um vorab und vor allem über das Uebel der Teuerung hinwegzukommen, ist es nicht. Das darf und muss gesagt sein.

Wird die Verkürzung der Arbeitszeit, wie sie hier in Frage steht, auch im Verkehrsdienst in erheblichem Masse als neuer Teuerungsfaktor wirken? Es ist im Zusammenhang der Frage von den finanziellen Folgen des Gesetzes zu reden. Die Botschaft des Bundesrates hat darauf verzichtet, hierüber Berechnungen anzustellen, auch was die Folgen für die Bundesbahnen angeht. Wir haben, nachdem die Sachlage sich inzwischen noch etwas mehr abgeklärt, bei der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen darüber zahlenmässige Erhebungen veranlasst. Nach einer Zusammenstellung, die uns vorliegt, würden die jährlichen Mehrausgaben nach der Gesetzesvorlage auf Grund des Fahrplanes von 1914, zu dem wir doch bald einmal wieder hoffen zurückkehren zu können, für die Bundesbahnen 20,790,395 Franken betragen. Ich möchte nur im Vorbeigehen darauf hinweisen, dass diese Mehrausgabe einer Gehaltszulage von durchschnittlich etwa Fr. 700 auf den Kopf des Bundesbahnpersonals gleich kommt, und die Frage nahe legen, ob nicht vielleicht doch der Grossteil des Personals, wenn jeder frei, unbeeinflusst sich entscheiden könnte, diese Besserstellung im Einkommen den Vorteilen der neuen Arbeitszeit-

verkürzung vorziehen würde? Doch soll das ganz nur als Einschaltung im Vorbeigehen gesagt sein! — Beim Dossier zu unserm Geschäft liegen eine ganze Menge von Eingaben der verschiedenen Verkehrsunternehmungen, einzeln und kollektiv, zur Gesetzesvorlage. So ziemlich durchgehend wird die Mehrausgabe bei Einführung des Achtstundentages auf 25 % der gegenwärtigen Gehalts- und Lohnausgaben geschätzt. Beispielsweise wird die jährliche Mehrausgabe von der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees, einer bekanntlich schwer notleidenden Unternehmung, auf Fr. 270,000 berechnet. Durchgängig wird von den privaten Unternehmungen, ganz besonders auch von kleinern Saisonverkehrsanstalten, ich möchte fast sagen händeringend, das Gesuch gestellt, man möchte wenigstens zurzeit sie mit einer solchen Neuerung verschonen, da es ihnen einfach unmöglich sei, die Mehrbelastung zu tragen, unter der sie vollends zusammenbrechen müssten.

Sosehr vielleicht eine besondere Behandlung kleinerer Unternehmungen, sagen wir, was die Eisenbahnverhältnisse angeht, der Nebenbahnen, schon von Gesetzes wegen als angezeigt erscheinen möchte, wird das angesichts der sehr entschiedenen Haltung der Personalverbände nicht angehen, da sie auf der Geltung des Gesetzes auf der ganzen Linie bestehen und sich ausdrücklich mit dem Personal der Nebenbahnen solidarisch erklären. Das ist uns auch bei der Audienz, die eine starke Vertretung der Personalverbände vor der Kommission nachgesucht hatte, bestätigt worden. Immerhin musste begründeterweise im Gesetze vorgesehen werden, dass bei dessen Durchführung solchen besondern Verhältnissen angemessen Rechnung getragen werden dürfe und solle.

Dass eine so bedeutende Vermehrung der Betriebsausgaben ihre Rückwirkung auf die Gestaltung der Tarife in nicht ganz unerheblichem Masse und dauernd ausüben müsste, liegt wohl ausser Frage. Es ist unnötig, auf die ohnehin sehr missliche Finanzlage unserer sämtlichen Verkehrsanstalten, auch der Bundesbahnen, hier noch besonders hinzuweisen. Wir möchten indessen nicht sagen, dass die bis jetzt vorliegenden Berechnungen der finanziellen Folgen des Gesetzes als endgültig zu betrachten wären. Von seite des Personals wird immer geltend gemacht, dass es leicht möglich sei, mit einer intelligenten, rationalen Diensteinteilung die finanziellen Folgen der Arbeitsverkürzung in erheblichem Masse auszugleichen. Auch seitens der Verwaltungen scheint das zugegeben zu werden. Das bleibt also noch zu gewärtigen. Man spricht auch davon, dass ein Ausgleich in einem Wege möglich sein könne, der allerdings nicht gerade erfreuliche Aussichten eröffnet. Man denkt an eine wesentliche Zusammendrückung der Fahrpläne. Es wird darauf hingewiesen, dass infolge der allgemeinen Einschränkung der Arbeitszeit, wenn fürderhin die Arbeit in den Fabriken, in den Werkstätten und überall des Morgens später beginnt und des Abends früher aufhört, dann auch die Eisenbahnzüge nicht mehr morgens so früh auszufahren brauchen und des Abends früher einfahren dürfen. Ob im allgemeinen das auf den Verkehr angewiesene Publikum von einer solchen Folge des Gesetzes erfreut sein würde, das ist freilich eine andere Frage.

Allein mögen auch Bedenken aller Art gegen die Neuerungen bestehen, welche das Gesetz bringt — die 48-Stundenwoche ist ja dabei immer die

Hauptsache —, ein Widerstand dagegen kann nach unserm Dafürhalten ernstlich nicht mehr in Frage kommen. Die Kriegs- und Nachkriegszeit hat nun einmal diese Reform, wir möchten sagen mit der Wucht einer Naturgewalt, in die gesamte Kulturwelt getragen. Ihre Aufnahme durch die alliierte Friedenskonferenz von Paris hat zu der Entwicklung förmlich noch den Schlussstrich gesetzt. Was uns und die hier in Frage stehenden Verhältnisse angeht, stehen wir übrigens bereits vor einer vollendeten Tatsache. Noch bevor das Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit in den Fabriken von den Räten formell angenommen war (27. Juni 1919), hat der Bundesrat mit Beschluss vom 25. Juni 1919 den Acht-, bzw. Neunstundentag bei den Eisenbahnen und andern Verkehrsanstalten mit Wirkung auf 1. August für die Bundesbetriebe und auf 1. Oktober für die konzessionierten Unternehmungen vorläufig eingeführt. Es geschah mit Berufung darauf, dass den Personalverbänden auf den Zeitpunkt der allgemeinen Einführung des Achtstundentages möglichst entsprechende Erleichterungen auch für das Personal der Verkehrsanstalten in Aussicht gestellt worden seien. Man hat uns bestätigt, dass solche Versprechungen dem Personal in der Tat gegeben worden sind, und der Bundesrat scheint darauf gehalten zu haben, das Versprechen skrupellos getreu in Erfüllung gehen zu lassen, so zwar, dass auf den gleichen Zeitpunkt, auf den gemäss dem Bundesgesetz vom 27. Juni die Arbeitszeitverkürzung für den Fabrikbetrieb einzutreten hatte, sie auch für die Verkehrsanstalten in Wirksamkeit treten sollte. Der Bundesrat hatte seine Kompetenz zu dieser vorläufigen Verfügung auf Art. 10 des geltenden Arbeitszeitgesetzes begründet, wonach er, wenn besondere Verhältnisse es notwendig machen, ermächtigt ist, gegenüber den Bestimmungen des Gesetzes ausnahmsweise Anordnungen zu treffen. Wir möchten zwar bezweifeln, ob der Artikel seinem wahren Sinne nach für diesen Fall zutreffe. Gleichwohl soll die Verfügung des Bundesrates, obschon damit das, was wir heute beschliessen sollen, zur Hauptsache bereits vorweg genommen ist, nicht ernstlich beanstandet werden. Der Bundesrat hat gehandelt, wie er unter der Macht der Verhältnisse, der Staatsraison folgend, glaubte handeln zu müssen. Um so weniger aber kann nunmehr selbst den Zögernden unter uns der Entschluss schwer fallen, auf dem Wege zu folgen, der uns durch die heutige Vorlage vorgezeichnet wird.

Seitens des Personals scheint, was mit der Revision des Arbeitszeitgesetzes erstrebt wird, als eine Art Emanzipationskampf verstanden zu werden. Man hat sogar das Wort von «Frondienst» vernommen, den das Personal der Verkehrsanstalten jetzt leisten müsse und von dem es sich frei zu machen gelte. Auch bei der bereits erwähnten Audienz von Vertretern der Personalverbände vor der Kommission ist eine solche Aeusserung gefallen von einem Vertreter des Postpersonals. Wir können unsererseits nicht zugeben und nicht glauben, dass das Wort vom «Frondienst» zutreffend sei. Das würde auch nicht dem Willen unseres Volkes entsprechen. Das Volk weiss, welche grosse, wichtige Aufgabe das Verkehrspersonal zu erfüllen hat und es schätzt und achtet es dementsprechend. Der letzte Mann, der auf der Eisenbahn fährt, weiss, dass, solange er es tut, sein Leben dem Pflichtgefühl, der Treue und Umsicht des Personals in die Hand gegeben ist. Und gibt es einen öffentlichen

Funktionär, der volkstümlicher wäre als der Postbote, der für den entlegensten Bergbewohner fast den einzigen Kontakt mit der Welt durch seinen pflichttreuen Gang Tag für Tag bei Wind und Wetter aufrecht hält! Also, es ist unser aller Wille, dass das Verkehrspersonal, seinen wichtigen Funktionen und seiner Volkstümlichkeit entsprechend, recht, gut behandelt werde. Allein das Personal darf und wird auch nicht vergessen, dass ohne angestrenzte, andauernde Arbeit, und hier vor allem ohne das Verhältnis von Ueber- und Unterordnung, ohne Autorität und Disziplin es nicht gehen kann. Wenn gar an eine Emanzipation von diesen unerlässlichen Anforderungen gedacht, wenn das als «Frondienst» verstanden werden wollte, so müsste solchen Ansinnen mit Nachdruck und Kraft entgegengetreten werden.

Mit Bedauern müssen wir wahrnehmen, dass das Personal von dem Gesetzesentwurfe, wie ihn der Bundesrat vorlegt, und wie ihn die Kommission zur Hauptsache Ihnen zur Annahme empfiehlt, nicht befriedigt ist. Nach den bisherigen Erklärungen wird er aus Kreisen des Personals als «unannehmbar» betrachtet. Die Hauptstreitpunkte, die noch bestehen, sind bereits bezeichnet worden. Andere Differenzpunkte, so betreffend die Dauer der Ruhezeit, betreffend den Nachtdienst und die Entschädigung dafür, Bemessung der Ferien und anderes mehr, dürften von mehr nebensächlicher Bedeutung sein. Es wird davon bei der Detailberatung der Vorlage anhand der gedruckt vorliegenden Eingabe des Föderativverbandes gesprochen werden müssen. Es scheint uns indessen, dass das Personal bei ruhiger Erwägung doch den grossen Schritt zu seiner Besserstellung, der mit dem Gesetze trotz der bedeutenden finanziellen Belastung, die damit für die Bundesbetriebe, für die konzessionierten Verkehrsanstalten und indirekt für die gesamte Volkswirtschaft verbunden ist, getan wird, würdigen sollte, und wir glauben daher zuversichtlich erwarten zu dürfen, dass mit dem Erlasse des Gesetzes, was diese Angelegenheit angeht, eine ernste Beunruhigung beim Personal nicht mehr bestehen werde.

Es bleibt nun noch zu erwarten, dass die wohltätigen Folgen, die man sich von der grossen sozialen Reform des Achtstundentages verspricht, zum Wohle des gesamten werktätigen Volkes reichlich in Erfüllung gehen werden. Was insbesondere die hier in Betracht kommenden Verhältnisse angeht, hat man schon der Erwartung Ausdruck gegeben, dass Angestellte und Arbeiter, nachdem sie unter der Einwirkung der Kriegszeit bereits vielfach sich daran gewöhnt hatten, für einen Teil ihres Lebensbedarfes Selbstversorger zu werden, in Zukunft, nachdem ihnen noch erheblich mehr freie Zeit zu Gebot stehen wird, noch mehr und dauernd sich darauf einrichten werden. Das wäre unzweifelhaft eine wohltätige Folge der Verkürzung der Arbeitszeit und es wird sicher im allgemeinen Interesse liegen, diese Entwicklung nach Tunlichkeit zu fördern; das grosse wichtige Problem der Siedelungspolitik steht damit in Zusammenhang. Es mögen ja auch nachteilige Folgen der Arbeitszeitverkürzung sich zeigen und es wird Aufgabe sein von allen, die dazu berufen sind, wo immer sie sich zeigen, ihnen entgegenzutreten, sie zu hindern und einzuschränken. Eine Begleiterscheinung besonderer Natur ist dem Sprechenden bereits als Folge der Arbeitszeitverkürzung in den Werkstätten der Bundesbahnen,

die allerdings nicht unter dieses Gesetz, sondern unter das Fabrikgesetz fallen, aus einem Kanton signalisiert worden: die Handwerker wollen beobachtet haben, dass die Arbeiter in ihrer freien Zeit Arbeit für Dritte annehmen und damit dem sesshaften Gewerbe, dank der bevorzugten Stellung, die ihnen als fest- und gutbezahlte Arbeiter des Bundes zukommt, eine Konkurrenz bereiten, die jenes nicht auszuhalten vermöge. Wäre dem wirklich so, dann müsste eine solche Begleiterscheinung wohl im Auge behalten und auf Abhilfe Bedacht genommen werden.

Von der Vorlage des Bundesrates darf gesagt werden, dass sie wohl und sorgfältig vorbereitet ist. Es sind lange Beratungen von berufenen Fachmännern vorausgegangen, bei denen alles bis ins Detail erwogen und durchgesprochen wurde. Die Vorlage beruht auf den Ergebnissen dieser Beratungen der Fachmänner, wenn sie auch in ihrem Verlaufe auf Anstoss von oben den grundsätzlichen Kurs, der veränderten Zeitströmung entsprechend, einmal umstellen mussten. Wie Sie sehen, sind dem Gesetzesentwürfe zugleich noch zwei Vollziehungsverordnungen dazu beigegeben. Diese Entwürfe haben auch die Instanz des Bundesrates noch nicht passiert. Unserer Beratung werden sie nicht unterstellt sein, sie sind bloss gegebenenfalles zum Verständnis des Gesetzes heranzuziehen.

Bedauerlicherweise ist für die Arbeit der Räte und der vorberatenden Kommissionen nur eine recht knappe Zeit zur Verfügung gestanden. Am Schluss der Junisession wurde die Botschaft des Bundesrates ausgeteilt und in der gegenwärtigen Herbsttagung soll das Geschäft von beiden Räten verabschiedet werden. In der Zwischenzeit zwischen beiden Tagungen war die Zeit für die vorbereitende Arbeit der beiden Kommissionen so kurz bemessen, dass es ganz unmöglich war, das ziemlich umfangreiche Aktenmaterial, wie es wünschbar wäre, unter den zahlreichen Mitgliedern der beiden Kommissionen zirkulieren zu lassen. Man musste sich nun einmal in die Art von Zwangslage, in der wir uns befinden, fügen. Etwas mehr Bewegungsfreiheit in der parlamentarischen Vorbereitung und Behandlung des doch sehr wichtigen Geschäftes wäre um so mehr wünschbar gewesen, da dabei mancherlei besondere betriebstechnische Verhältnisse und Fragen mitspielen, in denen sich zurecht zu finden für den Nichtfachmann nicht gerade leicht ist. Das machte sich auch noch besonders für den Referenten Ihrer Kommission fühlbar, und wenn es ihm nicht gelungen ist, die Schwierigkeiten, die sich für ihn von daher ergaben, zu überwinden, und das bei der Behandlung des Geschäftes zutage treten sollte, so ersucht er jetzt schon die Fachmänner im Rate und ausserhalb desselben um gütige Nachsicht.

Seitdem die Kommission ihre Sitzung gehalten und ihre Anträge zur Vorlage des Bundesrates formuliert hat, sind ihr noch eine Reihe von neuen Eingaben zugekommen, vorab eine Eingabe des Verbandes des christlich-sozialen Verkehrspersonals der Schweiz vom 23. August 1919, weiter eine Eingabe des Stadtrates von Zürich vom 26. August 1919, sodann eine Eingabe des Verbandes schweizerischer Sekundärbahnen vom August 1919, eine Eingabe der Zürichbergbahngesellschaft vom 4. September 1919 und eine Eingabe der Union Romande des Employés de Tramways vom 29. August. Die Kommission hat sich in einer neuen Sitzung von gestern mit diesen

neuen Eingaben beschäftigt. Dieselben sind zum Teil allgemeiner Natur, meistens beschäftigen sie sich aber mit einzelnen Artikeln der Vorlage und es wird dann zutreffendenorts bei der Eintretensberatung darauf zurückzukommen sein. Die Kommission sieht sich, zum Teil in Würdigung dieser neuen Eingaben, an zwei Stellen zu einer Abänderung, bzw. Ergänzung ihrer Anträge veranlasst.

Seit der Einbringung des Entwurfes hat beim Personal der Zollverwaltung eine Bewegung in dem Sinne eingesetzt, dass auch dieses Personal dem vorliegenden Gesetz unterstellt werden möchte. Eine Delegiertenversammlung des Personals, die am 25., 26. und 27. Juli in Genf stattfand, fasste eine Resolution in diesem Sinne, und bei der Audienz vom 6. August vor der Kommission hat auch ein Vertreter des Personals, ein Beamter aus Genf, teilgenommen und das Begehren um Unterstellung unter das Gesetz ist von ihm mündlich vertreten worden. Es scheint, dass der Vorsteher des Finanz- und Zolldepartementes anfänglich der Meinung war, es sollte diesem Begehren um Unterstellung des Zollpersonals unter das Gesetz nicht Folge gegeben werden. Wir haben dann gestern vom Herrn Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartementes vernommen, dass man nun eher geneigt wäre, dem Begehren Folge zu geben. Doch hat bei der Kommission übereinstimmend die Meinung gewaltet, dass diesem Begehren nicht Folge gegeben werden soll. Der ganze Aufbau des Gesetzes müsste doch in seinem dispositiven Inhalt wie in seiner Begründung eine vollständige Umstellung erfahren. Alles ist nun lediglich auf den Dienst der Verkehrsanstalten eingerichtet und nur auf diesen hin gedacht; so müssten wir nun zu etwas ganz Neuem kommen und auch eine Personalkategorie hineinbeziehen und das Gesetz für sie einrichten, die dem Verkehrsdienste völlig fremd ist. Das wäre ein Fremdkörper in der ganzen Vorlage und das Gesetz würde so, wie man gestern gemeint hat, zum mindesten an einem Schönheitsfehler leiden.

Es spricht aber auch ein innerer Grund gegen das Begehren. Wir fragen uns, ob es denn nötig ist, um für den Dienst des Zollpersonals den Achtstundentag einzuführen, ein Gesetz zu erlassen. Die Arbeitsordnung für das Bundespersonal ist meines Wissens bisher nie als Gesetzessache betrachtet worden. Bei den Verkehrsanstalten handelt es sich ja nicht bloss um das Personal der Bundesbetriebe, sondern um das Personal der privaten konzessionierten Verkehrsanstalten. Hier ist es ganz selbstverständlich, dass, wenn man diesen privaten Verkehrsanstalten vorschreibt, dass die Arbeitszeit ihres Personals nur soundso lange dauern dürfe, das nur im Weg eines Gesetzes geschehen darf. Hier aber, wo es sich lediglich um das Personal des Bundes handelt und nur der Bund als Arbeitgeber und Dienstherr in Betracht kommt, sollte es wenigstens nach der Ansicht des Sprechenden nicht nötig sein, das auf dem Wege eines Gesetzes zu ordnen. Wir nehmen an, dass auch der Bundesrat auf diesem Standpunkt steht. Es ist nämlich zu sagen, dass inzwischen unter dem 18. August ein Bundesratsbeschluss erlassen wurde, wodurch auch für das Personal der Zollverwaltung die 48-Stundenwoche analog, wie sie hier durch diesen Gesetzesentwurf für das Verkehrspersonal vorgeschrieben wird, vorläufig eingeführt wird. Der Bundesrat hat diesen Beschluss offenbar in eigener Machtvollkommenheit erlassen; nicht gestützt auf die ausserordentlichen

Vollmachten, sondern von sich aus hat er sich befugt erachtet zu dieser Verfügung, der vorläufigen Einführung des Achtstundentages für diese Personal-kategorie, allerdings unter Vorbehalt des späteren Erlasses endgültiger Bestimmungen. Aber es ist nicht gesagt, dass für die spätere endgültige Ordnung der Verhältnisse des Zollpersonals der Weg des Gesetzes beschritten werden muss; er scheint uns ent-behrlich zu sein. Daher würden wir dabei bleiben, dass das Gesetz den Rahmen und Geltungsbereich behalten solle, der ihm durch die Vorlage gegeben ist und die Erweiterung für das Zollpersonal nicht er-fahren soll. Wir nehmen übrigens an, dass das Zoll-personal selbst, nachdem bereits tatsächlich durch bundesrätlichen Beschluss der Achtstundentag für dasselbe besteht, weniger Wert darauf legen wird, dass das Gesetz auch auf es angewendet werde.

Damit sind meine Ausführungen zur Eintretens-frage beendet. Die Kommission beantragt Ihnen ein-stimmig, auf die Vorlage einzutreten.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu.)

**Sitzung vom 19. September 1919,
vormittags 8 Uhr.**

*Séance du 19 septembre 1919, à 8 heures
du matin.*

1101. Arbeitszeit bei den Transportanstalten. Durée du travail dans les entreprises de transport.

Fortsetzung: — *Suite.*

(Siehe Seite 391 hievor. — Voir page 391 ci-devant.)

von Arx: Ich bin meinerseits ebenfalls für Ein-treten auf die Vorlage und ich kann das um so eher tun, als die finanziell weittragendste Bestimmung der-selben, nämlich die Einführung des achtstündigen Arbeitstages bei ununterbrochener Arbeitsleistung bei den Bundesbahnen und auch bei den andern Bundes-unternehmungen bereits auf Grund eines Bundesrats-beschlusses vom 25. Juni abhin in der Hauptsache durchgeführt werden musste.

Natürlich bedeutet diese Neuerung namentlich beim Betriebe der Eisenbahnen eine neue schwere fi-nanzielle Belastung, welche um so empfindlicher wirkt, als sie mit der allgemeinen Erhöhung der Löhne und Gehälter, der Preissteigerung aller Materialien und bei vielen Unternehmungen mit den hieraus entstan-denen finanziellen Schwierigkeiten zusammenfällt. Die Botschaft erwähnt diesen Umstand aber nur ganz nebensächlich, und es hat sich daher die Kommission veranlasst gesehen, von der Generaldirektion wenig-stens über die finanziellen Folgen bei den Bundes-bahnen einen Bericht zu erbitten. Ich erlaube mir

nun, die Ausführungen des Herrn Referenten noch etwas zu ergänzen.

Wie der Herr Referent Ihnen mitgeteilt hat, dürften nach den bezüglichen Berechnungen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen auf Grund des Fahr-plans pro 1914 und nach der gegenwärtigen Gesetzes-vorlage die Mehrkosten Fr. 20,790,000 betragen. Die Generaldirektion hat aber auch berechnen lassen, wie hoch die Mehrkosten beim jetzigen Fahrplan auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 25. Juni 1919 sich belaufen würden. Sie kommt auf eine Kosten-folge von Fr. 9,254,250, nämlich für den Fahrdienst Fr. 776,252, für den Werkstättendienst Fr. 900,000, für die Bahnbewachung und Bahnunterhaltung Fr. 1,030,000, für den Stations- und Zugbegleitungs-dienst Fr. 6,857,000, also total Fr. 9,254,250 jährlich. Die wirklichen Ausgaben werden für die nächste Zu-kunft wohl in der Mitte dieser Ziffern zu suchen sein. Im Budget, wie es aus den Beratungen der General-direktion und der ständigen Kommission für das Jahr 1920 hervorgegangen ist, werden diese Mehrkosten mit 12—14 Millionen jährlich eingeschätzt. Zu hoch ist man, wie mir scheint, mit dieser Einschätzung jedenfalls nicht gegangen. Indem ich dies sage, stelle ich ab auf den Personalbestand per 31. Juli 1919, verglichen mit demjenigen des Vorjahres, d. h. mit dem 31. Juli 1918. In diesem Zeitraum eines Jahres beträgt die Personalvermehrung bei den Bundesbahnen nicht weniger als 2782 Köpfe. Allein die Personal-steigerung ist damit noch nicht abgeschlossen. Im Monat August erzeugt der Etat neuerdings eine Er-höhung um mehr als 500 Personen, und das Budget pro 1920, wie es anfangs Oktober dem Verwaltungs-rate unterbreitet werden soll, rechnet mit einer Er-höhung von 33,086 Personen auf 36,582 von einem Jahr auf das andere, also mit einer Erhöhung um 3496 Personen. Dabei ist nun wohl zu beachten, dass für das Jahr 1920 Fahrleistungen vorgesehen sind, welche nicht einmal die Hälfte der Fahrleistungen des letzten Normaljahres involvieren. Im letzten Normal-jahr 1914 waren budgetiert 48 Millionen Lokomotiv-kilometerfahrleistung, im Budget für das Jahr 1920 sind budgetiert 20 Millionen Dampflokomotivlei-stungen und 1,400,000 Kilometer elektrische Loko-motivleistungen.

Welche Finanzfolgen die Erhöhung des Personals nach sich zieht, mag daraus hervorgehen, dass z. B. bei der Abteilung Stationsdienst das durchschnittliche Einkommen eines Angestellten sich auf Fr. 5300 be-läuft, nämlich Gehalt Durchschnitt Fr. 3000, Uni-formierung Fr. 240, Einlage in die Pensions- und Hilfs-kasse Fr. 60, Teuerungszulage Fr. 2000, macht 5300 Franken, und beim Zugpersonal beträgt die durch-schnittliche Leistung für einen Beamten sogar 6200 Franken; nämlich Gehalt Fr. 3000, Uniformierung Fr. 200, Einlage in die Pensions- und Hilfskasse Fr. 60, variable Nebenbezüge Fr. 700 und Teuerungs-zulage Fr. 2200, macht Fr. 6200 pro Mann.

Wenn nun auch die gegenwärtige Personalvermehrung nicht einzig und allein auf den Achtstundentag fällt, sondern zu einem nicht unbeträchtlichen Teile auch mit der Durchführung der Elektrifikation im Zusammenhang steht, so hat dieselbe doch beun-ruhigende Dimensionen angenommen, die zum Auf-sehen mahnen. Die ständige Kommission des Ver-waltungsrates hat denn auch, und zwar ist diese Vor-kehr auch angeregt worden durch den Chef des Eisen-

Arbeitszeit bei den Transportanstalten.

Durée du travail dans les entreprises de transport.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1919
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1101
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.09.1919 - 08:00
Date	
Data	
Seite	391-397
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 818

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Vollmachten, sondern von sich aus hat er sich befugt erachtet zu dieser Verfügung, der vorläufigen Einführung des Achtstundentages für diese Personalkategorie, allerdings unter Vorbehalt des späteren Erlasses endgültiger Bestimmungen. Aber es ist nicht gesagt, dass für die spätere endgültige Ordnung der Verhältnisse des Zollpersonals der Weg des Gesetzes beschritten werden muss; er scheint uns entbehrlich zu sein. Daher würden wir dabei bleiben, dass das Gesetz den Rahmen und Geltungsbereich behalten solle, der ihm durch die Vorlage gegeben ist und die Erweiterung für das Zollpersonal nicht erfahren soll. Wir nehmen übrigens an, dass das Zollpersonal selbst, nachdem bereits tatsächlich durch bundesrätlichen Beschluss der Achtstundentag für dasselbe besteht, weniger Wert darauf legen wird, dass das Gesetz auch auf es angewendet werde.

Damit sind meine Ausführungen zur Eintretensfrage beendet. Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, auf die Vorlage einzutreten.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu.)

**Sitzung vom 19. September 1919,
vormittags 8 Uhr.**

*Séance du 19 septembre 1919, à 8 heures
du matin.*

1101. Arbeitszeit bei den Transportanstalten. Durée du travail dans les entreprises de transport.

Fortsetzung: — *Suite.*

(Siehe Seite 391 hievor. — Voir page 391 ci-devant.)

von Arx: Ich bin meinerseits ebenfalls für Eintreten auf die Vorlage und ich kann das um so eher tun, als die finanziell weittragendste Bestimmung derselben, nämlich die Einführung des achtstündigen Arbeitstages bei ununterbrochener Arbeitsleistung bei den Bundesbahnen und auch bei den andern Bundesunternehmungen bereits auf Grund eines Bundesratsbeschlusses vom 25. Juni abhin in der Hauptsache durchgeführt werden musste.

Natürlich bedeutet diese Neuerung namentlich beim Betriebe der Eisenbahnen eine neue schwere finanzielle Belastung, welche um so empfindlicher wirkt, als sie mit der allgemeinen Erhöhung der Löhne und Gehälter, der Preissteigerung aller Materialien und bei vielen Unternehmungen mit den hieraus entstandenen finanziellen Schwierigkeiten zusammenfällt. Die Botschaft erwähnt diesen Umstand aber nur ganz nebensächlich, und es hat sich daher die Kommission veranlasst gesehen, von der Generaldirektion wenigstens über die finanziellen Folgen bei den Bundesbahnen einen Bericht zu erbitten. Ich erlaube mir

nun, die Ausführungen des Herrn Referenten noch etwas zu ergänzen.

Wie der Herr Referent Ihnen mitgeteilt hat, dürften nach den bezüglichen Berechnungen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen auf Grund des Fahrplans pro 1914 und nach der gegenwärtigen Gesetzesvorlage die Mehrkosten Fr. 20,790,000 betragen. Die Generaldirektion hat aber auch berechnen lassen, wie hoch die Mehrkosten beim jetzigen Fahrplan auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 25. Juni 1919 sich belaufen würden. Sie kommt auf eine Kostenfolge von Fr. 9,254,250, nämlich für den Fahrdienst Fr. 776,252, für den Werkstättendienst Fr. 900,000, für die Bahnbewachung und Bahnunterhaltung Fr. 1,030,000, für den Stations- und Zugbegleitungsdienst Fr. 6,857,000, also total Fr. 9,254,250 jährlich. Die wirklichen Ausgaben werden für die nächste Zukunft wohl in der Mitte dieser Ziffern zu suchen sein. Im Budget, wie es aus den Beratungen der Generaldirektion und der ständigen Kommission für das Jahr 1920 hervorgegangen ist, werden diese Mehrkosten mit 12—14 Millionen jährlich eingeschätzt. Zu hoch ist man, wie mir scheint, mit dieser Einschätzung jedenfalls nicht gegangen. Indem ich dies sage, stelle ich ab auf den Personalbestand per 31. Juli 1919, verglichen mit demjenigen des Vorjahres, d. h. mit dem 31. Juli 1918. In diesem Zeitraum eines Jahres beträgt die Personalvermehrung bei den Bundesbahnen nicht weniger als 2782 Köpfe. Allein die Personalsteigerung ist damit noch nicht abgeschlossen. Im Monat August erzeugt der Etat neuerdings eine Erhöhung um mehr als 500 Personen, und das Budget pro 1920, wie es anfangs Oktober dem Verwaltungsrate unterbreitet werden soll, rechnet mit einer Erhöhung von 33,086 Personen auf 36,582 von einem Jahr auf das andere, also mit einer Erhöhung um 3496 Personen. Dabei ist nun wohl zu beachten, dass für das Jahr 1920 Fahrleistungen vorgesehen sind, welche nicht einmal die Hälfte der Fahrleistungen des letzten Normaljahres involvieren. Im letzten Normaljahr 1914 waren budgetiert 48 Millionen Lokomotivkilometerfahrleistung, im Budget für das Jahr 1920 sind budgetiert 20 Millionen Dampflokomotivleistungen und 1,400,000 Kilometer elektrische Lokomotivleistungen.

Welche Finanzfolgen die Erhöhung des Personals nach sich zieht, mag daraus hervorgehen, dass z. B. bei der Abteilung Stationsdienst das durchschnittliche Einkommen eines Angestellten sich auf Fr. 5300 beläuft, nämlich Gehalt Durchschnitt Fr. 3000, Uniformierung Fr. 240, Einlage in die Pensions- und Hilfskasse Fr. 60, Teuerungszulage Fr. 2000, macht 5300 Franken, und beim Zugpersonal beträgt die durchschnittliche Leistung für einen Beamten sogar 6200 Franken; nämlich Gehalt Fr. 3000, Uniformierung Fr. 200, Einlage in die Pensions- und Hilfskasse Fr. 60, variable Nebenbezüge Fr. 700 und Teuerungszulage Fr. 2200, macht Fr. 6200 pro Mann.

Wenn nun auch die gegenwärtige Personalvermehrung nicht einzig und allein auf den Achtstundentag fällt, sondern zu einem nicht unbeträchtlichen Teile auch mit der Durchführung der Elektrifikation im Zusammenhang steht, so hat dieselbe doch beunruhigende Dimensionen angenommen, die zum Aufsehen mahnen. Die ständige Kommission des Verwaltungsrates hat denn auch, und zwar ist diese Vorkehrung auch angeregt worden durch den Chef des Eisen-

bahndepartementes, die Generaldirektion eingeladen, eine Kommission aus den kundigsten und findigsten Beamten zu bestellen, welche bei sämtlichen grösseren Bahnhöfen und Stationen untersuchen sollen, wie durch eine rationelle und verständige Diensterteilung das neue Gesetz über die Arbeitszeit ohne allzu grosse Personalvermehrung durchgeführt werden kann. Ueber das praktische Resultat dieser Anordnung ist der ständigen Kommission schriftlich Bericht zu erstatten, und ich hoffe, dass durch diese Vorkehr erreicht wird, dass der allzu grossen Erhöhung des Personals nunmehr Einhalt geboten werden kann.

Es könnte die Frage aufgeworfen werden: Wie stellt sich die neue grosse Belastung der Bundesbahnen zu der dermaligen Finanzlage des Unternehmens? Nach den Betrachtungen, welche ich bei Behandlung der Rechnung pro 1918 gestern angebracht habe, bin ich der Notwendigkeit enthoben, mich neuerdings darüber auszusprechen, und ich beantrage Ihnen einfach auch meinerseits, auf die Vorlage einzutreten.

Bundesrat Haab: Angesichts des eingehenden und vorzüglichen Referates des Herrn Kommissionspräsidenten kann ich mich zur Eintretensfrage kurz fassen. Es ist so, wie er ausführte: Der Entwurf in seiner gegenwärtigen Form ist das Produkt der heute herrschenden Mentalität. Nachdem in den Friedenspräliminarien von Versailles die 48-Stundenwoche proklamiert und nachdem in allen uns umgebenden Ländern in Industrie und Verkehrsanstalten diese 48-Stundenwoche eingeführt worden ist und nachdem in unserem eigenen Lande nunmehr vom 1. Oktober an in den Industrien der Achtstundentag sich Bahn gebrochen hat, musste dieser Weg selbstverständlich auch für das Personal der schweizerischen Verkehrsanstalten beschritten werden.

Der Entwurf will diesen Schritt ehrlich tun, und der Bundesrat ist dabei so weit gegangen, als sich mit der Aufrechterhaltung eines noch einigermaßen rationellen Betriebes vereinbaren lässt. Deshalb war der Entwurf nicht aufs Markten eingerichtet, und ich bin glücklich, dass Ihre Kommission ihn eigentlich unverändert angenommen hat. Es ist ein Unrecht, wenn von einer Seite dem Entwurf von Anfang an das Stigma «unannehmbar» aufgedrückt wurde. Es geschah dies entweder aus Unkenntnis oder dann wider besseres Wissen und Gewissen, aus taktischen Gründen. Der Entwurf erfüllt in den Hauptpositionen die heute erstrittenen Postulate des Arbeiterrechtes. Wo Differenzen blieben, handelt es sich um Fragen sekundärer Bedeutung, um Punkte, wo aus der starren Durchführung des Dogmas dem Aufrechterhalten eines vernünftigen Betriebes sachliche und ökonomische Schwierigkeiten erwachsen, die in keinem Verhältnis ständen zu den Vorteilen, die dadurch das Personal gewänne.

Es ist richtig, wenn vom Herrn Kommissionsreferenten darauf hingewiesen worden ist, dass der Bundesratsbeschluss vom 25. Juni dieses Jahres in gewissem Sinne ein Präjudiz geschaffen habe. Aber dieses Vorgehen war nötig, und ich danke dem Herrn Kommissionsreferenten für seine Beurteilung. Auf allen übrigen Gebieten ist, wie bereits gesagt, die 48-Stundenwoche bei uns auf 1. Oktober Tatsache geworden. Der Bundesrat musste damit rechnen, dass sich vielleicht das Inkrafttreten des neuen Arbeits-

gesetzes bis in den Frühling 1920 hinein verzögern könnte. Es wäre daher sicherlich ohne Konflikte nicht möglich gewesen, für das Verkehrspersonal allein die bisherigen Arbeitszeiten bis zum Inkrafttreten des neuen Gesetzes aufrecht zu erhalten; es musste daher ein Uebergang geschaffen werden. Seine Kompetenz leitete der Bundesrat aus dem bestehenden Gesetze ab. Dieses stellt lediglich die Maxima der Arbeitszeiten fest und der Bundesrat darf sie unter besonderen Verhältnissen herabsetzen. Heute liegen nun die besonderen Verhältnisse in den Zeitläufen und in der Umwälzung, die der Krieg gebracht hat. Der interimistische Bundesratsbeschluss geht aber bedeutend weniger weit als das Gesetz. So z. B., und das ist eine der Hauptsachen, ändert er noch nichts an den im gegenwärtigen Gesetz aufgestellten Präsenzzeiten. Er erlaubt die Beibehaltung der Zehnstundenzeit ohne zeitlichen Ausgleich, allerdings gegen eine Entschädigung für Mehrleistungen über acht, bzw. neun Stunden hinaus, und ich glaube nun, und die Erfahrung hat es gezeigt, dass wir uns zu diesen transitorischen Massnahmen beglückwünschen können. Sie schaffen eine Uebergangszeit. Sie ermöglichen ein allmähliches Angewöhnen durch stufenweise Verkürzung, und diese Uebergangszeit bewahrt uns vor den katastrophalen Wirkungen, die in den uns umgebenden Ländern durch die plötzliche Einführung der 48-Stundenwoche bei den Bahnen eingetreten sind und die überall und besonders in Frankreich zu schweren Verkehrsstörungen geführt haben.

In der Sache selbst darf nicht übersehen werden, dass die Verkürzung der Arbeitszeit bei den Verkehrsanstalten unendlich viel schwieriger ist als bei der Industrie. Einmal wegen der ungleich viel grösseren Mannigfaltigkeit in den Arten der Betätigung und sodann beherrscht bei den Verkehrsanstalten das zu bewältigende Arbeitsquantum alle Verhältnisse, während bei der Industrie das Arbeitsquantum lediglich einen allerdings wesentlichen Faktor der Rentabilität bildet. Die Verkehrsanstalten müssen die vorhandenen Reisenden und Güter befördern und die aufgegebenen Briefe und Telegramme spedieren. Hier erfordert daher eine Verkürzung der Arbeitszeit zwangsläufig eine entsprechende Vermehrung des Personals ohne Rücksicht darauf, ob die Erträgnisse dies ohne Verlust gestatten. Denn auch die Taxerhöhung gewährleistet nur bis zu einem gewissen Grade eine Verbesserung der Ueberschüsse. Bei der Industrie ist es Sache der Kalkulation, darüber zu entscheiden, ob man eventuell eine Verminderung der Produktion der Vermehrung der Arbeiter vorziehen will. Die Verkehrsanstalten können eine solche Ueberlegung nicht anstellen. Aber auch noch aus andern Gründen ist eine Reduktion der Arbeitszeit für die Industrie erträglicher als für die Verkehrsanstalten, weil dort wenigstens in einem gewissen Masse mit dieser Verkürzung die Leistungsfähigkeit, bzw. Produktivität der Arbeiter zunehmen kann. Eine Folge, welche bei den Verkehrsanstalten der Natur der Sache nach weit weniger ausgleichend wirkt. Denn hier wird in weitaus den meisten Diensten die Tätigkeit und die Ruhe durch den Fahrplan regiert und eine intensive Arbeitsleistung kommt nicht oder doch weit weniger als bei der Industrie zur wirtschaftlichen Geltung.

Aber noch von einem andern Gesichtspunkte aus ist eine schablonenmässige Einführung des Achtstundentages bei den Verkehrsanstalten eine ganz

andere Sache als bei der Industrie. In einer Spinnerei, in einer Weberei, ja auch in der Metallindustrie ist die körperliche und geistige Beanspruchung der in einem Etablissement beschäftigten Arbeiter oder Arbeiterinnen im grossen und ganzen die nämliche, während zwischen den einzelnen Personalkategorien der Verkehrsanstalten die denkbar grösste Verschiedenheit herrscht, so dass im Grunde genommen die Egalisierung der Arbeitszeiten für das ganze Verkehrspersonal eine grosse Unbilligkeit in sich schliesst und nur wieder zu Unzufriedenheit führen muss. Und es ist zutreffend vom Herrn Kommissionsreferenten das Beispiel angeführt worden, das sich beim Buchdruckereipersonal zeigte, wo bei der Gleichstellung der Arbeitszeiten sofort diejenigen, welche fanden, sie hätten eine schwerere Arbeit als die andern, eine weitere Herabsetzung der Arbeitszeit verlangten.

