

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau für die Schweiz : Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Band: 5 (1913)
Heft: 11

Artikel: Aus Eisenbahnerkreisen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-350089>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

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

Dann beschäftigte sich das Komitee mit der in Artikel 31 vorgesehenen neuen *Werkstättekommission*, welche auch für die Werkstätten der Bundesbahnen die Rolle eines Zwischengliedes zwischen Personal und Verwaltung spielen und nach den Intentionen der Schöpfer der neuen Institution eine gründlichere Untersuchung, ferner eine raschere Erledigung von Beschwerden des Arbeiterpersonals herbeiführen soll. Das Zentralkomitee des schweizerischen Eisenbahnarbeiterverbandes nahm gegen die Artikel 31 und 32 Stellung, soweit sie sich auf die Werkstätten der Bundesbahnen beziehen. Zunächst wurde im allgemeinen der Wert der bereits bestehenden Arbeiter- und Werkstättekommissionen in Abrede gestellt. Durch die *geringen Kompetenzen*, welche ihnen von der Verwaltung eingeräumt wurden, seien sie zur Bedeutungslosigkeit degradiert worden, so dass in einigen Werkstätten die Arbeiter sich weigern, die notwendigen Wahlen zu treffen. Der neuen Werkstättekommission könne man nun schon gar keinen Wert beimessen, weil in derselben das an der betreffenden Streitfrage interessierte Personal nur durch zwei Vertrauensmänner vertreten sein werde, und weil nach wie vor die Generaldirektion, eventuell der Bundesrat entscheide. Infolgedessen komme dieser Werkstättekommission nach keiner Richtung irgendeine schiedsgerichtliche Mission zu. Wohl aber sei zu befürchten, dass durch die Einfügung dieses neuen Gliedes in den Organismus der Bundesbahnen Komplikationen entstehen würden. Vor allem sei die *Ausschaltung der Arbeiterorganisation* in Fragen zu befürchten, welche bisher durch die Organe des Verbandes bei den Verwaltungsinstanzen anhängig gemacht wurden. Das Personal der Werkstätten der Bundesbahnen sei über seine Meinung zu der neuen Werkstättekommission nicht befragt worden. Wenn im Nationalrat erklärt wurde, man erfülle damit einen Wunsch der Arbeiterschaft, so könne sich das nur auf die Arbeiter der Militärwerkstätten beziehen.



Aus Eisenbahnerkreisen.

Wenn wir in letzter Zeit die Fachorgane der Eisenbahner durchgehen, so müssen wir die Wahrnehmung machen, dass ein Feuerlein zu entfachen droht, welches für die Feuerwehr der Bundesbahn einen nicht geahnten Umfang annehmen könnte. Verschiedene Umstände bilden die Ursache dieser Unzufriedenheit. Vorerst die Herausgabe des neuen Bekleidungsreglementes, welches schon Jahre auf sich warten lässt, dann die Ausrichtung einer Nachtdienstentschädigung. Dieses Postulat glauben wir nicht näher begründen zu müssen, da ein jedes Privatgeschäft die Nachtarbeit besser be-

zahlen muss und zudem die übrigen Bundesangestellten schon längst eine Nachtdienstentschädigung beziehen. Was dem einen recht ist, ist dem andern billig, das sind die berechtigten Gedanken eines Bundesbahners. Ein Hauptgrund aber zur Unzufriedenheit des Personals bilden die mörderischen Diensterteilungen. Diensttouren von morgens 4 Uhr bis 7 Uhr oder von 5 bis halb 9 Uhr abends wiederholen sich täglich, ebenso 8 und weniger Stunden Nachtruhe vom Dienstschluss bis zum Wiederbeginn des Dienstes. Während man auf den Bureaux der Verwaltung sich mit 8 und weniger Stunden Arbeit begnügt, und diese Arbeitszeit als genügend betrachtet, glaubt man, das Personal des gefährlichen Betriebsdienstes mit anormalen Dienstzeiten in den Tod zu jagen. Dienstbereitschaften von 20 Stunden sind sogar viele zu verzeichnen, sie haben sich in einzelnen Fällen bis auf 46 Stunden ausgedehnt. Die Arbeiterorganisationen müssen sich nicht verwundern, wenn sich gewissenlose Unternehmer in jeder Hinsicht Ausschreitungen gegen die Arbeiter erlauben, *geht doch Vater Bund in dieser Beziehung rühmlich voran*. Wenn der Bund, respektive das Eisenbahndepartement alle Gesetzesüberschreitungen der Bundesbahnverwaltung schützt, warum sollte ein solches Vorgehen dem profitgierigen Arbeitgeber nicht als Vorbild dienen? Alle Eingaben und Vorstellungen bei der Verwaltung waren bis zur Stunde resultatlos. Man weiss genau, dass nur eine Vermehrung des Personals diese Frage zu lösen vermag. Mehr Personal will man nicht. Ein Einsender in der «Neuen Zürcher Zeitung» hatte ja viel Personal herausgeklügelt, so dass man ja in Bern und anderswo wieder ruhig über diese Personalfrage hinweggehen konnte.

Das Personal als solches aber denkt anders. Es kann diese für ein Staatsinstitut niederträchtige Behandlung nicht mehr länger auf sich nehmen. Es verlangt eine gerechte und menschenwürdige Diensterteilung, eine solche, die ins zwanzigste Jahrhundert und nicht in die Zeit des römischen Sklaventums passt. Das Personal kann verlangen, dass ihm nicht nur Zeit zur Arbeit, sondern auch Zeit zur Ruhe, zur Familienfürsorge, Erziehung der Kinder etc. eingeräumt wird. Wir tun unsere Pflicht, verlangen aber auch unser Recht. Glaubt man in Bern, dem Staate dadurch Genüge zu tun, dass man verhältnismässig junge Männer durch Ueberanstrengung und Ausbeutung in den Tod jagt, Witwen und Waisen hinterlassend, wodurch Gemeinde und Staat grosse Kosten erwachsen? Wenn man in der Leitung unseres Staatswesens auf dieser niedrigen Stufe kulturellen Fortschrittes angelangt ist, dann mögen sie auch die Verantwortung tragen, wenn trotz Art. 202 der Militärorganisation die Bundesbahner «Halt» blasen.