

Verkehrspersonal und Achtstundentag

Der Föderativverband macht in seiner in der letzten Nummer erwähnten Eingabe an den Bundesrat in Bezug auf die Verkürzung der Arbeitszeit folgendes geltend:

„Die Erkenntnis von der Notwendigkeit einer weitergehenden Reduktion der Arbeitszeit für das Verkehrspersonal ist im Ausland rascher durchgedrungen als bei den schweizerischen Behörden. In Baden sind schon in den Jahren 1899 bis 1909 die achtstündigen Dienstsichten um mehr als 6 Prozent vermehrt worden. In Preussen bestand schon vor dem Krieg zum mindesten für 17 Prozent des Personals der Achtstundentag, für 36,2 Prozent der Neunstundentag. In Schweden wird das Zugspersonal nicht mehr als 8, das Maschinenpersonal weniger als 8 Stunden täglich im Dienst gehalten. Auf dem Weg zum Achtstundentag befanden sich vor dem Krieg die englischen Transportanstalten, während er durch einen Schiedsspruch des nordamerikanischen Präsidenten sämtlichen Bahnverwaltungen der Vereinigten Staaten auferlegt worden ist.

In der Schweiz ist der Revision des Arbeits- und Ruhetagsgesetzes diejenige des Fabrikgesetzes vorangegangen. Dieses hat im Jahr 1914 den Maximalarbeitstag auf 10 Stunden herabgesetzt. Dem neuen Fabrikgesetz muss folgerichtig nun auch ein neues Arbeitsgesetz folgen. Dabei ist nun aber zu berücksichtigen, dass nur noch rückständige Betriebe der Privatindustrie auf dem Boden des gesetzlichen Zehnstundentages sich befinden, dass die höchststehenden und leistungsfähigsten Gewerbe der Schweiz, so die Metallindustrie, bereits bei der 54-Stundenwoche angelangt sind. Grosse Etablissements verschiedener Gewerbe haben die achtstündige Arbeitszeit zugestanden. Nach einer vom Sekretariat des Postbeamtenverbandes ausgearbeiteten Zusammenstellung sind von 117 schweizerischen Grossfirmen bereits 40 zum Achtstundentag für das Angestellten-, zum Teil auch für das Arbeiterpersonal übergegangen. Bei 19 Unternehmungen wird zwischen 8 $\frac{1}{4}$ und 8 $\frac{1}{2}$ Stunden täglich gearbeitet. In 8 Etablissements beträgt die tägliche Arbeitszeit bereits weniger als 8 Stunden, und nur 62, das heisst weniger als die Hälfte der genannten Geschäfte, ist bisher noch bei der 9- bis 10stündigen Arbeitszeit verblieben. Bei 98 von den erwähnten 117 Firmen besteht ferner der freie Samstagnachmittag.

Gleiche Erhebungen erstrecken sich auf 33 schweizerische Banken. Deren 20 weisen den Achtstundentag auf, 8 arbeiten weniger als 8 Stunden im Tag, nur 5 zwischen 8 $\frac{1}{4}$ und 9 Stunden, und bei 28 Instituten gelangte ebenfalls der freie Samstagnachmittag zur Einführung. Zurzeit befinden wir uns mitten in einer kraftvoll durchgeführten, allgemeinen Bewegung der schweizerischen Arbeiterschaft, die eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen zum Ziel hat. Nach Mitteilungen des Sekretariats des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes sind in diesem Zeichen im Jahr 1917 Arbeitszeitreduktionen von insgesamt 4'199'416 Stunden errungen worden.

Auch städtische Gemeinwesen bleiben in dieser Bewegung nicht zurück. Dem Personal der kommunalen Verwaltungen Zürich, Bern und Winterthur wurde der Achtstundentag eingeräumt, dazu kommt die Freigabe des Samstagnachmittags. Andere Städte stehen im Begriff, ein gleiches zu tun. Dem Beispiel dieses sozialpolitischen Fortschritts folgend, muss auch der Bund seinen Angestellten- und Arbeiterschutz neu orientieren. An diesen Vorgängen kann er nicht achtlos vorbeigehen, wenn es sich um die Neugestaltung der Arbeitszeit für das Personal der Transportanstalten handelt. So erscheint der Achtstundentag als ein durchaus zeitgemässes Postulat, das unter den Massnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und damit der sozialen Lage der Angestellten und Arbeiter heute an erster Stelle steht.

In den letzten zwei Kriegsjahren haben die eidgenössischen Verwaltungen dem Personal bereits Konzessionen in Bezug auf die Reduktion der Arbeitszeit gemacht zu dem Zweck, Kräfte für den Land- und Gartenbau zu gewinnen. Dieser Gartenbau wird im allgemeinen Interesse auch nach dem Krieg fort dauern müssen. Für den Achtstundentag des Verkehrspersonals sprechen indessen nicht nur Gründe allgemeiner Natur, sondern ganz besonders auch Erwägungen, welche sich auf den strengen und verantwortungsvollen Dienst dieses Personals und die Eigenart desselben beziehen. Je dichter auf unseren Schienenstrassen die Zugsfolge wird, desto mehr werden Zuverlässigkeit und Sicherheit in der Ausübung der dienstlichen Funktionen auf die Probe gestellt. Mass und Umfang der Arbeit sind auch bei anderen Transportanstalten gewachsen. Auf die sehr bedeutende Mehrarbeit sei hingewiesen, welche die Bedienung der modernen schweren Lokomotiven erfordert. Bei der eidgenössischen Postverwaltung traf es im Jahr 1869 auf einen Beamten oder Angestellten erst 15'700 Briefgegenstände, im Jahr 1910 bereits 59'082, Anno 1916 aber 69'287 Briefpostgegenstände.

Die Einführung des Achtstundentages für das Personal unserer Transportanstalten wird somit einem Gebot kluger und weiser Ökonomie für die dem Land auf diesem wichtigen Gebiet zur Verfügung stehenden Kräfte entsprechen."