Man stelle sich nur die Verschiedenheit der Leistungen vor, die während der normalen Arbeitszeit verlangt werden, z. B. von einem Kesselreiniger in einer Depotwerkstätte und einem Schrankenwärter auf einer schwach befahrenen Linie, oder von einem Lokomotivheizer auf einem Schnellzug und dem Weichenwärter einer Nebenbahn, oder von einer in ihren Apparat eingespannten Telephonistin in interurbanem Verkehr und einem Postkommis auf einem kleinen Postbureau. Es gibt Dienste, die während der ganzen Arbeitszeit eine körperlich und geistig intensive Tätigkeit voraussetzen, während wiederum bei andern die Dienstleistung, ich möchte sagen, lediglich in einer qualifizierten Anwesenheit besteht. Das Personal, dem diese Verhältnisse ja ebenso genau bekannt sind wie uns, hält nun an dem Dogma der einheitlichen Festsetzung der Arbeitszeit fest und im Interesse des wirtschaftlichen Friedens hat die Vorlage in einem weitgehendem Masse diesem Postulat entsprochen, mit der einzigen Ausnahme, dass für Dienste mit reichlichen Zeiten blosser Dienstbereitschaft die Verlängerung der Arbeitszeit um eine Stunde täglich zulässig sei. Damit aber auch hier bei einzelnen Unternehmungen keine willkürliche Einreihung in diese Kategorie platzgreifen kann, müssen diese Dienste in der Vollziehungsverordnung, bei deren Aufstellung das Personal durch die paritätische Kommission auch zu Worte kommt, bezeichnet werden. Diese Abweichung vom starren Prinzip des Achtstundentages bildet einen der hauptsächlichsten Differenzpunkte mit der Personalvertretung.

Im Gegensatz zu dem bisherigen Rechte, welches gestützt auf Art. 3 des Nebenbahngesetzes, eine stärkere Inanspruchnahme des Personals der Nebenbahnen gestattete, steht die Vorlage auf dem Standpunkte, dass dieser Unterschied sich heute nicht mehr aufrechterhalten lässt, sondern dass gleichartig beanspruchte Dienstkategorien bei Haupt- und Nebenbahnen grundsätzlich gleichartig behandelt werden müssen. Es entspricht dies der ratio legis des Gesetzes, welches auch ein volkshygienisches sein soll. In beschränktem Masse muss es aber immerhin noch möglich sein, und es ist im Gesetze vorgesehen, den besonderen Verhältnissen bestimmter Nebenbahnen in vernünftiger Weise Rechnung zu tragen.

Ein weiterer fundamentaler Unterschied zwischen einem Arbeitszeitgesetz, das die Verhältnisse für den Industriearbeiter regelt, und einem solchen für das Personal der Verkehrsanstalten besteht darin, dass hier zwischen Arbeitszeit im engeren Sinne und

Dienstschicht oder, wie man früher sagte, Präsenzzeit unterschieden werden muss. Während in der Industrie die Arbeitszeit im grossen und ganzen mit der Dienstschicht zusammenfällt, sind es bei den Verkehrsanstalten zwei verschiedene Begriffe. Die Verhältnisse des Verkehrs, besonders die Gestaltung des Fahrplanes, bringen es mit sich, dass gewisse Funktionäre nur zu bestimmten Stunden des Tages in Anspruch genommen werden, und im übrigen unbeschäftigt sind.

Ein Beispiel. Die hauptsächlichsten Zuggruppen in Zürich kommen dort vielleicht an: vormittags vor 7 Uhr, dann wieder um 12 Uhr herum, und abends zirka 5 Uhr. Das hat zur Folge, dass die Briefträger in Zürich eine erste Bestelltour, sagen wir um 7½ Uhr vormittags anzutreten haben, eine Bestelltour, die nach 2½ Stunden, also um 10 Uhr beendet ist. Dann ist der Briefträger wieder frei bis um 1 Uhr. Um 1 Uhr beginnt seine zweite Bestelltour, die vielleicht bis 3½ Uhr dauert. Von dort bis 5½ Uhr kann er wieder über seine Zeit verfügen, um dann nochmals bis 8 Uhr zur Vertragung herangezogen zu werden. Das ist nun ein Beispiel einer 8-stündigen Arbeitszeit und einer Dienstschicht von 13 Stunden.

Mit diesem Beispiel sind wir angekommen beim zweiten Differenzpunkt mit dem Personal, wenigstens mit einem Teil desselben. Es will nämlich im Maximum nur eine 12-stündige Dienstschicht zugestanden werden, während die Vorlage eine 13-stündige vorsieht. Eine 13-stündige Dienstschicht reicht nämlich gerade noch aus, um bei der Post mit einem Funktionär drei Bestellungen auszuführen, während eine Reduktion auf zwölf Stunden uns entweder zwingen würde, die täglichen Postbestellungen zu vermindern oder mit ganz gewaltigen Kosten für tägliche unvollständig ausgenützte Ablösungen zu sorgen.

Was das für finanzielle Folgen haben würde, zeigt nachstehendes Beispiel. Vor dem Kriege kostete ein Briefträger für eine 3—4malige Bestelltour im Maximum Fr. 2700. Jetzt betragen Gehalt und Teuerungszulagen für den nämlichen Angestellten im Durchschnitt vielleicht Fr. 5000. Wenn Sie nun die Dienstschicht so verkürzen, dass pro Tag anderthalb Mann nötig sind, so müsste in Zukunft die Post für eine Leistung, für welche sie früher im Jahre Fr. 2700 ausgegeben hat, in der Folge Fr. 7500 auswerfen. Was hier bei der Post eintritt, wiederholt sich natürlich dutzendfach auch bei den übrigen Verkehrsanstalten, so dass ich Sie hier schon zum voraus dringend bitte, diese 13 Stunden beizubehalten. Ich darf dies aber auch um so eher tun, als ein Teil des Personals im Interesse längerer Pausen während der Dienstschicht sogar eine solche von 15 Stunden vorgezogen hätte, und angesichts der Tatsache, dass die infolge der Revolution in Bayern, Baden etc. erlassenen neuen Arbeitszeitgesetze überall Dienstschichten bis zu 16 Stunden beibehalten haben.

Es ist in der Natur der Verhältnisse der Verkehrsanstalten begründet, und hier ist das Personal grundsätzlich auch damit einverstanden, dass die Arbeits-schichten und die Dienstschichten nicht täglich starr innegehalten werden können, sondern dass es sich hier um Mittelwerte handelt, die in einer gewissen Frist ihren Ausgleich finden müssen.

Hier stossen wir nun auf den dritten hauptsächlichsten Differenzpunkt. Während das Personal nach der Parole «48-Stundenwoche» den Ausgleich inner-

halb einer Woche oder 6, bzw. 8 Tagen wünscht, sieht die Vorlage als Ausgleichsperiode 14 Tage vor, und zwar aus dem selbstverständlichen Grunde, dass, wenn dieser Ausgleich in den Diensterteilungen innerhalb 14 Tagen vorgenommen werden kann, die Aufstellung solcher Diensterteilungen natürlich sehr erleichtert wird. Auch ist es für einen grossen Teil des Personals erwünschter, wenn z. B. eine Dienstreise während der einen Woche und eine andere während der zweiten Woche dauern kann und dass nicht fast täglich die Dienstreisen geändert werden, weil das letztere Verfahren für die Haushaltungen Inkonvenienzen mit sich bringt. Eine Mehrbelastung ist durchaus ausgeschlossen, weil ja in jedem einzelnen Falle das Maximum, während dessen ein Arbeiter im Tage beansprucht werden darf, im Gesetze vorgesehen ist. Auch hier ist rund um uns herum, in Bayern, Baden etc., sogar ein monatlicher Ausgleich vorgesehen, und zwar ebenfalls wiederum in Gesetzen, die nach der Revolution entstanden sind. Hier hat man sich der Notwendigkeit, eine längere Ausgleichsdauer zugestehen zu müssen, nicht verschlossen und dieselbe deshalb beibehalten.

Eine wichtige Neuerung, die das Gesetz bringt und die der heutigen Auffassung Rechnung trägt, bildet die im Entwurfe vorgesehene paritätische Kommission des Art. 18. Sie wird in allen wichtigen oder grundsätzlichen Fragen, die aus den Arbeitszeitgesetzen entstehen, begutachtend zum Worte kommen und eine ihrer wichtigsten Funktionen wird in der Mitwirkung beim Erlasse der Vollziehungsverordnung bestehen. Wir zweifeln nicht daran, wir hoffen es wenigstens, dass diese Institution dazu berufen sein werde, wesentlich zu einer friktionslosen Durchführung der Vorschriften des neuen Gesetzes beizutragen.

Ich habe hiermit die wichtigsten Punkte des Inhalts des neuen Gesetzesentwurfes skizziert. Es darf ohne Schönfärberei gesagt werden, dass der Entwurf einen wesentlichen Fortschritt im Sinne der Verbesserung, bzw. Erleichterung der Arbeitsbedingungen enthält, und dass er eine sehr starke Konzession an die Auffassungen bedeutet, die sich, durch den Krieg und seine Folgen begünstigt, überall nunmehr Bahn gebrochen haben. Ich stelle fest, dass auch in den uns umgebenden Ländern, selbst da, wo neue Vorschriften in Kraft getreten sind, nirgends ein Arbeitsgesetz besteht, das, alles in allem genommen, günstigere Arbeitsbedingungen aufstellt als die Vorlage. Dies trifft zu mit bezug auf die Frage der Arbeitszeit und ganz besonders mit bezug auf die Regelung der Ruhetage und der Ferien. Da, wo dem Verlangen des Personals nicht vollumfänglich entsprochen wurde, ich wiederhole es, handelt es sich nur um Punkte zweiter Ordnung. Es war dies nicht möglich, wenn man dort nicht der starren Erfüllung des Dogmas zuliebe ganz unverhältnismässig grosse, geradezu perniziöse Mehrbelastungen für die Unternehmungen in den Kauf nehmen wollte, Mehrbelastungen, die auf alle Zeiten hinaus einen wirtschaftlichen Betrieb dieser Unternehmungen in Frage stellen würden.

Neben der Pflicht, die der Bundesrat hat, im Interesse des sozialen Friedens weitgehende Opfer zu bringen, besteht für ihn eine ebenso ernste Pflicht, die Oekonomie des Landes aufrecht zu erhalten, und dazu ist es notwendig, dass die grossen Regieunternehmungen, die zum Teil verfassungsmässig eine Finanzquelle des Landes bilden sollten, nicht für alle

Zukunft, wie dies heute der Fall ist, in beängstigender Weise den Bundeshaushalt belasten. Es darf hier nicht verschwiegen werden, dass die sich häufenden und, ich will ja zugeben, zeitgemässen Mehrleistungen an unsere Beamten, Angestellten und Arbeiter nicht ohne grosse Opfer der übrigen Bevölkerung möglich sind, Opfer an Geld durch Erhöhung der Tarife und Steuern auf allen Gebieten, und sodann auch Opfer hinsichtlich der Intensität des Verkehrs und an Bequemlichkeit. Es werden auf Jahre hinaus weniger Züge fahren als früher, weniger Briefbestellungen möglich sein, als wir dies vor dem Kriege gewohnt waren. Die Verkürzung der Arbeitszeit und der Dienstbereitschaft wird zwangsläufig einer grösseren Zusammendrängung und Verkürzung der Tageszeiten, in denen die Verkehrsanstalten dem Publikum zur Verfügung stehen, rufen.

Das Personal sollte sich nun angesichts der grossen Erfolge, die es erreicht hat, auch eine gewisse Beschränkung auferlegen, um nicht durch ein starres Festhalten an Postulaten, die mehr dogmatische als materielle Bedeutung haben, in der übrigen Bevölkerung das bittere Gefühl zu vermehren, dass sie lediglich um eines Schemas willen unverhältnismässig grosse wirtschaftliche Lasten auf sich nehmen muss.

Ueber die finanziellen Fragen und Folgen, welche das Gesetz für die einzelnen Verkehrsanstalten mit sich bringt, enthält die Botschaft absichtlich keine Berechnung. Deshalb nicht, weil es nach meiner Ueberzeugung unendlich schwierig, ja vielleicht unmöglich ist, heute auch nur annähernd eine richtige Schätzung aufzustellen. Es geht natürlich nicht an, einfach die Kosten einer Personalvermehrung auszurechnen, die lediglich in einer arithmetischen Proportion zu der Verminderung der Arbeitsstunden gegenüber heute steht. Die Tüchtigkeit der Leistungen der einzelnen Unternehmen wird sich gerade darin zeigen, ob und wie sie es verstehen, durch organische Anpassung, durch Aufstellung geschickter Diensterteilungen, durch Aenderungen der Fahrpläne wenigstens einen Teil des Ausfalles einzubringen, der durch das Gesetz hervorgerufen wird. Ich kann daher auch den Angaben der Bundesbahnen, die hier zitiert worden sind, nur den Wert einer ganz vorläufigen und sehr approximativen Schätzung beimessen. Zweifellos wird das Gesetz den Unternehmungen ganz erheblich mehr Lasten auferlegen und für die Oeffentlichkeit, wie ich bereits bemerkte, eine wesentliche Beschränkung in der Güte der Bedienung mit sich bringen. Denn eine bloss einseitige Erhöhung der Löhne und eine Verkürzung der Arbeitszeiten und das gleichzeitige Verlangen nach der nämlichen Bedienung wie früher führen zur Katastrophe. Auch zeigt sich eben wieder, dass es keine leere Phrase war, wenn man behauptete, dass der Krieg und seine Folgen uns auf gewissen Gebieten um Jahrzehnte zurückgeworfen haben. Wir müssen das hier in den Kauf nehmen, um ein Stück des inneren Friedens zu retten. Ich bitte Sie, in Uebereinstimmung mit dem Herrn Präsidenten der Kommission, auf die Vorlage einzutreten.

Scherrer (St. Gallen): Leider habe ich mich erst in den letzten Tagen mit der nicht ganz einfachen Vorlage betreffend die Arbeitszeit in unseren Transportanstalten beschäftigen können. Die Vorlage freut mich aufrichtig. Sie bedeutet eine Anpassung an die

Zeitverhältnisse und stellt zweifellos einen schönen Schritt vorwärts dar. Nachdem die acht- und neunstündige Schicht für viele Verkehrsarbeiter in Baden, Preussen nun seit längeren Jahren eingeführt ist, nachdem der achtstündige Arbeitstag in Schweden für das Zugspersonal besteht, nachdem Deutschland, England, die amerikanische Union, letztere meines Wissens schon seit drei Jahren, zum Achtstundentag für das Verkehrspersonal übergegangen sind, nachdem der Achtstundentag in die schweizerischen Fabriken Eingang gefunden hat, und Handel und Industrie, Grossgewerbe, Bankgeschäfte und öffentliche Verwaltungen sich immer mehr zum Achtstundentag bekennen, nachdem endlich in Aussicht steht, dass mit der Schaffung eines offiziellen internationalen Arbeitsamtes an der Konferenz in Washington, die nächsten Monat stattfinden soll, der achtstündige Arbeitstag die allgemeine Regel für die Industriearbeiter der Welt werden wird, ist es zweifellos an der Zeit, den achtstündigen Normalarbeitstag auch für unser Verkehrspersonal einzuführen.

Es ist auch zu beachten, dass der durch das geltende Gesetz bereits von 12 auf 11 Stunden reduzierte Arbeitstag bisher schon keineswegs in vollem Umfange zur Anwendung gelangt ist, indem die Rangierarbeiter zwischen $9\frac{1}{2}$ und 12, die Weichen- und Bahnwärter zwischen 10 und 11, die Linienarbeiter zwischen $9\frac{1}{2}$ und $10\frac{3}{4}$, die Güterarbeiter zirka 10, die Arbeiter der Depotwerkstätten $9\frac{3}{4}$ —10 und das Postpersonal im Durchschnitt $8\frac{1}{2}$ — $9\frac{1}{4}$ Stunden beschäftigt wurden. Die mittlere Arbeitsdauer ist in den letzten Jahren noch weiter zurückgegangen, so dass der Schritt, den die Vorlage macht, in Wirklichkeit nicht so gross ist, wie er lediglich bei Vergleichung mit dem bestehenden Gesetze zu sein scheint.

Die finanzielle Belastung — da stimme ich den Ausführungen des Herrn Bundesrat Haab zu — der Verkehrsbetriebe, die sich aus der Abkürzung der Arbeitszeit ergibt, wird ganz sicher nicht so gross sein, als man gelegentlich herausrechnet. Schon bei Durchführung des jetzt geltenden Gesetzes hat sich die Berechnung der Mehrkosten als übersetzt erwiesen. Es geht natürlich nicht an, einfach die Zahl der verlorenen Arbeitsstunden in Lohnbeträge umzurechnen und dazu den Mehrlohn für Ueberstunden zuzuschlagen. Die Einbusse an Zeit wird in manchen Zweigen, so im Bahn-, Güter- und Reparaturdienst, durch intensivere Arbeit bei grösserer körperlicher Frische und sorgfältigerer Behandlung des Materials ganz oder teilweise eingebracht werden. Die Absenzen wegen Krankheit und Schädigungen infolge Uebermüdung werden zurückgehen. Der Fahrdienst kann, je allgemeiner die kürzere Arbeitszeit im bürgerlichen Leben wird, mehr auf die Tagesstunden konzentriert werden, und endlich lässt sich heute noch in der Organisation des Fahrdienstes z. B. durch Beseitigung des Zugspersonalwechsels an den Kreisgrenzen — die Kreise sind ja ein grosses Hindernis — manches verbessern und vereinfachen.

Der Schritt, den wir zu machen im Begriffe stehen, ist auch deshalb nicht allzu gross, weil durch reichliche Ausnahmebestimmungen, Durchschnittsberechnungen, Ueberzeitarbeit und Präsenzzeiten den verschiedenen Bedürfnissen und Zufälligkeiten des Verkehrs entgegengekommen werden will und muss.

Die Angestellten und Arbeiter der Verkehrsbetriebe stellen eine Reihe weitergehender Forderungen. Ich

werde aus diesen nur die wichtigsten aufnehmen: die Frage des Ausgleichs der Ueberstunden in einer statt in zwei Wochen, die Abkürzung der Präsenzzeit um eine weitere Stunde und die Verlängerung des Urlaubs. Ich anerkenne dabei gerne das wohlwollende Entgegenkommen des Departements und der Kommission, das um so schätzenswerter ist, als ja die gegenwärtige Finanzlage unserer Bahnen und unserer Verkehrsanstalten überhaupt keineswegs als eine rosige bezeichnet werden kann.

Der allgemeine Einwand, ein weiterer Schritt, als wie das in der Vorlage vorgesehen ist, sei technisch absolut unmöglich, ein Einwand, den man fast bei jeder gleichartigen Vorlage hört, ist zu allen Zeiten zweifelhaft gewesen. Würde man bei der vorigen Revision des Gesetzes über die Arbeitszeit bei den Transportanstalten Anträge gestellt haben, wie sie heute von seite des Bundesrates uns vorgelegt werden, so würde ganz zweifellos dieses non possumus in allen Tonarten angestimmt worden sein. Die gesamte Aenderung der Verhältnisse und der Rückgang der Arbeitszeit im bürgerlichen Leben werden Zustände bringen, die auch die Erleichterung und Abkürzung der Arbeitszeit bei den Verkehrsanstalten ermöglichen. Und wo in einzelnen Betriebszweigen Schwierigkeiten bestehen — es sind die Briefträger und es ist der Telephondienst genannt worden, ich zweifle nicht daran, durchaus mit Recht —, so frage ich mich doch, ob nicht für solche Arbeitsgebiete besondere Bestimmungen und Ausnahmen gemacht werden könnten, ganz ähnlich, wie das im Fabrikgesetz z. B. bezüglich der Heizer, Reparatoren und ähnlicher Dienste geschieht.

In erster Linie muss uns das geistige und körperliche Wohl der Arbeiter und der Angestellten der Verkehrsdienste stehen. Der Vermehrung nervöser Erkrankungen besonders infolge des Fahrdienstes muss entgegengekömmt werden. Die Verkehrsbediensteten sollen etwas mehr der Familie leben, etwas mehr Mensch sein, einen Garten, ein Aeckerlein pflegen und ihren bescheidenen Anteil an den Kulturgütern der Menschheit geniessen können. Das wird beitragen zur Beseitigung der Kluft, die sich eine Zeitlang auch zwischen ihnen und den übrigen Volksteilen aufgetan hat. Das liegt im Interesse von Land und Volk. Ich beantrage meinerseits ebenfalls Eintreten auf die Vorlage.

Kunz: Gestatten Sie auch einem Vertreter der Nebenbahnen noch einige wenige Worte. Dabei will ich vorausschicken, dass das Referat des Vorstehers des Departements in jeder Beziehung erschöpfend war, so dass ich nur mit ganz wenigen Worten den Standpunkt der Privatbahnen hier noch besonders vertreten kann und darf. Ich muss dabei mit Nachdruck hervorheben, dass man die finanzielle Tragweite dieser Vorlage seitens des Personals und seitens der Befürworter dieser Neuerung vollständig unterschätzt. Namentlich ist zu sagen, dass das Personal sich gar nicht bewusst ist oder nicht bewusst sein will, welche finanziellen Folgen aus dieser Vorlage resultieren. Angesichts der misslichen Finanzlage der Privatbahnen, einer Finanzlage, die sich noch jahrelang in empfindlicher Weise fühlbar machen wird, müssen wir mit aller Entschiedenheit und mit Nachdruck hervorheben, dass es nicht nur im Interesse der

Bahnen liegt, wenn auf deren finanzielle Situation etwas Rücksicht genommen wird, sondern auch im Interesse des Personals selbst. Denn ich darf hier feststellen, dass während der fünf Kriegsjahre eine ganze Reihe von Transportunternehmungen ihre gesamten Einnahmen für die Belohnung und die Ausrichtung von Teuerungszulagen an das Personal verwendet haben und verwenden mussten, so dass kein Rappen übrig blieb für diejenigen, die die finanziellen Mittel geliefert haben, um die betreffenden Verkehrsanstalten ins Leben zu rufen und damit einem grossen Teil der arbeitenden Bevölkerung Verdienst und Einkommen zu verschaffen. Wir sind fest überzeugt, dass es für eine Reihe von Bahnen einfach nicht möglich ist, zu den enormen Aufwendungen, welche die Revision der Gehaltsordnung in den kommenden Jahren erfordern wird, noch die weiteren Mittel aufzubringen, um allen den Begehren und Anforderungen, die an die Revision und Verkürzung der Arbeitszeit gestellt werden, gerecht zu werden. Es sei denn, dass man das Kapital und seine Ansprüche auf Verzinsung einfach auf die Seite setzt. Man hätte erwarten dürfen, dass das Personal das nötige Verständnis hätte, um wenigstens insoweit eine Konzession zu machen, dass den schwer heimgesuchten Unternehmungen zum allermindesten die erforderliche Zeit zur Wiederherstellung der zerrütteten Finanzen gegeben worden wäre. Das ist nicht der Fall. Im Gegenteil muss hier gesagt werden — und ich sage das mit vollem Bewusstsein der Tragweite —, dass sich die Personalverbände bei ihrem Begehren um Kürzung der Arbeitszeit in leichtfertiger Weise über die finanziellen Konsequenzen ihrer Forderungen hinwegsetzten. Um so mehr ist es Sache der Landesbehörden, sich der bedrängten Transportanstalten anzunehmen, auch ihre Interessen zu wahren und sich dabei bewusst zu sein, dass, wenn man, wie das gerade in den beiden Personalverbänden der Fall ist, sich in keiner Weise kümmert um das Los derjenigen, welche die Kapitalien zu den Unternehmungen geliefert haben, das schwerwiegende Folgen für die Zukunft unseres Landes haben wird; denn wer wollte in der Folge noch irgendwie Kapitalien zur Verfügung stellen zum Bau neuer Transportunternehmungen, wenn er zum vornherein sicher ist, dass die enormen und teilweise exorbitanten Forderungen des Personals alle und jegliche Einkünfte absorbieren und für die Verzinsung des Kapitals nichts übrig bleibt.

Die Forderung, die vom Föderativverband aufgestellt wird, ist weniger eine wirtschaftliche Forderung als eine politische. Nachdem im Präliminarvertrag in Paris die 48-Stundenwoche proklamiert worden war, hat man, unbekümmert um die Verhältnisse bei den einzelnen Unternehmungen, als Dogma aufgestellt die 48-Stundenwoche in der ganzen Schweiz.

Der Vertreter des Bundesrates hat dieses Dogma richtig skizziert, und ich möchte nur wenig beifügen. Was der Föderativverband unter vollbeschäftigtem Personal versteht, ist aus seiner Eingabe an den Bundesrat nicht ersichtlich. Vollbeschäftigt ist nach unserem Dafürhalten nur dasjenige Personal, das während seiner Arbeitszeit eine ununterbrochene angestrenzte Tätigkeit aufzuweisen hat, gleichviel, ob diese Tätigkeit körperlicher oder geistiger Art ist. Nach der von den Personalverbänden bisher eingenommenen Taktik ist aber die Sache anders. Die Verbände legen diese Begriffe anders aus als wir, indem sie auch leichtbeschäftigtes Personal, ferner

Leute dazu rechnen, von denen während der Arbeitszeit zum guten Teil nicht Arbeit, sondern nur Anwesenheit, Präsenz, verlangt wird.

Ich frage Sie: Ist es recht, dass das Personal der grossen Bundesbahnen, d. h. der Föderativverband, erklärt: Wir erklären uns solidarisch mit dem letzten Arbeiter der kleinsten Privatbahn und verlangen für ihn die gleiche Ordnung des Arbeitsverhältnisses, wie es bei der Bundesbahn der Fall ist? Ist diese Forderung eine durch die wirtschaftlichen Verhältnisse begründete Forderung oder ist es nicht viel mehr ein politisches Postulat? Vergleichen Sie einen Oberbeamten eines Bahnhofes erster Klasse, sagen wir des Bahnhofes Bern, mit einem Stationsvorstand einer kleinen Nebenbahn, wo in jeder Richtung drei oder, wenn wieder normale Verhältnisse eintreten, vier Züge laufen. Beim letztern wird jeder Zug den Stationsvorstand vielleicht eine Viertelstunde oder sagen wir eine halbe Stunde in Anspruch nehmen, und in der Zwischenzeit hat er dann und wann Auskunft zu erteilen, wenn jemand Waren bringt oder abholt. Wenn man diese beiden Beamten auf die gleiche Linie stellt, so sage ich: Das ist nicht aus wirtschaftlichen Gründen, aus Gründen der Fürsorge für das Personal, für die mein Nachbar zur Rechten so warm eintritt, sondern die vom Föderativverband postulierte Solidarität ist ein politisches Postulat. Man verlangt gleiches Recht nach dem Buchstaben und nicht nach dem Sinn und Geist der Anforderungen, die an die Arbeiter gestellt werden. Das verstehe ich nicht, und ich habe für mich die Ueberzeugung, dass die Personalverbände dadurch, dass sie ohne Unterschied derartige Postulate auch für Verhältnisse aufstellen, wo sie in keiner Weise berechtigt sind, den Transportunternehmungen in erster Linie, aber auch der Industrie und damit allen Arbeitnehmern den schlechtesten Dienst leisten.

Der Vergleich mit dem Industriearbeiter ist in mehrfacher Beziehung nicht zutreffend. Einmal wird dort während der ganzen Arbeitszeit konstante Arbeit verlangt, was bei den Transportanstalten, den Nebenbahnen insbesondere, in keiner Weise zutrifft. Sodann ist noch auf eines hinzuweisen. Der Industrie ist es möglich, die aus der Arbeitszeitverkürzung entstehenden Mehrauslagen sofort auf die Konsumenten abzuwälzen, was bei den Transportanstalten nicht der Fall ist. Ich bin auch mit meinem verehrten Nachbarn zur Rechten nicht einverstanden, dass die Verkürzung der Arbeitszeit so friktionslos möglich sei. Neben der Arbeit an Ort und Stelle in den Fabriken gibt es andere grosse Bedürfnisse, die von den Transportanstalten bewältigt werden müssen, das ist der Verkehr auf dem Lande, und wir werden dann sehen, welches Geschrei entsteht, wenn die Bahnverwaltungen genötigt sind, die Früh- und Spätzüge wegzulassen und zu sagen: Wir können nicht um 5 Uhr anfangen und nachts 11 Uhr aufhören, d. h. 18 Stunden Dienst leisten, wenn wir uns im einzelnen strikte an diese acht Stunden halten müssen. Das gilt besonders für die Bahnen, die einen kleinen Verkehr aufweisen, infolgedessen einen geringen Anspruch an das Personal machen, aber durch die Verhältnisse genötigt sind, zur Bedienung der ersten und letzten Anschlüsse Früh- und Spätzüge zu führen. Ich bin überzeugt, dass die Wirkungen auf die Fahrplangestaltung unangenehm sein und grosse Klagen im Volke zur Folge haben werden. Die Antwort der Nebenbahnen wird die sein:

Entweder soll uns der Staat die Mittel zur Verfügung stellen, um die von uns verlangten grösseren Leistungen zu erfüllen, oder dann wird man begreifen, dass die Nebenbahnen diese Mehrleistungen eines ausgedehnten Fahrplanes ablehnen müssen. Ich hoffe, dass der Rat unter keinen Umständen weiter gehen wird als die Vorlage, wie sie aus der Kommissionsberatung hervorgegangen ist, und ich will nur noch einen einzigen Punkt herausgreifen — Herr Bundesrat Haab hat das schon getan —: die Differenz in bezug auf den Ausgleich innerhalb 8 statt 14 Tagen. Das ist eine Zwängerei der Verbände, die sehr wohl wissen, dass diese Forderung den einzelnen Bahnen grosse Schwierigkeiten bietet. Wenn man im Privatleben so rechnen wollte, wo würde das hinführen? Die Forderung ist eine Zwängerei, durch welche einfach der Bahnverwaltung eine grössere Belastung auferlegt wird und die dem Personal nichts bringt, als dass der Buchstabe erfüllt wird. Derartige Forderungen haben keine innere Berechtigung, sondern beweisen nur, dass man eine gewaltige Machtstellung, die man innehat, unter der Androhung, es könnten sonst schwierige Konflikte entstehen — das sind Streike —, ausnützt. Die Drohungen dürfen und sollen für uns nicht bestimmend sein, sondern wir sollen in billiger Weise abwägen, was möglich ist, von den Transportunternehmungen zu verlangen, und damit sollte sich auch das Personal zufrieden geben.

Ich empfehle Ihnen Eintreten auf die Vorlage, aber ich behalte mir mein Votum vor, falls irgendwie weitergehende Belastungen der Bahnunternehmungen aus der Beratung resultieren sollten.

Präsident: Es besteht nur ein Antrag, nämlich der Antrag auf Eintreten. Sie haben demselben zugestimmt.

Ich halte es nun für richtig, wenn wir die Behandlung dieses Traktandums hier abbrechen und die Detailberatung auf nächsten Dienstag verschieben.

1054. Hilfsskasse für das Personal der Bundesverwaltung.

Caisse de prévoyance pour le personnel de l'administration fédérale.

Differenzen. — *Divergences.*

(Siehe die Verhandlungen des Nationalrates, Seite 683 ff.)
(Voir les débats du conseil national, page 683 et suiv.)

Art. 1.

Düring, Berichterstatter der Kommission: Die vom Nationalrat gegenüber den Beschlüssen unseres Rates geschaffenen Differenzen erscheinen auf den ersten Blick unbedeutend und von rein redaktioneller Natur. Trotzdem kommt unsere Kommission nach näherer Prüfung dazu, Ihnen fast durchwegs Festhalten an unseren Beschlüssen zu beantragen.

In Art. 1 besteht die erste Differenz. Wir haben gesagt: «Der Bund errichtet und betreibt eine Ver-

sicherungskasse». Der Nationalrat ersetzt den Ausdruck «betreibt» durch «unterhält». Das erscheint unwesentlich; wenn man aber der Sache auf den Grund geht, so ergeben sich doch Bedenken. «Unterhalten» und «betreiben» ist nicht das gleiche. «Unterhalten» ist enger als «betreiben». «Unterhalten» hat in erster Linie Bezug auf das Finanzielle, es heisst in der Hauptsache: die Lasten tragen. Nun fallen ja die Lasten zum grossen Teil auf den Bund, aber doch nicht ausschliesslich; die Versicherten tragen mit. Das ist das eine. Das andere ist das, dass der Bund nicht nur als Geldgeber auftritt, er hat vielmehr auch beim gesamten Betrieb der Anstalt mitzusprechen. Ihre Kommission gibt freilich zu, dass der Ausdruck «eine Kasse betreiben» nicht besonders glücklich ist. Wir beantragen daher, den Streit dahin zu schlichten, dass die Worte «und unterhält» gestrichen werden. In Art. 1 wird somit nur festgestellt, dass der Bund die Kasse errichtet. Mehr ist auch nicht nötig, denn wie sie betrieben oder unterhalten wird, wird in den folgenden Artikeln mit aller Deutlichkeit gesagt. Wir beantragen also Streichung der Worte «und unterhält».

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 2.

Düring, Berichterstatter der Kommission: Der Nationalrat ersetzt in Art. 2 und dementsprechend auch in den folgenden Artikeln den Ausdruck «Versicherter» und «Versicherte» durch «Mitglied» und «Mitglieder». Man könnte beistimmen, wenn sich durch die Aenderung des Nationalrates nicht Inkongruenzen ergäben, bzw. wenn diese Aenderungen nicht weitere Veränderungen bedingten, die der Nationalrat nicht vorgenommen hat. Auch nach der nationalrätlichen Fassung bleiben in Art. 2 die Worte «Kreis der versicherten Personen» bestehen. Also eine Inkongruenz. Dann erscheinen nach der Redaktion des Nationalrates plötzlich die Mitglieder der Kasse. Es wird aber nicht gesagt, wer Mitglied ist. Es besteht also eine Lücke, die eventuell auszufüllen wäre. Unsere Fassung hat diese Lücke nicht, der Aufbau ist logisch. Wir beantragen also Beibehaltung unserer Fassung.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 3.

Düring, Berichterstatter der Kommission: Die Differenz bezieht sich ausschliesslich auf Ersatz des Wortes «Versicherter» durch «Mitglied». Wir beantragen auf Grund des vorhin Gesagten Festhalten.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 4.

Düring, Berichterstatter der Kommission: Auch hier handelt es sich um die gleiche Differenz. Gerade hier tritt deutlich zutage, dass unsere Fassung besser, fast hätte ich gesagt, unbedenklicher ist. Wir sprechen von männlichen und weiblichen Versicherten. Der

Arbeitszeit bei den Transportanstalten.

Durée du travail dans les entreprises de transport.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1919
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1101
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.09.1919 - 08:00
Date	
Data	
Seite	397-403
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 819

Nationalrat spricht zunächst von Mitgliedern schlechthin und versteht darunter ausschliesslich männliche Mitglieder; nachher spricht er dann von weiblichen Mitgliedern. Die Inkongruenz fällt nach unserer Fassung weg. Also Festhalten.

Angenommen — (Adopté.)

Art. 5.

Düring, Berichterstatter der Kommission: Sie erinnern sich an die Auseinandersetzungen betreffend die Stellung der Räte gegenüber den zu erlassenden Statuten, bzw. über die Form der Genehmigung der Statuten. Es herrschte un widersprochen die Meinung, dass die Statuten durch die Bundesversammlung zu genehmigen seien, und zwar die ursprünglichen Statuten sowohl als allfällige Statutenänderungen. Der Nationalrat tut ein übriges. Er verlangt im Gesetz, dass die Statuten den Räten mit einer Botschaft des Bundesrates unterbreitet werden sollen, und er will ausdrücklich sagen, dass das Genehmigungsrecht der Bundesversammlung sich auch auf die Statutenänderungen bezieht. Wir halten zwar dafür, dass das selbstverständlich sei; trotzdem opponieren wir nicht und beantragen Zustimmung.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 6.

Düring, Berichterstatter der Kommission: Hier haben wir wieder die Differenz betreffend den Ausdruck «Mitglied» und «Versicherter». Festhalten.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 7.

Düring, Berichterstatter der Kommission: Die Differenz ist rein redaktioneller Natur. Der Nationalrat macht aus einem Satze deren zwei.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 9.

Düring, Berichterstatter der Kommission: Da haben wir wieder Ersetzung des Ausdruckes «Versicherter» durch «Mitglied». Wir beantragen Festhalten.

Angenommen. — (Adopté.)

Präsident: Damit wären die Differenzen in bezug auf dieses Traktandum durchberaten. Ich frage Sie noch an, ob Sie auf einzelne Punkte zurückkommen wollen. Wenn nicht, so unterstelle ich den Entwurf noch einmal Ihrer Abstimmung.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommission 16 Stimmen
(Einstimmigkeit.)

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

Sitzung vom 23. September 1919,
vormittags 8 Uhr.

Séance du 23 septembre 1919, à 8 heures
du matin.

Vorsitz: } Hr. Brügger.
Présidence: }

1101. Arbeitszeit bei den Transportanstalten.
Durée du travail dans les entreprises de transport.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 397 hiervoor. — Voir page 397 ci-devant.)

Antrag des Herrn Scherrer (St. Gallen)
vom 17. September 1919.

Art. 5.

1. Die tägliche Dauer der Dienstschicht darf innerhalb einer Gruppe von höchstens sechs aufeinanderfolgenden Tagen durchschnittlich zwölf Stunden nicht übersteigen.

2. Die Höchstdauer einer einzelnen Dienstschicht beträgt 13 Stunden.

3. Wird infolge von Zugs- oder Kursverspätungen oder aus andern zwingenden Gründen des Betriebes die gesetzliche Höchstdauer der Dienstschicht überschritten, so hat innerhalb der drei nächsten Arbeitstage ein Ausgleich stattzufinden.

Art. 10.

1. Jedem nach Massgabe von Art. 1, Abs. 3, hiervoor beschäftigten Beamten, Angestellten und Arbeiter sind im Kalenderjahre folgende Ferien zu gewähren:

vom 1. bis und mit dem 3. Dienstjahre	7 Tage;
vom 4. bis und mit dem 9. Dienstjahre	14 Tage;
vom 10. bis und mit dem 20. Dienstjahre	21 Tage;
vom 21. Dienstjahre an	28 Tage.

2. und 3. Abs. unverändert.

Proposition de M. Scherrer (St-Gall)
du 17 septembre 1919.

Art. 5.

1. La durée quotidienne du tour de service ne doit pas, dans un groupe d'au plus six jours consécutifs, dépasser treize heures en moyenne.

2. La durée maximum d'un tour de service isolé est de treize heures.

3. Si par suite de retard de trains ou d'autres services de correspondance, ou par suite d'autres circonstances inévitables de l'exploitation, le maximum légal du tour de service est dépassé, il y a lieu à compensation au cours des trois journées de travail suivantes.

Art. 10.

1. Tout agent occupé dans les conditions prévues à l'article 1^{er}, alinéa 3, a droit au cours d'une année civile aux vacances suivantes:

de la 1 ^{re} à la 3 ^e année de service	7 jours;
de la 4 ^e à la 9 ^e année de service	14 jours;
de la 10 ^e à la 20 ^e année de service	21 jours;
à partir de la 21 ^e année de service	28 jours.

Les alinéas 2 et 3 sans changement.

Präsident: Zum Traktandum Arbeitszeit bei den Transportanstalten ist heute erst eine Eingabe des Föderativverbandes der eidgenössischen Beamten, Angestellten und Arbeiter eingegangen, die Ihnen gedruckt ausgeteilt worden ist. Wir können natürlich die Behandlung des Traktandums nicht verschieben. Wir müssen weiterfahren. Möglicherweise hat der Nationalrat Gelegenheit, auf diese Eingabe näher einzutreten, sofern es sich als notwendig erweisen sollte.

Wir haben letzten Freitag die Eintretensdebatte zu Ende geführt und gehen nun über zur Einzelberatung.

Artikelweise Beratung. — *Discussion article par article.*

Titel und Ingress. — *Titre et préambule.*

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Zu Titel und Ingress ist eine Bemerkung nicht zu machen. Der Titel ist gleichlautend mit demjenigen des geltenden Gesetzes vom Jahre 1902. Antrag auf Zustimmung.

Angenommen. — *(Adoptés.)*

Art. 1.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Abs. 1 enthält gegenüber dem geltenden Gesetz eine materielle Aenderung nicht; die Textabweichung ist bloss formeller Natur. Unter «die vom Bunde konzessionierten Verkehrsanstalten» fallen nach geltendem Recht neben den Eisenbahnen und Schifffahrtsunternehmungen auch die Kraftwagenunter-

nehmungen, geleislose Bahnen, Aufzüge und Luftseilbahnen. Bezüglich der drei letztern ist das in § 1 der Vollziehungsverordnung I gesagt.

Neu ist Abs. 2 betreffend die Ermächtigung des Bundesrates zur Anwendung des Gesetzes auch auf Nebenbetriebe. Die Tendenz zu dieser Ausdehnung hat seit langem bestanden, obschon das geltende Gesetz ausdrücklich dazu nicht ermächtigte. So ist das Arbeitszeitgesetz auf das Personal der Schlaf- und Speisewagengesellschaften angewendet worden; die Gesellschaften haben sich der Anordnung unter Wahrung ihres prinzipiellen Einspracherechtes freiwillig gefügt; durch die Vollziehungsverordnung zum Arbeitszeitgesetz von 1890 hatte auch das Personal der Bahnhof- und Dampfschiffwirtschaften dem Gesetze unterstellt werden wollen. Doch wurde ein Rekurs dagegen von den eidgenössischen Räten geschützt und seither stunden diese Betriebe allein unter den kantonalen Wirtschaftsgesetzen. Die Botschaft des Bundesrates verweist noch auf die Bahnhofbuchhandlungen, Coiffeurgeschäfte, Badeanstalten und ähnliche Einrichtungen in Bahnhöfen im Interesse des reisenden Publikums. Der neue Abs. 2 wird nun die Möglichkeit bieten, wenn das Bedürfnis dafür gegeben sein sollte, auch das Personal solcher Betriebe dem Gesetze zu unterstellen. Durch die Vollziehungsverordnung I, § 1, geschieht das für die Schlaf- und Speisewagen und den Wirtschaftsbetrieb auf den Schiffen.

