

Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten

Vorteile des Entwurfes vom 23. Dez. 1918 gegenüber dem bisherigen Gesetze

* Wenn hier von „Vorteilen“ gesprochen wird, so geschieht dies vom Standpunkte der Arbeitnehmer aus. Jedem solchen Vorteil entspricht auf Seite der Arbeitgeber ein Nachteil, der seinen Ausdruck zunächst in einer Vermehrung der Betriebsausgaben findet. Die wichtigsten dieser Vorteile sollen im Nachstehenden kurz erörtert werden:

1. Geltungsbereich. Der Entwurf ist so abgefaßt, daß er — einem Begehren des Föderativverbandes eidg. Beamter, Angestellter und Arbeiter entsprechend — den Erlaß einer besondern Vollziehungsverordnung für die Nebenbahnen unnötig macht. Wo gemäß Art. 3 des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der Schweizerischen Nebenbahnen für letztere Erleichterungen vorgesehen sind, werden diese im Gesetze selbst genannt und, soweit erforderlich, in der einen zugehörigen Vollziehungsverordnung näher umschrieben werden.

2. Arbeitszeit. Das bisherige Gesetz erlaubt für alle Dienste eine tägliche wirkliche Arbeitszeit von elf Stunden, die allerdings vom Bundesrate gekürzt werden kann, wenn besondere Verhältnisse es notwendig erscheinen lassen. Der Entwurf zum neuen Gesetze stuft die durchschnittliche tägliche Dauer der Arbeitszeit ab von 8—10 Stunden. Die kürzeste Arbeitszeit von acht Stunden soll überall da zur Anwendung kommen, wo es sich um ununterbrochene, verantwortungsvolle Arbeit handelt, die einen hohen Grad körperlicher und geistiger Beanspruchung erfordert, wie sie im Betriebe der Verkehrsanstalten eben vielfach vorkommt.

Eine allgemeine Einführung der durchschnittlichen Arbeitszeit von acht Stunden im Tag oder der 48-Stundenwoche und einer Höchstdauer der Dienstschaft, früher Dienstbereitschaft oder Präsenzzeit genannt, von 12 Stunden, wie es der Föderativverband begehrt, kann für den Betrieb der Verkehrsanstalten einstweilen nicht in Frage kommen. Einmal liegt es im Wesen des Verkehrsdienstes, daß hier bezüglich der Beanspruchung der einzelnen Personalkategorien eine viel größere Mannigfaltigkeit besteht als bei der Industrie, so daß dort eine auch nur annähernde Vereinheitlichung der täglichen Arbeitszeit materiell die größte Unbilligkeit bedeuten würde, sodann müßte das ganze bürgerliche Leben unter der dadurch bedingten Einschränkung des Fahrplans und aller mit diesem zusammenhängenden öffentlichen Dienste zu leiden haben. Denn die Opfer, die eine mindestens zweifache Besetzung sämtlicher Stellen erheischen würde, könnten wohl die wenigsten Verkehrsanstalten aufbringen, selbst wenn eine weitere ganz bedeutende Steigerung aller Tarife zu Hilfe genommen würde. Eine Kürzung des Tagesdienstes müßte also die unvermeidliche Folge sein. Dazu sind die Zeiten des Entwurfes Höchstansätze; die Verwaltungen sind nicht gehindert, da, wo es sich machen läßt, bei Durchführung des Gesetzes vorübergehend oder bleibend kürzere Arbeitszeiten und Dienstschaften einzuführen.

3. Die Dienstpflcht — im bisherigen Gesetze „Dienstbereitschaft“ genannt —, das ist der Zeitraum zwischen zwei Ruhezeiten, soll im neuen Gesetze, je nach der Art des Dienstes, um 1—3 Stunden gekürzt werden; dementsprechend erfährt die Ruhezeit, heute noch die „ununterbrochene Ruhezeit“ genannt, eine Verlängerung von 1—3 Stunden.

4. Die Höchstdauer der Arbeitszeit und der Dienstschaften ist durch die Vollziehungsverordnung vom 9. Oktober 1903 für die Nebenbahnen um je eine Stunde verlängert worden, und die Nebenbahnverwaltungen haben zum Teil von diesen Bestimmungen Gebrauch gemacht. Eine solche Ausnahme ist im neuen Gesetze nicht mehr vorgesehen. Den Verhältnissen der vielfach notleidenden Nebenbahnen muß und kann innerhalb der Klasseneinteilung der Dienste Rechnung getragen werden.

5. Im Nachtdienst ist gegenwärtig die höchste Beanspruchung des Personals durch Berechnung eines Zuschlages von 25 Proz. für die fünf Stunden von 11 Uhr abends bis 4 Uhr morgens eingeschränkt. Die höchste wirkliche Arbeitszeit bei durchgehendem, d. h. die Zeit von 11 Uhr abends bis 4 Uhr morgens umfassendem Nachtdienst beträgt also heute bei einer zulässigen Arbeitszeit von 11 Stunden 4 1/2 Stunden; ragt die Arbeitszeit mit nur drei Stunden in die Nachtzeit von 11—4 Uhr hinein, so darf sie 10 1/2 Stunden betragen. In beiden Fällen soll künftig die Arbeitszeit 8 1/2 Stunden nicht übersteigen. Es tritt also eine ganz erhebliche Kürzung des Nachtdienstes ein.