Abs. 3, 4 und 5. Der Kreis der unter das Gesetz fallenden Personen wird etwas klarer und bestimmter umschrieben als im geltenden Gesetz; doch geschieht es in Anlehnung an den bestehenden Rechtszustand, d. h. an die Auslegung, welche das geltende Gesetz in der Praxis erhalten hat. Demnach findet das Gesetz Anwendung auf Personen, die im Betriebsdienst einer Anstalt tätig sind, in irgendwelcher Stellung, als Beamte, Angestellte, Arbeiter, auch als blosse Lehrlinge. Grundsätzlich nicht unter das Gesetz fallen Personen, die bei Neu- und Ergänzungsbauten verwendet werden. Ferner nicht das Personal der allgemeinen Verwaltung. Erforderlich ist die ständige und vorwiegende Verwendung, und zwar mit der Verpflichtung zu ausschliesslich persönlicher Dienstleistung. Das Requisit der ständigen Verwendung ist durch die Vollziehungsverordnung (§ 3) dadurch ausgedrückt, dass die Arbeitszeit bei der Anstalt täglich durchschnittlich 7 Stunden dauert. Anstellungsverhältnisse ohne Verpflichtung zu ausschliesslich persönlicher Dienstleistung kommen vielfach bei der Postverwaltung vor, z. B. Postablagehalter, die ihre Verrichtungen zum Teile durch Familienangehörige besorgen lassen; sie fallen nicht unter das Gesetz. Wir verweisen auf die §§ 2 und 3 der Vollziehungsverordnungen I und II.

Abs. 6. Auf Grund des Bundesgesetzes über die Arbeit in den Fabriken vom 18. Juni 1914 wurden bis jetzt die Hauptwerkstätten der Eisenbahnen und Schifffahrtsunternehmungen und die damit verbundenen Nebenbetriebe, wie Gaswerke usw., als Fabriken behandelt und das zugehörige Personal daher dem Fabrikgesetz unterworfen. Zum Entscheide darüber ist der Bundesrat zuständig. Es ist nicht beabsichtigt, grundsätzlich am bisherigen Rechtszustande etwas zu ändern.

Ich habe im Referate über die Eintretensfrage eine nachträgliche Eingabe des Verbandes des christ-

lich-sozialen Verkehrspersonals erwähnt. Darin wird nun, was die Werkstättenarbeiter angeht, besonders nachdrücklich der Wunsch vorgebracht, es möchte auch dieses Personal dem Gesetze unterstellt werden. Freilich handelt es sich nach Massgabe der Begründung dieser Eingabe eigentlich weniger um die Arbeitszeit, als um die Besoldungsverhältnisse dieser Personalkategorie und insbesondere um die Frage ihrer Einbeziehung in die Pensionsberechtigung. Nun ist zu sagen: die Unterstellung oder Nichtunterstellung einer Personalkategorie unter das Arbeitszeitgesetz präjudiziert diese Frage der Pensionsberechtigung nicht. Das Arbeitszeitgesetz bezieht sich auf grosse Kreise des Personals der Verkehrsanstalten, die die Pensionsberechtigung zurzeit nicht geniessen. Also würde dadurch, dass das Werkstättenpersonal dem Arbeitszeitgesetz unterstellt würde, seine Pensionsberechtigung noch nicht präjudiziert sein. Ich möchte also sagen: die Frage der Unterstellung unter das Arbeitszeitgesetz ist für das, was nach der Eingabe des christlich-sozialen Verkehrspersonals hauptsächlich gewünscht wird, nicht relevant. Es scheint uns deshalb, dass man es bezüglich dieses Personals beim bestehenden Zustande, wonach es nicht dem Arbeitszeitgesetz, sondern dem Fabrikgesetz unterstellt wird, verbleiben lasse.

Die gleiche Eingabe wünscht auch die Unterstellung des Personals der Bahnhofswirtschaften unter das Gesetz. Ich habe diesen Punkt bereits erwähnt. Früher, unter dem Gesetze vom Jahre 1890, war es die Tendenz des Bundesrates, das Personal der Bahnhofswirtschaften dem eidgenössischen Arbeitszeitgesetz zu unterstellen. Dagegen ist Einsprache erhoben worden und die eidgenössischen Räte haben auf einen Rekurs diese Anordnung des Bundesrates rückgängig gemacht. Wie ich bereits erwähnt habe, beabsichtigt die Vollziehungsverordnung allerdings, das Personal der Dampfschiffwirtschaften dem Gesetze zu unterstellen, nicht aber vorläufig das Personal der Bahnhofswirtschaften. Die Möglichkeit dazu ist nach Inhalt des Art. 2 des Gesetzes jederzeit gegeben; allein nach Massgabe der Vollziehungsverordnung ist das vorläufig bezüglich des Personals der Bahnhofswirtschaften nicht beabsichtigt. Es scheint der Kommission, man sollte es bis auf weiteres dabei bewenden lassen. Die Bahnhofswirtschaften würden also nach wie vor einstweilen den kantonalen Wirtschaftsgesetzen unterstellt bleiben, während die Wirtschaften der Dampfschiffe allerdings dem eidgenössischen Gesetze unterstellt sind; es wird ja das gerechtfertigt sein, indem der Standort dieser Wirtschaften wechselt, sie bedürfen einer interkantonalen Ordnung, während das bei Bahnhofswirtschaften nicht der Fall ist.

Was das Personal der Zollverwaltung angeht, das ebenfalls die Einbeziehung unter das Gesetz verlangt, verweise ich auf das, was im Referate zur Eintretensfrage gesagt ist. Wir sind also der Meinung, dass das Gesetz auf dieses Personal nicht ausgedehnt werden soll.

Dagegen ist nun noch von einer besonderen Personalkategorie zu reden. Sie sind vielleicht auf einen Artikel aufmerksam geworden, der in letzter Zeit durch die Zeitungen gegangen ist, unter der Ueberschrift: «Die Stillen im Lande». Es sind Separatabzüge dieser Pressäusserung, glaube ich, den Mitgliedern der Räte zugestellt worden. Gemeint sind

die Landbriefträger. Die Landbriefträger wünschen, dass sie ebenfalls dem Gesetze unterstellt werden sollen. Es ist nun grundsätzlich zu sagen, dass bezüglich dieser Personalkategorie im Gesetze ausdrücklich ja nichts gesagt ist. Sie haben den Wortlaut des Gesetzes vernommen. Ihm sind unterstellt alle die Beamten, Angestellten und Arbeiter, die zu ausschliesslich persönlicher Verwendung im Verkehrsdienste angestellt sind. Nun scheint die Meinung zu bestehen, dass die Landbriefträger nicht unter diese Kategorie fallen, weil sie meistens nicht ausschliesslich im persönlichen Dienste stehen bei der Postverwaltung. Man sagt, sie besorgen ihre Funktionen zum Teil nicht persönlich, sie lassen sie vielleicht durch Familienangehörige usw. besorgen.

Nun ist soeben noch eine gedruckte Petition in dieser Sache uns zugekommen, mit der sich zu beschäftigen die Kommission noch nicht in der Lage war; wir müssen uns das immerhin noch vorbehalten. Diesen Morgen noch hat auch eine Abordnung dieses Personals, der Landbriefträger, bei dem Präsidenten der Kommission, dem Sprechenden, vorgesprochen. Man sagte mir, mindestens 90 % dieser Landbriefträger besorgen tatsächlich ihre Funktionen persönlich; sie stünden also, wie das Gesetz sich ausdrückt, ständig im Betriebsdienste der Postverwaltung und in ausschliesslich persönlicher Dienstleistung; diejenigen Landbriefträger, welche ihre Funktionen nicht persönlich besorgen, sondern vielleicht durch Familienangehörige, bildeten tatsächlich eine ganz kleine, verschwindende Minderheit. Ich möchte aus persönlicher Beobachtung — ich habe meine jungen Jahre auf dem Lande zugebracht — weder dieser Behauptung widersprechen, noch könnte ich sie vollends bestätigen. Es ist das schliesslich eine Tatfrage. Der Herr Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartementes hat in der letzten Sitzung, in der wir uns mit der Angelegenheit beschäftigten, die Ansicht ausgesprochen, dass vielleicht diese Personalkategorie selbst nichts anderes wünsche als dass ihre Verhältnisse bleiben, wie sie jetzt sind. Es handelt sich, wie mir scheint, wohl nicht nur um die Unterstellung unter das Arbeitszeitgesetz, sondern, wie auch bei andern Personalkategorien, darum, kein Präjudiz zu schaffen bezüglich der Besoldungsverhältnisse und der Verhältnisse der Pensionsberechtigung. Allein im ganzen ist zu sagen: Das Gesetz, wie es im Wortlaute vorliegt, löst die Frage der Behandlung der Landbriefträger nicht; es drückt sich, wie Sie gehört haben, allgemein aus, und so bleibt die Frage, ob die Landbriefträger unter das Arbeitszeitgesetz fallen, eben der Auslegung und der Anwendung des Gesetzes vorbehalten. Ich möchte dafür meinerseits — und ich denke, dass die andern Mitglieder der Kommission damit einiggehen werden — die Meinung äussern, dass diese Frage unpräjudiziert bleiben sollte, dass man sie, wenn nötig, lösen sollte bei der endgültigen Fassung der Vollziehungsverordnung. Wir haben, was diese angeht, vorläufig ja nur einen Entwurf, der uns zurzeit nicht näher beschäftigt. Die Frage soll also hier unpräjudiziert bleiben. Vielleicht wird sie, bis der andere Rat sich mit dem Gesetze beschäftigt, noch besser abgeklärt sein, und man mag dort eventuell Anlass nehmen, sie ausdrücklich im Gesetze selbst zu lösen. Im Stadium, in dem wir uns befinden, müssen wir heute wohl oder übel mit dem Gesetze fertig werden. Ich würde also namens der Kommission

beantragen, den Art. 1 des Entwurfes so anzunehmen, wie er vorliegt.

Usteri: In Abs. 1 von Art. 1 wird von den eidgenössischen Betrieben gesprochen, und in Abs. 2 heisst es dann: «Der Bundesrat ist ermächtigt, dem Gesetze auch solche Nebenbetriebe zu unterstellen, die eine notwendige oder doch sehr zweckmässige Ergänzung des Betriebes einer der in Abs. 1 hiervor genannten Verkehrsanstalten bilden.» Ich glaube, es ist hier eine gewisse Unstimmigkeit im Verhältnis zwischen Abs. 2 und Abs. 1, insofern als man doch von den Betrieben, welche Abs. 2 behandeln will, nicht als von Nebenbetrieben der Bundesbahnen, der Postverwaltung etc. etc. sprechen kann, sondern das sind Betriebe, die allerdings eine nebensächliche Bedeutung haben, die aber, weil sie eben nicht einem Betriebsinhaber nach Abs. 1, sondern Drittpersonen gehören, nicht wohl als «Nebenbetriebe» bezeichnet werden können.

Ich beziehe mich auf die bundesrätliche Verordnung I zu Art. 5 des Bundesgesetzes über die Unfallversicherung. Hier ist richtig unterschieden zwischen einem Hauptbetrieb und einem Nebenbetrieb. Unter Nebenbetrieb wird aber immer ein Zweig der wirtschaftlichen Betätigung verstanden, der dem Inhaber des Hauptbetriebes gehört. Da ja die Bundesbahnen usw. der Unfallversicherung unterstellt sind, ist es wünschbar, dass hier in den Bezeichnungen und auch in der logischen Auffassung Uebereinstimmung auf dem gesamten Rechtsgebiete bestehe, damit nicht diese «Nebenbetriebe» als solche der Versicherung unterstellt werden.

Man wird deshalb richtiger sagen: «Der Bundesrat ist ermächtigt, dem Gesetze auch andere auf Bahngebiet befindliche Betriebe zu unterstellen, die eine notwendige oder doch sehr zweckmässige Ergänzung des Betriebes usw. sind.» Ich nehme an, der Entscheid über Unterstellung oder Nichtunterstellung unter das Arbeitsgesetz wird für diese Betriebe von der Voraussetzung abhängen, dass dieselben auf Bahngebiet sich befinden oder nicht befinden. Wahrscheinlich will, was in der gedruckten Vorlage des Bundesrates und der Kommission enthalten ist, nichts anderes, als was ich soeben als eine vielleicht bessere Redaktion des Textes von Ziff. 2 ausgeführt habe. In diesem Falle ist die Sache nur redaktioneller Natur; sie hat aber eine gewisse Bedeutung auch deshalb, weil nicht nur auf dem Gebiete der Unfallversicherung, sondern nach dem gemeinen Sprachgebrauch unter einem Nebenbetrieb der Zweig eines Hauptbetriebes des gleichen Inhabers verstanden ist und nicht der Betrieb eines Dritten, der in eine nur lokale Verbindung gebracht wird mit einem andern Betrieb. Betrieb ist doch wohl die wirtschaftliche Betätigung eines selbständigen Unternehmers, der aber, ob der Betrieb gross oder klein sei, an sich selbst immer Hauptbetrieb ist, während dann Grossbetriebe sich ja häufig in Hauptbetriebe und Nebenbetriebe gliedern.

Präsident: Ich habe noch mitzuteilen, dass ausser der Eingabe des Förderativverbandes der eidgenössischen Beamten, Angestellten und Arbeiter zu dem behandelten Traktandum heute noch eine weitere Ein-

gabe eingelangt ist, eine Petition des Verbandes eidgenössischer Post-, Telegraphen- und Zollangestellter. Geht an die Kommission.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Ich höre erst jetzt von dem Antrage.

Jedenfalls sollte die endgültige Redaktion des Antrages Usteri vorbehalten werden; sie erscheint nach der gegenwärtigen Fassung als zu eng, indem gesprochen wird von Betrieben, die «auf Bahngebiet» liegen. Es handelt sich aber nicht nur um Betriebe auf Bahngebiet. Ich erinnere daran, dass es sich auch um Nebenbetriebe bei den Schifffahrtsunternehmungen handelt; so werden die Schifffwirtschaften ja nach der Vollziehungsverordnung auch dem Gesetze unterstellt. In allen Fällen müsste also die Redaktion des Antrages Usteri etwas allgemeiner gefasst werden. Ich möchte ihr im ganzen zustimmen, aber die endgültige Redaktion vorbehalten.

Bundesrat Haab: Ich bitte von der Anregung des Herrn Ständerates Usteri Vormerkung zu nehmen für die redaktionelle Lesung weil in der Tat die Einwendung, welche Herr Ständerat Winiger machte, zutrifft. Man kann nicht nur von Bahngebiet sprechen, weil eben auch die Dampfbootunternehmungen im Gesetze inbegriffen sind.

Nun möchte ich mich, weil das eine vielumstrittene Frage ist, doch noch zu dem Gesuche der Landbriefträger aussprechen. Die Gutheissung des Antrages, dass die Landbriefträger dem Arbeitszeitgesetze zu unterstellen wären, würde unsere ganze gegenwärtige Postorganisation über den Haufen werfen und unabsehbare finanzielle und wirtschaftliche Folgen nach sich ziehen.

Es ist, wie es scheint, dem Herrn Referenten heute mitgeteilt worden, dass der weitaus grösste Teil der Landbriefträger mit dem Postulat einverstanden sei und dass der weitaus grösste Teil der Landbriefträger sich in ihren Funktionen nicht von den Stadtbriefträgern unterscheide. Nach meinen Wahrnehmungen und nach dem, was mir bis jetzt darüber gemeldet wurde, entspricht diese Mitteilung, die dem Herrn Kommissionspräsidenten gemacht worden ist, nicht den Tatsachen, sondern ein sehr viel grösserer Teil der Landbriefträger steht eben in einem ganz andern Verhältnis zum Arbeitgeber, dem Bund, als der städtische Briefträger. Die Tatsache, dass die Schweiz das weitaus dichteste Netz von Postanstalten besitzt, und dass wir uns auch bemühen, die abgelegensten Gegenden unseres Landes regelmässig mit der Post zu bedienen, hat zu einer Zweiteilung der Funktionäre der Postverwaltung geführt. Wir haben die ständig und ausschliesslich im Postdienst stehenden Beamten, die zu persönlicher Dienstleistung verpflichtet sind, und dann diejenigen Beamten, die ihr Amt, ich möchte sagen in einer Art Familienbetrieb ausüben. Zu den ersteren gehören die Beamten der Oberpostdirektion, der Kreispostdirektionen und die Beamten und Angestellten der Postbureaux I. und II. Klasse, während die Funktionäre der Postbureaux III. Klasse und die diesen zugeteilten Briefträger nicht zu persönlicher und ausschliesslicher Dienstleistung verpflichtet sind. Es ist Ihnen allen bekannt, dass diese Funktionäre, sowohl die auf den Postbureaux befindlichen, als

diejenigen, welche die Distribution besorgen, daneben noch einen Beruf betreiben können. Die einen sind Gastwirte, die andern Landwirte, die dritten Schneider oder Schuster, und sie üben daneben postaische Funktionen aus, entweder persönlich oder durch irgend ein geeignetes Familienglied. Die Frau, die Tochter, die Schwiegertochter, die Kinder erfüllen die eigentlichen Postfunktionen, während die Verantwortung auf dem Familienoberhaupt ruht, das mit der Postverwaltung in direkter Beziehung steht.

Das ist eine sehr glückliche Art der Ausübung postalischer Funktionen und ich glaube, dass sehr viele nicht damit einverstanden wären, wenn man sie nun zwingen würde, sich ausschliesslich dem Postdienst zu widmen. Sobald dies mit bezug auf die Landbriefträger geschehen würde, müsste die nämliche Besoldung konsequenterweise auch für die Posthalter III. Klasse platzgreifen. Ein grosser Teil würde sich dabei wirtschaftlich schlechter stellen, wenn man sie zwingen würde, sich ausschliesslich dem Postdienst zu widmen und ihren Beruf, den sie daneben noch betreiben, aufzugeben, denn der Unterschied zwischen dem Gehalt eines ständigen städtischen Briefträgers und demjenigen eines solchen Landbriefträgers beträgt Fr. 700, ein Unterschied, der häufig aufgewogen wird durch die Fazilitäten, die der Landbriefträger daneben besitzt. Der städtische Briefträger hat in einem Dienstgang vielleicht 500—1000 Poststücke zu verteilen, Poststücke, deren Behandlung mit einer gewissen Verantwortung verbunden ist, Mandate, Chargébriefe usw.; er hat oft Schwierigkeiten, sich in einer Stadt bei dem grossen Bevölkerungswechsel zurecht zu finden. Der Landbriefträger hat es mit viel einfacheren Verhältnissen zu tun. Er kennt Weg und Steg, seine «Kunden» wechseln nicht, die Briefe werden an vielen Orten sogar den kleineren Teil der Objekte ausmachen, die er zu vertragen hat, vielfach sind die Zeitungen die Hauptsache. Er kann beispielsweise den entfernt wohnenden Leuten die Postsachen in der Käserei abgeben, er kann sie Schulkindern mitgeben. Wenn er grundsätzlich eine Tour von 10—12 Stunden hätte, so wird sie oft dadurch sehr verkürzt, dass er eben entfernt liegenden Personen die Briefe durch deren oder durch seine Angehörigen übermitteln kann.

Gegenwärtig ist der Landbriefträger per Jahresstunde bezahlt, und zwar beträgt der Mindestgehalt Fr. 150 per Jahresstunde, bei vorgeschrittenem Dienstalter Fr. 200, so dass bei einer zehnstündigen Tour sein Gehalt auf Fr. 2000 zu stehen kommt. Daneben bezieht er noch die Teuerungszulagen wie die übrigen Beamten, Fr. 1500, die Familienzulage von Fr. 250 und Fr. 180 für jedes Kind. Er unterscheidet sich also im Maximum durch eine Differenz von Fr. 700 vom Stadtbriefträger.

Hier wäre nun eine Egalisierung der Comble der Bureaucratie, weil man damit Verhältnisse unter städtische Vorschriften zwingen würde, die sich absolut nicht dazu eignen. Ich habe die Eingabe, die gestern verschickt worden ist, auch noch kurz durchgelesen; es sind mir auch die darüber erschienenen Zeitungsmeldungen bekannt. Es wird hier von grosser Ueberlastung gesprochen und gesagt, dass es Botengänge gebe, die 11 und 12 und mehr Stunden dauern. Theoretisch ist dies vielleicht da und dort möglich, in der Praxis macht sich die Sache aus den bereits erwähnten Gründen oft anders. Sodann wird der eine

für eine solche Dienstour 11—12 Stunden brauchen, während der andere, der schneller geht, sie vielleicht in 9—10 Stunden erledigt. Die Verhältnisse sind hier individuell sehr verschieden. Dazu kommt, dass die Landbriefträger, welche nach der Schätzung der Postverwaltung 7 und mehr Stunden im Dienste stehen, neben dem Gehalte auch in den Genuss der Ferien- und Ruhetage kommen. Heute kann man also sicherlich Leute, die nach ihrem Arbeitsvertrag nicht persönlich ihre volle Arbeit leisten müssen, nicht unter das Arbeitszeitgesetz stellen. Soviel ist richtig, und das ist auch meine Absicht, es muss gleichzeitig mit der Einführung des Arbeitszeitgesetzes eine ökonomische Besserstellung der Landbriefträger eintreten. Sobald man den übrigen Funktionären der Eidgenossenschaft für eine acht- oder neunstündige Arbeitsleistung den nämlichen Lohn ausbezahlt, den sie heute für die neun- oder zehnstündige Arbeitszeit beziehen, muss natürlich auch die Arbeitsstunde des Landbriefträgers höher bewertet werden. Es ist bereits ein Antrag des Postdepartementes dem Finanzdepartemente vorgelegt worden, worin eine Erhöhung des Jahresstundenansatzes für die Landbriefträger vorgesehen ist. Das wird vielleicht die Hauptsache sein, auf die es den meisten Landbriefträgern ankommt. Es wird Sie interessieren, dass nach einer Mitteilung aus England dort eine ähnliche Einrichtung besteht, wie wir sie bei den Postbureaux III. Klasse und den Landbriefträgern haben.

Ich bitte, dass man diese Verhältnisse, die, wie ich glaube, bei uns glücklich im Interesse der Verwaltung und eines grossen Teils der betreffenden Funktionäre auf unserer Landschaft geordnet sind, bestehen lasse.

Usteri: Ich bin den Herren Referenten dankbar, dass sie auf die Unvollständigkeit meiner Redaktion aufmerksam gemacht haben, und ich modifiziere dieselbe für Abs. 2 wie folgt:

«Der Bundesrat ist ermächtigt, dem Gesetze auch andere im örtlichen Bereich dieser Transportanstalten befindliche Betriebe zu unterstellen, die eine notwendige oder doch sehr zweckmässige Ergänzung einer dieser Anstalten bilden.»

Präsident: Ich denke, Herr Usteri will einen materiellen Antrag stellen, der dem Vorschlage der Kommission gegenübersteht.

Usteri: Nein, einen redaktionellen Antrag; in der Sache sind wir einig.

Präsident: Sie sind mit der Ueberweisung an die Redaktionskommission einverstanden.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 2.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Die Bestimmung in Art. 2 ist formaler Natur und in abgeänderter Fassung dem § 3 der Vollziehungsver-

ordnung vom 22. September 1903 zum geltenden Gesetze entnommen. Diese hatte unterschieden: 1. Die wirkliche Arbeitszeit, 2. die ununterbrochene Ruhezeit, 3. die übrige Ruhezeit, inbegriffen die mindestens einstündige Pause in der Mitte der Arbeitszeit. Nun haben wir die formelle Zweiteilung des Arbeitstages in Dienstschicht, die zum Teil Arbeitszeit, zum Teil bloss Dienstbereitschaft (Pausen) ist, und Ruheschicht. Ich beantrage Annahme von Art. 2.

M. Dind: Une simple remarque concernant la rédaction française. Je ne sais pas si en allemand le texte choque aussi, mais en français, il est difficile de comprendre que la journée de travail se compose au sens de la présente loi du tour de service et du tour de repos. Il est difficile de faire entrer dans une cervelle welche que « le tour de repos » fait partie de la journée de travail. Etant donné que travail et repos sont deux choses opposées, il faudrait trouver une autre rédaction disant par exemple que la journée de l'employé comprend une période de travail et une période de repos ou que sais-je? La journée se compose au sens de la présente loi de service et de repos, mais qu'on ne dise pas que la journée de travail se compose de repos, parce qu'il y a là quelque chose qui, pour me servir du terme vulgaire, est cocasse en français et je pense que c'est cocasse en allemand aussi.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Herr Kollege Dind betrachtet die Einsprache, die er erhoben hat, als Sache der Redaktion. Ich bin einverstanden, dass das so gehalten werde. Allein es ist zu sagen, dass, wenn man vom Arbeitstag, von der Journée de travail spricht, das eben als Gegensatz zum Ruhetag gemeint ist. Im Deutschen kommt diese Antithese zum Ruhetag deutlicher zum Ausdruck. Wir sind aber damit einverstanden, dass man bei der endgültigen Textbereinigung prüfe, ob eine andere Fassung gewählt werden soll.

M. le Président: M. Dind est-il d'accord de considérer son observation comme purement rédactionnelle?

M. Dind: Oui, je me rallierais volontiers à une rédaction qui dirait: La journée se compose au sens de la présente loi d'une période de service et d'une période de repos, sans dire: journée de travail.

Art. 3, Al. 1.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Wir kommen mit dem Art. 3 zur Haupt-, zur Kernfrage des Gesetzes, zum Uebergang vom elfstündigen zum achtstündigen Arbeitstag.

Es ist indessen zu sagen, dass der Abstand zwischen der Arbeitszeit des alten und des neuen Gesetzes mehr nur theoretisch so bedeutend ist. Der Arbeitstag des geltenden Gesetzes war ein Maximalarbeitstag von Gesetzes wegen. Der Art. 2 sagt: « Die wirkliche Arbeitszeit der Beamten, Angestellten und Arbeiter soll 11 Stunden täglich nicht übersteigen. » Dem

wird aber sofort beigefügt: « Wenn besondere Verhältnisse es notwendig erscheinen lassen, kann der Bundesrat eine Kürzung der Arbeitszeit anordnen. » Der Bundesrat hat dieser Anweisung des Gesetzes Folge geleistet, indem in Art. 8 der Vollziehungsverordnung vom 22. September 1903 verfügt wird: « Im allgemeinen ist bei Zuteilung der Arbeitszeit auf die wirkliche körperliche und geistige Beanspruchung Rücksicht zu nehmen; es soll daher bei besonders anstrengendem Dienst eine Kürzung der Arbeitszeit eintreten, und zwar namentlich bei den Personen, welche sicherheitsdienstliche Funktionen ausüben. » Umgekehrt ist über das Arbeitszeitgesetz hinaus kraft des Gesetzes vom 21. Dezember 1899 über die Nebenbahnen durch die Vollziehungsverordnung hierzu vom 9. Oktober 1903 die Arbeitszeit für Angestellte solcher Bahnen, sofern sie nicht ununterbrochen beschäftigt sind, auf 12 Stunden täglich ausgedehnt worden, mit der Massgabe, dass sie an 3 aufeinanderfolgenden Tagen nicht mehr als 33 Stunden betragen dürfe. Für das Personal der Telegraphen- und Telefonverwaltung ist die tägliche Arbeitszeit normalerweise auf 10 Stunden bestimmt. Tatsächlich sind, wie die Botschaft des Bundesrates konstatiert, die Verwaltungen der eidgenössischen wie der konzessionierten Verkehrsanstalten für das vollbeschäftigte Personal vielfach wesentlich unter die gesetzliche Höchstdauer der Arbeitszeit gegangen, so zwar, dass für einzelne Dienste sogar die achtstündige Arbeitszeit bereits Geltung hat.

In der Vorbereitung des vorliegenden Entwurfes ist man auf Grund der Beratungen der Expertenkommission zunächst zu einer Lösung gelangt, die sich mehr an den gegenwärtigen tatsächlichen Zustand anlehnte, indem im ersten Entwurfe des Post- und Eisenbahndepartementes vom 23. Dezember 1918 eine dreifach abgestufte Arbeitszeit vorgesehen wurde. Art. 3 dieses Entwurfes besagte:

« Die Arbeitszeit ist abhängig vom Grade der körperlichen und geistigen Beanspruchung und der damit verbundenen Verantwortlichkeit, sowie vom Vorhandensein und der Dauer blosser Dienstbereitschaft. Demgemäss sind die Dienste in drei Klassen einzuteilen. Die durchschnittliche tägliche Dauer der Arbeitszeit darf innerhalb einer Gruppe von höchstens vierzehn aufeinanderfolgenden Dienstschichten nicht übersteigen: 8 Stunden für die der ersten Klasse zugeweilten Dienste, 9 Stunden für die der zweiten Klasse zugeweilten Dienste, 10 Stunden für die der dritten Klasse zugeweilten Dienste. Innerhalb einer einzelnen Dienstschicht darf die Arbeitszeit bei allen drei Klassen höchstens 11 Stunden betragen.

Die Zuteilung der Dienste zu den einzelnen Klassen bleibt den Vollziehungsverordnungen zu diesem Gesetze vorbehalten.»

Diese Lösung befriedigte aber in der Folge nicht, vor allem nicht bei den tonangebenden Schichten des Personals. Man machte geltend, dass eine derart abgestufte Arbeitszeit z. B. beim Personal eines Bahnhofes bei den ungünstiger gestellten Kategorien eine Empfindung der Zurücksetzung und damit eine andauernde Stimmung der Unzufriedenheit zur Folge haben müsse. Die Führerschaft hielt daher an dem Postulate des einheitlichen Achtstundentages fest. Wir verweisen hier auf die Begründung des Postulates in der gedruckten Eingabe des Föderativverbandes vom 28. Oktober 1918. Das Postulat des Achtstunden-

tages hatte sich inzwischen allgemein, namentlich auch im Auslande, durchgerungen und man durfte voraussehen, dass es als Arbeitsnorm bald allgemeine Anerkennung und Geltung gefunden haben werde.

So entschloss man sich denn bei Neuaufnahme der Gesetzesarbeit durch die Expertenkommission im April 1919 unter initiativer Mitwirkung des Departementsvorstehers, die Lösung nach Entwurf vom 23. Dezember 1918 wieder preiszugeben und grundsätzlich den Achtstundentag aufzunehmen.

Nachdem der Rat das Eintreten auf die Vorlage beschlossen hat, glauben wir diese Grundfrage als bereits im Sinne der Zustimmung zum vorliegenden Entwurfe erledigt betrachten zu dürfen, unter Verweisung auf das, was im Referat zur Eintretensfrage zur allgemeinen Begründung der Reform ausgeführt worden ist.

Streitig bleibt noch vorab die Frage, ob, wie es im zweiten Satze von Abs. 1 des Art. 3 gesagt ist, für einzelne weniger anstrengende Dienste «mit reichlichen Zeiten blosser Dienstbereitschaft» die durchschnittliche Arbeitszeit auf 9 Stunden solle erhöht werden dürfen. Als typischer Fall solcher Dienste mag hier für den Eisenbahndienst der Schrankenwärterdienst erwähnt werden. Der Förderativverband glaubt auf der starren Forderung des durchschnittlichen Achtstundentages als maximaler durchschnittlicher Arbeitszeit beharren zu sollen. Die Kommission empfiehlt Ihnen aber einstimmig, der Vorlage beizupflichten, es dabei bewenden zu lassen. Auch hier dürfen wir auf das verweisen, was im Referate zur Eintretensfrage bereits ausgeführt worden ist. — Die Botschaft des Bundesrates beruft sich auf die Ordnung der Arbeitszeit, wie sie neulich für die bayrischen Staatseisenbahnen durch Verordnung des Verkehrsministeriums zu Anfang des laufenden Jahres, also unter der Regierung von Kurt Eisner, getroffen worden ist. Die Arbeitszeit beträgt demnach innert 30 Tagen normalerweise höchstens 208 Stunden, also durchschnittlich 8 Stunden für 26 Arbeitstage, doch darf sie bei einfachern Verhältnissen sogar bis auf 300 Stunden erhöht werden. Man geht also hier in der Differenzierung, in der Ausdehnung der Arbeitszeit für Dienstverhältnisse mit leichter Beanspruchung der Arbeitskraft viel weiter als unser Entwurf.

Nach dem Gesetze sind die Dienste, für die die Erhöhung der Arbeitszeit zulässig ist, durch die Vollziehungsverordnungen zu bezeichnen. Das geschieht denn auch in § 5 des Entwurfes I und § 6 des Entwurfes II. In der Verordnung I sind für den Eisenbahndienst unter anderem bezeichnet der bereits erwähnte Schrankenwärterdienst, sodann der Stationsdienst auf Stationen und Haltstellen, weiter beim Fahr- und Depotdienst der Reserve-, Ablöser- und Rangierdienst. Bei der Audienz der Personalvertretung vor der Kommission ist eingewendet worden, dass auch bei diesen Dienstkategorien teilweise starke Inanspruchnahme vorkommen könne und dafür eine verlängerte Arbeitszeit nicht am Platze wäre. Man hat entgegeng gehalten, dass mit der Aufführung der Dienstkategorien nicht gesagt sei, dass dann tatsächlich innerhalb derselben ausnahmslos diese verlängerte Arbeitszeit gelten werde. Im Abs. 2 des § 3 des Entwurfes zur Vollziehungsverordnung ist ausdrücklich gesagt, dass die feste Zuteilung der Dienste im Rahmen von Abs. 1 Sache der Betriebsinhaber sei; also ist diese Zuteilung erst noch vorbehalten.

Nun noch ein zweiter Streitpunkt. Die acht-, beziehungsweise neunstündige Arbeitszeit ist im Sinne des Entwurfes bloss als durchschnittliche Arbeitszeit verstanden, im Ausgleiche. Darüber waltet grundsätzlich kein Streit. Auch seitens des Personals wird eingeräumt, dass man an einem Tage über 8 Stunden solle gehen dürfen, doch mit dem Vorbehalte des spätern Ausgleiches, also einer entsprechenden Verkürzung der Arbeitszeit an einem andern Tage. Nach dem Entwurfe soll der Ausgleich innert zwei Wochen sich bewerkstelligen; dagegen verlangt die Führung des Personals den Ausgleich schon innert einer Woche, so dass tatsächlich und formell die 48-Stundenwoche in Geltung stehen würde. — Es ist nun zuzugeben, dass dem Entwurfe gemäss man effektiv bis zur 60-Stundenwoche gelangen könnte, also in einem bedeutenden Abstand von der angestrebten 48-Stundenwoche sich bewegen würde. Eine Minderheit der Kommission — es ist zunächst der Sprechende — hat sich daher vorbehalten, hier den Antrag zu stellen, es sei in Abweichung vom Entwurfe und in Zustimmung zum Begehren des Personals der Ausgleich innerhalb einer Woche vorzusehen. Der Vorbehalt geschah mehr in der Meinung, um dem Rate die volle Freiheit der Entscheidung über die Streitfrage zu wahren. Die Sache war im Zeitpunkte der Kommissionsberatung noch nicht völlig abgeklärt. Wir haben darüber noch besonders den Stellvertreter des Oberbetriebschefs der Schweizerischen Bundesbahnen angehört. Er war der Meinung, dass die finanzielle Tragweite der Streitfrage für die Verwaltungen verhältnismässig nicht sehr bedeutend sei. Er war aber auch der Meinung, dass dem Personal selbst mit dem Ausgleich innert zwei Wochen vielfach mindestens ebenso gut oder besser gedient sei als mit dem Ausgleich innert einer Woche, und dass daher das Personal, wenn es noch weiter über die Sache aufgeklärt sein werde, an der Opposition gegen die Lösung nach Entwurf nicht mehr festhalten dürfte. Es ist auch darauf hinzuweisen, dass nach der bereits erwähnten Ministerialverordnung für den bayrischen Staatsdienst der Ausgleich dort sogar erst innert 30 Tagen sich zu vollziehen hat.

Wir möchten nun zunächst der Diskussion über diesen Punkt Raum geben und insbesondere die Aeusserungen des Herrn Departementsvorstehers darüber gewärtigen. In ihrer Mehrheit empfiehlt die Kommission auch hier Zustimmung zum Entwurfe.

Ich komme nochmals zurück auf die mehrfach erwähnte Eingabe des Verbandes des christlich-sozialen Verkehrspersonals. Grundsätzlich steht diese Eingabe auch auf dem Boden des Ausgleiches innert einer Woche. Es heisst hier 8 Tage; es ist das wohl nur eine ungenaue Ausdrucksweise für eine Woche; man kann nicht sagen 8 Tage, sondern man muss sagen an 6 aufeinanderfolgenden Arbeitstagen oder in 7 Tagen.

Ich möchte Ihnen empfehlen, vorab den Abs. 1 zu erledigen — das ist die Hauptstreitfrage —, dann würden wir die andern Fragen besonders behandeln.

Kunz: Wie Sie aus dem Votum des Herrn Referenten entnommen haben, möchte die Minderheit entgegen dem Antrage des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit nur eine Ausgleichsfrist von 6 Tagen gewähren. Dieser Antrag ist für dasjenige Personal,

das wirklich 8 Stunden arbeiten will, unnötig, und für die Verwaltungen aus den Gründen, die ich Ihnen bekannt geben werde, unannehmbar.

Es geht aus Art. 5, Abs. 1, und Art. 6, Abs. 1, sowie der bundesrätlichen Botschaft hervor, dass der Bundesrat sowohl den Maximalabstand zwischen zwei Ruhetagen als auch die Ausgleichsfrist für Ueberschreitung sowohl der achtstündigen Arbeitszeit als der täglichen Dienstschicht und der täglichen Ruheschicht, so ansetzen will, dass die Dauer eines Dienstturnus maximal 14 Tage betragen kann. Die Frist von 14 Tagen in Art. 3 hängt zusammen mit der gleichen Frist in Art. 5 und 6. Daraus ergibt sich zunächst, dass die Kommissionsminderheit inkonsequent ist. Es ist nicht verständlich, wie man die vierzehntägige Frist in Art. 5 und 6 anerkennen, dagegen den Art. 3 beanstanden kann, und auf die Frage, warum nun das Personal eine Kürzung dieser Frist auf 6 Tagen postuliert, lautet meine Antwort: Aus keinem andern Grunde, als weil es die Verwaltung verhindern will, die 8 Stunden vollständig auszunützen. Ich will nicht behaupten, das gesamte Personal, aber jedenfalls die leitenden Persönlichkeiten wissen ganz genau, dass je kürzer die Ausgleichsfrist ist, je schwieriger es wird, die Diensterteilung so durchzuführen, dass keine sogenannten Abfallstunden entstehen. Beispielsweise ist es viel leichter möglich, für 14 Tage 121 Stunden zuzuteilen, ohne je 10 Stunden an einem einzelnen Tage zu überschreiten, als auf nur 6 Tage 48 Stunden.

Aber auch wenn die vierzehntägige Ausgleichsdauer durch einen Ruhetag unterbrochen ist, so ist sie für die Verwaltung viel vorteilhafter, als wenn eine Ausgleichsdauer von nur einer Woche angenommen wird, nämlich 6 Arbeitstage und ein Ruhetag. Nehmen wir beispielsweise an, dass ein sechstägiger Turnus 44 Stunden, und ein zweiter sechstägiger Turnus 52 Arbeitsstunden ausmacht. Hängt man die beiden zusammen, so ergibt sich für 12 Arbeitstage eine Totalarbeitszeit von 96 Stunden oder genau 8 Stunden per Arbeitstag, welche nach dem bundesrätlichen Antrage zulässig ist. Wird dagegen der Antrag der Kommissionsminderheit angenommen, so muss der zweite Turnus zur Personalablösung von 52 auf 48 Stunden reduziert werden. In der Praxis wird aber dann gewöhnlich noch weniger herauskommen, da wohl kein einziger Fahrplan existiert, der sich genau nach den Forderungen des Arbeitszeitgesetzes einrichten lässt. Statt 96 Stunden wird also das betreffende Personal an zwölf Arbeitstagen insgesamt nur 92, wahrscheinlich sogar nur 90 Stunden arbeiten, und aus dem Achtstudentag wird bereits ein $7\frac{1}{2}$ - bis $7\frac{3}{4}$ -Studentag. Wir können uns das Personalbegehren wirklich nicht anders erklären, als dass eben damit auf solche Ausfälle spekuliert wird.

Ein anderes Beispiel: Wenn die Rasttage in Abständen von zwei Wochen, also je zwei Tage zusammen, erteilt werden, so ist es möglich, die auf die vorausgehenden zwölfjährigen Arbeitsperioden entfallenden Ueberschreitungen des Achtstudentages dadurch zu kompensieren, dass einer der beiden Rasttage entsprechend verlängert wird. Derselbe Ablöser, welcher für die beiden Rasttage an die Stelle des rastenden Angestellten tritt, kann also auch die erwähnte Ueberschreitung kompensieren. Ganz anders ist es bei der Ausgleichsdauer von nur 6 Tagen. In diesem Falle muss, wenn die Rasttage 2 Wochen

auseinanderliegen, ein besonderer Ablöser herbeordert werden, um vielleicht nur zwei bis drei Stunden zu kompensieren. Dadurch, dass die tägliche Arbeitszeit, auch im Ausgleich, also ausnahmsweise, nicht mehr als 10 Stunden betragen darf, ist ja das Personal von vornherein gegen Ueberanstrengung geschützt. Es liegt daher kein Grund vor, die vierzehntägige Ausgleichsfrist zu beanstanden, wenn die Personalvertreter nicht den Hintergedanken hätten, die wirkliche Arbeitszeit im Durchschnitt auf weniger als 8 Stunden zu reduzieren. Ich möchte Ihnen dringend empfehlen, am Antrage des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit unter allen Umständen festzuhalten.

Scherrer (St. Gallen): Ich möchte den Antrag der Minderheit der Kommission aufnehmen und Sie ersuchen, den Ausgleich der Arbeitszeit statt in 14, in 6 Tagen, statt in zwei Wochen, in einer Woche zu suchen, allerdings in der Meinung, dass dann auch am Schlusse des zweiten Alineas der weitere Antrag aufgenommen werde, dass, wo dies nicht möglich sein sollte, ein Ausgleich in 14 Tagen zulässig sei, dass aber diese Ausnahmen in der Vollziehungsverordnung ausdrücklich aufgeführt werden.

Der achtstündige Arbeitstag erhält nun doch eine recht elastische Form, und es ist nicht ganz unrichtig, was der Herr Referent einleitend in seinem Bericht zu Art. 3 gesagt hat, dass er mehr theoretische als praktische Bedeutung in diesen Verkehrsbetrieben hat. Man will den Achtstudentag als Durchschnitt für konstante Arbeit. Die 9 Stunden sollen gelten, wo die Arbeit keine konstante ist. Man darf dann auf 10 Stunden gehen bei einer einzelnen Schicht im Ausgleich oder gegen Bezahlung. Auf den Ausgleich kann bis auf 150 Stunden im Jahre verzichtet werden. Es ist das ungefähr dasselbe, was die Ueberzeitarbeit im Fabrikgesetze. Die Elastizität geht noch weiter: Es kommt zur eigentlichen Arbeitszeit die Präsenzzeit, es sind die 13, die $13\frac{1}{2}$, die 14 und die 15 und eventuell noch mehr Stunden, die faktisch von Arbeitszeit und Präsenzzeit umfasst werden. Es ist zu sagen, dass im Gegensatz zur Ordnung der Arbeitszeit im Fabrikbetrieb eine so ausserordentliche Elastizität der Bestimmungen über die Arbeitszeit für die Verkehrsanstalten auch im neuen Gesetze besteht, trotz der schätzenswerten Reduktion, die vorgesehen ist, und es dürfte weiter gesagt werden, dass die Behauptung, es sei eben unendlich vielschwieriger, bei den Verkehrsbetrieben die Arbeitszeit einheitlich zu ordnen, in dieser Allgemeinheit nicht richtig ist.

Wir haben im Fabrikbetrieb bei grossen und kleinen Geschäften mit kolossalen Verschiedenheiten zu rechnen; wir haben in grossen Betrieben eine ausserordentliche Mannigfaltigkeit der Funktionen, Arbeiten, die vor den andern kommen, solche, die nachgehen, Arbeiten, die nicht unterbrochen werden können, wie zum Beispiel Schmelzprozesse, chemische Prozesse usw., Arbeiten, die während der Nacht vorgenommen werden müssen. Kurz, die Mannigfaltigkeit und Verschiedenheit der Arbeit und die Ausscheidung derselben nach der Zeit ist wohl in ganz ähnlichem Masse vorhanden, wenn man die Fabrikbetriebe auf jedem Gebiete beobachtet, wie bei den Transportanstalten, und doch hat man dort eine viel einheitlichere Ordnung zustande gebracht, als das bei den Verkehrsanstalten der Fall ist.

Der Ausgleich von Ueberschreitungen der Arbeitszeit, wo täglicher Dienstwechsel stattfindet, in 6 Tagen ist möglich; er ist unter Umständen leichter als in 14 Tagen, wenn die Ueberschreitungen sich häufen. Genügten bisher 3 Tage und reichten bei Zugverspätungen 3 Tage aus zum Ausgleich, so kann die doppelte Frist von 6 Tagen nicht zu kurz sein. In Frankreich kommt man mit 10 Tagen aus. Für das Personal mit wöchentlichem Tourenwechsel fällt der Ausgleich weniger in Betracht, weil es sich um stabilere Dienstrichtungen handelt. Endlich bleiben ja laut Antrag die 14 Tage vorbehalten, wo der Ausgleich in kürzerer Zeit unmöglich erscheint.

Wettstein: Es ist selbstverständlich, dass wir bei einem Gesetze über die Arbeitszeit der Transportanstalten in den Bestimmungen über die Ueberschreitungen der Normen nicht doktrinär vorgehen können. Es werden aber auf der andern Seite zwei Momente berücksichtigt werden müssen, die in der Debatte vielleicht zu wenig hervorgehoben worden sind. Das eine ist das: Wenn der Bund von den Industriellen und den Gewerbetreibenden die Durchführung der 48-Stundenwoche verlangt, so muss er mit gutem Beispiel vorangehen und zeigen, dass, wenn die Einführung mit Unbequemlichkeiten verbunden ist, man eben das Opfer bringt und damit beweist, dass es geht, wenn der gute Wille vorhanden ist. Wie können Bund und Kantone von Industrie und Gewerbe eine rasche Durchführung des Achtsturentages verlangen, wenn sie selber für sich eine mehr als absolut notwendige Elastizität verlangen? Das zweite Moment ist das: Ich habe keinen Zweifel, dass der Vorsteher des Eisenbahn- und Postdepartementes entschlossen ist, loyal und strikt den Grundsatz der 48-Stundenwoche, soweit als möglich des Achtsturentages, durchzuführen, aber ich glaube, und er wird mir nicht widersprechen, zwischen der Absicht der Durchführung in der obersten Instanz und in der Durchführung in der untersten Instanz liegt eine sehr grosse Differenz, und es kommt leider vielfach darauf hinaus, dass die Gewohnheit, die unten herrscht, bürokratischer wirkt, als oben die Neigung, die Bestimmungen streng durchzuführen; ich fürchte, je mehr wir die Möglichkeit von Ausnahmen und die Möglichkeit eines ausgedehnten Ausgleiches zulassen, desto gefährlicher wird die Tendenz, die Ausnahme zur Regel werden zu lassen.

Wir haben Beamte, die nicht davon lassen können, das, was von oben gewollt wird, durch bürokratische Neigungen ins Gegenteil umzukehren; dem müssen wir Fesseln anlegen. Das ist, wenn auch die Ansprüche vielleicht zu weit gehen, der Grund der Forderungen des Personals. Dieses hat eben seine Erfahrung mit den untern Dienststellen gemacht und besitzt ein gewisses Recht zum Misstrauen.

Gewiss kann es nicht angehen, dass wir nach starren Grundsätzen diese Bestimmungen durchführen, aber ich bin mit dem Vorredner darin einig, dass, was die Minderheit der Kommission vorschlägt, hinreicht, um auszugleichen, wie es Ständerat Kunz wünscht. Der neue Satz am Schlusse von Abs. 2 bringt genügend Elastizität, und die Regelung der Minderheit gibt ausserdem eine schärfere Präzisierung des Grundsatzes und verhindert, ich will nicht gerade sagen die Schlamperei des Ausgleiches,

aber doch eine willkürliche Behandlung des Ausgleiches.

Das ist die Gefahr des bundesrätlichen Antrages: Je mehr Sie die Frist ausdehnen, desto grösser wird die Neigung, den Ausgleich der Reste auf die spätere Zeit zu verlegen; diese Reste häufen sich, und am Schlusse des vierzehntägigen Ausgleiches haben Sie immer einen Passivsaldo; dann sagt man: Jetzt können wir beim besten Willen den Ausgleich nicht mehr herstellen. Das ist eine Gefahr, für welche die oberste Leitung der Eisenbahnen nicht blind sein kann. Wenn Sie den wöchentlichen Ausgleich festsetzen, so werden die Abteilungschefs gezwungen sein, sich danach einzurichten. Und wenn es nicht geht und nicht gehen sollte, so haben wir noch den Schlusssatz von Abs. 2, welcher die Möglichkeit eines Ausgleiches bis auf 14 Tage bringt, aber den Vorteil hat, dass er auf die absolute Dienstnotwendigkeit beschränkt ist. Ich glaube, Sie bringen die Verwaltung nicht in Verlegenheit mit der Annahme dieses Antrages. Aber Sie schaffen einen grossen Teil des Misstrauens für die Durchführung auf die Seite.

Bundesrat Haab: Nach den Ausführungen des Herrn Kommissionspräsidenten und des Herrn Ständerates Kunz kann ich mich in der Unterstützung des Antrages des Bundesrates kurz fassen. Ich bitte Sie, an der gedruckten Vorlage festzuhalten. Herr Ständerat Scherrer und Herr Ständerat Wettstein machen dem Gesetze zum Vorwurf, dass es sehr elastische Bestimmungen aufstelle. Ich glaube, das ist kein Mangel, sondern ein Vorteil des Gesetzes. Ich kann nicht anerkennen, dass bei der Industrie im grossen und ganzen die nämliche Mannigfaltigkeit herrscht, wie es der Fall ist bei den Verkehrsanstalten. Sie werden mir zugeben müssen, dass bei den weitaus meisten Industrien die Grosszahl der Arbeiter zur nämlichen Stunde den Dienst beginnen und den Dienst verlassen kann. Das ist im allgemeinen ausgeschlossen bei den Beamten der Verkehrsanstalten, weil der Fahrplan alles regiert, weil hier ein grosser Teil des Personals sich beständig auf der Fahrt befindet und diese an den Fahrplan gebunden ist. Viele Verkehrsangestellte leisten einen Teil der Arbeit entfernt vom Wohnort und sodann müssen diese Leute wieder dorthin zurückgebracht werden. Hier ist die Mannigfaltigkeit unendlich gross, und von diesem Gesichtspunkte aus haben sämtliche Länder, auch die, welche neue Gesetze erliessen, eine grössere Ausgleichszeit, z. B. Bayern und Baden einen Monat.

Herr Ständerat Wettstein fürchtet, dass die Möglichkeit, den Ausgleich über mehr als 6 Tage hinauszuschieben, zu einer unter Umständen ungewollten unrichtigen Anwendung des Gesetzes führen würde, zum Nachtheile des Personals. Diese Gefahr ist heute nicht mehr gross. Das Personal hat es gelernt, sich zu wehren, und ich glaube, dass Gesetzesverletzungen kaum gewagt würden. Ich kann mich doch der Ueberzeugung nicht erwehren, dass es sich hier um eine Art question du drapeau handelt. Man will eben die 48-Stundenwoche, man will deshalb den Ausgleich nicht in 96 Stunden.

Ich mache darauf aufmerksam, dass es eine Reihe von Diensten gibt, z. B. bei der Post, wo es ganz unmöglich wäre, innerhalb 6 Tagen den Ausgleich zu finden. Die Verkehrserfahrung lehrt, dass z. B. die

Mandatbriefträger einen sehr anstrengenden Dienst haben jeweilen vom 1. bis 5. und vom 15. bis 20. des Monats. Sie müssen dann zirka 10 Stunden Dienst leisten. Es wäre daher ein Ausgleich am 6. Tage gar nicht möglich. Und so gibt es noch viele Dienste, wo es tatsächlich ausgeschlossen ist, den Ausgleich herzustellen in der kurzen Dauer von 6 Tagen. Ich wiederhole hier, was ich in der Eintretensdebatte gesagt habe: Für einen grossen Teil des Personals ist es eine Wohltat, wenn der Ausgleich in den 14 Tagen stattfindet, weil man ihm dann eine Woche schwereren und eine Woche leichteren Dienst anordnen kann. Das stört auch die Hausordnung viel weniger. Wenn der Ausgleich in 6 Tagen gesucht werden muss, so wird beinahe jeden Tag die Hausordnung geändert werden müssen. Und das liegt nicht im Interesse des Personals.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Noch einige abschliessende Bemerkungen möchte ich mir gestatten, vorab zum Hauptstreitpunkt: Darf die Achtstundenzeit erhöht werden auf 9 Stunden? Ich konstatiere mit Befriedigung, dass darüber hier kein Streit waltet. Auch unser Kollege, Herr Scherrer, St. Gallen, hat gegenüber dem Entwurfe und den Vorschlägen der Kommission in diesem Hauptstreitpunkte keinen Gegenantrag gestellt. Es besteht also hier Einstimmigkeit.

Nun der andere Streitpunkt: Ausgleich in einer Woche oder in zwei Wochen. Wie Sie vernommen haben, steht der Sprechende diesem Streitpunkte mit aller Objektivität gegenüber. Es lassen sich in der Tat für das eine und das andere gute Gründe anbringen. Wenn Herr Wettstein gemeint hat, der Bund sollte hier mit dem guten Beispiel vorangehen, dass er tatsächlich die 48-Stundenwoche einführe, so ist demgegenüber darauf hinzuweisen, dass das Gesetz das wir hier beraten, nicht nur für die Bundesbetriebe gilt, sondern auch für die konzessionierten Verkehrsanstalten, also auch für Privatbetriebe. Den Bundesbetrieben bliebe es ja immer noch anheimgestellt, weiter zu gehen, als das Gesetz vorschreibt. Aber das Gesetz bildet eben Norm auch für andere, auch für Privatbetriebe.

Und dann möchte ich das unterstreichen, was soeben der Herr Departementsvorsteher gesagt hat. Wir haben, wie ich bereits erwähnt habe, insbesondere über diesen Punkt Herrn Matter angehört, den Stellvertreter des Oberbetriebschefs der Bundesbahnen. Wir haben bei der Einvernahme den persönlichen Eindruck erhalten, dass Herr Matter nicht nur ein ausserordentlich tüchtiger, sachkundiger Beamter ist, sondern dass er auch ein sehr lebhaftes Verständnis und Interesse für das Wohl des Personals besitzt. Nun hat Herr Matter uns versichert, nach seinem Empfinden und seiner Kenntnis der Verhältnisse liege der vierzehntägige Ausgleich mindestens ebensowohl im Interesse des Personals wie der achttägige, also genau das, was uns soeben der Herr Vorsteher des Departements gesagt hat. Die Diensterteilung wird dazu so gemacht, dass während der einen Woche der Angestellte, der Arbeiter, sagen wir, täglich 9 Stunden Arbeitszeit, während der andern Woche dagegen bloss 7 Stunden Arbeitszeit hat. Das liege ihm, so wird gesagt, viel besser; sein ganzer Haushalt könne sich viel besser einrichten, als wenn die Dienstschrift

jeweilen von 3 zu 3 Tagen wechselt, 3 Tage lang 9 Stunden und 3 Tage lang wieder 7 Stunden; es sei besser im Interesse des Personals, wenn die Diensterteilung eine ganze Woche lang gleich sei. Herr Matter hat uns gesagt, er habe in einer Versammlung des Personals die Verhältnisse dargelegt und die Leute hätten ihm recht gegeben, und er hat gemeint, wenn er noch mehr Zeit habe bis zur Erledigung des Gesetzes, um das den Leuten noch weiter zu sagen, dann könnte vielleicht die Opposition gegen den vierzehntägigen Ausgleich und die Forderung der starren Festhaltung an der 48-Stundenwoche aufgegeben werden.

Zuzugeben ist theoretisch, wie ich schon gesagt habe, dass man mit dem Ausgleich in 14 Tagen tatsächlich von der 48-Stundenwoche auf die 60-Stundenwoche kommen kann, dass also tatsächlich ein Mann in der Woche 60 Arbeitsstunden haben kann, statt der Norm von 48.

Und das andere, was ich noch wiederholen wollte, nachdem ich der Erklärung des Herrn Stellvertreters des Betriebschefs der Schweizerischen Bundesbahnen Erwähnung getan habe, ist seine Äusserung, dass, was die finanziellen Folgen des Streitpunktes angehen, diese nicht bedeutend seien für die Verkehrsanstalten. Er hat allerdings gesagt: «verhältnismässig», also im Vergleich zu dem, was überhaupt die Einführung der 48-Stundenwoche kostet, sei die Frage, ob man den Ausgleich in 14 oder 8 Tagen statuieren wolle, nicht mehr von grosser finanzieller Bedeutung. Das würde also eher dafür sprechen, dass man dem achttägigen Ausgleich zustimme.

Sie mögen nun über diese Streitfrage entscheiden, es ist das einzige, was bei Abs. 1 streitig sein kann.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommissionsmehrheit	27 Stimmen
Für den Antrag der Kommissionsminderheit	3 Stimmen

Al. 2, 3 und 4.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Ich möchte beantragen, die Al. 2, 3 und 4 gleichzeitig zu behandeln.

Der Ausgleich der gesetzlich zulässigen Arbeitszeit innert der gesetzlichen Zeitspanne wird in Abs. 2 in der Weise beschränkt, dass an einem Tage die Arbeitszeit nicht mehr als zehn Stunden betragen darf. Und in Abs. 4 wird bestimmt, dass, wenn infolge besonders zwingender Gründe, unverschuldet, so infolge von Zugsverspätungen, die gesetzlich zulässige Arbeitszeit überschritten wird, dann der Ausgleich sofort innert der nächsten drei Arbeitstage stattfinden müsse. Das letztere ist jetzt schon durch Art. 6 der Vollziehungsverordnung zum geltenden Gesetze vorgeschrieben.

Eine auf den ersten Anblick wohl nicht besonders ansprechende Einschränkung der Ausgleichspflicht für die Ueberschreitung der gesetzlichen Arbeitsdauer wird im zweiten Satzteil von Abs. 2 und im Abs. 3 aufgenommen. Es kann mit Zustimmung des Personals davon abgesehen, die gesetzliche Höchstdauer der Arbeitszeit also überschritten werden, wenn

dafür die übliche Barvergütung für Ueberzeitarbeit geleistet wird.

Die Botschaft führt auf Seite 28 und 29 zur Begründung aus:

«Trotz des beweglichen Rahmens, der für die Regelung der Arbeitszeit des Personals der Verkehrsanstalten nicht entbehrt werden kann, lässt sich nicht vermeiden, dass mit der Einführung der durchschnittlichen achtstündigen Arbeitszeit für das vollbeschäftigte Personal, ganz abgesehen von daraus entstehenden Mehrkosten, die Verwaltungen einen Teil des erforderlichen Personals nicht mehr voll beschäftigen, nicht mehr wirtschaftlich werden verwenden können. Häufig dürfte da und dort wegen der Gestaltung des Fahrplanes die Indienstnahme von Personen nötig werden, für die es an einer ausreichenden Verwendung gebricht. Der Betriebsinhaber könnte von der Anstellung einer weiteren Arbeitskraft Umgang nehmen, wenn ihm gestattet würde, den den Dienst besorgenden Angestellten eine halbe oder ganze Stunde länger arbeiten zu lassen. Die Ausrichtung einer besonderen Barvergütung an diesen käme wesentlich billiger zu stehen als die Beiziehung eines Ablösers oder eines Ersatzmannes, den er sich unter dieser Voraussetzung ersparen könnte. Diese wirtschaftliche Erwägung vornehmlich hat uns veranlasst, einen Grundsatz in den Entwurf aufzunehmen, der bereits den Inhalt eines der Postulate der Personalverbände zur Revision des Arbeitsgesetzes vom 27. Juni 1890 gebildet hat und der besonders im Betriebe der nordamerikanischen Eisenbahnen praktisch zur Anwendung gelangt ist. Auch die bayrischen Vorschriften über die Durchführung der durchschnittlichen täglichen Arbeitszeit von 8 Stunden, auf die wir in anderem Zusammenhange verwiesen haben, gestatten mit Zustimmung des Personals oder seiner örtlich zuständigen Vertretung eine Ueberschreitung der zulässigen Höchstdienstleistungen, wenn daraus dem Personal ein Vorteil entsteht, oder wenn technische oder wirtschaftliche Gründe es als wünschenswert erscheinen lassen. Das Prinzip ist aber auch der Fabrikgesetzgebung nicht unbekannt. Die Art. 48 und 49 des Gesetzes und die entsprechenden Bestimmungen unseres Entwurfes für ein Bundesgesetz über die Arbeitszeit in den Fabriken gestatten die Verlängerung der zulässigen Dauer der Arbeitszeit bei nachgewiesenem Bedürfnisse, vorausgesetzt, dass eine behördliche Bewilligung erteilt wird und die Ueberzeitarbeit sich in der Regel auf nicht mehr als achtzig Arbeitstage im Jahre erstreckt. Auf dem nämlichen Boden steht der zürcherische Gesetzesentwurf über die Regelung der Arbeitszeit.»

Und ich füge hier gleich bei, was auf Seite 30 der Botschaft in Hinsicht auf die mehr ideelle Seite der Frage ausgeführt wird. Es heisst da:

«Da nach heutiger Anschauung die Verkürzung der Arbeitszeit weder mit der Sorge für die Betriebssicherheit noch mit derjenigen des ausreichenden Schutzes der menschlichen Arbeitskraft begründet wird, sondern der Erwägung entspringt, der arbeitenden Bevölkerung in vermehrtem Masse als bisher eine Anteilnahme an den Errungenschaften menschlicher Kultur zu sichern, braucht sich der Gesetzgeber nicht feindselig jeder weiteren Inanspruchnahme über das aus ethischen, ideellen Gesichtspunkten als zulässig erachtete Durchschnittsmass hinaus zu widersetzen, solange dieselbe innert bestimmter von ihm gezogenen

Schranken bleibt, solange der einzelne sich damit ausdrücklich einverstanden erklärt und ihm, wie dem Arbeitgeber, daraus materieller Gewinn erwächst. Die Ueberschreitung der durchschnittlichen Arbeitszeit ohne Ausgleich dürfte geeignet sein, den Verkehrsanstalten die Last etwas zu verringern, die ihnen der Gesetzgeber mit der neuen Arbeitsordnung aufbürdet; die Massnahme wird auch die Annahme des Postulates der achtstündigen Arbeitszeit erleichtern und seine eheste praktische Verwirklichung fördern. Wir hegen die bestimmte Ueberzeugung, dass der Verzicht auf den Ausgleich gegen Barvergütung manch einem zum Segen gereichen werde, der anders vielleicht nicht in der Lage wäre, von der vermehrten Mussezeit in richtiger Art Gebrauch zu machen oder sie in irgend einer Weise nutzbringend zu verwenden. Auch nach den heutigen Anschauungen ist die redliche Arbeit keine Schande, sondern ein Glück und eine Notwendigkeit; zur Förderung von Liebe und Freude an vermehrter Tätigkeit scheint uns daher kein Mittel zu gering.»

Ich beschränke mich auf diese Zitate zur Begründung der in Behandlung stehenden Bestimmung.

Die Bestimmung ist inzwischen in der Eingabe des christlich-sozialen Verkehrspersonals angefochten worden. Diese Eingabe verwarft sich dagegen, dass man von dem Postulat des Achtstundentages wieder abgehe, wenn für die Ueberschreitung eine Vergütung bezahlt werde. Die Eingabe führt aus: «Wenn unser Personal die Wohltat der Zeitreduktion aus hygienischen Gründen fordert, darf es nachher nie und nimmer Hand dazu bieten, dass es Spekulationsobjekt unsozialer Elemente werde. Wir erinnern hier des nachdrücklichsten an die Botschaft des Bundesrates über das Fabrikgesetz, worin er selbst bestimmt, dass keine Arbeit aus der Fabrik zur Verarbeitung nach Hause genommen werden dürfe, um dadurch das Gesetz zu umgehen. Das gleiche Argument hat seine sichere Berechtigung auch für das Staatspersonal.»

Es ist dieser Begründung der Eingabe des christlich-sozialen Verkehrspersonals die Berechtigung nicht abzuspochen. Dagegen ist zu sagen, dass in der Eingabe des Föderativverbandes der Bestimmung, welche die Möglichkeit der Ueberschreitung der Arbeitszeit ohne Ausgleich schafft, wenn Vergütung geleistet wird, im gegenseitigen Einvernehmen, nicht widersprochen wird. Die Kommission hat daher geglaubt, man solle es bei der Bestimmung sein Bewenden haben lassen und die Zustimmung erteilen.

Ich habe noch eine Eingabe des Stadtrates von Zürich als Vertreter der dortigen Strassenbahnunternehmungen erwähnt. In dieser Eingabe wird auf die besonderen Verhältnisse für die Strassenbahnen aufmerksam gemacht, wo kleinere Ueberschreitungen der ordentlichen Arbeitszeit infolge Verspätungen oder Betriebsstörungen, vielfach durch Verschulden des Personals, sehr häufig seien. In der Arbeitsordnung für die Strassenbahnen von Zürich sei mit Zustimmung des Personals die Bestimmung aufgenommen, dass ein Ausgleich und eine Vergütung für ausserordentliche Beanspruchung von weniger als 20 Minuten wegfallende, wenn sie die Folge von Verspätungen oder Betriebsstörungen sei. Es wird nun empfohlen, diese Bestimmungen für die Strassenbahnen in Art. 3 des Gesetzes aufzunehmen.

Wir haben uns in einer erneuten Sitzung der Kommission mit dieser Eingabe befasst. Dem Referenten

hätte es persönlich zunächst geschienen, dass es an sich nicht nötig wäre, in das Gesetz eine Bestimmung nach Vorschlag der Eingabe des Stadtrates von Zürich aufzunehmen. Wir haben aber dann doch auf Anregung des Herrn Departementsvorstehers geglaubt, man könnte der Anregung Folge geben, indem wir der Meinung waren, dass sie sachlich gerechtfertigt sei. Wir könnten das in der Weise tun, dass im letzten Absatz des Art. 3 ein Zusatz aufgenommen wird, dahin gehend: «Wird infolge von Zugs- oder Kursverspätungen oder aus andern zwingenden Gründen des Betriebes die gesetzliche Höchstdauer der Arbeitszeit um mehr als eine Viertelstunde überschritten usw.». Der Stadtrat von Zürich hat allerdings eine grössere Marge gewünscht, von 20 Minuten. Aber es hat uns geschienen, dass eine Viertelstunde auch genügen könnte. Allerdings würde dann diese Ueberschreitungsmöglichkeit von einer Viertelstunde nicht nur für die Strassenbahnen aufgenommen, wie es eigentlich der Stadtrat wollte, sondern allgemeine Geltung behalten auch für Normalbahnen usw.

Wir haben daher in den gedruckt ausgeteilten neuen Vorschlägen diese Ergänzung im letzten Absatz des Art. 3 aufgenommen. Die Kommission beantragt Ihnen nun mit dieser Einschränkung Zustimmung zu den Al. 2 bis 4 des Art. 3 und Annahme des ganzen Artikels.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 4.

Winiger, Berichtstatter der Kommission: Abs. 1 entspricht dem geltenden Rechte (Art. 3, Abs. 3, des Gesetzes von 1902). Dem Wunsche aus Personalkreisen um Verlängerung der Pause auf 1½, bzw. 2 Stunden stehen, wie die Botschaft des Bundesrates ausführt, dienstliche Interessen, aber auch gegenteilige Wünsche des Personals entgegen, das an der Verlängerung der Zwischenpause, womit eben auch die Dienstschiicht verlängert wird, vielfach kein Interesse hat.

Abs. 2 ist neu; er lehnt sich an die in der Novelle zum Fabrikgesetz enthaltene Ordnung (Art. 42 a) an.

Antrag auf Zustimmung zu Art. 4 mit der beigefügten Abänderung redaktioneller Natur.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 5.

Winiger, Berichtstatter der Kommission: Der Begriff der Dienstschiicht ersetzt den Begriff der Dienstbereitschaft des geltenden Gesetzes. Sie besteht aus der Arbeitszeit und den Pausen. Sachlich neu ist die Aufnahme einer durchschnittlichen Höchstdauer der Dienstschiicht, im Ausgleiche, analog der Arbeitszeit. Das geltende Gesetz (Art. 4) setzt eine Maximaldauer der Dienstschiicht fest für das Lokomotiv- und Zugspersonal von 14 Stunden, für die Schrankenwärterinnen von 12, für das übrige Personal von 16 Stunden, wenn ihm Amtswohnung in der Nähe der Arbeitsstelle angewiesen ist, ohne das von 15 Stunden innert 24 Stunden. Unter besondern Verhältnissen können die Dienstbereitschaften von 14 und 15 Stunden auf 16 Stunden ausgedehnt werden,

doch dürfen sie innert 3 Tagen durchschnittlich 14, beziehungsweise 15 Stunden nicht übersteigen.

Nun haben wir einheitlich die durchschnittliche Dienstschiicht in vierzehntägigem Ausgleich von 13 Stunden, beziehungsweise 13½ Stunden, letzteres bei Vorhandensein einer Dienstwohnung in der Nähe der Arbeitsstelle, mit der Massgabe, dass die einzelne Dienstschiicht 14 Stunden nicht übersteigen darf. Unter besondern Verhältnissen, die in der Vollziehungsverordnung festzustellen sind, ist die Verlängerung auf 15 Stunden zulässig, mit dem Vorbehalte, dass innerhalb drei sich folgenden Tagen die massgebende Durchschnittsdauer nicht überschritten wird. Nach § 10 der Vollziehungsverordnung ist das zulässig, wenn die Fahrplangestaltung dazu zwingt (also ziemlich allgemein!), weiter, wenn dadurch auswärtige Uebernachtungen vermieden werden können und in andern Fällen mit Zustimmung des Personals. In Abs. 4 ist eine analoge Bestimmung, wie in Art. 3, Abs. 4, aufgenommen (Ueberschreitung der Diensthöchstdauer bei Zugsverspätungen).

Der Förderativverband postuliert statt der dreizehnstündigen die zwölfstündige Dienstschiicht. Die Botschaft des Bundesrates führt aus, dass ohne eine allzu starke Belastung, ohne eine in keinem richtigen Verhältnisse zur Bedeutung der Sache stehende wesentliche Vermehrung des Personals und der Ausgaben diese Forderung nicht durchführbar sei. Das gelte insbesondere für die Nebenbahnen und für die Postverwaltung. Hier, bei der Postverwaltung besonders, wäre die Aufstellung zweckmässiger Dienst-einteilungen bei bloss zwölfstündiger Dienstschiicht fast unmöglich. Der Zugverkehr bringt es mit sich, dass die Arbeit am Morgen zeitig beginnen und oft am Abend noch einmal für kürzere Zeit aufgenommen werden muss, während in der Zwischenzeit grössere Pausen eingelegt werden können. Eine weitere Einschränkung der Dienstschiicht würde in nicht zu rechtfertigendem Masse die Einstellung von Stundenaus-hilfen bedingen. — Es wird noch darauf hingewiesen, dass auch die mehrfach erwähnte Ministerialver-ordnung für die bayrischen Staatsbahnen die Ausdehnung der Dienstschiicht bis auf 15 Stunden zulässt und insbesondere, dass ein Teil des Personals selbst eine längere Dienstschiicht bei entsprechend längeren Arbeitspausen vorzieht.

Diese Ausführungen scheinen der Kommission überzeugend zu sein, und sie empfiehlt daher Annahme des Art. 5 nach der Vorlage.

Scherrer (St. Gallen): Ich habe zu Art. 5 ebenfalls ein Postulat der Angestellten und Arbeiter aufgenommen. Die Zahl dieser Postulate ist eine verhältnismässig grosse. Ich kann aber bemerken, dass ich aus denselben nur diejenigen, die mir als die wichtigsten erscheinen, herausgegriffen habe. Es muss nun hier der Antrag, der Ihnen gedruckt vorliegt, in einem Punkte geändert werden, nachdem Sie den Minderheitsantrag zu Art. 3 betreffend Ausgleich von Ueberzeitarbeit in 6 Tagen abgelehnt haben. Es würde der Antrag nun in Al. 1 lauten: «Die tägliche Dauer der Dienstschiicht darf innerhalb einer Gruppe von 14 aufeinanderfolgenden Tagen durchschnittlich 12 Stunden nicht überschreiten.» Der übrige Inhalt bleibt sich gleich. Jetzt beträgt die Dienstzeit meines Wissens für das Lokomotivpersonal 14 Stunden (Ar-

beitszeit, Pausen und Präsenzzeit inbegriffen), für das übrige Personal 15 Stunden, wo keine Amtswohnung in der Nähe ist, 16 Stunden, wo eine Amtswohnung sich in der Nähe der Arbeitsstätte befindet. Nach der Vorlage geht man um etwa eine Stunde zurück, auf 13 Stunden im vierzehntägigen Durchschnitt, auf 13½ oder 14 Stunden, je nach dem eine Dienstwohnung in der Nähe ist oder nicht, und auf 15 Stunden, eventuell mehr, in dreitägigem Ausgleich insbesondere bei Zugverspätungen.

Der vorliegende Antrag will um eine weitere Stunde zurückgehen. Das ist die Differenz gegenüber der Vorlage. Arbeiter und Angestellte möchten 12 Stunden Arbeits- und Präsenzzeit, event. 12½ Stunden, wenn die Nähe der Amtswohnung eine Rolle spielt, und 13 Stunden als Höchstdauer einer Dienstschrift fixieren; bei mehr Stunden, also bei Zugs- und Kursverspätungen oder aus andern zwingenden Gründen, bliebe der Ausgleich innert drei Tagen. Der dritte Absatz des Antrages stimmt ungefähr mit dem Abs. 3 und 4 der Vorlage überein; er ist eine Zusammenfassung derselben, nur wird das Maximum von 15 Stunden weggelassen, da dasselbe ja doch nicht eingehalten werden kann, und es werden zwingende Gründe bei Ueberzeit-arbeit über die Zugs- oder Kursverspätungen hinaus vorausgesetzt.

Das sind die Differenzen gegenüber der Vorlage. Wir haben ja nun die Einwendungen schon bei der Eintretensdebatte gehört und ebenso wieder im Referate zu Art. 5. Wenn ich die gegenwärtige Vorlage mit dem bestehenden Gesetz vergleiche und wenn ich annehme, es wären Anträge gestellt worden bei der Beratung des jetzt gültigen Gesetzes, wie sie heute zum Zwecke der Revision offiziell gestellt werden, so bin ich der vollen Ueberzeugung, dass auch damals gegenüber demjenigen das «Unmöglich» ausgesprochen worden wäre, was jetzt auch nach der Vorlage möglich ist. Eine solche «Unmöglichkeit» ist also immer sehr relativ zu nehmen. Man hat sich mit der Aenderung der Verhältnisse auseinanderzusetzen. Hier ist nun doch zu sagen, dass eben eine ganz wesentliche Aenderung auch in den bürgerlichen Verhältnissen ziemlich allgemein zur Durchführung gelangen wird. Wir kommen zum achtstündigen Arbeitstag in den Fabriken, in den öffentlichen Betrieben, im Grossgewerbe, bei den Banken. Die Arbeitszeit wird am Morgen und am Abend abgekürzt. Dementsprechend kann sie nun auch bei den Transportanstalten verkürzt werden. Ich halte es nicht für ausgeschlossen, dass der Betrieb mehr auf die Tagesstunden konzentriert wird, als das bisher der Fall war. Die Möglichkeit wird durch die Abkürzung der Arbeitszeit in allen Geschäften tatsächlich geboten. Ich gebe zu, dass diese Kondensation des Betriebes auch bei den Eisenbahnen nicht nur eine Anforderung an die Verkehrsanstalten selbst, sondern auch an das Publikum bedeutet, dass Spätzüge etwas früher, Frühzüge etwas später gelegt werden müssen, und dass vielleicht, soweit es sich um den internationalen Verkehr handelt, da und dort im Anfang Schwierigkeiten entstehen mögen. Doch weil die Verkürzung der Arbeitszeit sich ganz allgemein vollzieht, sollte es auch im internationalen Verkehr nicht schwer fallen, eine solche Verdichtung des Betriebes vorzunehmen. Im übrigen scheint es mir zweifellos, dass, soweit es sich nicht um die Arbeitsleistung des Fährdienstes handelt, durch eine in-

tersivere Gestaltung der Arbeit auch die abgekürzte Präsenzzeit wieder eingeholt werden kann. Es muss doch gesagt werden, dass auch heute noch die Arbeitszeit zusammen mit der Präsenzzeit eine recht lange ist. 8 Stunden Arbeit und 4 Stunden Präsenzzeit wäre ein natürliches Verhältnis, während es schon mehr ans Unnatürliche grenzt, wenn die Präsenzzeit vielleicht zwei Drittel der gesamten Arbeitszeit ausmacht. Der Eisenbahnangestellte wird auch dann noch, wenn unser Antrag angenommen wird, den grössten Teil des Jahres am Morgen bei Licht sein Haus verlassen und am Abend bei Licht wieder zu seiner Familie zurückkehren. Es wird auch dann noch recht wenig Zeit haben, sich seiner Familie und der Erziehung seiner Kinder zu widmen, aber es wird ihm vielleicht etwas mehr geboten als durch den Antrag der Kommission. Die Gesundheit, die Dienstfreudigkeit wird gewinnen, Schäden werden mehr vermieden werden können als bei einer längeren Dienstzeit. Wir glauben also, dass es bei gutem Willen möglich sein sollte, dem Wunsche des Personals zu entsprechen.

Bundesrat Haab: Was Herr Ständerat Scherrer materiell will, d. h. eine Verkürzung der Dienstschrift unter 13 Stunden, das wird tatsächlich, veranlasst durch die Verkürzung der Arbeitszeit, in sehr vielen Diensten eintreten. Die Organe der Bundesbahnen haben mir mitgeteilt, dass mit der Einführung der achtstündigen Arbeitszeit von selbst weitaus der grösste Teil ihres Personals in Zukunft nur noch dienstliche Beanspruchungen von 12 und sogar sehr oft von weniger Stunden im Tag zu ertragen haben werde. Aber wir müssen für die Fälle, wo das nicht möglich ist, diese Latitude bis auf 13 Stunden auch für die Bahnen besitzen. Wir müssen sie aber durchaus für die Post haben, aus den Gründen, welche ich mir in der Eintretensdebatte Ihnen vorzutragen erlaubte. Wenn wir hier auf 12 Stunden reduziert werden, dann wird eine auch nur noch einigermaßen angemessene Bedienung und Distribution der Poststücke entweder ganz unverhältnismässig grosse Kosten nach sich ziehen, oder das Publikum wird hier bei der Bedienung eine weitere Einbusse erleiden müssen. Eine dreizehnstündige Dienstschrift liegt aber auch sehr im Interesse der Privatbahnen, weil hier eine Ablösung angesichts des geringen Personalbestandes schwieriger ist als bei den Schweizerischen Bundesbahnen. Wer eben in den Verkehrsdienst tritt, weiss, was er da für Verpflichtungen übernimmt. Keines der neuen Arbeitszeitgesetze der Staaten, die uns umgeben, ist zu der zwölfstündigen Präsenzzeit übergegangen, sondern in Bayern, Württemberg und Baden hat man z. B. bis fünfzehnstündige Präsenzzeiten beibehalten. Wenn der Antrag des Herrn Scherrer angenommen würde, so würde dies auf vielen Gebieten zur Anstellung von nur unvollständig beschäftigten Aushilfen führen, was besonders nun unsere notleidenden privaten Verkehrsanstalten kaum ertragen würden.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommission	24 Stimmen
Für den Antrag Scherrer	2 Stimmen

Art. 6.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Die Ruheschicht ist das Komplement der Dienstschicht. Sie richtet sich in ihrem zeitlichen Ausmass eben einfach nach der Dauer der Dienstschicht. Ich beantrage Annahme.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 7.

Der Entwurf sucht den Nachtdienst ähnlich wie Art. 5 des geltenden Gesetzes einzuschränken. Doch ist das hier aufgenommene Verbot der Verwendung weiblicher Personen im Nachtdienst in einen andern Zusammenhang verwiesen. Als Nachtdienst gilt nach dem alten Gesetze die Zeit von 11 Uhr abends bis 4 Uhr morgens. Sie wird nun im Interesse des Personals ausgedehnt auf 5 Uhr morgens. Die Eingabe des Föderativverbandes, wie auch die nachträgliche Eingabe des christlich-sozialen Verkehrspersonals, möchte sie ausgedehnt wissen auf 8 Uhr abends bis 5 Uhr morgens in der Sommer- und bis 6 Uhr in der Winterzeit. Sie beruft sich auf die Bestimmungen des Fabrikgesetzes. Man wird mit Grund entgegenhalten können, dass hier, beim Verkehrsdienst, der Nachtdienst eben weniger umgangen werden kann. Wer sich diesem Dienste zuwendet, muss dem eben Rechnung tragen. Der Streit mag weniger praktische Bedeutung haben, da der Nachtdienstzuschlag von 25 %, der im geltenden Gesetze, Art. 5, letzter Absatz, vorgeschrieben ist und auch in der Eingabe des Föderativverbandes wieder postuliert wird, nach dem Entwurfe in Wegfall kommen soll, in Hinsicht auf die allgemeine Verkürzung der Arbeitszeit und da mit diesem Zuschlag der gewünschte Zweck nicht restlos erreicht worden sei. Man wird wohl auch auf die allgemeine Aufbesserung der Gehalt- und Lohnverhältnisse verweisen dürfen.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 8.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Der Artikel bedarf weder der Erläuterung noch der Begründung. Im geltenden Gesetze war, wie bereits erwähnt, im Art. 5 das Verbot der Verwendung von Frauenspersonen im Nachtdienst mit verschiedenen Ausnahmen aufgenommen (Telephonistinnen usw.). Der Entwurf überlässt nun alles, abgesehen von der Schutzbestimmung für Wöchnerinnen, der Vollziehungsverordnung. § 13 des Entwurfes I enthält die Vorschrift der möglichsten Einschränkung des Nachtdienstes, die Vorschrift einer Mittagspause von 1½ Stunden für Frauen, die einen eigenen Haushalt zu besorgen haben, dazu die Bemessung der Dienstschicht für Schrankenwärterinnen.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 9, Al. 1 und 2.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Das Verhältnis mit den Ruhetagen ist im Entwurfe eingehender geordnet als im geltenden Gesetze (Art. 6).

In Abs. 1 wird die Zahl der Ruhetage im Kalenderjahr auf 56 bestimmt, statt 52 im geltenden Gesetze. Es geschah auf Verlangen des Personals, mit der Begründung, dass das Personal neben den 52 wöchentlichen Ruhetagen, entsprechend den Sonntagen, noch Anspruch erheben dürfe auf vier weitere Ruhetage, entsprechend den vier allgemeinen Feiertagen der christlichen Konfession: Neujahr, Karfreitag, Auffahrt und Weihnachten. Der Entwurf hat dem Begehren Folge gegeben.

Von den 56 Ruhetagen sollen mindestens 17 auf Sonn- und allgemeine Feiertage fallen, mit der Einschränkung, dass für einzelne Personalkategorien von Nebenbahnen, Schiffs- und Kraftwagenunternehmungen diese Zahl (der auf Sonn- und Feiertage fallenden Ruhetage) vom Bundesrat bis auf 12 herabgesetzt werden könne. Die letztere Einschränkung ist neu, während die Zahl der 17 Freisonntage aus dem geltenden Gesetze unverändert herübergenommen ist.