6. Für weibliche Personen sind über die bisherigen Bestimmungen hinausgehende Schutzmaßnahmen vorgesehen.

7. Der Ruhetag ist in seiner Dauer um 1 Stunde verlängert, indem die dem 24-stündigen Ruhetag vorangehende Ruhepause, statt bisher 8 Stunden, künftig 9 Stunden betragen soll. Wer also z. B. Samstag nachts um 12 Uhr dienstfrei wird, muß nach dem Ruhesonntag erst am Montag, 9 Uhr vormittags, wieder antreten.

Der ausnahmsweise bis auf 28 Stunden gekürzte Ruhetag soll insbesondere den Übergang vom Spätdienst auf Mittel- oder Frühdienst erleichtern. Diese Anordnung ist jedoch nur gestattet, wenn dafür der nächstfolgende Ruhetag entsprechend, d. h. auf mindestens 38 Stunden, verlängert wird.

8. Ferien. Heute kommen dem Personal der Hauptbahnen vom abgelassenen neunten Dienstjahre an oder nach zurückgelegtem 33. Altersjahre 60 Ruhetage, davon acht als zusammenhängender Erholungsurlaub, zu. Für je drei weitere Dienstjahre wird dieser um einen Tag verlängert. Mit vollendetem 42. Dienstjahre oder 66 Altersjahren tritt also ein Angestellter einer Hauptbahn in den Genuß von 71 Ruhetagen, wovon ihm 19 als zusammenhängender Erholungsurlaub zugeteilt werden sollen. Bis zum Beginn des 10. Dienstjahres wird ihm der Erholungsurlaub aus den ihm jährlich zustehenden 52 Ruhetagen zugeschrieben. Das Personal aller übrigen Verkehrsanstalten, wie Nebenbahnen, Dampfschiffe, Post und Telegraph, hat erst vom abgelassenen 10. Dienstjahre an einen gesetzlichen Anspruch auf einen ihm neben den 52 Ruhetagen zu gewährenden achtstägigen Erholungsurlaub.

Hier soll das neue Gesetz dem Personal eine ganz wesentliche, dem Begehren des Föderativverbandes in weitgehendem Maße entgegenkommende Verbesserung bringen. Schon vom ersten Dienstjahre an sollen dem gesamten Personal, soweit es als ständig und vorwiegend im Betriebsdienste beschäftigt dem Gesetze unterstellt ist, sieben Tage Ferien gewährt werden. Vom 10. Dienstjahre oder 30. Altersjahre an steigt die Dauer der Ferien auf 14 Tage und erreicht mit dem 20. Dienst- oder 40. Altersjahre das Maximum mit 21 Tagen. Da durchschnittlich auf je sieben Tage einer der 52 Ruhetage fällt, ist es selbstverständlich, daß auf jede Ferienwoche einer

dieser Tage angerechnet wird. Wenn damit die gesetzliche Zahl der jährlichen Ruhe- und Ferientage auf 70 begrenzt ist, so soll in der Vollziehungsverordnung vorgesehen werden, daß den wenigen Leuten mit 42 oder mehr Dienstjahren oder 66 oder mehr Altersjahren die ihnen beim Inkrafttreten des neuen Gesetzes nach den gegenwärtig bestehenden Vorschriften zukommende Zahl von 71 oder mehr Ruhetagen auch fernerhin gewährt werden soll.

Nach den neuen Bestimmungen wird z. B. ein Nebenbahner, der bis jetzt während den ersten 20 Dienstjahren über die 52 jährlichen Ruhetage hinaus im ganzen 80 Urlaubstage zu beziehen hat, künftig in der selben Zeitspanne, unter Abzug eines Ruhetages auf je eine Ferienwoche, im ganzen 192 Ferientage zu genießen haben.

9. Die Arbeitsräume sollen künftig auch dem Schutze des Gesetzes unterstellt sein, ein Begehren, auf das die Eingabe des Föderativverbandes ganz besondern Nachdruck gelegt hat.

10. Kommission. Der Föderativverband hat ein Mitspracherecht des Personals bei der Vollziehung des Gesetzes verlangt. Auch diesem Begehren wird entsprochen, und zwar durch die Schaffung einer Kommission, in der die Verwaltungen und das Personal zu gleichen Teilen vertreten sein sollen und der die Begutachtung von Beschläüssen und Entschieden zuhanden des Bundesrates obliegen wird.

Die im vorstehenden angeführten, jedem unbefangenen Beurteiler in die Augen springenden Vorteile des Entwurfes werden bei ruhiger Prüfung gewiß auch vom Personal anerkannt werden müssen. Was die Verwaltungen der betroffenen Verkehrsanstalten nach Zusammenstellung der ihnen erwachsenden, zum Teil wohl recht erheblichen Mehrausgaben dazu sagen werden, bleibt abzuwarten. Immerhin darf angenommen werden, daß die Verwaltungen auch ihrerseits die Verbesserungen, die das neue Gesetz dem Personal bringen soll, als zeitgemäß anerkennen und sich mit den von ihnen zu bringenden Opfern abfinden werden, in der Hoffnung, daß die baldige Rückkehr normaler Zeiten ihnen ermöglichen werde, die vermehrten Lasten zu tragen.