In der Eingabe des Föderativverbandes war die Erhöhung der Zahl der Freisonntage auf 26 verlangt worden. Der Bundesrat glaubt diesem Begehren nicht Folge geben zu dürfen. In der Botschaft zum Entwurfe wird darüber folgendes gesagt:

«Der Verwirklichung der Forderung, dass von dieser Zahl 26 auf Sonn- und allgemeine Feiertage zu fallen haben, stösst vornehmlich wegen der Betriebsverhältnisse bei den Eisenbahnen auf grosse Schwierigkeiten. Für eine Reihe von Dienstverrichtungen bei diesen Unternehmungen können Angestellte an Ruhetagen nur durch geschultes und dienst erfahrenes Personal ersetzt werden. Das gilt vorab für den Dienst an Sonn- und Feiertagen, an denen oft ein aussergewöhnlicher Verkehr zu bewältigen ist. Dem Personal des Güterdienstes, das an diesen Tagen verfügbar wäre, fehlt die Eignung zur Besorgung von Funktionen des Personenverkehrs, und die Verwendung von nicht vollständig geeigneten Arbeitskräften bildet eine Gefährdung der Betriebssicherheit, die unter allen Umständen vermieden werden muss. Schon bisher bot die Zuteilung der gesetzlich geforderten 17 Ruhesonntage bei den Eisenbahnverwaltungen Schwierigkeiten, die vermehrt würden, sollte deren Zahl weiter erhöht werden. Die teilweise oder vollständige Verwirklichung der Forderung erheischt entweder eine Einschränkung des Betriebes an Sonntagen oder die Indienstnahme von Personal, das teilweise nicht ausreichend beschäftigt werden kann. Die eine wie die andere Lösung ist mit finanziellen Opfern für die Verwaltungen verbunden, deren Aufwendung in keinem richtigen Verhältnis zu dem damit verfolgten Zweck bestünde. Die Forderung nach vermehrter Sonntagsruhe ist verständlich, sie verdient alle Sympathien und, so weit als möglich, soll und wird ihr entsprochen werden. Allein bei der Würdigung der Frage können die Bedürfnisse der Verkehrsanstalten nicht völlig beiseite gestellt werden, noch dürfen ob der Befriedigung der persönlichen Interessen des einzelnen oder bestimmter Erwerbsgruppen die grossen und allgemeinen Interessen allzu stark hintangesetzt werden. Wer in den Dienst der Verkehrsanstalten tritt, muss die mit der Eigenart dieser Betriebe verbundenen

Nachteile auf sich nehmen; er steht in dieser Beziehung nicht allein, denn gross ist die Zahl derjenigen, die, wie das Personal der Verkehrsanstalten, sich keiner vollständigen Sonntagsruhe zu erfreuen haben; man denke nur an die Hausfrau, an den Landwirt, an das Personal des Wirtschaftsgewerbes und andere. Im übrigen ist festzuhalten, dass das Gesetz nur ein Mindestmass von Ruhesonntagen vorschreibt; soweit die Verwaltungen in der Lage sind, dem Personal eine grössere Anzahl Sonntage zuzuweisen, ist es bisher geschehen und wird es auch künftig der Fall sein.»

So die Botschaft zum Gesetzesentwurf. Es ist nun zu sagen, dass der Entwurf in dieser Hinsicht, was die Sonntagsruhe angeht, nicht nur keinen Fortschritt enthält, sondern, formell wenigstens, einen Rückschritt, indem die Befugnis, mit der Zahl der Freisonntage auf 12 herunterzugehen, im alten Gesetze nicht stand. Indessen ist zuzugeben, dass sie in die Vollziehungsverordnung zum Nebenbahngesetz aufgenommen war.

Die Post- und Telegraphendirektion hatte in ihrer Vernehmlassung zur Gesetzesrevision die Erhöhung der Freisonntage auf 26 empfohlen. Auch vom christlich-sozialen Verkehrspersonal wird vermehrter Schutz der Sonntagsruhe gewünscht, ebenso liegt eine Eingabe in diesem Sinne seitens der Vereinigung für Sonntagsruhe in Genf vor.

Ich habe mir vorbehalten, individuell den Antrag zu stellen, die Zahl der Freisonntage mindestens auf 21 zu erhöhen, also die bisherigen 17 + 4, gleich den neu eingeführten Ruhetagen, entsprechend den allgemeinen Feiertagen. Schwierigkeiten werden ja nur für den Eisenbahn- und Schiffsverkehr bestehen; doch bleibt hier die Befugnis zu sogar noch weiterer Einschränkung gemäss Abs. 2 gewahrt. Auch wird ja der ganz starke Sonntagsverkehr doch auf eine kleinere Zahl von Sonntagen, hauptsächlich der Sommerzeit, beschränkt bleiben, und hier kann man beobachten, dass die Einrichtung des freien Samstagnachmittags eine gewisse Entlastung in dem Sinne gebracht hat, dass die Hinreise der Touristen sich zum grossen Teile schon am Samstag vollzieht, so dass wenigstens der Morgenverkehr am Sonntag in erheblichem Masse entlastet sein dürfte. Ich gebe indessen zu, dass, so schätzenswert die Sonntagsruhe in meinen Augen ist, und wohl auch nach allgemeiner Zugabe, die Betriebssicherheit nicht leiden darf und stelle daher den Entscheid über diesen streitigen Punkt dem Ermessen des Rates anheim.

Ich bin seither im Schosse der Kommission aufmerksam gemacht worden, dass, wenn im eventuellen Minderheitsantrag die Zahl der Freisonntage auf 21 erhöht werden will, das nicht gut angehe. Es beruht das auf einem Mangel an Sachverständnis meinerseits. Man sagt, die Zahl der freien Sonntage müsse teilbar sein in der Zahl der Wochen, in 52. So sei man im geltenden Gesetz auf die Zahl 17 gekommen; die Zahl 17 stellt sich zusammen aus 13, je der vierte Sonntag ($52 : 4 = 13$); dazu die vier allgemeinen Feiertage, das gibt zusammen die Zahl 17. Es geht nun nicht an, dass wir zu den bisherigen 17 freien Sonntagen noch vier weitere hinzufügen, entsprechend den vier allgemeinen Feiertagen, weil diese bereits in der Zahl 17 enthalten sind. Man hat mir gesagt, wenn man einmal auf 21 gehen wolle, so solle man gleich auf 26 gehen, die verlangt sind in der Eingabe des christlich-sozialen Verkehrspersonals und des Föderativverbandes, es

gehe in einem zu. Ich würde mir daher gestatten, den eventuellen Minderheitsantrag zu erweitern, statt 21 auf 26 Sonntage und allgemeine Feiertage zu gehen. Ich überlasse also, wie gesagt, den Entscheid darüber dem Ermessen des Rates.

Kunz: Ich möchte Ihnen empfehlen, an der Fassung des Bundesrates und der Mehrheit der Kommission festzuhalten. Zunächst erlaube ich mir eine Behauptung des verehrten Herrn Referenten richtigzustellen; er hat durchaus richtig ausgeführt, wie das übrigens bereits in der Kommission von mir gesagt worden ist, dass es wünschenswert ist, dass die Zahl der Ruhetage, die auf einen Sonntag fallen, in der Zahl der gesamten 52 Sonntage restlos teilbar ist: je der vierte Sonntag als Ruhetag beansprucht 13 Sonntage und ergibt mit den vier allgemeinen Feiertagen die im Entwurf vorgesehene Zahl von 17 Ruhetagen, die auf Sonn- und allgemeine Feiertage fallen sollen. Aber es ist nicht richtig, wenn er behauptet, es sei gleichgültig, ob man 21 oder 26 Sonntage als Rasttage gewähren müsse. Jeder Sonntag, den die Verwaltungen über die bisherige Zahl von 17 hinaus bewilligen müssen, bedeutet eine Mehrausgabe. Es trifft dies ganz besonders bei den Privatbahnen zu, die keine grosse, am Sonntag geschlossene Güterexpedition besitzen, von denen aus Ablöser gestellt werden können. Bei den Bundesbahnen mit dem grossen Güterdienst ist am Sonntag eine grosse Zahl von Güterbediensteten zur Disposition und es ist nicht schwer, dort Personal zur Ablösung zu requirieren. Das trifft bei den Privatbahnen nicht zu, und beispielsweise bei den meiner Leitung unterstellten Bahnen sind wir genötigt, Personal der Zentralverwaltung zur Ablösung herbeizuziehen; das zeigt aber nur, wie schwierig es schon jetzt ist, die 17 Sonntage herauszubringen.

Es ist vom Herrn Referenten sowohl als in der Botschaft richtig ausgeführt worden, dass derjenige, welcher zum Eisenbahndienst will, eben mit gewissen Unannehmlichkeiten rechnen muss. Ich gebe zu, dass es nicht angenehm ist, am Sonntag, wenn alle andern frei haben, arbeiten zu müssen; aber wenn man vom Standpunkt des Genusses einer absoluten Ruhe ausgeht, so ist zu sagen, dass sie am Werktag viel besser genossen werden kann als am Sonntag. Ja, wenn wir die Einrichtung besässen, wie sie in England besteht, wo man sich am Samstagnachmittag die Vergnügen leistet, die bei uns auf den Sonntag fallen, dagegen den Sonntag als Fest- und Ruhetag strenge respektiert, so wäre die Sache anders. Wenn man aber sieht, welche Unmasse von Vergnügen und Aufmachungen aller Art am Sonntag stattfinden, so darf füglich behauptet werden, dass an einem Wochentag die Ruhe ungleich besser gefunden werden kann als am Sonntag.

Ich wiederhole, jeder Sonntag, den Sie über 17 hinaus bewilligen, bedeutet eine Mehrbelastung der Bahnen. Der Referent hat darauf hingewiesen, dass für gewisse Kategorien von Personal der Nebenbahnen noch weitere Verkürzungen der Sonntagsruhetage stattfinden und die Zahl auf 12 herabgesetzt werden könne. Diese Bestimmung ist durchaus verständlich, wie ich Ihnen an einem Beispiel, das mir nahesteht, beweisen will. Bei der Gornegratbahn haben wir Beamte und Angestellte, die in der Mehrzahl in Saas-

Fee zuhause sind. Diesen ist mit einem Feiertag als Rasttag nicht gedient, weil es ihnen unmöglich ist, an einem Tage zu den Ihrigen gehen zu können, und sie wünschen, dass man ihnen drei und mehr Rasttage zusammenlege, worunter ein Sonntag ist. Denn ihre Hinreise sowohl wie die Herreise von Zermatt nach Saas-Fee und zurück erfordert jeweilen einen ganzen Tag. Wenn Sie die Leute fragen: «Wollet ihr jeweilen den dritten Sonntag frei haben?», so werden dieselben antworten: «Damit ist uns nicht gedient, wir wollen lieber mehrere Rasttage zusammenlegen, damit es uns möglich wird, unsere Angehörigen von Zeit zu Zeit zu besuchen.» Dieses Beispiel zeigt, dass man nicht alles in eine Schablone zwängen kann und dass es unsinnig ist, wenn man das Wirtschaftsleben bis zum letzten Punkt schablonisieren will.

Ich glaube, der Rat wird gut tun, wenn er es bei den bisherigen Bestimmungen bewenden lässt. Es scheint mir sehr schwer, anzunehmen, dass es wirklich für die grosse Zahl des Personals ein Bedürfnis sei, die Zahl der Sonntagsruhetage zu vermehren. Ich verstehe sehr wohl, wenn der Wunsch vom Vorstand der christlich-sozialen Arbeiter ausgeht und ich achte die Bestrebungen und Auffassungen, die in jenen Kreisen verfolgt werden. Aber ich sage, diese Herren müssen mit den besondern Verhältnissen des Eisenbahnbetriebes rechnen, und wenn eine Parallele gezogen wird zwischen dem Eisenbahn- und dem Fabrikbetrieb, mit der Behauptung, die Verhältnisse seien analoge, so wird jedermann, der den Eisenbahnbetrieb einigermaßen kennt, die Richtigkeit dieser Behauptung verneinen. Die Christlich-Sozialen — es mögen eine Anzahl Glaubensgenossen unseres verehrten Herrn Referenten sein, Glaubensgenossen der katholischen Kirche — dürfen darauf verwiesen werden, dass sie Gelegenheit haben, auch am Werktag ihrem Kultus gerecht zu werden und den Gottesdienst besuchen zu können, also nicht auf den Sonntag angewiesen sind. Die grosse Masse der Arbeiter aber wird sich mit der bisherigen Ordnung abfinden.

Ich möchte Ihnen empfehlen, an der Fassung des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit festzuhalten und nicht durch Ausdehnung der Sonntage als Rasttage eine weitere Belastung der Bahnen herbeizuführen. Ich habe im Eintretensvotum darauf hingewiesen, in welchen misslichen Verhältnissen sich die Transportunternehmungen befinden, und es liegt nicht zuletzt auch im Interesse des Personals, wenn alle unnötigen Belastungen und alle überflüssigen Ausgaben vermieden werden, um den finanziellen Ansprüchen des Personals in richtiger Weise entgegenzukommen. Ich empfehle Ihnen also Zustimmung zum Bundesrat und der Kommissionsmehrheit.

Bundesrat Haab: Ich persönlich stünde grundsätzlich einer vermehrten Zuteilung von Ruhetagen auf Sonntage sehr sympathisch gegenüber. Wenn der Bundesrat sich aber zu der Fassung des Entwurfes entschieden hat, so sprechen dafür zweierlei Gründe, betriebstechnische und ökonomische. Dem Postulat einer Vermehrung von Ruhesonntagen steht die Tatsache entgegen, dass am Sonntag ein verstärkter Personenverkehr stattfindet, besonders auch auf den Neben- und Touristenbahnen. Das hat zur Folge, dass gerade dann das geübte Personal am wenigsten entbehrlich ist und nicht durch Ablösungen ersetzt wer-

den sollte. Es spricht somit der Grund der Betriebssicherheit gegen das Postulat der Vermehrung der Ruhesonntage und sodann, wie Herr Kunz ausgeführt hat, auch die finanzielle Schonung. Ich spreche hier nicht für die Bundesbahnen, sondern für die Privatbahnen. Die Bahnen, welche Herr Kunz vertritt, haben eine Eingabe an das Departement gerichtet, worin es heisst:

«Bei 17 Sonntagen ist für je zwei Mann ein Ablöser nötig. Wird die Zahl der Sonntage vermehrt, so ist ein zweiter Ablöser nötig, gleichgültig, ob an 21 oder 26 Sonntagen zu vertreten ist. Bei 21 Sonntagen ist der Ablöser an einzelnen Sonntagen unbeschäftigt, bzw. nicht ausgenützt.

Nur für den Stationsdienst unserer Betriebsgemeinschaft würde eine Vermehrung der zur Zugabfertigung qualifizierten Angestellten um mindestens 30 Mann nötig. Diese Art der Arbeitskräfte kommt heute mit Teuerungszulagen, Uniformierung, Dienst-kassenbeiträge, Vertretung in Ferien und sonstigen Absenzen auf über Fr. 5000 zu stehen.»

Sie sehen also, dass diese Vermehrung nach der Auffassung der Direktion der bernischen Bahnen für diese allein eine Mehrausgabe von Fr. 150,000 zur Folge hätte. Am härtesten würden die kleinen Bahnen betroffen, und unter diesen Umständen muss ich auch hier am Antrag des Bundesrates festhalten.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Ich möchte vorab ein Missverständnis abklären, das seitens des Herrn Kunz und mir besteht. Ich habe selbstverständlich nicht sagen wollen, es komme auf das gleiche heraus, ob 17 freie Sonntage bestehen oder 26. Ich habe nur gesagt, es liege nicht mehr viel daran, ob 21 oder 26 Sonntage statuiert werden. Vielleicht ist es auch ein Missverständnis, wenn Herr Kunz meint, es sei für die katholische Konfession gleichgültig, ob die Leute an Sonntagen oder an Werktagen ihre Christenpflicht erfüllen. Ich konstatiere: Für die katholische Konfession ist der Sonntagsgottesdienst Pflicht und Gebot.

Zur Sache selbst wiederhole ich, dass die berufenen Vertreter des Post- und des Telegraphendienstes selbst in ihren Eingaben zur Gesetzesrevision die Erhöhung der Zahl der freien Sonntage auf 26 empfohlen haben. Also ungefähr für die Hälfte — ihrem Umfange nach — der Bundesbetriebe wird von den Spitzen der Verwaltung selbst die Erhöhung der freien Sonntage auf 26 gewünscht. Ich würdige voll auf die Schwierigkeiten, die für den Eisenbahndienst bestehen. Aber wenn der Herr Departementsvorsteher soeben an die Nebenbahnen erinnert hat, an die kleinen Unternehmungen, so besteht ja da immer noch der Vorbehalt in Abs. 2. Ich lasse den gelten, er soll bestehen; also bei besonderen Verhältnissen soll beim Eisenbahndienst die Möglichkeit des Herabgehens auf eine noch kleinere Zahl von freien Sonntagen bestehen. Allerdings für die Normalbahnen würde dann diese Möglichkeit nicht bestehen. Obschon der grosse Sonntagsverkehr als soziale Erscheinung vielleicht zu bedauern ist, besteht er nun einmal und wir werden damit rechnen müssen. Wir beraten das Gesetz erst als erster Rat und es muss alles etwas rasch gehen. Ich habe mir gedacht, ob vielleicht nicht eine Lösung in der Weise möglich wäre, dass man in Art. 9 prinzipiell die Erhöhung auf 26 Tage beschliesst, dann aber die Möglich-

keit des Abgehens davon im folgenden Al. 2 noch etwas weiter ausdehnt, nicht nur auf Nebenbahnen, sondern allgemein auf den Eisenbahndienst. Eine Lösung, die mir zusagen würde, habe ich einstweilen noch nicht gefunden. Aber es wäre vielleicht noch möglich, in der angedeuteten Weise eine Lösung zu finden, die allen Interessen dienen könnte; es könnte das also noch vorbehalten sein. In dieser Voraussicht und mit diesem Vorbehalt beharre ich auf meinem Minderheitsantrag zu Abs. 1, also der Erhöhung der Freisonntage auf 26.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag der Kommissionsmehrheit	19 Stimmen
Für den Antrag der Kommissionsminderheit	8 Stimmen

Al. 3, 4 und 5.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Nach dem Entwurfe beträgt die Mindestdauer des Ruhetages (24 + 9 =) 33 Stunden statt (24 + 8 =) 32 nach dem geltenden Gesetz. Dagegen ist die Vorschrift des geltenden Gesetzes (Art. 6, Abs. 2), dass der Ruhetag mit einer Nachruhe endigen müsse, fallen gelassen; in der Botschaft wird angeführt, dass die Vorschrift vielfach hinderlich und andererseits entbehrlich sei, da man dem Personal wohl das Vertrauen schenken dürfe, dass es nach einem Ruhetag, gleich wie nach einer einfachen Ruheschicht über Tag, am Nachmittag oder Abend ausgeruht und in richtiger Verfassung zum Dienste antreten werde.

In der Eingabe des Föderativverbandes wird die Bemessung des Ruhetages auf 40 Stunden begehrt. Der Bundesrat hält das Begehren in Hinsicht auf die Herabsetzung der Arbeitszeit und Dienstbereitschaft, die Vermehrung der Ruhetage und Gewährung von Ferien als nicht gerechtfertigt. Die Kommission pflichtet dem bei und empfiehlt Annahme der Al. 3, 4 und 5.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Al. 6.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Abs. 6 betrifft die Sonntaghalbruhetage. Die Bestimmung betrifft hauptsächlich den Postdienst, die Bestelltour an Sonntagvormittagen. Sie ist seitens des Personals sehr bestritten, indem es sich die Sonntage mit Vormittagsdienst nicht als halbe Freitage anrechnen lassen möchte. Es ist einzuschalten, dass dem Personal der Anspruch auf mindestens 17 ganze Freisonntage gewahrt bleibt. Der Herr Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements hat uns strikte erklärt, wenn dieser Vormittagsdienst als ganzer Dienstag angerechnet werden müsse, dann die Bestelltour am Sonntag vormittag preisgegeben werden müsste, da sie zu teuer zu stehen kommen würde. Man hat während der Kriegszeit damit einen Versuch gemacht, der aber zu begründeten Reklamationen, insbesondere seitens der Landschaft, führte und wieder aufgegeben werden

musste. So findet auch die Kommission, dass die Bestimmung in Abs. 6 wohl werde aufrecht bleiben müssen, und sie beantragt daher auch hier Zustimmung zur Vorlage.

Wir haben immerhin eine kleine Aenderung angebracht, wie Sie in dem gedruckten neuen Antrag der Kommission sehen, indem wir das Wort « Arbeitszeit » in der vierten Linie des Abs. 6 durch das Wort « Dienstschicht » ersetzt wissen möchten. Die Aenderung ist angebracht worden auf Empfehlung des Herrn Departementsvorstehers, damit die Leute wissen, dass sie am Sonntag nicht etwa sehr lange Präsenzzeit haben, vielleicht schon morgens 5 Uhr antreten und dann bis 12 Uhr bereit sein müssen, während sie allerdings nur vier Stunden arbeiten, sondern dass sie wirklich nur diese kurze Zeit auch im Sinne der blossen Dienstbereitschaft überhaupt in Anspruch genommen werden.

Und nun, was den Postdienst an Sonntagvormittagen anbelangt, ist inzwischen die Eingabe des christlich-sozialen Verkehrspersonals gekommen, das mit Nachdruck darauf dringt, dass dieser Postdienst an Sonntagvormittagen überhaupt unterdrückt werde. Es ist ein altes Postulat, das im Nationalrat gestellt wurde, und ich wiederhole, es ist ein Versuch damit gemacht worden während der Kriegszeit, der dann aber wieder aufgegeben wurde. Die Reklamation dagegen ist hauptsächlich von der Landschaft her gekommen. Für die Stadt würde es vielleicht angehen, den Postdienst am Sonntag auch am Vormittag vollständig geschlossen zu halten. Aber für die Landwirtschaft vielleicht doch weniger. Es ist zuzugeben, dass die Reklamationen hauptsächlich das Vertragen der Zeitungen betroffen haben. Die Folge davon ist gewesen, dass die Leute auf dem Lande ihre Zeitung, die am Samstag zur Ausgabe kommt, vielleicht ein Wochenblatt, am Sonntag nicht mehr in die Hand bekommen haben, sondern erst am Montag. Nun ist die bäuerliche Bevölkerung ja vielfach nicht in der Lage, während der Woche eine Zeitung zu lesen. Sie findet vielfach nur am Sonntag Zeit und Musse, das zu tun. Und es ist schliesslich verständlich, wenn auch der einfache Landmann doch wissen möchte, was in der grossen Welt vorgeht, namentlich in Zeiten, wie wir sie gegenwärtig haben.

So ist zu gewärtigen, dass, wenn wir so weit gehen wollten mit diesem Gesetze, also den Postdienst an Sonntagen vollständig zu unterdrücken, das einem starken Widerstand hauptsächlich von der Landschaft her rufen würde. Ich bin bereits von einem Kollegen gefragt worden, ob denn das Gesetz dem Referendum unterliegt. Selbstverständlich unterliegt das Gesetz dem Referendum, und ich möchte nicht sagen, dass es jetzt schon, wie es vorliegt, vor der Gefahr des Referendums vollständig gefeit wäre. Aber wenn Sie nun noch eine Bestimmung aufnehmen, wie sie hier vorgeschlagen wird, die vollständige Unterdrückung des Postdienstes an Sonntagen, dann würde das sicher ein Ansporn mehr sein, das Referendum zu ergreifen und dann im Referendumskampfe ganz sicher auch ein grosser Stein des Anstosses. Ich bedaure, dass es so ist. Ich würde auch hier sehr gern zu einer vermehrten Sonntagsruhe beim Postdienst beitragen. Aber wenn wir sehen, was beim Eisenbahndienst geschieht, und was Sie nun wieder schützen, indem Sie keine Vermehrung der Sonntagsruhe für den Eisenbahndienst wollen, so ist schliesslich das, was bei der Post geht, eine Kleinigkeit dagegen.

Den berechtigten Interessen der Sonntagsruhe stehen hier eben doch andere Interessen gegenüber, über die, wie mir scheint, nur schwer hinwegzukommen ist. So möchte ich in Uebereinstimmung mit der allgemeinen Stellungnahme der Kommission Ihnen beantragen, den Abs. 6 des Art. 9 mit der Beschränkung, die wir angebracht haben, Ersetzung von « Arbeitszeit » durch « Dienstschicht », anzunehmen.

M. Fazy: Si j'ai demandé la parole, ce n'est pas pour combattre le but excellent que le Conseil fédéral poursuit en présentant ce projet de loi. Nous reconnaissons qu'il y a certaines dispositions qui sont excellentes, tout à fait favorables au développement de nos institutions de transport. Par conséquent, je ne fais pas d'opposition générale, mais je crois que je manquerais à mon devoir, si je ne formulais pas une observation qui malheureusement aujourd'hui ne peut pas être prise en considération, mais qui peut avoir son importance dans l'élaboration d'autres projets de loi. Ce qui frappe dans les projets actuels, c'est qu'évidemment ils entrent beaucoup trop dans les détails. Le projet qui nous est soumis est extrêmement compliqué, il prêterait, je crois, à des discussions et même à des litiges. Je crois qu'on aurait pu utilement réserver certaines dispositions pour les arrêtés fédéraux d'exécution, et je le crois d'autant mieux qu'il ne s'agit pas d'un projet de loi qui s'applique exclusivement à des administrations fédérales, mais d'un projet qui sera applicable et appliqué à toutes les entreprises concessionnées par la Confédération. Je vous en prie, lisez le projet que vous avez sous les yeux, lisez-le attentivement. Il y a là des dispositions tellement compliquées et si détaillées qu'elles prêteront certainement à des divergences de vues avec les compagnies.

Je me résume en exprimant le regret qu'on ne se soit pas borné dans le projet que nous discutons à l'énoncé de certains principes généraux, laissant au Conseil fédéral le soin de prévoir les détails dans les arrêtés fédéraux.

Mon observation, je l'espère, n'aura pas de suites fâcheuses, mais si le projet est adopté tel quel avec ses détails et ses complications, je prévois que, transformé en loi, il donnera lieu à des recours au Conseil fédéral. Du moment qu'il s'agit d'un projet de loi, il n'y a pas de motif pour que telle ou telle personne ne s'adresse à l'Assemblée fédérale pour obtenir le redressement de ce qu'elle peut considérer comme un tort.

Mon observation est d'ordre général, elle est tardive. Je ne veux pas m'y attacher bien longtemps, mais encore une fois je regrette tous ces détails introduits dans la loi. J'ai encore l'espoir que la commission du Conseil national modifiera un peu le projet et en simplifiera l'économie. Ce projet est décidément trop touffu, trop compliqué et j'ajoute que mes collègues romands formuleront la même observation à la fin de la discussion.

Je voudrais aussi qu'au point de vue de la rédaction française, le texte fût un peu clarifié. Cette loi sera feuilletée, discutée et lue par tout le personnel de nos administrations. Il importe qu'elle soit extrêmement claire. C'est par là que je conclus et j'exprime de nouveau un regret toutefois platonique. Mais peut-être dans l'élaboration d'autres lois analogues, on en tiendra compte en simplifiant les dispositions,

Ständerat. — *Conseil des Etats*. 1919.

la procédure et tout ce qui tient à l'application d'une loi, application qui sera assez difficile, car dans le projet que nous discutons aujourd'hui, il y a telles dispositions qu'il faut lire trois ou quatre fois pour bien les comprendre. Quand cette loi sera entre les mains du personnel, il ne la comprendra guère et nous risquons de nous acheminer à des difficultés considérables.

Bundesrat Haab: Ich möchte mich nur ganz kurz zu den Ausführungen, die Herr Ständerat Fazy soeben gemacht hat, äussern. Im Grundsatz bin ich durchaus mit ihm einverstanden. Ich wäre damit einverstanden, dass man in der Gesetzgebung mehr nur Rahmen aufstellen und das Detail den Ausführungsbestimmungen überlassen würde. Ich glaube, man wird in der Zukunft immer mehr dazu kommen, schon deshalb, weil ja bei uns jede Aenderung eines Gesetzes etwas Schwieriges und Zeitraubendes ist, während wir uns eine grössere Beweglichkeit verschaffen können, wenn wir die Details in Vollziehungsverordnungen aufnehmen, die dann wieder je nach den Erfahrungen leichter modifiziert werden können. Wenn dieses Verfahren hier nicht eingeschlagen wurde, so lag der Grund darin, dass das Personal einem Gesetze, welches es in die Hand des Departementes oder sogar der einzelnen Verwaltungen gelegt hätte, in Vollziehungsverordnungen einschneidende Vorschriften aufzustellen Misstrauen entgegengebracht hätte. Es muss zugegeben werden, dass, so sehr ich im allgemeinen meine Befriedigung darüber ausspreche, wie auch die privaten Transportunternehmungen das alte Gesetz gehandhabt haben, vereinzelt Betriebsleiter in der Interpretation des alten Gesetzes und der Vollziehungsverordnungen da und dort Massnahmen getroffen haben, die zu Unzufriedenheit und Misstrauen führen mussten. Wenn man mit diesem Gesetz ein Stück des sozialen Friedens aufrecht erhalten will, so muss man dieser Psychologie, die im ganzen Personal, sowohl der staatlichen als der Privatbetriebe, besteht, Rechnung tragen. Das Personal betrachtet es als einen Schutz, wenn das Gesetz möglichst bestimmte Vorschriften enthält, die es vor willkürlichen Auslegungen sichern. Von diesem Gesichtspunkte aus war es vielleicht hier angebracht, das an sich durchaus richtige Prinzip, das Herr Fazy aufgestellt hat, nicht im ganzen Umfange zu befolgen.

Herr Fazy hat darauf aufmerksam gemacht, dass es sehr schwierig sei, sich in dem Gesetz zurechtzufinden. Dazu ist zu sagen, dass es sich eben hier, der Natur der Sache nach, um eine sehr komplizierte Materie handelt, die auch denjenigen, welche sich damit ex professo beschäftigen, viel Kopfzerbrechen verursacht. Dazu kommt als weitere Komplikation, dass man es sich angelegen sein liess, die Arbeitszeitverhältnisse für alle Verkehrsanstalten, d. h. für die Eisenbahnen und für Post und Telegraph, in einem Gesetze zu regeln. Aber andererseits hat das eingeschlagene Verfahren überwiegende Vorzüge.

Angenommen. — *(Adopté.)*

Art. 10.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Die Wohltat des bezahlten Erholungs- oder Ferienurlaubes war schon durch das Gesetz vom Jahre 1902

eingeführt; sie bedarf daher prinzipiell einer Begründung nicht mehr. Die Erkenntnis, dass neben dem periodisch wiederkehrenden Ruhetage, dem siebenten Tage nach Vorschrift des mosaischen Zweitafelgesetzes, der hiernach allerdings zugleich und in erster Linie ein Tag der Erhebung des Menschen zu Gott und seiner übernatürlichen Bestimmung sein sollte, die Einschaltung einer längerdauernden Ruhepause für die organisierte, reglementierte Arbeit des intensiven modernen Wirtschaftslebens, wo immer sie neben rein physisch-manuellen Verrichtungen mehr oder weniger auch die geistige Spannkraft des Menschen in Anspruch nimmt, ein Bedürfnis sei, hat sich inzwischen immer mehr und allgemeiner durchgerungen. Daher wird auch der Vorschlag auf erhebliche Erweiterung der Wohltat des Ferienurlaubes, wie sie im Entwurfe im Vergleiche zum geltenden Gesetze vorgeschlagen wird, einer weiteren Begründung nicht mehr bedürftig sein. Die Wohltat soll nun dem sämtlichen Personal schon vom ersten Dienstjahre an, neben und ausser den 56 periodischen Ruhetagen, zukommen, doch in der Dauer abgestuft nach der Zahl der Dienst- bzw. Altersjahre, mit 7 Tagen für die erste, 14 Tagen für die zweite und 21 Tagen für die dritte Stufe. Die Abstufung und Dauer entsprechen den bestehenden Urlaubsvorschriften für das Personal der allgemeinen Bundesverwaltung und der zentralen Verwaltung der Bundesbahnen.

Die Eingabe des Föderativverbandes postuliert eine noch ausgiebigere Bemessung der Ferien, insbesondere die Aufnahme einer vierten Stufe mit 28 Tagen Urlaub. Das ist ein Streit über das Mass, wobei es naturgemäss schwer sein wird, überzeugend die Berechtigung und Nichtberechtigung des einen und andern, des Mehr und des Weniger nachzuweisen. Im allgemeinen wird ein voller Monatsurlaub das Maximum darstellen, das zurzeit mehr nur für engere Kreise von Bevorzugten Geltung hat, wenn man von den meines Erachtens doch etwas zu reichlich bemessenen Ferien absieht, die immer noch für den höhern Studienbetrieb auf Grund der ratio studiorum der Gesellschaft Jesu bestehen. Nun scheint es uns, dass man hier wohl etwas unter diesem Maximum bleiben dürfe, in Verhältnissen, bei denen die Ferien doch durchgängig als wirkliche, durchgreifende Ausspannung vom ewigen Einerlei des Dienstes wirken werden und nicht die Fragen und Sorgen des Amtes und Dienstes dem Feriengänger auch in die Erholungsstätte nachlaufen und ihn nie ganz freigeben, wie das bei den mit einem noch längern Erholungsurlaub bedachten Verhältnissen meistens der Fall sein wird. Die Besserstellung des Personals im Vergleiche zum bestehenden Gesetz ist ja unbestreitbar bedeutend. Dabei ist nicht gesagt, dass ein humaner Dienstherr, wo das Bedürfnis im Einzelfalle vorhanden ist und die Dienstverhältnisse es zulassen, nicht auch noch weiter gehen kann und wird. So dürfte sich das Personal in Anbetracht der sonstigen Vorteile, die ihm der Entwurf bringt, in diesem Punkte damit wohl zufrieden stellen.

Wir beantragen Zustimmung zu Art. 10 mit der vorgeschlagenen redaktionellen Aenderung bei Abs. 2.

Scherrer (St. Gallen): Sie sind bis jetzt mit anerkennenswerter Treue zu der Vorlage und den Anträgen des Bundesrates und der Kommission ge-

standen. Sie haben jeden Versuch, eine Bresche in das aufgestellte System der Arbeitszeit zu schiessen, abgelehnt, den Ausgleich in sechs Tagen, statt in 14 Tagen, die Abkürzung der Präsenzzeit um eine Stunde, die Vermehrung der sonntäglichen Feiertage. Um so eher wären Sie in der Lage, wenigstens in diesem Punkte, beim Art. 10, den Wünschen des Personals einigermaßen entgegenzukommen. Technische Hindernisse, die ja hauptsächlich bei all den erwähnten Punkten eingewendet worden sind, dürften hier mit bezug auf die zusammenhängenden Ferien kaum vorliegen, sondern es kann sich nur um eine Finanzfrage handeln. Und auch diese Finanzfrage dürfte nicht allzu wichtig sein, wenn man eine weitere Ausdehnung der Ferien auf die höheren Dienstalter beschränkt. Ich möchte auch den Antrag, den ich Ihnen gestellt habe, nicht etwa in dem Sinne stellen: ja oder nein, sondern nur in der Meinung, dass Sie denselben eventuell zu allfälliger Beratung und Stellungnahme an die Kommission weisen. Die Sache kann ja verschieden gestaltet werden. Man kann über das Dienstalter, in welchem ein höherer Ansatz der Ferien eintreten soll, verschiedener Ansicht sein, wie mit bezug auf die Dauer der Ferien selbst. Es liegt mir da eine Statistik aus dem Jahre 1917 vor, die wahrscheinlich auch in Ihren Händen liegt, aufgenommen vom Föderativverband eidgenössischer Beamter, Angestellter und Arbeiter über die Anwendung des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit. Auf den letzten Seiten, 58—60, finden sich Zusammenstellungen über die Ferienverhältnisse bei den Strassenbahnen der Schweiz, bei den Konsumgenossenschaften und bei verschiedenen städtischen Betrieben. Es ergibt sich, dass schon damals durchschnittlich überall diejenigen Ferienzeiten erreicht waren, welche hier nun für die Zukunft bei unseren eidgenössischen Verkehrsanstalten beantragt werden, ja, dass in einer ganzen Reihe von Fällen diese Ferienzeiten schon seit einer Anzahl von Jahren überschritten worden sind, namentlich bei Konsumgenossenschaften, aber auch in städtischen Betrieben, dass ihre gewährten Ferien weitergehen, als sie nun für das Verkehrspersonal beantragt werden.

Im fernern ist Ihnen heute eine neue Eingabe zugekommen, welche vom September dieses Jahres datiert ist und wo auf Seite 6 darauf aufmerksam gemacht wird, dass einmal das Personal der eidgenössischen Zentralverwaltung (mit Ausnahme der Bundesbahnen) schon seit dem Jahre 1913 vom ersten Dienstjahre an 2 Wochen, nach 10 Dienstjahren 3 Wochen Ferien habe und dass die Oberbeamten von einer gewissen Gehaltsklasse an sich sogar eines vierwöchigen Erholungsurlaubes erfreuen. Es wird dann darauf hingewiesen, dass auch das bernische Bankpersonal — es trifft aber auch für das übrige Bankpersonal zu — ziemlich weitgehende Ferien bewilligt erhalten hat, 2 Wochen in den ersten 5 Jahren, 3 Wochen bis zum 15. Dienstjahre, und 4 Wochen nach zurückgelegtem 15. Dienstjahre. Ich halte dafür, dass angesichts der konstatierten häufigen nervösen Erkrankungen, die speziell beim Zugspersonal, wie es scheint mehr als früher, auftreten, dass mit Rücksicht auf die Familien der Angestellten ein besseres Ausmass der Ferien sehr wohl am Platze wäre. Wenn es ihnen bei der langen Präsenzzeit tatsächlich nicht möglich ist, ausser den Ruhetagen mit ihren Familien zu verkehren, so sollte doch wenigstens in diesem

verlängerten Urlaub die Möglichkeit einerseits der Erholung und anderseits des engeren Zusammenlebens mit der Familie geschaffen werden. Es ist in Betracht zu ziehen, dass in Wirklichkeit die Ferientage insofern eine Reduktion erfahren, als ja tatsächlich auch Freitage in denselben enthalten sind, die dann natürlich von der Zahl der Freitage in Abrechnung kommen. Wo eine Woche Ferien bewilligt wird, sind es nicht 7, sondern nur 6 Tage, bei 2 Wochen sind es nicht 14, sondern in Wirklichkeit 12 Ferientage usw., so dass also auch von diesem Gesichtspunkte aus den Wünschen des Personals in dieser oder jener Form — ich möchte das der Beratung der Kommission überlassen — doch etwas mehr entgegengekommen werden könnte, als die Vorlage das tut.

Bundesrat Haab: Wenn ich in irgend einer Position gehofft hätte, mit dem neuen Entwurf Anerkennung zu finden, so wäre dies bei derjenigen über die Ferien gewesen. Aber diese ungetrübte Freude wird mir nie zuteil. Wenn Sie die Regelung des alten Gesetzes mit den Vorschlägen des gegenwärtigen vergleichen, so wird Ihnen, wie das auch vom Herrn Referenten ausgeführt worden ist, der ganz wesentliche Fortschritt nicht entgehen. Früher hatte das Personal Anrecht auf 52 Ruhetage in den ersten 10 Jahren und nichts darüber hinaus. Wir sind nun einmal auf 56 Ruhetage gegangen, also hier schon auf 4 Tage mehr als im alten Gesetz. Das alte Gesetz gab erst vom 10. Dienstjahre an 8 Tage Ferien. Wir geben zu diesen 56 Ruhetagen vom ersten Dienstjahre an 7 weitere Ferientage. Das alte Gesetz teilte für je 3 weitere Dienstjahre einen Tag Ferien mehr zu, so dass man erst mit ca. 50 Dienstjahren zu ähnlichen Ferien gekommen wäre, wie heute nach dem 20. Jahr. Für einen Mann, der ungefähr 38 Jahre alt ist — beim Bahn- und Postdienst tritt man im allgemeinen mit 18 oder 19 Jahren ein — sind sicherlich 3 Wochen Ferien angemessen. Wenn darauf hingewiesen wird, dass die Angestellten von Banken oder andern Geschäften ebenso lange oder noch längere Ferien geniessen, so ist zu sagen, dass es einen Unterschied macht, ob jemand das ganze Jahr hindurch in einem Bureau, im geschlossenen Raume seinen Dienst ausüben muss, oder ob man, wie das beim Betriebspersonal der Fall ist, einen grossen Teil seiner Tätigkeit im Freien zubringen kann.

Auch hier wieder würden sich bei Annahme des Antrages des Herrn Ständerat Scherrer die Privatbahnen schlechter stellen als die Bundesbahnen, welche aus ihren grossen Personalreserven diese Ferienauffälle eher decken könnten, während die Privatbahnen wiederum mit erheblichen Kosten auf unvollständig ausgenütztes Ablösepersonal greifen müssten. Ich bedaure, dass es mir auch hier nicht möglich ist, dem verehrten Herrn Antragsteller eine weitere Konzession zu machen, denn eine wesentliche Konzession liegt schon im Entwurfe selbst.

M. Dind: Notre collègue M. Scherrer qui a défendu, ses propositions avec le courage et l'entrain qu'il apporte à toute cause qu'il prend sous sa protection, nous a fait, à nous qui avons voté régulièrement avec la majorité

et avec le Conseil fédéral, un certain reproche moral d'avoir refusé toutes les propositions faites par la minorité. Je voudrais me laver de ce reproche et justifier ma manière de voir. Je dois dire que pour ce qui me concerne, l'argument principal auquel j'obéis consiste à tenir une part égale entre des fonctionnaires qui aux yeux de beaucoup de gens sont des privilégiés à cause de la sécurité du travail, de la sécurité des paiements qu'ils reçoivent, à cause des avantages que leur donne une coopération collective énorme et beaucoup d'autres petites gens, qui travaillent sans aucune protection et qui ne représentent pas une puissance électorale considérable et ne peuvent se faire entendre dans les Conseils de la nation. Je tiens à dire que si les C. F. F. parce qu'ils appartiennent «à la princesse» peuvent; en cas de déficit, recourir à elle, il en est tout autrement des entreprises régionales, privées, de transports qui ont de la peine à souffler et qui ne peuvent recourir à la princesse et lui demander son appui. Je dis qu'avec les avantages que cette loi donne, telle qu'elle a été présentée par le Conseil fédéral, les employés visés par elle verront leur situation s'améliorer considérablement. Si nous dépassons les normes proposées et que les entreprises auxquelles nous les imposons succombent sous le poids des obligations, qu'aurons-nous gagné et qu'aurons-nous réalisé d'intéressant pour les fonctionnaires des chemins de fer privés? La ruine des compagnies de chemins de fer privées entraînera celle des employés.

Je n'ai pas besoin d'insister sur les arguments présentés par M. le conseiller fédéral Haab à propos des vacances, mais vous me permettrez de dire que les employés jouissent d'une protection sanitaire spéciale. Quand un employé est malade, se croit malade, ou estime être sous l'empire d'un malaise passager, il sait très bien s'adresser au médecin de la compagnie; celui-ci, par humanité, préférera toujours pécher par excès de bonté. Dans le peuple, dans la petite bourgeoisie, ces facilités ne se rencontrent pas. Je crois par conséquent que réellement nous ne pouvons pas être taxés de dureté si nous n'acceptons pas tout ce que nous aimerions pouvoir donner pour faire plaisir à nos compatriotes visés par la loi actuellement en discussion. Nous ne pouvons pas faire du bien d'autrui large courroie. Il faut bien qu'il y ait de la résistance quelque part, lorsque cela est nécessaire, ce qui me paraît justifié en présence des propositions de notre collègue Scherrer.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Herr Scherrer hat, ohne einen förmlichen Rückweisungsantrag zu stellen, doch der Kommission nahegelegt, sie möchte sich den Ferienartikel nochmals vorlegen und prüfen, ob nicht in dieser oder jener Hinsicht den Wünschen des Personals etwas mehr Rechnung getragen werden könnte. Nach meiner Kenntnis der Stimmung der Kommission würde eine nochmalige Beratung des Art. 10 kaum zu einem andern Resultate führen. Ich möchte auch darauf aufmerksam machen, dass es ausserordentlich wünschbar ist, wenn irgend möglich heute morgen mit diesem Gesetze fertig zu werden. Wir sollten also von einer Rückweisung Umgang nehmen.

• **Abstimmung. — Votation.**

- | | |
|--------------------------------------|------------|
| 1. Für Rückweisung an die Kommission | 1 Stimme |
| Dagegen | 29 Stimmen |
| 2. Für den Antrag der Kommission | 29 Stimmen |
| Für den Antrag Scherrer | 1 Stimme |

Art. 11.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Wir verweisen auf die eingehende Ordnung dieser Verhältnisse in den Entwürfen zur Vollziehungsverordnung I §§ 14—27, II §§ 16—27.

Antrag auf Zustimmung.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 12.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Wir verweisen auf die Entwürfe zu den Vollziehungsverordnungen I und II §§ 28—30.

Art. 13.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Die Vorschrift im ersten Satz des Al. 1 entspricht dem geltenden Gesetz; sie gehört eigentlich, wie der ganze Inhalt des Art. 13, eher in das Transportreglement. Die Zulässigkeit von Ausnahmen vom Verbot des Güterdienstes an Sonntagen ist im Vergleiche zum geltenden Gesetz erweitert. Unter den «gewissen Güterzügen», die zulässig sein sollen, sind nach der Botschaft Züge verstanden, auf die in Rücksicht auf den ausländischen Wettbewerb oder zur Vermeidung von Warenstockungen bei starkem Verkehrsandrang nicht verzichtet werden kann.

Abs. 2, wonach die Kantone vier weitere Feiertage jährlich bezeichnen dürfen, an denen Annahme und Abgabe von Gütern ausgeschlossen ist, ist aus dem geltenden Gesetze herübergenommen. In der Botschaft wird bemerkt, die Bestimmung dürfte aus allgemeinen Verkehrsrücksichten besser aufgehoben werden, und es wird den Räten nahe gelegt, sie fallen zu lassen, sofern wenigstens die Kantone der Sache keinen besondern Wert beimessen sollten. — Die Kommission nimmt ihrerseits nicht Anlass, einen solchen Antrag zu stellen, und der Sprechende und wohl auch andere mit ihm müssten sich im voraus und mit Nachdruck gegen die Tendenz des Abbaues mit der Respektierung der Sonn- und Feiertagsruhe aussprechen.

Wir beantragen Annahme von Art. 13 nach Entwurf.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 14.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Die Vorschrift des Artikels, im wesentlichen dem Art. 8

des geltenden Gesetzes entsprechend, begründet und empfiehlt sich von selbst. Antrag auf Annahme.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 15.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Eine analoge Bestimmung enthält bereits das geltende Gesetz in Art. 7, letzter Absatz, wonach wegen der durch das Gesetz dem Personal gewährten Erleichterungen eine Schmälerung des bisherigen Lohnes oder Gehaltes nicht stattfinden darf. Die Vorschrift des alten und neuen Gesetzes enthält eine Einmischung in die Gehalts- und Lohnverhältnisse auch der konzessionierten Unternehmungen, die an sich unstatthaft, in diesem Zusammenhange aber wohl nicht zu vermeiden ist. Wir verweisen im übrigen zur Begründung und zum Verständnis des Inhaltes des neuen Art. 15 auf die Ausführungen der bundesrätlichen Botschaft hierzu, insbesondere auch soweit gesagt ist, dass aus den durch das Gesetz dem Personal gewährten Erleichterungen auch nicht ein Anspruch auf Erhöhung des bisherigen Gehaltes oder Lohnes abgeleitet werden dürfe.

Bereits ist die Eingabe des Stadtrates von Zürich in Vertretung der dortigen Strassenbahnverwaltung erwähnt worden. Sie nimmt auch auf den Art. 15 bezug. Sie gibt der Meinung Ausdruck, dass für bloss vorläufig angestelltes Personal, wie Ablöser, solange sie in diesem Verhältnisse stehen, weder ein Anspruch auf Ferien noch auf die Bezahlung des Lohnes für Ruhetage besteht. Es wäre wünschbar, so wird in der Eingabe gesagt, wenn im Gesetze oder in der Vollziehungsverordnung oder auch durch blossen Protokollvermerk eindeutig zum Ausdruck gebracht würde, dass Art. 15 auf bloss vorläufig angestelltes Personal keine Anwendung finde. Wir haben uns in unserer neuen Sitzung mit der Eingabe auch in diesem Punkte beschäftigt. Es schien uns aber, dass eine Ergänzung des Gesetzes im Sinne der Eingabe nicht angezeigt und vor allem aus nicht notwendig sei; dem unseres Erachtens sachlich berechtigten Begehren des Stadtrates von Zürich entgegenzukommen, wird Sache der Auslegung und Anwendung des Gesetzes sein. Wir würden also empfehlen, dem Begehren hier keine weitere Folge zu geben und den Art. 15 nach Vorlage des Bundesrates und der Kommission anzunehmen.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 16.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Die Befugnis des Bundesrates, Ausnahmen von den Bestimmungen des Gesetzes anzuordnen, «wo besondere Verhältnisse es notwendig machen», ist schon im geltenden Gesetze (Art. 10) enthalten. Für die Zukunft, auf Grund des neuen Gesetzes, dürfte eine solche Befugnis erst recht unentbehrlich sein. Wir erinnern an die vielen Eingaben von Verwaltungen, worin die Notwendigkeit der Gewährung von Erleichterungen für besondere Verhältnisse wenigstens vorübergehend während der Zeit ihrer gegenwärtigen

bedrängten Lage geltend gemacht wird. Wie ebenfalls bereits erwähnt wurde, ist der Kommission neuerdings eine vom Monat August 1919 datierte Eingabe des Verbandes schweizerischer Sekundärbahnen zugekommen. Es wird darin unter eindringlicher Begründung das Gesuch gestellt, es sei, sofern auf die Beratung des Gesetzes wirklich eingetreten werden sollte, zu Art. 16 ein Zusatz aufzunehmen, dahin gehend: «Erleichterungen werden insbesondere den Nebenbahnen hinsichtlich der Arbeitszeit und der Dienstschicht, sowie auch hinsichtlich der Pausen nach der Hälfte der Arbeitszeit gewährt.» — Wir glauben diesem Begehren gegenüber auf die Haltung hinweisen zu dürfen, die das Personal geschlossen gegenüber der Tendenz, den Nebenbahnen allgemein und grundsätzlich eine Sonderstellung in Hinsicht auf das Gesetz zuzuweisen, einnimmt. Wir könnten die Aufnahme einer solcher Bestimmung, wie sie vorgeschlagen wird, in das Gesetz nicht empfehlen. Wir halten sie auch nicht als durchaus geboten. Offenbar berechnete und notwendige Erleichterungen wird der Bundesrat auch ohne sie kraft des Art. 16 gewähren können, und es ist zu erwarten, dass er von dieser Befugnis einen sachgemässen Gebrauch machen werde, in zutreffender Würdigung der Lebensinteressen auch der Unternehmungen, mit deren Ausserachtlassung schliesslich nicht einmal den Interessen des Personals gedient sein könnte.

In der Eingabe des Förderativverbandes wird das Begehren gestellt, dass vom Gesetze abweichende Anordnungen der Aufsichtsbehörde, die die Rechte des Personals berühren, diesem vor der definitiven Beschlussfassung zur Kenntnis gebracht werden sollen, damit es sich dazu äussern und eventuell dagegen Einsprache erheben könne. In der Botschaft des Bundesrates wird unseres Erachtens zutreffend angeführt, dass die Aufnahme einer solchen Vorschrift in das Gesetz nicht angängig sei. Es wird dann aber darauf hingewiesen, dass, wo Entscheide grundsätzlicher oder dauernder Natur in Frage kommen, die als Vollzugsmassnahmen des Gesetzes oder als Ergänzungen und Aenderungen der Vollziehungsverordnungen zu betrachten sind, dem Begehren des Förderativverbandes durch die gutachtliche Tätigkeit der in Art. 18 vorgesehenen paritätischen Kommission Rechnung getragen werde.

Die Kommission pflichtet dem bei und empfiehlt Annahme von Art. 16.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 17.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Nach dem geltenden Gesetze hatte der Bundesrat über die Vollziehung des Gesetzes eine Kontrolle durch entsprechende Organe des Post- und Eisenbahndepartements ausüben zu lassen. Zur Erleichterung der Kontrolle hatte das Personal Tagebücher zu führen. Nach dem Entwurfe ist das Post- und Eisenbahndepartement als Kontrollinstanz ausdrücklich nicht mehr aufgeführt; die Aufsicht über die Vollziehung des Gesetzes wird einfach als Sache des Bundesrates erklärt; über die Art und Weise der Ausübung seien von ihm die nähern Vorschriften noch zu erlassen. In der Botschaft werden die allgemeinen Richtlinien

dafür angegeben. Die Einrichtung der Tagebücher wird fallen gelassen, da sie sich in der Praxis nicht bewährt habe. Auch das Personal ist damit einverstanden. Dagegen wird in der Eingabe des Förderativverbandes gewünscht, dass dem Personal bei der Einsetzung des Aufsichtsbeamten, ähnlich den Fabrikinspektoren, ein gewisses Mitspracherecht eingeräumt werde. Der Bundesrat glaubt, dass dem Begehren in dieser Form nicht entsprochen werden könne; er nimmt aber für die Anbringung von Beschwerden wegen Abweichung von den gesetzlichen Vorschriften durch die Betriebsinhaber ein möglichst einfaches und rasches Verfahren in Aussicht, unter Wahrung des Rekursrechtes an das Post- und Eisenbahndepartement und von diesem an den Bundesrat.

Wir empfehlen Annahme von Art. 17 nach Entwurf.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 18.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Die begutachtende paritätische Kommission, von der im Verlauf des Referates bereits mehrfach die Rede war, ist eine begrüssenswerte Neuerung des Gesetzes. Sie hat übrigens Vorbild und Seitenstück in der Fabrikkommission gemäss Art. 85 des Fabrikgesetzes. Neben der eigentlichen begutachtenden Tätigkeit wird der Kommission anheimgegeben sein, auch von sich aus Anregungen bezüglich der Anwendung des Gesetzes zu machen.

Es ist seitens der Personalvertretungen der Wunsch geäussert worden, es möchte die Vertretung des Personals vom Personal selbst gewählt werden können, und andererseits ist in der Eingabe des Verbandes des christlich-sozialen Verkehrspersonals der Wunsch geäussert worden, es sollen die Personalverbände vertreten sein in der Kommission. Es hat das die Meinung, dass in der Kommission nicht nur die eine Seite der verschiedenen Richtungen des Personals, sondern auch die andere, sagen wir die Kreise, die auf der Seite des christlich-sozialen Verbandes stehen, zur Vertretung kommen sollen. Es hat uns geschienen, im Einvernehmen und im Einverständnis mit dem Herrn Departementsvorsteher, dass es nicht wohl angehe, diesen Begehren Folge zu geben. Es wird besser sein, wenn die Wahl auch der Vertrauensmänner des Personals dem Bundesrat anheimgegeben wird; es ist zu erwarten, dass die Wahlen in loyaler Weise vorgenommen und die verschiedenen Richtungen in der Kommission angemessen vertreten sein werden. Ich denke, auch das Personal werde das Vertrauen in den Bundesrat setzen dürfen, dass er in diesem Sinne das Wahlrecht zu gegebener Zeit ausüben werde. Wir beantragen Annahme des Art. 18 nach Vorlage.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 19.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Bisher konnten Uebertretungen des Gesetzes auf Klage des Bundesrates nur durch die kantonalen Gerichte geahndet werden. Nun ist nach dem Entwurfe der Bundesrat dafür zuständig.

Wir beantragen Zustimmung mit den von uns angebrachten Aenderungen mehr redaktioneller Natur; wir betrachten die gestrichenen Satztheile als überflüssig.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 20.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Von besonderer Bedeutung ist die Bestimmung in Abs. 2, womit, abgesehen von der allgemeinen, dauernden Befugnis des Bundesrates gemäss Art. 16, den vielfachen Ansuchen der Verwaltungen um Gewährung von Erleichterungen, um Schonung wenigstens für die Uebergangszeit entgegengekommen wird. Mehrfach wurde auch das Begehren gestellt, es sei im Gesetze eine Bestimmung aufzunehmen, wonach die Transportanstalten ermächtigt werden, ihre konzessionsgemässen Taxen entsprechend den Mehrausgaben infolge des vorliegenden Gesetzes zu erhöhen. In Uebereinstimmung mit der Botschaft des Bundesrates halten wir eine solche Bestimmung als unzweckmässig und nicht hieher gehörig. Die Transportanstalten mögen zu gegebener Zeit auf dem hiefür zutreffenden Wege um die Befugnis zu Taxerhöhungen einkommen. Ohne Zweifel zutreffend sieht allerdings der Bundesrat voraus, dass es dazu infolge der Mehrbelastung durch das Gesetz in Verbindung mit den sonstigen gewaltigen Mehrausgaben wegen der notwendigen Lohn- und Gehaltserhöhungen kommen und dass jedenfalls die vom Bundesrat gestützt auf seine ausserordentlichen Vollmachten bereits angeordneten Taxzuschläge aufrecht bleiben und in der Folge in gesetzlicher Form ihre Bestätigung werden erhalten müssen.

Wir beantragen Annahme von Art. 20 mit der beigefügten redaktionellen Abänderung.

M. Ruty: Je ne veux pas laisser terminer la discussion de cet intéressant projet de loi sans renouveler d'une façon plus générale l'observation qui a déjà été présentée successivement par nos collègues MM. Dind et Fazy. Je suis convaincu que si la rédaction de cette loi d'une façon générale — et je parle de la rédaction allemande aussi bien que de la rédaction française — avait été plus soignée, les obscurités et les difficultés d'interprétation auxquelles M. Fazy faisait allusion se seraient singulièrement atténuées. Ce qui rend cette loi obscure, ce qui lui donne ce caractère diffus et, pour employer une expression familière, broussailleux, tient essentiellement à la lourdeur de la rédaction. Je ne sais pas, Messieurs, sur qui tombent mes reproches, mais je ne puis tarder à les exprimer au nom de nos collègues de la Suisse romande. Nous avons déjà eu l'occasion très fréquemment, en ce qui concerne les textes français, de constater combien les traductions sont faites de façon insuffisante et souvent de façon incorrecte. Je ne me dissimule pas, Messieurs, et je l'ai dit déjà souvent, les difficultés d'adaptation dans une langue d'un projet rédigé dans une autre. Je sais combien souvent on a de la peine à faire correspondre de façon absolue un texte français avec un texte allemand, surtout dans des sujets spécialement juridiques. Mais,

Messieurs, il y a pourtant des privautés auxquelles la langue française même la plus accommodante comme notre langue romande ne peut pas se soumettre sans protestation. Par exemple je crois que l'expression « tour de service et tour de repos » est non seulement incorrecte, mais qu'on ne la comprend pas bien. J'aurais préféré les mots « période de service, période de repos » ou « temps de service et temps de repos ».

Qu'est-ce que c'est par exemple en français qu'un acte de simple présence? Je connais bien l'acte de présence, mais « acte de simple présence » ne correspond à aucun emploi dans notre langue. Qu'est-ce que c'est que: « un jour de repos passé à domicile » dont il est question à l'article 9 ou « une pause prise à domicile », « les conditions de salubrité voulues », etc.? J'ai pris ces deux ou trois exemples seulement pour justifier mes réclamations. Ce sont des mots, des tournures de phrases absolument inusitées ou incompréhensibles en français. Il est certain que nos lois perdent en clarté par suite de ces négligences de rédaction. Je recommande donc une fois de plus d'une façon très instante à la commission et au Conseil fédéral même, avant que le Conseil national soit nanti de ce projet, d'apporter à ce texte les corrections qui sont faciles à faire, si on les confie à quelqu'un qui n'a pas encore complètement perdu l'habitude du maniement de la langue française. En tout cas il est incontestable qu'il faut que des lois comme celle-là soient remises avant leur promulgation à des commissions de rédaction pour qu'elles les étudient avec tout le soin nécessaire. J'ai eu l'occasion de constater — et malheureusement nous serons obligés de le constater encore par exemple dans la loi sur l'impôt de guerre à l'étude actuellement — que même après le travail des commissions de rédaction, il subsiste des textes qui font l'ébahissement ou, si vous le préférez, la joie de tous ceux qui ne sont pas dans le secret des dieux et qui ne connaissent pas toutes les indulgences qu'ont les autorités fédérales pour les fantaisies des traducteurs français.

Präsident: Herr Ruty kritisiert die französische Uebersetzung nach Stil und Genauigkeit. Es ist das allgemein vom ganzen Gesetz gesagt.

Damit hätten wir den Entwurf durchberaten und ich frage nun die Herren an, ob sie auf einzelne Artikel des so durchberatenen Gesetzes zurückkommen wollen. Wenn das nicht der Fall ist, so unterstelle ich das so durchberatene Gesetz der Gesamtabstimmung.

Gesamtabstimmung. — Votation sur l'ensemble.

Für Annahme des Gesetzes

21 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

Arbeitszeit bei den Transportanstalten.

Durée du travail dans les entreprises de transport.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1919
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1101
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.09.1919 - 08:00
Date	
Data	
Seite	404-426
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 821

Ständerat — Conseil des Etats

Stenographisches Bulletin der Bundesversammlung

Bulletin sténographique de l'Assemblée fédérale

Februar — 1920 — Février

Abonnemente: Jährlich Fr. 10. — für die Schweiz zuzüglich Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.
Fr. 14. — für das übrige Postvereinsgebiet.
In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.

Abonnements: Un an: Suisse frs. 10. — (plus la finance d'abonnement par la poste ou de remboursement).
Union postale frs. 14. —.
On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

**Sitzung vom 3. Februar 1920,
vormittags 9 Uhr.**

*Séance du 3 février 1920, à 9 heures
du matin.*

Vorsitz: } M. Pettavel.
Présidence: }

**1011. Arbeitszeit bei den Transportanstalten.
Durée du travail dans les entreprises de transport.**

Differenzen. — *Divergences.*

(Siehe die Verhandlungen des Nationalrates 1919, Seite 1007 ff.)
(Voir les débats du Conseil national, 1919, page 1007 et suiv.)

**Anträge der Kommission des Ständerates
vom 13. Januar 1920.**

Zustimmung zum Beschlusse des Nationalrates, wo nichts anderes bemerkt ist.

Titel: Festhalten am Beschlusse des Ständerates.

Art. 3, Abs. 3. Festhalten am Beschlusse des Ständerates.

Art. 5, Abs. 1. Festhalten am Beschlusse des Ständerates.

Art. 6, Abs. 1. Festhalten am Beschlusse des Ständerates.

Art. 10, Abs. 1. Festhalten am Beschlusse des Ständerates.

Art. 16, Abs. 2. Insbesondere können Nebenbahnen Erleichterungen hinsichtlich der Arbeitszeit, der Dienst- und der Ruheschicht sowie der Ruhetage und der Ferien gewährt werden.

**Propositions de la commission du Conseil des Etats
du 13 janvier 1920.**

Adhésion à la décision du Conseil national, partout où il n'y a pas d'observation.

Titre: Maintenir la décision du Conseil des Etats.

Art. 3, al. 3. Maintenir la décision du Conseil des Etats.

Art. 5, al. 1. Maintenir la décision du Conseil des Etats.

Art. 6, al. 1. Maintenir la décision du Conseil des Etats.

Art. 10, al. 1. Maintenir la décision du Conseil des Etats.

Art. 16, al. 2. Des allègements peuvent, en particulier, être accordés aux chemins de fer secondaires en ce qui concerne la durée du travail, les tours de service et de repos et les jours de repos, ainsi que les vacances.

Titel und Ingress. — *Titre et préambule.*

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Das Gesetz betreffend die Arbeitszeit bei den Transportanstalten ist vom Ständerat in der Septembersession 1919 behandelt worden. Der Nationalrat hat die Angelegenheit in der Dezembersession erledigt. Die Erledigung durch die beiden Räte ist in der Weise erfolgt,

dass man in den grossen Hauptpunkten materiell so ziemlich durchweg Uebereinstimmung hergestellt hat. Immerhin hat die Behandlung im Nationalrat in verschiedenen Punkten Abweichungen von den Beschlüssen des Ständerates ergeben. Die Abänderungen sind zum Teil mehr formell-redaktioneller Natur und werden uns voraussichtlich nicht lange beschäftigen. In einzelnen Punkten bestehen aber auch Differenzen von materieller Bedeutung. Wenn sie auch nicht von sehr grosser Tragweite sind, so wird ihnen doch eine gewisse Aufmerksamkeit geschenkt werden müssen. Es scheint auch, dass im einen Punkt, die Ferienordnung betreffend, beim Personal ein sehr lebhaftes Interesse hinsichtlich der zweiten Entscheidung des Ständerates besteht. Es ist uns erst heute eine neue Eingabe des Föderativverbandes eidgenössischer Beamter, Angestellter und Arbeiter ausgeteilt worden, die vom Januar 1920 datiert ist. Die Kommission hat nicht Gelegenheit gefunden, sich mit dieser Eingabe näher zu befassen. Ich werde bei meinem heutigen Bericht etwa Anlass nehmen, darauf zu verweisen. Die Kommission hatte sich am 13. Januar besammelt und ihre Beschlüsse gefasst. Es war ihr also nicht möglich, diese neue Eingabe in Berücksichtigung zu ziehen. Ich will aber jetzt schon sagen, dass der Hauptstreitpunkt, der noch besteht, die Ferienordnung, heute nicht erledigt werden können. Wenn wir dazu gelangen werden, werde ich Ihnen beantragen, die Behandlung abzubrechen, um eventuell auch diese neue Eingabe noch für die definitive Entscheidung der Kommission und jedenfalls für die Berichterstattung hier im Rat in Erwägung zu ziehen.

Es besteht vorab eine Differenz im Titel des Gesetzes. Nach der Vorlage des Bundesrates nennt sich das Gesetz: « Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten. » Wir haben in der Behandlung im Ständerat diese Bezeichnung mit kurzer Begründung in meinem Referat damals akzeptiert. Der vom Bundesrat und Ständerat gewählte Titel entspricht der Ueberschrift, welche in den gleichartigen Gesetzen bis jetzt gewählt wurde. Die beiden vorausgehenden Gesetze nannten sich ebenfalls: « Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten. »

Nun hat der Nationalrat geglaubt, das ändern zu sollen, indem er einfach sagt: « Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Verkehrsanstalten. » Diese Ausdrucksweise des Nationalrates hat den Vorzug grösserer Kürze, und es mag auch zutreffend sein, was zur Begründung vom Referenten im Nationalrat gesagt wurde, dass es eigentlich keinen rechten Sinn habe, die Eisenbahnen in der Ueberschrift des Gesetzes besonders zu erwähnen. Die Regelung, die das Gesetz bringt, bezieht sich nicht bloss auf die Eisenbahnen, sie bezieht sich insbesondere auch auf die Postverwaltung, also ebenfalls eine Verkehrseinrichtung von sehr grosser Bedeutung, annähernd von der Bedeutung der Eisenbahnen. Die Post ist auch nicht besonders aufgeführt in dem Titel, wie wir ihn gewählt haben. Insoweit mag vielleicht die Ausdrucksweise des Nationalrates einen gewissen Vorzug haben.

Allein man hat sich gesagt, in der Allgemeinheit, wie es nun ausgedrückt werden will, entspreche die Bezeichnung nicht dem wirklichen Sachverhalt, denn das Gesetz bezieht sich mit der Regelung, die es

bringen will, doch nicht einfach und ausnahmslos auf sämtliche Verkehrsanstalten. Eine Verkehrsanstalt ist schliesslich auch jede Fuhrhalterei, auch beispielsweise eine Unternehmung für Automobilkurse. Auf diese bezieht sich die Regelung der Arbeitszeit nach diesem Gesetz nicht. Es ist allerdings im Art. 1 ausdrücklich der Geltungsbereich des Gesetzes festgesetzt. Dem Gesetze sind unterstellt die Schweizerischen Bundesbahnen, die Postverwaltung, die Telegraphen- und Telephonverwaltung, die vom Bund konzessionierten Verkehrsanstalten. Man kann also sagen, wenn auch der Titel nach der Wahl des Nationalrates zu weit geht, so können Missverständnisse nicht entstehen, weil im Art. 1 der Geltungsbereich des Gesetzes dann noch ganz deutlich bestimmt ist. Aber es wird vielleicht doch zutreffend sein, wenn man den Titel nicht zu weit fasst, dass er zu Missverständnissen Anlass geben kann. Es ist aus dem Schosse der Kommission angeregt worden, folgende Fassung zu wählen: « Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der vom Bund betriebenen oder konzessionierten Verkehrsanstalten. » Damit wäre nun die Sache logisch richtig ausgedrückt. Allein wir haben uns gesagt, die Sache werde dadurch etwas lang und schwerfällig. So haben wir gefunden, wir wollen schon mit Rücksicht auf die Kontinuität der Ausdrucksweise bei der Bezeichnung bleiben, die der Bundesrat vorgeschlagen und der Ständerat in der ersten Lesung angenommen hat. Die Kommission beantragt Ihnen daher, ohne dem Differenzpunkt eine grosse Bedeutung beimessen zu wollen, an unserer Beschlussfassung festzuhalten.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 3.

Winiger, Berichtersteller der Kommission: Bei Art. 1 besteht eine Differenz zwischen der beidseitigen Beschlussfassung nicht. Sie sehen aber, dass in der Eingabe des Föderativverbandes, die uns heute zugestellt worden ist, wieder auf diesen Art. 1 betreffend den Geltungsbereich des Gesetzes zurückgekommen wird, indem man auch das Zollpersonal einbeziehen möchte. Die Angelegenheit ist bei der Behandlung der Vorlage in beiden Räten geprüft worden. Man hat es abgelehnt, das Zollpersonal in das Gesetz einzubeziehen, wie mir scheint, in durchaus zutreffender Weise. Es geht nun nicht an, nachdem eine Differenz hier nicht besteht, auf den Streitpunkt zurückkommen. Auch bei Art. 2 besteht keine Differenz.

Art. 3 enthält den Hauptpunkt der ganzen Vorlage, die Regelung der täglichen Dauer der Arbeitszeit. In der Sache selbst besteht zwischen der Beschlussfassung der beiden Räte Uebereinstimmung. Die Aenderung, die der Nationalrat bei Al. 1 von Art. 3 angebracht hat, ist von rein redaktioneller Bedeutung. Sie ist beigefügt worden, um die Sache deutlicher zu machen. Wir beantragen Zustimmung. Die Eingabe des Föderativverbandes kommt auch materiell auf die Bereinigung von Al. 1 von Art. 3 zurück, auf die Streitfrage, ob der Ausgleich in der Dauer der Arbeitszeit in der Woche oder in 14 Tagen sich vollziehen soll. In dieser Beziehung besteht also zwischen den beiden Räten Uebereinstimmung; sie haben sich dem Vorschlage des Bundesrates ange-

geschlossen, dass der Ausgleich innert zwei Wochen zu bewerkstelligen sei, nicht, wie es verlangt worden ist, in einer Woche. Es geht daher nicht an, auf die neuen Anbringen der Eingabe des Föderativverbandes zurückzukommen.

Bei Al. 2 besteht ebenfalls eine Differenz von ganz formeller Bedeutung. Es sind hier vom Nationalrat die Worte « im Ausgleich », die in der Vorlage des Bundesrates bloss als Fussnote angebracht waren, in den eigentlichen Gesetzestext einbezogen worden. Das mag zutreffend sein, und wir beantragen, auch hier dem Nationalrate beizupflichten. Die gleiche Differenz wiederholt sich an verschiedenen andern Stellen, und dasjenige, was ich hier gesagt habe, gilt dann auch für jene Fälle.

Nun besteht aber eine Differenz materieller Natur bei Al. 3. Sie erinnern sich, dass im Art. 3 gesagt wurde, dass die Höchstdauer der Arbeitszeit überschritten werden kann in einem gewissen Masse, im Einverständnis von Arbeitgeber und Arbeitnehmer, wenn für die Ueberschreitung der zulässigen Dauer eine Barvergütung geleistet wird, die im näheren festgesetzt ist. Ueber die prinzipielle Zulässigkeit dieser Lizenz hat zwischen den beteiligten Kreisen keine Meinungsverschiedenheit gewaltet. Ursprünglich war man damit von Seite des Personals wie auch von Seite der Verwaltung einverstanden. Erst nachher ist dann eine Eingabe des Verbandes des christlich-sozialen Verkehrspersonal gekommen, durch welche diese Lizenz eigentlich prinzipiell abgelehnt werden wollte. Man sagte, damit wäre die eigentliche soziale Bedeutung der Arbeitszeitverkürzung, des Achtstundentages, verkannt, wenn es möglich sein sollte, gegen Geldleistungen doch wieder davon abzugehen.

Ich habe in der ersten Lesung beim Referat zu Art. 3 meinerseits gesagt, dass ich in der Tat an dieser Bestimmung keinen Gefallen finden könne. Allein heute besteht darüber kein Streit; was die Unternehmenseite angeht, sind und waren es hauptsächlich die Nebenbahnen, die viel Gewicht darauf legten, dass diese Lizenz gegeben sei, dass man also die gesetzliche Arbeitszeitdauer überschreiten könne, wenn man eine besondere Lohnvergütung für die Ueberzeitarbeit gewähre.

Es ist dann aber dabei die Einschränkung angebracht, dass die Ueberschreitung in einem Jahre insgesamt nicht mehr als 150 Stunden betragen dürfe, sagen wir also, täglich nicht mehr als eine halbe Stunde gegen Barleistung zugegeben werden dürfe.

Nun hat der Nationalrat dieses zulässige Maximum auf die Hälfte, auf 75 Stunden, reduziert. Das würde also noch ein Viertelstündchen auf den Arbeitstag ausmachen. Da möchte ich nun schon sagen, dass ich persönlich, wenn es bloss so wenig sein darf, viel lieber die ganze Lizenz streichen würde. Allein die Kommission beantragt Ihnen, einfach an unserem Beschlusse festzuhalten. Es ist auch zu sagen, dass die abweichende Schlussnahme des Nationalrates mehr auf einer Zufallsmehrheit beruht. In der Kommission ist die Entscheidung zugunsten der 75 Stunden gegenüber den 150 Stunden mit 5 gegen 4 Stimmen und im Rat mit 45 Stimmen gegen 44 Stimmen gefallen, also eine reine Zufallsmehrheit; die Entscheidung hätte wohl auch für die 150 Stunden fallen können. Wir beantragen Ihnen also, in Al. 3 an unserem Beschlusse festzuhalten. Ich darf hier wohl daran erinnern, dass, wie man kürzlich gelesen hat, in Frankreich, wo die

achtstündige Arbeitszeit ebenfalls eingeführt wurde, tatsächlich die Entwicklung sich so gemacht hat, dass die Arbeiterschaft fast durchgängig wünscht, nicht weniger zu arbeiten als bisher, dass tatsächlich nicht der Achtstundentag besteht, sondern der Arbeitstag von 9½ Stunden, wobei aber die Leute für die 1½ Stunden Mehrarbeit besondere Bezahlung verlangen zum Ansatz für Ueberzeitarbeit. Wenn das richtig ist, was man gelesen hat, hätte sich also die Entwicklung in Frankreich gemacht, dass der Kampf um den Achtstundentag in Wahrheit bloss ein Kampf um einen besseren Lohn geworden ist. Unsere westlichen Nachbarn haben von jeher als eminent praktische Leute gegolten und als gute Lebensphilosophen. In Frankreich hat die Arbeiterschaft erkannt, dass es zumal in der jetzigen Zeit nicht angeht, weniger zu arbeiten, dass man im Gegenteil mehr arbeiten sollte als in früherer Zeit. Die Arbeiterschaft beansprucht aber einen besseren Lohn. Ich denke, es würde damit vielleicht beiden Teilen und auch der Allgemeinheit besser gedient sein, wenn die Arbeiterschaft für ihre Arbeit einen guten, ja einen reichlichen Lohn bekommt, aber nicht weniger lange arbeitet als vorher. Das wäre das Gebot der Stunde, und es würde, wie ich schon gesagt habe, der Allgemeinheit wohl besser gedient sein, als mit der Verkürzung der Arbeitszeit, wobei, wie man hört, jetzt schon die Leute vielfach in Verlegenheit sind, was sie eigentlich mit der vielen freien Zeit anfangen sollen. Ich habe im Eintretensreferat bei der ersten Lesung darauf aufmerksam gemacht, dass es vielleicht so kommen könnte. Wir wollen nun die Entwicklung abwarten. Auf die Sache selbst kommen wir nicht mehr zurück, es besteht zwischen den beiden Räten in den prinzipiellen Punkten Uebereinstimmung. Was aber die Differenz hier angeht, so möchten wir beantragen, bei der Lizenz von 150 Stunden im Maximum pro Jahr zu verbleiben.

Bei Al. 4 besteht keine Differenz. Ich würde Ihnen daher beantragen, die Differenzen in Art. 3 in der Weise zu erledigen, dass wir in Al. 1 und 2, wo es sich um formelle Differenzen handelt, dem Nationalrate beipflichten, bei Al. 3 aber, wo die Differenz materieller Natur ist, an unserer Beschlussfassung festhalten.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 5, Al. 1.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: In Art. 5 wird die Dauer der Dienstschicht nach neuer Ausdrucksweise, der Präsenzzeit nach alter Fassung festgesetzt. Hier wird die Sache streitig; das Personal verlangte eine Präsenzzeit von zwölf Stunden im Maximum, während sie dann durch die Vorlage des Bundesrates und nach Beschluss des Ständerates auf 13, bzw. 13½ Stunden festgesetzt wurde. Es ist daran zu erinnern, dass auch im Sinne der Vorlage des Bundesrates eigentlich die zwölfstündige Dienstschicht die Regel bilden sollte. Man glaubte aber, 13 Stunden verlangen zu müssen, hauptsächlich im Interesse der Postverwaltung, indem man geglaubt hat, man komme bei der Post mit den 12 Stunden einfach nicht aus. Auch der Nationalrat hat dem beigepflichtet; er fügte dann aber noch einen Satz bei, lautend: « Wo die Verhältnisse es ermöglichen, soll die Dienstschicht

im Mittel bis auf 12 Stunden reduziert werden.» Wir möchten dem eigentlich materiell nicht widersprechen. Wie ich schon gesagt, ist es der Sinn auch der Vorlage des Bundesrates, dass im allgemeinen die Dienstschrift nicht mehr als 12 Stunden betragen, also die höhere Dienstschrift mehr nur die Ausnahme bilden soll. Im Gesetz handelt es sich aber bloss um das zulässige Maximum, und da scheint es uns logisch nicht zutreffend zu sein, wenn man noch beifügt, wenn es möglich sei, solle die Dienstschrift tiefer gehalten werden. Wir beantragen, diese Beifügung des Nationalrates als zum mindesten überflüssig, vielleicht auch als irreführend und missverständlich, zu streichen.

Angenommen. — (Adopté.)

Al. 2, 3 und 4.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Bei Abs. 2 besteht eine Differenz nur insoweit, als die Worte «im Ausgleich» aufgenommen worden sind. Bei Al. 3 besteht keine Differenz, bei Al. 4 bloss eine solche der Ausdrucksweise. Wir beantragen ohne weiteres Zustimmung.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 6, Al. 1.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: In Al. 1 wird die Dauer der Ruheschicht festgesetzt. Diese ist das Korrelat der Dienstschrift. Es hat demnach der Nationalrat hier analog wie bei der Bestimmung über die Dienstschrift den Zusatz aufgenommen, dass, wo die Verhältnisse es gestatten, die Ruheschicht auf 12 Stunden gebracht werden soll, im Minimum. Es ist hier also das gleiche zu sagen wie bei Art. 5, Al. 1. Wir beantragen auch hier, die Beifügung des Nationalrates zu streichen.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 6, Al. 2, 3 und 4.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: In Al. 2 werden wiederum die Worte «im Ausgleich» beifügt; in Al. 3 und 4 besteht keine Differenz.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 9, Al. 1.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Wir kommen zu Art. 9. In Al. 1 besteht eine Differenz materieller Natur. Art. 9 ordnet die Ruhetage. Sie sind von der bisher gültigen Zahl von 52 nach Vorlage des Bundesrates und Beschluss des Ständerates mit Zustimmung des Nationalrates auf 56 gebracht worden. Dabei hatten wir nach Vorlage des Bundesrates beifügt, dass mindestens 17 von diesen 56 Ruhetagen auf Sonn- oder allgemeine Feiertage fallen sollen. Die Zahl der freien Sonntage war streitig. Bei der Vorbereitung der Vorlage waren es die Ver-

waltungen der Post und des Telegraphen, die beantragt hatten, die Zahl der Freisonntage sogar auf 26 zu erhöhen. Der Bundesrat ist in seiner Vorlage bei den 17 geblieben, die schon bisher Geltung hatten. Ich habe bei der ersten Lesung den Minderheitsantrag der Kommission vorgebracht, man wolle die Zahl von 17 freien Sonntagen auf 21 erhöhen, indem ich der Meinung war, nachdem man überall einen «Fortschritt» macht, so sollte man doch auch hier, wo die Frage der Sonntagsheiligung vor uns liegt, einen kleinen Fortschritt herbeiführen. Ich hatte dabei die Meinung, man nehme die 17 bisher freien Sonntage und füge die 4 hinzu, um die man überhaupt die Zahl der Ruhetage nun erhöhen will; man könnte auch, indem man um 4 vermehrt, sagen, dass das den 4 allgemeinen Feiertagen entspreche.

Der Ständerat ist in ziemlich ausgesprochener Mehrheit meinem Antrag nicht gefolgt und hat an den 17 Tagen festgehalten, die jetzt schon Gültigkeit haben. Aber nun war es der Nationalrat, der wirklich einen Schritt weiter gegangen ist. Er hat die Zahl der freien Sonntage von 17 auf 20 erhöht. Der Antrag der Kommission ist im Plenum unbestritten geblieben. Die neue Eingabe des Föderativverbandes kommt auf diese Frage der Zahl der freien Sonntage auch zurück und regt an, man solle mindestens so weit gehen, wie die Minderheit der Kommission des Ständerates beantragt hatte, auf 21, wenn man nicht gar auf 26 gehen wolle. Ihre Kommission ist ziemlich übereinstimmend zum Antrag gekommen, man wolle bei den 20 freien Sonntagen bleiben, die der Nationalrat beschlossen hat. Wir beantragen also hier Zustimmung.

Angenommen. — (Adopté.)

Al. 2, 3 und 4.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Bei Al. 2 und 3 besteht eine Differenz nicht, dagegen bei Al. 4. Hier wird die Dauer des Ruhetages bestimmt. Der Ruhetag beträgt an und für sich 24 Stunden. Es ist dann aber bestimmt, dass den Ruhetagen eine Ruheschicht von mindestens 9 Stunden vorangehen soll. Mit Hinzurechnung dieser Ruheschicht würde also der Ruhetag 33 Stunden betragen. Das Personal hat aber eine weitergehende Dauer des Ruhetages postuliert, nämlich 36 Stunden. Es ist dann in der Kommission des Nationalrates das Eisenbahndepartement mit einem neuen Antrag hervorgetreten, der einen gewissen Kompromiss darstellt zwischen den 33 Stunden nach der Vorlage des Bundesrates und dem Beschlusse des Ständerates und den 36 Stunden nach Verlangen des Föderativverbandes, indem die Dauer nach der Verschiedenartigkeit der Dienstverhältnisse veränderlich gestaltet wird. Sie sehen, wie das in der gedruckten Vorlage ausgedrückt ist. Es heisst: «Für das Personal, das ausschliesslich in Diensten verwendet wird, die zwischen 5 Uhr morgens und 11 Uhr abends liegen, muss die dem Ruhetage vorausgehende Ruheschicht innerhalb eines Zeitraumes von höchstens 6 Wochen durchschnittlich wenigstens 10 Stunden, für das übrige Personal durchschnittlich wenigstens 12 Stunden betragen.» Es geht nicht wohl an, auf die Verhältnisse hier näher einzugehen, es handelt sich um eine dienstliche Detailfrage. Der Antrag, wie er vom Eisenbahndepartement in der Kommission des

Nationalrates eingebracht wurde, gestützt auf das Gutachten der Fachleute vom Eisenbahndienst, ist dort unbestritten geblieben; er ist im Nationalrat ebenfalls unbestritten angenommen worden, und wir beantragen Zustimmung.

Angenommen. — (Adopté.)

Al. 5 und 6.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Bei Al. 5 besteht eine Differenz nicht. Al. 6 spricht von den halben Ruhetagen, die besonders in der Postverwaltung eine Rolle spielen. Es ist hier gesagt, dass, wenn sich an Sonn- und allgemeinen Feiertagen die zugeteilte Dienstschrift nicht über 12 Uhr mittags erstreckt, so könne der Rest als halber Ruhetag angerechnet werden, vorausgesetzt, dass die Arbeitszeit 4 Stunden nicht übersteigt und die anschließende Ruheschicht bis zum Beginn der nächsten Dienstschrift wenigstens 18 Stunden beträgt.

Diese halben Ruhetage sind von seite des Personals grundsätzlich angefochten worden. Ich möchte nicht sagen, dass die Gründe, die dagegen vorgebracht worden sind, zum voraus abzulehnen sind. Der Herr Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartementes hat aber strikte erklärt, er könne ohne das nicht auskommen; wenn diese Dienstleistung bei der Post, ein einmaliger Bestelldienst am Sonntagvormittag, als ganzer Arbeitstag angerechnet werde, so würde das viel zu teuer kommen, so dass er grundsätzlich dazu gelangen müsste, die Bestelltouren am Sonntagvormittag abzuschaffen. Wir sind nicht ohne Bedenken dabei verblieben, dass wir diese halben Ruhetage an Sonn- und allgemeinen Feiertagen akzeptiert, also die bisherige Ordnung sanktioniert haben. Auch der Nationalrat hat, wie es scheint ohne viel Bedenken, dem zugestimmt. Also grundsätzlich ist die Sache erledigt. Ich sage das mit Rücksicht darauf, weil der Föderativverband in der neuen Eingabe, die wir erhalten haben, neuerdings auf die Sache zurückkommt und seine Bedenken gegen diese Dienstour an Sonntagen äussert. Es besteht in diesem Punkte eine Differenz zwischen der beidseitigen Beschlussfassung nicht mehr; wir können also insoweit auf die Sache nicht zurückkommen. Zwischen der beidseitigen Beschlussfassung besteht nur insoweit eine Differenz, und zwar hier zugunsten der Verwaltungen, dass der Nationalrat die Höchstdauer der Arbeitszeit, bzw. der Dienstschrift, am Vormittag von 4 auf 5 Stunden erhöht hat. Diese Differenz war im Nationalrat nicht streitig. Wir haben keinen Anlass, dem noch etwas weitergehenden Beschluss des Nationalrates nicht zuzustimmen und beantragen also, Al. 6 von Art. 9 nach Beschluss des Nationalrates anzunehmen.

Angenommen. — (Adopté.)

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu.)

**Sitzung vom 5. Februar 1920,
nachmittags 5 Uhr.**

*Séance du 5 février 1920, à 5 heures
de relevée.*

Vorsitz: }
Présidence: } M. Pettavel.

**1101. Arbeitszeit bei den Transportanstalten.
Durée du travail dans les entreprises de transport.**

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 1 hiervor. — Voir page 1 ci-devant.)

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Wir kommen zu Art. 10, die Ferienordnung betreffend, die Ferienordnung, die heute noch den praktisch bedeutendsten Streitpunkt bildet.

Unzweifelhaft bilden die neuen Bestimmungen über die Ferien, indem diese nun allgemein, gleich vom ersten Dienstjahr an gewährt werden, einen grossen Fortschritt zugunsten des Personals. Ich sage aber auch einen durchaus berechtigten Fortschritt. Ich darf hier auf das verweisen, was darüber grundsätzlich im Referat bei der ersten Lesung ausgeführt wurde. Es zeigt sich dies auch, dass das Personal auf die Wohltat der Ferien einen grossen Wert legt. Von einem Vertreter des Personals wurde mir gesagt, man würde in Kreisen des Personals vielleicht sogar eher noch zu einer etwelchen Erweiterung der täglichen Arbeitszeit sich verstehen, wenn nur die Wohltat der jährlichen Ferien im richtigen Ausmasse gewährt werde.

Prinzipiell waltet nun darüber kein Streit mehr. Die Ferien sind eingeführt für das gesamte Personal gleich vom ersten Dienstjahre an. Aber nun kann es sich ja fragen, in welchem Ausmasse die Ferien gewährt werden sollen. Und dieses Ausmass eignet sich nun von selbst zum Markten. Es liegt nahe, dass das Personal möglichst viel will und dass es, nachdem einmal in der Vorlage des Bundesrates ein Angebot gemacht wird, noch etwas mehr zu erhalten wünscht.

Wir alle dürften ja geneigt sein, dem Personal auch im Ausmasse möglichst weit entgegenzukommen. Aber die Sache hat ihre Kehrseite. Diese Ferien, die wir dem Personal gewähren, kosten die Verwaltung recht viel Geld. Dabei ist auch der Bund als grosser Betriebsinhaber in sehr erheblichem Masse beteiligt. Wir sind verpflichtet, diese Interessen, die die Kehrseite der Medaille bilden, eben auch zu wahren, mögen wir mehr oder weniger personalfreundlich sein. Wir, die wir hier zu entscheiden haben, zahlen ja das, was es kostet, nicht aus unserer Tasche, wir helfen bloss mitzahlen als Steuerzahler, als Glieder der Allgemeinheit, nicht anders.

Es ist ausgerechnet worden, wie viel die Mehrausgabe infolge der Vorlage des Bundesrates für den

Arbeitszeit bei den Transportanstalten.

Durée du travail dans les entreprises de transport.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1920
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1011
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.02.1920 - 09:00
Date	
Data	
Seite	1-5
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 912

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Nationalrates eingebracht wurde, gestützt auf das Gutachten der Fachleute vom Eisenbahndienst, ist dort unbestritten geblieben; er ist im Nationalrat ebenfalls unbestritten angenommen worden, und wir beantragen Zustimmung.

Angenommen. — (Adopté.)

Al. 5 und 6.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Bei Al. 5 besteht eine Differenz nicht. Al. 6 spricht von den halben Ruhetagen, die besonders in der Postverwaltung eine Rolle spielen. Es ist hier gesagt, dass, wenn sich an Sonn- und allgemeinen Feiertagen die zugeteilte Dienstschrift nicht über 12 Uhr mittags erstreckt, so könne der Rest als halber Ruhetag angerechnet werden, vorausgesetzt, dass die Arbeitszeit 4 Stunden nicht übersteigt und die anschließende Ruheschicht bis zum Beginn der nächsten Dienstschrift wenigstens 18 Stunden beträgt.

Diese halben Ruhetage sind von seite des Personals grundsätzlich angefochten worden. Ich möchte nicht sagen, dass die Gründe, die dagegen vorgebracht worden sind, zum voraus abzulehnen sind. Der Herr Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartementes hat aber strikte erklärt, er könne ohne das nicht auskommen; wenn diese Dienstleistung bei der Post, ein einmaliger Bestelldienst am Sonntagvormittag, als ganzer Arbeitstag angerechnet werde, so würde das viel zu teuer kommen, so dass er grundsätzlich dazu gelangen müsste, die Bestelltouren am Sonntagvormittag abzuschaffen. Wir sind nicht ohne Bedenken dabei verblieben, dass wir diese halben Ruhetage an Sonn- und allgemeinen Feiertagen akzeptiert, also die bisherige Ordnung sanktioniert haben. Auch der Nationalrat hat, wie es scheint ohne viel Bedenken, dem zugestimmt. Also grundsätzlich ist die Sache erledigt. Ich sage das mit Rücksicht darauf, weil der Föderativverband in der neuen Eingabe, die wir erhalten haben, neuerdings auf die Sache zurückkommt und seine Bedenken gegen diese Dienstour an Sonntagen äussert. Es besteht in diesem Punkte eine Differenz zwischen der beidseitigen Beschlussfassung nicht mehr; wir können also insoweit auf die Sache nicht zurückkommen. Zwischen der beidseitigen Beschlussfassung besteht nur insoweit eine Differenz, und zwar hier zugunsten der Verwaltungen, dass der Nationalrat die Höchstdauer der Arbeitszeit, bzw. der Dienstschrift, am Vormittag von 4 auf 5 Stunden erhöht hat. Diese Differenz war im Nationalrat nicht streitig. Wir haben keinen Anlass, dem noch etwas weitergehenden Beschluss des Nationalrates nicht zuzustimmen und beantragen also, Al. 6 von Art. 9 nach Beschluss des Nationalrates anzunehmen.

Angenommen. — (Adopté.)

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu.)

**Sitzung vom 5. Februar 1920,
nachmittags 5 Uhr.**

*Séance du 5 février 1920, à 5 heures
de relevée.*

Vorsitz: }
Présidence: } M. Pettavel.

**1101. Arbeitszeit bei den Transportanstalten.
Durée du travail dans les entreprises de transport.**

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 1 hiervor. — Voir page 1 ci-devant.)

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Wir kommen zu Art. 10, die Ferienordnung betreffend, die Ferienordnung, die heute noch den praktisch bedeutendsten Streitpunkt bildet.

Unzweifelhaft bilden die neuen Bestimmungen über die Ferien, indem diese nun allgemein, gleich vom ersten Dienstjahr an gewährt werden, einen grossen Fortschritt zugunsten des Personals. Ich sage aber auch einen durchaus berechtigten Fortschritt. Ich darf hier auf das verweisen, was darüber grundsätzlich im Referat bei der ersten Lesung ausgeführt wurde. Es zeigt sich dies auch, dass das Personal auf die Wohltat der Ferien einen grossen Wert legt. Von einem Vertreter des Personals wurde mir gesagt, man würde in Kreisen des Personals vielleicht sogar eher noch zu einer etwelchen Erweiterung der täglichen Arbeitszeit sich verstehen, wenn nur die Wohltat der jährlichen Ferien im richtigen Ausmasse gewährt werde.

Prinzipiell waltet nun darüber kein Streit mehr. Die Ferien sind eingeführt für das gesamte Personal gleich vom ersten Dienstjahre an. Aber nun kann es sich ja fragen, in welchem Ausmasse die Ferien gewährt werden sollen. Und dieses Ausmass eignet sich nun von selbst zum Markten. Es liegt nahe, dass das Personal möglichst viel will und dass es, nachdem einmal in der Vorlage des Bundesrates ein Angebot gemacht wird, noch etwas mehr zu erhalten wünscht.

Wir alle dürften ja geneigt sein, dem Personal auch im Ausmasse möglichst weit entgegenzukommen. Aber die Sache hat ihre Kehrseite. Diese Ferien, die wir dem Personal gewähren, kosten die Verwaltung recht viel Geld. Dabei ist auch der Bund als grosser Betriebsinhaber in sehr erheblichem Masse beteiligt. Wir sind verpflichtet, diese Interessen, die die Kehrseite der Medaille bilden, eben auch zu wahren, mögen wir mehr oder weniger personalfreundlich sein. Wir, die wir hier zu entscheiden haben, zahlen ja das, was es kostet, nicht aus unserer Tasche, wir helfen bloss mitzahlen als Steuerzahler, als Glieder der Allgemeinheit, nicht anders.

Es ist ausgerechnet worden, wie viel die Mehrausgabe infolge der Vorlage des Bundesrates für den

Bundesfiskus direkt und indirekt ausmachen wird, wenn die Ferien in dem Ausmasse, wie es vorgeschlagen ist, neu eingeführt werden. Die Mehrausgabe ist berechnet für die Telegraphenverwaltung auf Fr. 259,900, für die Postverwaltung auf Fr. 2,255,000 und für die Bundesbahnen auf Fr. 3,500,000. Sie sehen, es sind das sehr ansehnliche Beträge. Dabei fällt in Betracht, dass diese Mehrausgabe infolge der neuen Ferienordnung nur ein Teil der Mehrausgabe ist, die den Bundesbahnen und den übrigen Verwaltungen, der Post- und Telegraphenverwaltung, aus den verschiedenen Neuerungen des Gesetzesentwurfes erwachsen. Neben den Bundesbetrieben kommen die Privatbahnen in Betracht und alle die privaten Transportanstalten, Dampfschiffunternehmungen usw., die auch mit sehr erheblichen Beträgen beteiligt sein werden. Eine Rechnung darüber liegt ja nicht vor, und selbstverständlich können wir, die Kommission, auch für diese Ausrechnung, die für die Bundesbetriebe gemacht ist, eine weitere Verantwortung nicht übernehmen; wir stellen darauf ab, wie sie uns eben vorgelegt worden ist. Daneben fällt immer noch in Betracht die missliche Lage, in welcher sich die Bundesbahnen befinden, auch die schlechten Abschlüsse der Postverwaltung, von den Nebenbahnen, den privaten Transportanstalten gar nicht zu reden. Wir sind einmal genötigt, auch dem Rechnung zu tragen, auch damit Rat zu halten. Das hat die Kommission bewogen, schon bei der ersten Lesung — es waren damals schon weitergehende Anträge gestellt — bei dem zu bleiben, was der Bundesrat vorgeschlagen hat. Der Bundesrat hatte vorgeschlagen: 7 Tage Ferien vom 1. bis 9. Dienstjahre, 14 Tage vom 10. Dienstjahre an oder mit dem zurückgelegten 30. Altersjahr und dann von dem Jahre an, in dem das 20. Dienstjahr oder das 40. Altersjahr zurückgelegt wird, 21 Tage. Bei dem ist der Rat bei der ersten Lesung auf Empfehlung Ihrer Kommission verblieben.

Auch die Kommission des Nationalrates hatte in ihrer Mehrheit nicht weitergehen wollen. Dagegen hat eine Minderheit der Kommission beantragt, das Mass der Ferien bedeutend zu erweitern, einmal in der Weise, dass das Vorrücken von einer Stufe zur andern innerhalb der drei vorgesehenen Stufen sich rascher-vollziehen würde, dann aber auch in der Weise, dass den drei Stufen noch eine vierte angefügt würde, 28 Tage.

Im Rate selbst sind dann gewissermassen Kompromissanträge gestellt worden, Anträge, die sich in der Mitte hielten zwischen dem, was wir beschlossen haben und dem, was die Kommissionsminderheit beantragen wollte. Es ist dann in der Beratung dieser Mittelanträge — es waren die Anträge der Herren Stoll und Zraggen — im anderen Rate das beschlossen worden, was Ihnen hier gedruckt vorliegt. Man rückt rascher vor bei den drei Stufen. Schon vom 6. Dienstjahre an kommt man zu 14 Tagen Ferien, und schon im 10. Jahre kommt man auf die oberste Stufe von 21 Tagen. Dagegen ist eine 4. Stufe von 28 Ferientagen nicht aufgenommen worden.

Wir haben uns eine Ausrechnung darüber vorgelesen lassen, was die neue Mehrausgabe bei Annahme der Anträge Zraggen-Stoll über die Mehrausgabe hinaus, die bereits vorliegt, zufolge der Beschlüsse des Ständerates, ausmachen wird. Hiernach würde die weitere Mehrausgabe betragen: für die Telegraphen-

verwaltung Fr. 114,500, für die Postverwaltung Fr. 564,000 und für die Bundesbahnen Fr. 1,500,000. Sie sehen, die Mehrausgaben werden sich, wenn es bei den Beschlüssen des Nationalrates verbleibt, noch bedeutend vermehren.

Die Kommission hat nun einstimmig geglaubt, dass solches Weitergehen angesichts der finanziellen Folgen Ihnen nicht empfohlen werden dürfe. So wie der Beschluss des Nationalrates lautet, könnte er von uns wohl unter keinen Umständen angenommen werden. Wie Sie sehen, stellt der Beschluss des Nationalrates einfach auf die Dienstjahre ab, 5. Dienstjahr, 6. Dienstjahr, 10. Dienstjahr, und gar nicht mehr auf die Altersjahre. Das ist im Beschlusse des Nationalrates eine Lücke, die unter allen Umständen ausgefüllt werden müsste. Es kommt gerade jetzt sehr häufig vor, dass infolge der Elektrifikation der Bundesbahnen Arbeiter und gebildete Techniker aus Privatindustrien in den Dienst der Bundesbahnen übertreten, meist schon in ganz vorgerückten Lebensjahren. Wenn man nun einfach, wie der Beschluss des Nationalrates lautet, auf das Dienstalter abstellen wollte, so wäre die Sache so, dass Techniker, sagen wir im Alter von 40 Jahren, 7 Tage Ferien haben würden im Jahre, während verhältnismässig junge Leute mit 28 Jahren vielleicht schon 21 Tage genössen. Das kann nicht sein, und die Fachleute, die darüber speziell noch zu Rate gezogen worden sind, haben mit aller Entschiedenheit darauf bestanden, dass neben den Dienstjahren auch auf das Altersjahr abgestellt werden müsse, wie es in der Vorlage des Bundesrates, dem der Ständerat in seinem Beschlusse folgte, vorgesehen ist.

Es müsste also der Beschluss des Nationalrates unter allen Umständen in diesem Punkte jedenfalls korrigiert werden.

Man muss aber dem Beschlusse des Nationalrates zur Last legen, dass er überhaupt die Leute offenbar zu früh schon zu der obersten Stufe der 21 Tage gelangen lässt, mit dem 10. Dienstjahre. Es kommt vor, dass junge Leute schon mit 18 Jahren in den Dienst der Bundesbahnen oder der Post eintreten, als Stationsgehilfen, als Kommis usw. Sie hätten also, mit 28 Jahren schon beim Maximum angelangt, 21 Tage Ferien, ohne dass sie dann noch weiter Aussicht hätten, vorzurücken, wenn sie in höhere Dienststellungen mit grösserer Verantwortlichkeit eintreten. Und das wäre zugleich ein Missverhältnis gegenüber ändern. Bei der Zentralverwaltung treten die Leute etwas später in den Dienst ein und auch gebildete Techniker kommen ja erst in vorgerückteren Lebensjahren zu uns. Es würde störende Unbilligkeiten geben, wenn man dabei verbliebe, dass so rasch zur obersten Ferienstufe vorgerückt wird.

Dem allem Rücksicht tragend, ist im Schosse Ihrer Kommission dann neuerdings eine Art Kompromissantrag eingebracht worden, der zwischen dem, was wir beschlossen haben, und dem, was der Nationalrat beschlossen hat, gewissermassen die Mitte hält. Es wurde hier vorgeschlagen: Vom 1. bis 7. Dienstjahre 7 Tage; von dem Jahre an, in dem das 8. Dienstjahr oder das 28. Altersjahr zurückgelegt wird, 14 Tage; von dem Jahre an, in dem das 15. Dienstjahr oder das 35. Altersjahr zurückgelegt wird, 21 Tage.

Die Mehrauslagen würden sich, wenn dieser neue Mittelantrag angenommen würde, dann im Vergleich

zu dem, was der Nationalrat beschlossen hat, in erheblichem Masse reduzieren. Für die Telegraphenverwaltung wären weniger auszugeben Fr. 53,400, für die Postverwaltung Fr. 180,000 und für die Bundesbahnen 1 Million Franken. Persönlich habe ich die Empfindung, nachdem die Sache ja von uns wieder an den Nationalrat gelangen wird, dass man vielleicht am Ende bei diesem Mittelantrag landen könnte. Es ist zu sagen, dass der Beschluss des Nationalrates nur mit schwachem Mehr gefasst worden ist, mit 70 gegen 68 Stimmen, also mit einer Zufallsmehrheit. Es ist also sehr wohl möglich, dass im Nationalrat die Neigung vorhanden sein könnte, wenigstens etwas zurückzugehen.

Was aber Ihre Kommission angeht, so beantragt sie einfach Festhalten an dem, was wir beschlossen haben. Ich habe zur Begründung hier weiteres nicht mehr vorzuführen, ich wiederhole: Die Kommission beantragt Ihnen, bei Art. 10 an unserem Beschlusse festzuhalten.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu.)

Sitzung vom 6. Februar 1920,
vormittags 8½ Uhr.
Séance du 6 février 1920, à 8½ heures
du matin.

Vorsitz: }
Présidence: } M. Pettavel.

1101. Arbeitszeit bei den Transportanstalten.
Durée du travail dans les entreprises de transport.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 5 hiervor. — Voir page 5 ci-devant.)

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Ich muss nochmals um das Wort bitten, vorab um eine Aeusserung, die ich gestern getan habe, richtigzustellen. Es ist an der Ferienordnung, wie sie nach dem Beschlusse des Nationalrates festgesetzt wurde, die Aussetzung gemacht worden, dass bloss noch auf das Dienstalter und nicht mehr auf das Altersjahr abgestellt werde. Ich hatte dabei abgestellt auf den Antrag Zraggen, wie er nach dem stenographischen Bulletin im Nationalrat gestellt wurde. Nun bin ich aufmerksam gemacht worden, dass nach dem Imprimat über die Beschlussfassung des Nationalrates, wie es uns vorliegt, in der Tat auch auf das Altersjahr abgestellt wird, und zwar so, dass ohne Rücksicht darauf, dass die Abstufung nach dem Dienstalter geändert wurde, es bezüglich der Abstufung nach dem Altersjahre einfach so verbleibe, wie es vom Bundesrat vorgeschlagen und vom Ständerat beschlossen wurde. So wäre es nach dem Wortlaute

des Imprimates, das mir vorliegt. Es geht das zwar über den Antrag Zraggen, wie er im Nationalrat gestellt wurde, hinaus; allein wir werden uns nun einmal an die Beschlussfassung des Nationalrates halten dürfen, so wie sie uns gedruckt vorliegt. Hiernach würde die Aussetzung, die ich in diesem Punkte gemacht habe, hinfällig werden.

Nachdem ich das Wort habe, möchte ich gleich noch etwas anderes erheblich machen. Ich bin aufmerksam gemacht worden auf eine Auskündigung in der gestrigen Nummer der « Berner Tagwacht ». Hiernach sind auf den nächsten Sonntag Demonstrationen der Eisenbahner in verschiedenen Städten angesetzt. Als erste Veranlassung dieser Demonstrationsversammlungen wird in der « Berner Tagwacht » bezeichnet: Die « schamlose Sabotierung des Arbeitszeitgesetzes durch den Ständerat ». Als ich das las, habe ich mich gefragt, wie in aller Welt man dazu gelangen könne, von einer Sabotierung des Arbeitszeitgesetzes durch den Ständerat zu reden. Was ist denn Tatsache und was Wahrheit? Der Ständerat hat in seiner ersten Lesung die Vorlage über das Arbeitszeitgesetz, wie sie der Bundesrat unterbreitet hat, so ziemlich durchwegs nach den Anträgen des Bundesrates votiert. Es ist richtig, dass bei einzelnen Punkten das Personal noch weitergehende Begehren gestellt hatte. Wir sind so ziemlich durchwegs für einmal bei der Vorlage des Bundesrates stehen geblieben, weil der Rat glaubte, es genüge nun. Der Rat ist den Anträgen des Bundesrates gefolgt, zum Teil unter schweren Bedenken, die namentlich im Schosse der Kommission geäußert worden sind.

Den weiteren Begehren des Personals gegenüber ist aber eine viel grössere Menge von Eingaben von anderer Seite gestanden. Sie können sich durch Einsichtnahme des Dossiers überzeugen. Ich möchte sagen, händeringend sind die Verwaltungen an den Rat gelangt, man möchte so weitgehende Beschlüsse, wie sie die Vorlage des Bundesrates enthalte, unterlassen, da sie dieselben nicht auszuhalten vermöchten, ohne zusammenzubrechen. Der Rat hat sich über diese Vorstellungen hinweggesetzt; man hat geglaubt, es sei nun einmal Gebot der Stunde, dass man dem Begehren des Personals entgegenkomme, soweit man das immer verantworten könne. Wir haben die Genugtuung, dass der Nationalrat fast in allen Punkten einfach den Beschlüssen des Ständerates gefolgt ist. In einem einzigen Punkte, bezüglich des Maximums der zulässigen Stundenzahl für die Ueberschreitung der täglichen Arbeitszeit gegen Bezahlung, besteht eine Abweichung, die aber nicht von grosser Bedeutung ist.

In einem weiteren Punkte ist tatsächlich der Nationalrat etwas weiter gegangen als der Ständerat, bei der Ferienordnung. Aber darüber liegt ein Beschluss des Ständerates noch gar nicht vor, sondern es liegt einzig der Antrag unserer Kommission vor, bei unserem Beschlusse nach der ersten Lesung stehen zu bleiben. Die Kommission hatte die Meinung, man sei mit dem Beschlusse, den wir gefasst haben, dem Personal nun doch recht weit entgegengekommen, insbesondere, indem die Ferien schon vom ersten Dienstjahr an eingeführt werden, nachdem sie bisher für die ersten Dienstjahre gar nicht bestanden haben. Allein der Rat ist ja durchaus frei, den Anträgen der Kommission nicht zu folgen, wenn er glaubt, das empfehle

Arbeitszeit bei den Transportanstalten.

Durée du travail dans les entreprises de transport.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1920
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1101
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.02.1920 - 17:00
Date	
Data	
Seite	5-7
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 913

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

zu dem, was der Nationalrat beschlossen hat, in erheblichem Masse reduzieren. Für die Telegraphenverwaltung wären weniger auszugeben Fr. 53,400, für die Postverwaltung Fr. 180,000 und für die Bundesbahnen 1 Million Franken. Persönlich habe ich die Empfindung, nachdem die Sache ja von uns wieder an den Nationalrat gelangen wird, dass man vielleicht am Ende bei diesem Mittelantrag landen könnte. Es ist zu sagen, dass der Beschluss des Nationalrates nur mit schwachem Mehr gefasst worden ist, mit 70 gegen 68 Stimmen, also mit einer Zufallsmehrheit. Es ist also sehr wohl möglich, dass im Nationalrat die Neigung vorhanden sein könnte, wenigstens etwas zurückzugehen.

Was aber Ihre Kommission angeht, so beantragt sie einfach Festhalten an dem, was wir beschlossen haben. Ich habe zur Begründung hier weiteres nicht mehr vorzuführen, ich wiederhole: Die Kommission beantragt Ihnen, bei Art. 10 an unserem Beschlusse festzuhalten.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu.)

Sitzung vom 6. Februar 1920,
vormittags 8½ Uhr.
Séance du 6 février 1920, à 8½ heures
du matin.

Vorsitz: }
Présidence: } M. Pettavel.

1101. Arbeitszeit bei den Transportanstalten. **Durée du travail dans les entreprises de transport.**

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 5 hiervor. — Voir page 5 ci-devant.)

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Ich muss nochmals um das Wort bitten, vorab um eine Aeusserung, die ich gestern getan habe, richtigzustellen. Es ist an der Ferienordnung, wie sie nach dem Beschlusse des Nationalrates festgesetzt wurde, die Aussetzung gemacht worden, dass bloss noch auf das Dienstalter und nicht mehr auf das Altersjahr abgestellt werde. Ich hatte dabei abgestellt auf den Antrag Zraggen, wie er nach dem stenographischen Bulletin im Nationalrat gestellt wurde. Nun bin ich aufmerksam gemacht worden, dass nach dem Imprimat über die Beschlussfassung des Nationalrates, wie es uns vorliegt, in der Tat auch auf das Altersjahr abgestellt wird, und zwar so, dass ohne Rücksicht darauf, dass die Abstufung nach dem Dienstalter geändert wurde, es bezüglich der Abstufung nach dem Altersjahre einfach so verbleibe, wie es vom Bundesrat vorgeschlagen und vom Ständerat beschlossen wurde. So wäre es nach dem Wortlaute

des Imprimates, das mir vorliegt. Es geht das zwar über den Antrag Zraggen, wie er im Nationalrat gestellt wurde, hinaus; allein wir werden uns nun einmal an die Beschlussfassung des Nationalrates halten dürfen, so wie sie uns gedruckt vorliegt. Hiernach würde die Aussetzung, die ich in diesem Punkte gemacht habe, hinfällig werden.

Nachdem ich das Wort habe, möchte ich gleich noch etwas anderes erheblich machen. Ich bin aufmerksam gemacht worden auf eine Auskündigung in der gestrigen Nummer der « Berner Tagwacht ». Hiernach sind auf den nächsten Sonntag Demonstrationen der Eisenbahner in verschiedenen Städten angesetzt. Als erste Veranlassung dieser Demonstrationsversammlungen wird in der « Berner Tagwacht » bezeichnet: Die « schamlose Sabotierung des Arbeitszeitgesetzes durch den Ständerat ». Als ich das las, habe ich mich gefragt, wie in aller Welt man dazu gelangen könne, von einer Sabotierung des Arbeitszeitgesetzes durch den Ständerat zu reden. Was ist denn Tatsache und was Wahrheit? Der Ständerat hat in seiner ersten Lesung die Vorlage über das Arbeitszeitgesetz, wie sie der Bundesrat unterbreitet hat, so ziemlich durchwegs nach den Anträgen des Bundesrates votiert. Es ist richtig, dass bei einzelnen Punkten das Personal noch weitergehende Begehren gestellt hatte. Wir sind so ziemlich durchwegs für einmal bei der Vorlage des Bundesrates stehen geblieben, weil der Rat glaubte, es genüge nun. Der Rat ist den Anträgen des Bundesrates gefolgt, zum Teil unter schweren Bedenken, die namentlich im Schosse der Kommission geäußert worden sind.

Den weiteren Begehren des Personals gegenüber ist aber eine viel grössere Menge von Eingaben von anderer Seite gestanden. Sie können sich durch Einsichtnahme des Dossiers überzeugen. Ich möchte sagen, händeringend sind die Verwaltungen an den Rat gelangt, man möchte so weitgehende Beschlüsse, wie sie die Vorlage des Bundesrates enthalte, unterlassen, da sie dieselben nicht auszuhalten vermöchten, ohne zusammenzubrechen. Der Rat hat sich über diese Vorstellungen hinweggesetzt; man hat geglaubt, es sei nun einmal Gebot der Stunde, dass man dem Begehren des Personals entgegenkomme, soweit man das immer verantworten könne. Wir haben die Genugtuung, dass der Nationalrat fast in allen Punkten einfach den Beschlüssen des Ständerates gefolgt ist. In einem einzigen Punkte, bezüglich des Maximums der zulässigen Stundenzahl für die Ueberschreitung der täglichen Arbeitszeit gegen Bezahlung, besteht eine Abweichung, die aber nicht von grosser Bedeutung ist.

In einem weiteren Punkte ist tatsächlich der Nationalrat etwas weiter gegangen als der Ständerat, bei der Ferienordnung. Aber darüber liegt ein Beschluss des Ständerates noch gar nicht vor, sondern es liegt einzig der Antrag unserer Kommission vor, bei unserem Beschlusse nach der ersten Lesung stehen zu bleiben. Die Kommission hatte die Meinung, man sei mit dem Beschlusse, den wir gefasst haben, dem Personal nun doch recht weit entgegengekommen, insbesondere, indem die Ferien schon vom ersten Dienstjahr an eingeführt werden, nachdem sie bisher für die ersten Dienstjahre gar nicht bestanden haben. Allein der Rat ist ja durchaus frei, den Anträgen der Kommission nicht zu folgen, wenn er glaubt, das empfehle

sich. Ich weiss, Sie sind alle selbständig genug, dass, wenn Sie glauben, dass der Antrag der Kommission das Richtige sei, Sie sich weder durch Schmähungen noch durch Drohungen bestimmen lassen, dem Antrage der Kommission nicht zu folgen. Wenn Sie aber gegenteiliger Meinung sein sollten, so möchte ich Sie auch bitten, sich durch solche Insolenzen nicht bestimmen zu lassen, Ihrer besseren Einsicht nicht zu folgen, und in diesem Falle über die Anträge der Kommission das zu beschliessen, was Sie für recht und gut finden.

Scherrer: Die Mitteilungen, die uns der Herr Kommissionspräsident gemacht hat, nach denen am nächsten Sonntag Demonstrationsversammlungen stattfinden sollen, die eine Spitze gegen die Haltung des Ständerates in der Frage des Arbeitszeitgesetzes tragen, erschweren es mir, den Antrag zu stellen, den ich mir vorgenommen habe, Ihnen zu unterbreiten. Ich muss schon sagen: diejenigen, die der Auffassung sind, dass die Beschlüsse des Nationalrates richtig sind, werden durch solche Demonstrationen und durch Kommentare, wie sie die «Tagwacht» geschrieben hat, in sehr ungeschickter Weise sekundiert. Dennoch möchte ich den Antrag auf Zustimmung zum Nationalrat deshalb stellen, weil ich die vom Nationalrat getroffene Normierung für richtig halte, und weil mir in der Tat der Antrag unserer Kommission ein Fehler zu sein scheint. Der Nationalrat hat ja durchaus nicht den Anträgen, die das Personal durch seine Verbände gestellt hat, ohne weiteres zugestimmt, sondern er hat einen Mittelweg gewählt zwischen dem Vorschlage des Bundesrates und den Begehren des Verkehrspersonals, einen praktischen Mittelweg, der sich allerdings insofern mehr in der Nähe der bundesrätlichen Vorschläge bewegt, als die vierwöchigen Ferien, die das Personal nach dem zwanzigsten Dienstjahre gewünscht hatte, vom Nationalrat ganz abgelehnt worden sind. Die Differenz, die zwischen Ständerat und Nationalrat noch besteht, liegt lediglich im Tempo der Gewährung der verlängerten Ferien. Wir haben darüber zu entscheiden, ob die zweite Ferienwoche schon mit dem sechsten oder erst mit dem zehnten Dienstjahre bewilligt werden und ob die dritte Ferienwoche schon nach zehn Dienstjahren oder erst nach zwanzig Dienstjahren platzgreifen soll.

Da halte ich die vom Nationalrat getroffene Regelung für besser und möchte mir erlauben, das kurz zu begründen. Ich habe mit Interesse den Ausführungen des Herrn Kommissionsreferenten zugehört und war gespannt auf die Motive, mit denen die Kommission Festhalten am Beschlusse des Ständerates begründet. Es waren durchwegs finanzielle Erwägungen. Damit kann man natürlich alles ablehnen und alles begründen. Eine Reihe von Bestimmungen, die von beiden Räten angenommen sind und die unangefochten blieben, so die Bestimmungen, durch die die Arbeitszeit verkürzt, die Dienstschrift herabgesetzt, die Ruhezeit erstreckt wird, rufen bedeutende Mehrauslagen für die Verkehrsunternehmungen hervor. Dennoch haben Sie diese Bestimmungen akzeptiert, offenbar deshalb, weil Sie sie für gerecht hielten. Ich sage deshalb auch hier: die finanziellen Erwägungen dürfen nicht allein massgebend sein, sondern es muss von uns geprüft

werden, was billig, was gerecht und was notwendig ist. Das, was billig und gerecht ist, dürfen wir niemand vorenthalten; für das, was billig und gerecht ist, müssen wir bereit sein, selbst Opfer zu bringen und andern Opfer zuzumuten.

Es sind zwei Gesichtspunkte, unter denen mir der Beschluss des Nationalrates als billig und gerecht erscheint. Ich frage mich einmal, was in anderen Betrieben und Dienstverhältnissen bezüglich der Ferien üblich ist. Da finde ich, dass sich der Beschluss des Nationalrates durchaus im Rahmen dessen bewegt, was heute in öffentlichen und in privaten Betrieben üblich ist. Ich darf Sie darauf hinweisen, dass wir in unserem Kanton eine Ferienregelung für das Personal unserer Staatsverwaltung und unserer staatlichen Betriebe besitzen, die vom Jahre 1909 datiert und genau mit dem übereinstimmt, was der Nationalrat nun heute für das Verkehrspersonal festsetzen will. Im Bund erhalten Beamte und Angestellte von Anfang an zwei Wochen und nach zehn Jahren Dienstzeit drei Wochen Ferien. Sie stellen sich also besser als das Verkehrspersonal. Wenn ich die Verhältnisse in den Privatbetrieben prüfe, soweit sie mir durch Gesamtarbeitsverträge bekannt sind, so darf ich sagen, dass hier die Verhältnisse vielfach günstiger sind. Namentlich fällt mir auf, dass fast überall, wo solche Regelungen in Privatbetrieben bestehen, vom Typus der von Anfang an gewährten zweiwöchigen Ferien ausgegangen wird. Es wird immer mehr Regel, dass dort, wo man Ferien ausdrücklich bewilligt, von Anfang an zwei Wochen Ferien gegeben werden. Ich selbst habe im Sommer letzten Jahres für eine Kategorie von Privatangestellten, das Basler Bankpersonal, eine Ferienregelung mit den Basler Banken vereinbart, deren Inhalt der ist, dass jeder Bankbeamte und -angestellte von Anfang an Anspruch auf zwei Wochen Ferien besitzt, die vom sechsten Dienstjahre an auf drei Wochen und vom fünfzehnten Dienstjahre an auf vier Wochen erhöht werden. Die Banken, mit denen wir unterhandelten, haben durchaus nicht den Standpunkt eingenommen, dass unser Postulat etwas Uebertriebenes enthalte. Wenn wir also dem Beschlusse des Nationalrates zustimmen, so bewegen wir uns im Rahmen dessen, was üblich ist, und schiessen nicht über das Ziel hinaus.

Dazu kommt aber, und das ist der zweite Gesichtspunkt, der mich leitet, dass bei den Verkehrsanstalten doch ganz besondere Verhältnisse vorliegen, auf die wir Rücksicht nehmen müssen. Ausschlaggebend für das Ausmass der Ferien muss das Erholungsbedürfnis sein und damit der Grad der geistigen und körperlichen Beanspruchung, der ein Beamter unterworfen ist. Wir müssen berücksichtigen, dass der Grossteil des Personals, dessen Verhältnisse durch das vorliegende Gesetz geregelt werden, eine unregelmässige Arbeitszeit besitzt, die in überaus kunstvoll konstruierte, in alle Tages- und Nachtzeiten hinein- und hinübergreifende Schichten gegliedert ist. Der Verkehrsbeamte kann nicht, wie der Bureaubeamte irgend einer Zentralverwaltung, um 8 Uhr antreten, um 12 Uhr wieder gehen, um 2 oder $\frac{1}{2}$ 3 Uhr wieder antreten, und gelegentlich um 6 Uhr aufhören. Die unregelmässige Arbeitszeit des Verkehrspersonals nimmt den einzelnen viel stärker in Anspruch als eine regelmässige Arbeitszeit, auch dann, wenn vielleicht die Summe der in unregelmässigen Schichten

geleisteten Arbeitszeit nicht grösser ist als die Summe der Arbeitszeit eines Beamten, der seine Arbeit in regelmässigen Bureaustunden absolvieren kann. Die Methoden sind allerdings noch nicht gefunden, um die Einwirkung solcher unregelmässigen Tätigkeit auf den menschlichen Organismus genau zu messen; aber es kann kein Zweifel darüber bestehen, dass die Einwirkung auf die Gesundheit hier eine bedeutend grössere ist als bei Personen mit regelmässiger Arbeit. Der Prozentsatz der Kranken ist beim Betriebspersonal der Verkehrsanstalten bedeutend höher als beim andern Personal, und aus der Statistik der Todesfälle wissen wir, dass die voraussichtliche Lebensdauer eines im Betriebsdienst stehenden Beamten gegenüber einem Beamten mit regelmässigem Dienst eine wesentlich herabgesetzte ist.

Dazu kommt, dass vom Arbeitszeitgesetz grosse Kategorien erfasst werden, die nicht nur unregelmässige, sondern ausserordentlich anstrengende und aufreibende Arbeit zu leisten haben. Ich weise auf das Lokomotivpersonal hin, dessen anstrengenden und ausserordentlich verantwortungsvollen Dienst Sie kennen; ich weise hin auf die Telegraphisten und nicht zuletzt auf die Telephonistinnen. Die Arbeit dieser Berufe ruiniert die Nerven. Wer diese Arbeit leisten muss, wird in seiner Konstitution schlimmer mitgenommen als irgend ein anderer, der das Glück hat, sein Brot durch eine ruhigere und geregelte Arbeit verdienen zu können. Das einzige Mittel, mit dem man solche Einwirkungen einigermaßen wieder ausgleichen kann, sind genügende Ferien. Und da frage ich mich denn doch, wenn ich an die Telephonistinnen denke, ob Sie wirklich diesen armen Mädchen die Ferien vorenthalten wollen, ob es wirklich Ihre Absicht ist, sie 20 Jahre lang warten zu lassen, bis sie drei knappe Ferienwochen erhalten. Wer derartige Dienstleistungen in Anspruch nimmt, soll gehalten sein, das mögliche zu tun, dass die Einwirkungen des Dienstes auf die Gesundheit wieder ausgeglichen werden.

So halte ich die vom Nationalrat getroffenen Bestimmungen für durchaus angemessen; ja, ich sage Ihnen offen, dass sie mir bescheiden vorkommen. Und nun schlägt Ihnen unsere Kommission vor, noch weiter zurückzugehen. Ich für meine Person könnte das nicht verantworten.

Man wird mir — wie man es im Nationalrate getan hat — mit dem Hinweis auf die Barrierenwärter und Landbriefträger antworten. Man wird sagen: der Barrierenwärter, der vielleicht jede halbe Stunde eine Barriere vorzulegen hat, der Landbriefträger, der sich das ganze Jahr im Freien bewegen kann, der eine ruhige, oft beinahe schöne Tätigkeit ausübt, besitzt das Bedürfnis nach Ferien entsprechend der Regelung des Nationalrates nicht. Gewiss, ich muss das zugeben. Aber da möchte ich doch auf etwas aufmerksam machen, was mir an diesem ganzen Gesetz falsch zu sein scheint. Ich lese im Ratschlage des Bundesrates auf Seite 42 in den Motiven zu Art. 10 folgenden überraschenden Passus: «Der Entwurf spricht nicht mehr von einem zusammenhängenden Erholungsurlaub, sondern von Ferien, die zu dem Zwecke bewilligt werden, jedem einzelnen, ohne Rücksicht auf das Erholungsbedürfnis, für einen gewissen kürzeren Zeitabschnitt des Jahres den Genuss voller persönlicher Freiheit zu verschaffen. Der Entwurf macht daher auch keinen Unterschied im Ausmasse

je nach dem Grade der geistigen und körperlichen Beanspruchung, je nach dem es sich um Personal der Hauptbahnen oder Nebenbahnen oder um solches einer anderen Verkehrsanstalt handelt. Auf dieses gleichmässige Ausmass der Ferien bei allen Betrieben haben wir besonderen Wert gelegt.» Das ist meines Erachtens falsch, bizarr; ich finde, eine Gesetzgebung, die auf solchen Grundsätzen beruht, sei eine schlechte Gesetzgebung. Es muss doch Sache des Gesetzgebers sein, wenn er über bestimmte Verhältnisse Normen aufstellen will, dass er individualisiert, differenziert und nicht alles über einen Leisten schlägt. Man wird mir antworten, das sei der Wunsch der Personalverbände gewesen, die hätten diese allgemein gültigen Durchschnittsnormen gewünscht. Das verstehe ich nicht und verstehe auf alle Fälle nicht, dass man ein solches sacrificium intellectus gebracht hat. Aber ich möchte an diesem Grundsatz des Gesetzes — es ist offenbar ein Grundsatz, der auch noch in andern Bestimmungen zum Ausdruck kommt — in diesem Stadium der Verhandlungen nicht mehr rütteln. Ich hätte mir gerne erlaubt, die Anregung zu machen, dass wir die Kommission ersuchen, sie möge differenzierte Vorschläge ausarbeiten. Daran ist aber, wie gesagt, nicht mehr zu denken. Aber ich sage für mich: Solange grosse Teile der vom Gesetze betroffenen Kategorien unregelmässige Arbeitszeit besitzen, solange insbesondere die grossen Kategorien des Lokomotivpersonals, der Telegraphisten und der Telephonistinnen unter das Gesetz fallen, kann man unmöglich unter die Ansätze des Nationalrates heruntergehen. Deshalb stelle ich Ihnen den Antrag auf Zustimmung zum Nationalrate.

Stimmen wir nicht zu, so bleibt hier ein berechtigtes Postulat unerfüllt, das nicht zur Ruhe kommen wird und nicht zur Ruhe kommen kann. Man wird ihm, wie in andern Fällen, nach Jahr und Tag gerecht werden müssen, aber man lässt es sich widerstrebend abringen. Ich frage mich: ist das dann besser? Deshalb glaube ich, wir tun gut, wenn wir heute Zustimmung zum Nationalrate beschliessen.

Bundesrat **Haab**: Ich muss mich dahin aussprechen, dass die Vorschriften über die Ferien, wie sie im Nationalrate in der Sitzung selbst in Vorschlag gebracht und angenommen worden sind, nicht voll aufrecht erhalten werden können, und zwar aus den Gründen, die ich mir Ihnen kurz auseinanderzusetzen gestatte. Ich schicke voraus, was ja schon bei der ersten Behandlung des Gesetzes hier gesagt worden ist, dass das gegenwärtige Arbeitszeitgesetz auf keinem Gebiete einen so grossen Fortschritt bringt wie auf dem Gebiete der Ruhetage und der Ferien. Es ist Ihnen vom Herrn Kommissionsreferenten auseinandergesetzt worden, dass die Zahl der Ruhetage eine Erweiterung von 52 auf 56 erfahren hat. Dabei handelt es sich nicht um Ruhetage von 24 Stunden, sondern um Ruhetage, deren kürzeste Dauer 33 Stunden beträgt, im Durchschnitt sollen sie aber 34, bzw. 36 Stunden betragen. Sie wissen ferner, und es ist auch heute vom Herrn Kommissionsreferenten noch einmal kurz berührt worden, dass das bisherige Gesetz für die ersten zehn Dienstjahre gar keine Ferien kennt, sondern lediglich 52 Ruhetage, und erst vom zehnten Jahre an einen achttägigen zusammenhängenden Urlaub vorsieht. Die Regelung, wie sie der Bundesrat Ihrem

Rate vorgeschlagen hat, geht somit sehr viel weiter. Dazu kommt noch, dass es jeder Beamte, Angestellte oder Arbeiter in der Hand hat, seinen zusammenhängenden Urlaub noch zu verlängern, wenn er im Jahre nicht verbrauchte Ruhetage an die Ferien anzufügen wünscht. Schon vom ersten Dienstjahre an ist jeder, der unter dem Arbeitszeitgesetz steht, in der Lage, sich 14 Tage zusammenhängender Ferien zu verschaffen, wenn er in der übrigen Zeit des Jahres auf einige ihm sonst zukommende Ruhetage verzichtet.

Es ist ferner noch darauf aufmerksam zu machen, dass das Gesetz bekanntlich nur Minima aufstellt, die gewährt werden müssen. Es steht den Verwaltungen frei, bei den Kategorien, die eine besondere Berücksichtigung verdienen, ein grösseres Ausmass von Ferien eintreten zu lassen. Es ist ähnliches bereits geschehen. Für die Telephonistinnen hat man in Zürich die Arbeitszeit auf 7 Stunden reduziert, weil bei dem dort bestehenden halbautomatischen System die Anforderungen an die einzelne Beamtin sehr viel grössere sind als an andern Orten. Das Gesetz hindert also durchaus nicht, in solchen Fällen ein Mehreres zu tun.

Nun hat besonders der Herr Vorredner ausgeführt, dass nach seinen Erfahrungen die vom Ständerat beschlossenen Ausmasse von Ferien, ja selbst der Beschluss des Nationalrates hinter demjenigen zurückbleiben, was in der Privatindustrie Regel sei. Es ist nicht richtig, wenn man zur Vergleichung immer die Verhältnisse im Bankgewerbe und in kaufmännischen Betrieben heranzieht. Für den weitaus grössten Teil des beim Arbeitsgesetz in Frage kommenden Personals ist die Vergleichung mit dem Industriearbeiter zutreffend. Hier haben nun die Erhebungen ergeben, dass in unserer Industrie Ferien, die zweimal sechs Arbeitstage per Jahr überschreiten, nirgends zur Anwendung kommen. Es wurden darüber besondere Erhebungen von seite der Fabrikinspektoren gemacht.

Es ist ja vom Herrn Vorredner gesagt worden, man dürfe nicht allein auf die finanziellen Fragen abstellen. Bis zu einem gewissen Grade stimme ich ihm hier zu; besonders die Regiebetriebe des Bundes haben sich nie ausschliesslich von diesem Gesichtspunkte leiten lassen. Etwas anders ist die Sache aber da, wo ein Unternehmen sich die Mittel selbst verschaffen muss, wie dies bei unseren sämtlichen privaten Verkehrsanstalten der Fall ist. Ich brauche nicht zu sagen, dass die meisten derselben gegenwärtig mit der grössten finanziellen Not kämpfen. Und nun ist eben gerade die Frage der Ausdehnung der Ferien eine solche, die ökonomisch auf das allerempfindlichste ins Gewicht fällt. Was hier eventuell von den staatlichen Betrieben ertragen werden kann, wird unerschwinglich für viele private Verkehrsanstalten.

Dem nationalrätlichen Beschlusse habe ich nun folgendes entgegenzuhalten: er schafft insoweit Inkongruenzen, als für einen grossen Teil der Beamten und Angestellten dieses Maximum von Ferienanspruch schon mit 27 und 28 Jahren eintritt, während andere, die in späterem Alter in den Dienst eintreten, und ein grosser Teil der Beamten der allgemeinen Bundesverwaltung erst viel später in den Genuss dieses Maximums gelangen. Auch ist es unrichtig und wäre die Quelle neuer Unzufriedenheit,

wenn viele Beamte vom 28. Altersjahre an nicht mehr auf längere Ferien hoffen könnten.

Der Herr Vorredner hat dann gegenüber dem Gesetze einen Vorwurf erhoben, den ich an sich begreife; er sagt, dass es zu sehr schematisiere, die einzelnen Dienste rücksichtlich der Bemessung der Ferien nicht auseinanderhalte und individueller behandle. Es ist eben eines der Hauptpostulate des Föderativverbandes, es sollen diese sämtlichen unter das Arbeitszeitgesetz fallenden Personalkategorien gleich behandelt werden. Aber auch praktisch wäre es kaum möglich, hier, so sehr es an sich vernünftig erschiene, diese Unterscheidungen vorzunehmen. Man kann auch nicht lediglich nach Dienstkategorien unterscheiden, weil wiederum innerhalb jeder derselben die Beanspruchung eine ganz verschiedene sein kann. Es gibt beispielsweise Stationsvorstände, die einen sehr leichten Posten bekleiden, während es wiederum Stationen gibt, wo der Dienst eines Stationsvorstandes ein sehr anstrengender ist. Aehnliches ist mit bezug auf die einzelnen Dienste des fahrenden Personals zu sagen. Kurz, es wäre gar nicht möglich, Unterscheidungen zu treffen, welche nicht in jedem einzelnen Falle wieder zu Reklamationen und Beschwerden führen würden.

Und dann ist noch etwas zu sagen. Das Personal hat die achtstündige Arbeitszeit, die Ruhetage, die Ferien nicht allein verlangt mit der Begründung, es seien diese Erleichterungen für sein psychisches und physisches Wohl unerlässlich, sondern diese Dinge werden heute postuliert, weil der einzelne Anspruch darauf erhebt, über einen grösseren Teil seiner Zeit frei verfügen zu können, ohne Rücksicht darauf, ob er dies vom Gesichtspunkt der Erholungsbedürftigkeit und der Gesundheit aus nötig hat. Das ist der Standpunkt, der immer eingenommen worden ist und dem auch Ausdruck gegeben worden ist in der Botschaft. Ich wiederhole aber, dieses Distinguieren ist den Verwaltungen nicht untersagt. Sie können ein Mehreres zugestehen da, wo sie es für nötig erachten. Der Standpunkt des Herrn Ständerat Scherrer hätte aber noch weitere Unstimmigkeiten zur Folge. Sie wissen, dass im Gesetz für die leichten Dienste eine verlängerte Arbeitszeit erlaubt ist. Man darf hier die Leute eine Stunde länger beanspruchen. Sobald Sie nun aber diesen leichteren Diensten kürzere Ferien gäben, so würde die weitere Inkongruenz eintreten, dass dasjenige Personal, welches nach dem Gesetze längere Arbeitszeiten hat, kürzere Ferien erhalten würde. Und auch dieser Umstand würde zu Beschwerden führen.

Ich habe gehört, dass der Herr Kommissionsreferent Ihnen von einem Mittelantrag gesprochen hat. Ich habe keinen Beruf, diesen von mir aus zu stellen. Ich kann nur wiederholen, dass die vom Nationalrat beschlossene Regelung neben allen anderen Inkongruenzen eine zu grosse und beinahe unerträgliche Belastung eines grossen Teiles unserer Verkehrsanstalten bedeuten würde.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommission	31 Stimmen
Für den Antrag Scherrer	2 Stimmen

Art. 12.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Der Nationalrat hat in Abs. 1 eingefügt, dass das Personal bei der Festsetzung der Diensterteilung anzuhören sei. Damit würde das Al. 2 nach unserem Schlusse ersetzt. Wir sind damit einverstanden und beantragen Ihnen, hier dem Nationalrate zuzustimmen.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 16.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Bei Art. 16 hat der Nationalrat beigefügt, dass, wenn Ausnahmen von den Bestimmungen des Gesetzes verfügt werden sollen, das beteiligte Personal anzuhören sei. Wir sind mit dieser Ergänzung einverstanden und beantragen Ihnen Zustimmung zu Al. 1.

Nun hat der Nationalrat in Al. 2 neu hinzugefügt: «Insbesondere können bei Nebenbahnen Erleichterungen hinsichtlich der Arbeitszeit, der Dienst- und der Ruheschicht sowie der Ruhetage gewährt werden.» Diese Anfügung war im Nationalrat bestritten und ist nur mit Mehrheit beschlossen worden, mit 75 gegen 50 Stimmen.

Ich möchte nicht sagen, dass diese Anfügung ganz unbedenklich wäre. Es wird also dadurch gesagt, dass insbesondere den Nebenbahnen Vergünstigungen, d. h. Abweichungen von den Bestimmungen des Gesetzes, bewilligt werden können. Ich habe schon bei der ersten Lesung des Gesetzes darauf aufmerksam gemacht, dass das Personal sich immer auf den Standpunkt gestellt hat, es erkläre sich solidarisch mit dem Personal der Nebenbahnen; das Personal der Nebenbahnen dürfe prinzipiell nicht schlechter gestellt sein als das Personal der Hauptbahnen. Es handelt sich also hier speziell um die Eisenbahner. Wird eine solche Anfügung aufgenommen, wie sie der Nationalrat beschlossen hat, so liegt es nahe, dass das ein gewisses Misstrauen beim Personal weckt, indem es sich sagt: Ja, das Personal der Nebenbahnen wird nun doch anders behandelt als das Personal der Hauptbahnen. Von diesem Gesichtspunkt aus wäre vielleicht die Anfügung besser weggeblieben.

Auf der andern Seite ist zu sagen, dass die Anfügung bei dem Verband der Nebenbahnen und den grossen Interessentenkreisen, die hinter ihnen stehen, eine gewisse Beruhigung schaffen wird, indem man sich sagt: es ist ja ausdrücklich im Gesetz gesagt, dass den besonderen Verhältnissen dieser Verkehrsanstalten auch besonders Rechnung getragen werden kann und soll. Es liegt ja in der Natur der Sache, dass diese besonderen Vergünstigungen in erster Linie diesen kleinen Verkehrsanstalten zugute kommen sollen; das bringt die Natur der Verhältnisse mit sich. Von diesen Gesichtspunkten aus beantragt Ihnen die Kommission, nachdem der Nationalrat geglaubt hat, diese Anfügung aufnehmen zu sollen, es auch unserseits zu tun und dem Nationalrate beizupflichten.

Wir haben sogar noch eine kleine Ergänzung beigefügt, indem wir sagen, dass den Nebenbahnen Erleichterungen gewährt werden können hinsichtlich der Arbeitszeit, der Dienst- und der Ruheschicht, sowie der Ruhetage und der Ferien. Also die Ferien wurden noch besonders beigefügt. Mit dieser Anfügung glau-

ben wir nicht, den Intentionen des Nationalrates entgegenzutreten, oder über dieselben hinauszugehen. Es ist ganz sachgemäss, dass die Ferienordnung hier auch inbegriffen sei. Ich habe mich überzeugt durch Nachlesen des stenographischen Bülletins, dass der Referent des Nationalrates, als er diese Anregung begründete, die Ferien ausdrücklich genannt hat. Es scheint also, dass bloss infolge Versehens bei der Redaktion des Al. 2 sie weggelassen worden sind.

Wir beantragen Ihnen also, mit dieser Anfügung, die ich soeben genannt habe, in diesem Punkt dem Nationalrate beizupflichten.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 18.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Bei Art. 18 hat der Nationalrat in beiden Al. 1 und 2 Zusätze beigefügt, in Al. 1 dahingehend, dass die Wahl der sogenannten paritätischen Kommission durch den Bundesrat erfolge, nach Entgegennahme von Vorschlägen der Verkehrsanstalten und des Personals. Wir beantragen hier ohne weiteres zuzustimmen. Diese Anfügung wird sachgemäss und gut sein.

Dann ist gesagt, dass diese paritätische Kommission auch zuzuziehen sei zur Begutachtung der zu erlassenden Vollziehungsverordnung. Auch diese Anfügung wird zweckmässig sein. Wir beantragen auch hier Zustimmung.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 19—20.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Bei Art. 19 und 20 bestehen die Differenzen nicht mehr, und damit wäre die Vorlage erledigt.

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

Arbeitszeit bei den Transportanstalten.

Durée du travail dans les entreprises de transport.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1920
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1101
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.02.1920 - 08:30
Date	
Data	
Seite	7-11
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 914

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

seitige grosse Rat — ich rede nur quantitativ — nach dreijährigem Kampf die Lösung des Ständerates mit einer ganz kleinen Modifikation angenommen hat, der Ständerat nicht das Ganze unter den Tisch werfe. Es wäre das sehr bedauerlich, und es würde das der zukünftigen Differenzenbehandlung nicht förderlich sein. Ich darf das wohl in meiner jetzigen Stellung sagen, ohne dass es als Drohung seitens des « grossen » Rates aufgefasst wird. Ich empfehle Zustimmung zur Einigungsvorlage.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag der Kommissionsmehrheit	17 Stimmen
Dagegen	8 Stimmen

An die Redaktionskommission.
(A la commission de rédaction.)

1119. Völkerbund.
Société des nations.

Abstimmung. — *Votation.*

M. le **Président**: Vous avez décidé hier d'entrer en matière. La majorité de votre commission propose l'adoption in globo de l'arrêté tel qu'il est sorti des délibérations du Conseil national.

Isler, Berichterstatter der Kommission: Ich will nur mitteilen, dass mir verschiedene Mitglieder des Rates den Wunsch ausgesprochen haben, es möchte die Abstimmung unter Namensaufruf stattfinden. Ich übermittle Ihnen diesen Antrag; Sie mögen entscheiden. (Zustimmung.)

Abstimmung. — *Votation.*

Mit « Ja », d. h. für den Antrag der Kommission, stimmen die Herren:

(Répondent, « oui », c'est-à-dire adoptent la proposition de la commission, MM.):

Aeppli, Ammann, Andermatt, Charmillot, Dind, Fazy, Gabuzzi, Geel, Hildebrand, Huber, Isler, Keller, Laely, Mercier, Messmer, de Meuron, Montenach, Moser, Räber, Rütty, Schneider, Schöpfer, Simon, Soldini, Usteri, Wettstein, Winiger, Wirz, Wyrsh, Zen-Ruffinen (30).

Mit « Nein », d. h. gegen den Antrag der Kommission, stimmen die Herren:

(Répondent « non », c'est-à-dire rejettent la proposition de la commission, MM.):

Brügger, Dähler, Legler, Muheim, Ochsner, Scherer (6).

M. **Montenach**: Au nom de M. Ribordy, qui m'a autorisé à faire cette déclaration, je dois dire que s'il avait été présent, il aurait voté oui.

M. le **Président**: Dans cet ordre d'idées, je vous informe également que deux de nos collègues, M. le vice-président Baumann et M. le conseiller aux Etats von Arx m'ont informé, le premier par lettre, le second par télégramme, que s'ils avaient pu être présents au moment de la votation, ils auraient donné leur adhésion aux propositions de la majorité.

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

1101. Arbeitszeit bei den Transportanstalten.
Durée du travail dans les entreprises de transport.

Differenzen. — *Divergences*

(Siehe die Verhandlungen des Nationalrates, Seite 199 ff.)
(Voir les débats du Conseil national, page 199 et suiv.)

Art. 5.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Der Nationalrat hat beim Grossteil der Differenzen, die in dieser Vorlage noch bestanden, dem Beschlusse des Ständerates zugestimmt. Bei einzelnen Punkten hat er an seinem abweichenden Beschlusse festgehalten oder neuerdings abweichend von unserem Beschlusse entschieden. Das letztere gilt insbesondere bei dem Differenzpunkt, der die grösste materielle Bedeutung hat, bei der Ferienordnung. Unsere Kommission beantragt Ihnen nun überall, dem Nationalrate zuzustimmen. Man hat daher davon abgesehen, das Imprimat, das Ihnen gestern zugestellt wurde, noch durch die neuen Anträge unserer Kommission zu ergänzen, um Zeit und Geld zu ersparen.

Da wir überall Zustimmung beantragen, kann sich meine Berichterstattung daher ziemlich kurz halten.

Vorab hat eine Differenz bestanden beim Titel des Gesetzes. Wir haben beschlossen: « Bundesgesetz über die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten ». Der Nationalrat hatte den Titel anders gefasst. Wir haben an unserem ersten Beschlusse festgehalten, und der Nationalrat hat zugestimmt; die Sache ist also erledigt.

Eine Differenz materieller Natur bestand in Art. 3. Hier hatten wir das Maximum der Stundenzahl, für welche im Jahre die Ueberschreitung der Arbeitszeit zulässig sein soll, wenn für die Mehrarbeit eine besondere Bezahlung geleistet wird, auf 150 bestimmt. Der Nationalrat hat sie auf 75 bemessen. Wir haben bei der zweiten Lesung an unserem Beschlusse festgehalten und der Nationalrat hat zugestimmt. Auch hier ist also die Sache erledigt. Es besteht Uebereinstimmung zwischen den beiden Räten.

Eine Differenz besteht noch in Art. 5, Abs. 1. Hier wird die Dauer der Dienstschicht, sagen wir der Präsenzzeit, bestimmt. Nach der Vorlage des Bundesrates und dem ersten Beschlusse des Ständerates soll die Höchstdauer der Dienstschicht $13\frac{1}{2}$ Stunden betragen. Es war aber überall und von jeher die Meinung, dass die Dienstschicht normalerweise eigentlich nicht mehr als 12 Stunden betragen solle. Das Personal hatte anfangs entschieden darauf bestanden, dass diese 12 Stunden die Maximaldauer der Dienstschicht sein sollen. Nun ist auch der Nationalrat übereinstimmend mit uns dazu gelangt, dass die Dienstschicht auf $13\frac{1}{2}$ Stunden soll ausgedehnt werden dürfen, ausnahmsweise, wo die Verhältnisse es eben notwendig machen, so insbesondere bei der Postverwaltung. Der Nationalrat hat dann aber einen Zusatz angenommen, lautend: « Wo die Verhältnisse es ermöglichen, soll die Dienstschicht im Mittel bis auf 12 Stunden reduziert werden. » Also Maximaldauer $13\frac{1}{2}$ Stunden, wobei aber eine Art Postulat beigelegt wird, wenn immer möglich solle die Dienstschicht nicht mehr als 12 Stunden betragen. Wir haben geglaubt, es sei nicht nötig, diesen Wunsch in das Gesetz aufzunehmen. Materiell bestand ja eine Differenz der Meinungen nicht. Der Nationalrat hat aber nun bei der zweiten Behandlung der Vorlage geglaubt, doch an der Beifügung festhalten zu sollen. Nachdem das einmal so ist, glaubten wir, es bestehe unsererseits auch kein durchschlagender Grund, dem weiter entgegenzutreten. Wir beantragen Ihnen also, in der Differenz bei Art. 5 dem Nationalrat zuzustimmen.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 6.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Hier wird die Dauer der Ruheschicht bestimmt. Das ist das einfache Korrelat zur Dienstschicht nach Art. 5, und es besteht hier das ganz gleiche Verhältnis wie bei Art. 5. Nach der Vorlage des Bundesrates und unserem ersten Beschlusse ist die Dauer der Ruheschicht auf $10\frac{1}{2}$ Stunden festgelegt; der Nationalrat hat auch hier wieder eine entsprechende Beifügung gemacht, lautend: « Wo die Verhältnisse es gestatten, soll die Ruheschicht nicht unter 12 Stunden herabgesetzt werden. » Es gilt hier, was ich zu Art. 5 gesagt habe. Die Kommission beantragt auch hier, diese Beifügung des Nationalrates nun ebenfalls aufzunehmen.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 10.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Hier handelt es sich um den hauptsächlichsten Differenzpunkt, um die Ferienordnung. Es ist Ihnen bekannt, welchen Gang die Angelegenheit der Ferien genommen hat. Der Bundesrat hatte in seiner Vorlage in Aussicht genommen, Ferien von 7 Tagen vom 1. bis 9. Dienstjahre, von 14 Tagen vom 10. Dienstjahre oder 30. Altersjahre an und dann eine dritte Stufe von 21 Tagen vom 20. Dienstjahre oder vom zurückgelegten 40. Altersjahre an. Der Ständerat hat in der ersten Behandlung der Vorlage diesem Antrage des Bundesrates einfach zugestimmt. Dann ist der Na-

tionalrat in der ersten Behandlung etwas weiter gegangen. Er hat einen Antrag der Herren Zraggen und Stoll angenommen, durch welchen das Vorrücken von der einen Ferienstufe zur andern etwas rascher geschieht. 7 Tage werden vom 1. bis 5. Dienstjahre, 14 Tage schon vom 6. Dienstjahre an gewährt, und das Maximum von 21 Tagen wird vom 10. Dienstjahre an erreicht.

Man hat dieser Ordnung nach Beschluss des Nationalrates vor allem aus zur Last gelegt, dass sich das Vorrücken von der einen Ferienstufe zur andern und insbesondere das Einrücken in die oberste Stufe zu rasch vollziehe. Daneben kamen auch die finanziellen Konsequenzen in Betracht. Nach der von uns gutgeheissenen Vorlage des Bundesrates machte die Mehrausgabe infolge der neuen Ferienordnung im Vergleich zum jetzigen Zustand für die Bundesbetriebe rund 6 Millionen aus. Nach der Beschlussfassung des Nationalrates in der ersten Behandlung kamen zu diesen 6 Millionen noch rund 2,2 Millionen neu hinzu.

Der Ständerat hat nun bei der zweiten Behandlung der Angelegenheit geglaubt, an seinem ersten Beschluss festhalten zu sollen, einmal in Würdigung der Einwände, die ich genannt habe, welche gegen die Ordnung der Dinge nach dem ersten Beschluss des Nationalrates geltend gemacht wurden und auch in Ansehung der finanziellen Konsequenzen derselben. Ich habe aber bei Behandlung der Angelegenheit im Rate bereits mitgeteilt, dass im Schosse der Kommission eine Art Mittelantrag aufgetaucht war, der sich hinsichtlich des Vorrückens von einer Ferienstufe zur andern etwa in der Mitte zwischen den beidseitigen Beschlüssen hält. Ich habe damals persönlich der Vermutung Ausdruck gegeben, dass man sich schliesslich etwa auf dieser mittleren Linie werde einigen können.

Nun hat der Nationalrat bei der zweiten Behandlung der Angelegenheit in der Tat diesen Mittelweg beschritten. Das Vorrücken von der einen zur andern Ferienstufe ist nun entsprechend diesem Mittelantrag, den ich früher schon mitgeteilt hatte, wie folgt geordnet: Vom 1. bis 7. Dienstjahre 7 Tage, vom 8. Dienstjahre oder 28. Altersjahre 14 Tage und vom 15. Dienstjahre oder 35. Altersjahre 21 Tage. Diese Ordnung entspricht, ich wiederhole es, ganz dem Mittelantrag, der schon im Schosse unserer Kommission bei der zweiten Beratung vorgelegt worden war.

Der Nationalrat ist nun aber noch weiter gegangen und hat eine vierte Stufe von 28 Tagen neu hinzugefügt für alle Beamten und Angestellten, die das 50. Altersjahr erreicht haben. Diese vierte Ferienstufe von 28 Tagen war vom Personal von jeher verlangt, und es war das eine sehr bestrittene Forderung. Nun ist sie ganz auffälligerweise bei der zweiten Behandlung im Nationalrate, soviel mir bekannt, gar nicht mehr angefochten worden, so dass der Nationalrat sich dann auch in Hinsicht auf diese neu beigelegte vierte Stufe so ziemlich durchwegs geeinigt hat.

Die finanziellen Konsequenzen dieser weitern Hinzufügung können wir nicht ermessen, es sind darüber gar keine Berechnungen aufgestellt worden. Man hat gemeint, sie seien vielleicht nicht so gar gross, weil bei diesen Veteranen des Dienstes eben häufig Urlaube wegen Krankheit erteilt werden müssen, so dass sich die Sache vielleicht doch in ziemlich weitgehendem Masse kompensiere. Man nimmt an, dass diese Ferienzeit von 28 Tagen die Zahl der Urlaube wegen Krankheit vermindern würde. So oder anders ist sowohl das

raschere Vorrücken von einer Stufe zur andern wie die Hinzufügung der neuen Ferienstufe von 28 Tagen im andern Rate glatt durchgegangen, und nachdem die Sache so steht, steht die Kommission nicht an, Ihnen zu empfehlen, auch unsererseits dem beizutreten.

Es ist vielleicht am Platze, hier eine kurze Betrachtung allgemeiner Natur beizufügen. Man hört davon, dass gegenüber dem Gesetze über die Arbeitszeit bei den Transportanstalten das Referendum ergriffen werden wolle. Ob es dazu kommen wird, das bleibt ja nun abzuwarten. Es wird ja vielleicht viel davon abhängen, wie der Entscheid fallen wird bei der verwandten Vorlage über die Neuordnung des Arbeitsverhältnisses, die, wie uns bekannt ist, am 21. März die Probe des Referendums zu bestehen haben wird. Sollte wirklich das Referendum auch gegen die jetzige Vorlage ergriffen werden und zustande kommen, dann ist wohl voraussehen, dass neben der grundsätzlichen Neuerung des Achtstundentages gerade dieser Ferienartikel es sein wird, der die schwerste Belastungsprobe auszuhalten haben wird.

Man hat dem Ständerat, als er bei der zweiten Beratung nicht sofort dem weitergehenden Beschluss des Nationalrates zugestimmt hat, vorgeworfen, er sei die konservativste, reaktionärste Körperschaft, die es auf der Welt gebe. Ich habe das irgendwo gelesen. Ich vermute sehr, dass, wenn dann dieser Ferienartikel, wie wir ihn nun heute beschliessen wollen, die Probe des Referendums zu bestehen haben wird, unser Ständerat vielleicht manchem Referendumbürger, der als Bauersmann oder Handwerker zum Entscheide berufen sein wird, noch viel zu fortschrittlich sein wird. Wir wollen das gewärtigen. Wir haben nun einmal, indem wir bei der zweiten Behandlung der Sache doch nicht sofort das angenommen haben, was der Nationalrat beschliessen hatte und was das Personal wünschte, unserer Intention Ausdruck gegeben und sie markiert, dass neben den Wünschen und Bedürfnissen des Personals die Behörden doch pflichtgemäss andere Interessen eben auch noch wahrzunehmen haben, die Interessen des Staatshaushaltes und die Interessen und Sorgen der Privatwirtschaft, des gesamten Wirtschaftslebens des Landes.

Das haben wir getan. Heute stehen wir nun aber nicht an, Ihnen zu beantragen, dem weitergehenden Beschluss des Nationalrates, wie er heute vorliegt, zuzustimmen. Es liegt eben doch auch viel daran, dass beim Personal unserer Transportanstalten Zufriedenheit und Ruhe herrscht. Wir wollen dazu unser möglichstes beitragen. Wir haben die Konflikte verfolgt, die in den letzten Tagen in England, in Italien und neuestens auch in Frankreich ausgebrochen sind. Die Erinnerungen an unser eigenes Erlebnis ein den Tagen vom November 1918 sind bei uns allen noch frisch. Wir möchten, wenn immer möglich, einem neuen Konflikt vorbeugen.

Von allen diesen Erwägungen ausgehend, beantragt Ihnen die Kommission einstimmig, dem neuen Beschluss des Nationalrates zuzustimmen.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 16.

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Eine letzte kleine Differenz besteht noch bei Art. 16. Er

ist eine Art Generalklausel, wonach, wenn besondere Verhältnisse es notwendig machen, der Bundesrat Ausnahmen von den Bestimmungen dieses Gesetzes anordnen kann. Nun hat der Nationalrat beigefügt: «Insbesondere können Nebenbahnen Erleichterungen hinsichtlich der Arbeitszeit, der Dienst- und Ruheschicht sowie der Ruhetage gewährt werden.» Wir haben dieser Anfügung, wenn auch nicht ganz ohne Bedenken hinsichtlich der Opportunität derselben, zugestimmt, aber dann noch eine kleine Beifügung gemacht, indem wir hinter den Ruhetagen auch noch die Ferien anfügten. Also bei den Nebenbahnen sollen auch hinsichtlich der Ferien Ausnahmen bewilligt werden können.

Der Nationalrat hat nun diesen Zusatz gestrichen; wohl nicht, weil er sachlich damit nicht übereinstimmte. Ich hatte schon bei Behandlung der Angelegenheit in der zweiten Beratung darauf hingewiesen, dass nach dem stenographischen Bülletin vom Referenten des Nationalrates die Ferien ausdrücklich erwähnt wurden und gesagt wurde, dass auch hier Ausnahmen bewilligt werden dürfen, insbesondere also bei den Nebenbahnen. Aber man meinte wohl, es sei taktisch nicht gut, hier die Ferien noch besonders zu nennen, nachdem einmal die Ferienordnung ein besonderer Streitpunkt geworden war. Wir verstehen die Intention des Nationalrates und möchten nun unsererseits nicht darauf beharren, dass die Ferien hier noch besonders genannt werden, allein in der ausdrücklichen Annahme, dass materiell darüber keine Meinungsverschiedenheit walten soll, dass also Ausnahmen gerade auch für die Ferien zugelassen sein sollen. Die Kommission hat mich noch besonders beauftragt, das hier auszudrücken. Wir gehen davon aus, dass es nicht nötig ist, das besonders zu sagen, nachdem in Al. 1 eigentlich eine allgemeine Generalklausel enthalten ist, wonach ohne Einschränkung eben Ausnahmen bewilligt werden dürfen durch den Bundesrat. Wir beantragen Zustimmung zum Nationalrat.

Angenommen. — (Adopté.)

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Damit wären die Differenzen erledigt, überall in Zustimmung zum Nationalrat. Es könnte damit die Vorlage verabschiedet werden. Ich habe angeordnet, dass sich die Redaktionskommission am Nachmittag besammelt. Wir werden sehen, ob es möglich sein wird, die redaktionelle Bereinigung der Vorlage in beiden Texten fertigzustellen. In diesem Falle könnte morgen die Schlussabstimmung angeordnet werden. Ich möchte den Herrn Präsidenten bitten, diese Schlussabstimmung auf die Tagesordnung von morgen zu setzen; wobei ich allerdings keine Garantie übernehmen kann, dass es möglich sein wird, alles noch fertigzustellen. Es könnte unter Umständen nötig werden, die Schlussabstimmung auf den April zu verschieben, wenn sich Schwierigkeiten bezüglich der Textbereinigung, insbesondere beim französischen Text, zeigen sollten. Meinerseits werde ich das möglichste tun, damit die Vorlage noch in dieser Session erledigt werden kann.

M. le Président: Il n'existe plus de divergence avec le Conseil national. Le projet pourra donc être

renvoyé à la commission de rédaction. Si celle-ci arrive à chef l'objet sera soumis demain au Conseil en votation définitive. Dans le cas contraire, il serait renvoyé à la prochaine session.

**Sitzung vom 6. März 1920,
vormittags 8½ Uhr.**
*Séance du 6 mars 1920, à 8½ heures
du matin.*

Vorsitz: }
Présidence: } M. Pettavel.

1011. Arbeitszeit bei den Transportanstalten.
Durée du travail dans les entreprises de transport.

Redaktionelle Bereinigung. — *Rédaction définitive.*

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Die Redaktionskommission in der Zusammensetzung, wie sie durch das Gesetz über den Geschäftsverkehr vorgesehen ist, hat sich gestern ihrer gesetzlich bestimmten Aufgabe unterzogen, und es liegt als Ergebnis unserer Arbeit nun der bereinigte deutsche Text des Gesetzes Ihnen vor. Er konnte heute früh noch ausgeteilt werden.

Wir haben an dem Text, wie er aus den Beratungen der beiden Räte hervorgegangen ist, nicht vieles zu ändern und auszusetzen gefunden. Was geändert wurde, besteht zur Hauptsache darin, dass wir einmal die Marginalien bei den einzelnen Artikeln am Rande, die in den Imprimaten, die uns bei der Behandlung vorgelegen sind, ausgefallen waren, nach der ursprünglichen Vorlage des Bundesrates wiederhergestellt haben.

Das ist von allgemeiner Bedeutung. Dann ist bei Art. 3 eine Aenderung der Systematik des Stoffes dieses Artikels angebracht worden. Wir sind auf eine gewisse Mangelhaftigkeit der Systematik in der Vorlage des Bundesrates längst aufmerksam geworden und haben das bei der redaktionellen Bereinigung

der Vorlage korrigiert. Was sonst noch anzubringen war an Aenderungen im deutschen Text, ist sehr unwichtig, es handelt sich lediglich um einige kleine redaktionelle Aenderungen und es ist nicht nötig, dieselben besonders zu erwähnen.

Das gilt für den deutschen Text. Es ist leider nicht möglich gewesen, auch den bereinigten Text der französischen Vorlage Ihnen vorzulegen. Nach dem Gesetze über den Geschäftsverkehr sollten die beiden Texte bei der Schlussabstimmung vorgelegt werden, der deutsche und französische. Aufgabe der Redaktionskommission ist es vor allem aus, die Uebereinstimmung der beiden Texte, die beide authentisch sind, herzustellen und zu erwahren. Das ist geschehen. Die Kommission konstatiert, dass die beiden Texte, der deutsche und der französische, durchaus übereinstimmen. Wenn der französische nicht sofort im Druck vorgelegt werden konnte, so rührt das davon her, dass sich beim französischen Text da und dort die Wünschbarkeit einer Aenderung im Sinne besserer sprachlicher Korrektheit gezeigt hat. Dieser und jener Ausdruck musste geändert werden und das musste dann natürlich durch die ganze Vorlage durchgezogen werden. So ist es nicht möglich geworden, dass der französische bereinigte Text neugedruckt vorgelegt werden konnte.

Das schliesst aber nicht aus, dass die Abstimmung jetzt schon vorgenommen werden kann. Wiederholt ist es vorgekommen, dass die Abstimmung schon vorgenommen wurde, bevor beide Texte vorlagen. Es scheint mir, dass der Wortlaut des Gesetzes das nicht hindert; der französische Text liegt Ihnen ja auch vor, nach den Ihnen früher übermittelten Vorlagen. Es ist nichts daran geändert worden, als dass auch im französischen Text die Marginalien geändert wurden und sodann in Art. 3 die Systematik. Was weiter geändert worden ist, ist von minimier Bedeutung.

Ich beantrage Ihnen, von der Vorlage der Redaktionskommission Vormerk zu nehmen und zur Schlussabstimmung überzugehen. Es ist ja wünschenswert, dass die Schlussabstimmung über dieses Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten noch heute vor Schluss der Session in beiden Räten vorgenommen werden kann.

Schlussabstimmung. — *Votation finale.*

Für Annahme des Bundesgesetzes	9 Stimmen
Dagegen	5 Stimmen

Schluss des stenographischen Bülletins der Februar/März-Session.
Fin du Bulletin sténographique de la session de février-mars.

Arbeitszeit bei den Transportanstalten.

Durée du travail dans les entreprises de transport.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1920
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1101
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.03.1920 - 09:00
Date	
Data	
Seite	46-49
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 920

renvoyé à la commission de rédaction. Si celle-ci arrive à chef l'objet sera soumis demain au Conseil en votation définitive. Dans le cas contraire, il serait renvoyé à la prochaine session.

**Sitzung vom 6. März 1920,
vormittags 8½ Uhr.**
*Séance du 6 mars 1920, à 8½ heures
du matin.*

Vorsitz: }
Présidence: } M. Pettavel.

1011. Arbeitszeit bei den Transportanstalten.
Durée du travail dans les entreprises de transport.

Redaktionelle Bereinigung. — *Rédaction
définitive.*

Winiger, Berichterstatter der Kommission: Die Redaktionskommission in der Zusammensetzung, wie sie durch das Gesetz über den Geschäftsverkehr vorgesehen ist, hat sich gestern ihrer gesetzlich bestimmten Aufgabe unterzogen, und es liegt als Ergebnis unserer Arbeit nun der bereinigte deutsche Text des Gesetzes Ihnen vor. Er konnte heute früh noch ausgeteilt werden.

Wir haben an dem Text, wie er aus den Beratungen der beiden Räte hervorgegangen ist, nicht vieles zu ändern und auszusetzen gefunden. Was geändert wurde, besteht zur Hauptsache darin, dass wir einmal die Marginalien bei den einzelnen Artikeln am Rande, die in den Imprimaten, die uns bei der Behandlung vorgelegen sind, ausgefallen waren, nach der ursprünglichen Vorlage des Bundesrates wiederhergestellt haben.

Das ist von allgemeiner Bedeutung. Dann ist bei Art. 3 eine Aenderung der Systematik des Stoffes dieses Artikels angebracht worden. Wir sind auf eine gewisse Mangelhaftigkeit der Systematik in der Vorlage des Bundesrates längst aufmerksam geworden und haben das bei der redaktionellen Bereinigung

der Vorlage korrigiert. Was sonst noch anzubringen war an Aenderungen im deutschen Text, ist sehr unwichtig, es handelt sich lediglich um einige kleine redaktionelle Aenderungen und es ist nicht nötig, dieselben besonders zu erwähnen.

Das gilt für den deutschen Text. Es ist leider nicht möglich gewesen, auch den bereinigten Text der französischen Vorlage Ihnen vorzulegen. Nach dem Gesetze über den Geschäftsverkehr sollten die beiden Texte bei der Schlussabstimmung vorgelegt werden, der deutsche und französische. Aufgabe der Redaktionskommission ist es vor allem aus, die Uebereinstimmung der beiden Texte, die beide authentisch sind, herzustellen und zu erwahren. Das ist geschehen. Die Kommission konstatiert, dass die beiden Texte, der deutsche und der französische, durchaus übereinstimmen. Wenn der französische nicht sofort im Druck vorgelegt werden konnte, so rührt das davon her, dass sich beim französischen Text da und dort die Wünschbarkeit einer Aenderung im Sinne besserer sprachlicher Korrektheit gezeigt hat. Dieser und jener Ausdruck musste geändert werden und das musste dann natürlich durch die ganze Vorlage durchgezogen werden. So ist es nicht möglich geworden, dass der französische bereinigte Text neugedruckt vorgelegt werden konnte.

Das schliesst aber nicht aus, dass die Abstimmung jetzt schon vorgenommen werden kann. Wiederholt ist es vorgekommen, dass die Abstimmung schon vorgenommen wurde, bevor beide Texte vorlagen. Es scheint mir, dass der Wortlaut des Gesetzes das nicht hindert; der französische Text liegt Ihnen ja auch vor, nach den Ihnen früher übermittelten Vorlagen. Es ist nichts daran geändert worden, als dass auch im französischen Text die Marginalien geändert wurden und sodann in Art. 3 die Systematik. Was weiter geändert worden ist, ist von minimier Bedeutung.

Ich beantrage Ihnen, von der Vorlage der Redaktionskommission Vormerk zu nehmen und zur Schlussabstimmung überzugehen. Es ist ja wünschenswert, dass die Schlussabstimmung über dieses Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten noch heute vor Schluss der Session in beiden Räten vorgenommen werden kann.

Schlussabstimmung. — *Votation finale.*

Für Annahme des Bundesgesetzes	9 Stimmen
Dagegen	5 Stimmen

Schluss des stenographischen Bülletins der Februar/März-Session.
Fin du Bulletin sténographique de la session de février-mars.



Arbeitszeit bei den Transportanstalten.

Durée du travail dans les entreprises de transport.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1920
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1011
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.03.1920 - 08:30
Date	
Data	
Seite	49-50
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 921

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.