

Enquete des Föderativverbandes eidgenössischer Beamter, Angestellter und Arbeiter über Auslegung und Anwendung des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten.

(Im Auftrag des Zentralvorstandes bearbeitet von F. Locher, Zürich.)

I. Vorwort.

Die Arbeiterschutzgesetzgebung der Schweiz geniesst bekanntlich in den Kreisen der Sachverständigen im allgemeinen einen guten Ruf. Unbedenklich wird man diese Tatsache als einen Beweis fortschrittlicher Gesinnung und als Merkmal sozialen Verständnisses und Verantwortlichkeitsgefühls des Gesetzgebers — bei unserer verfassungsrechtlichen Ordnung dieser Dinge also der Mehrheit des Volkes — betrachten können. Bei der Bewertung unserer sozialen Gesetzgebung wird namentlich gerne darauf hingewiesen, dass dieselbe schon sehr frühe einsetzte, indem bereits im 17. und 18. Jahrhundert Erlasse herausgegeben wurden, die sich mit Problemen befassten, an welche man in der jetzigen Zeit nur zögernd wieder herantritt.

Unter den Arbeiterschutzgesetzen der Gegenwart steht das Bundesgesetz betreffend die Arbeit in den Fabriken, dessen Revision unter Anpassung an die dringlichsten Forderungen der Neuzeit bekanntlich in letzter Zeit durchgeführt wurde, an erster Stelle. Ihm stellen sich in einer Anzahl von Kantonen eine Reihe von Gesetzen zum Schutze bestimmter, dessen bedürftiger Kategorien gewerblicher Arbeiter an die Seite. Dass bei diesem Stande der Sozialgesetzgebung die Funktionäre von Betrieben mit öffentlichem Charakter wie diejenigen der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten, welche Betriebe in weit überwiegender Masse im Allgemeinbesitz des Bundes stehen, nicht vergessen, sondern ebenfalls der Vorteile gesetzlich geregelter Arbeitsverhältnisse teilhaftig wurden, dürfte bei unseren demokratischen Staatseinrichtungen nur selbstverständlich sein. Die Schweiz nimmt in dieser Hinsicht gegenüber anderen Staaten allerdings nur insofern eine Ausnahmestellung ein, als sie den Weg der Gesetzgebung wählte, während die bezüglichen Verhältnisse andernorts meistens auf dem Verordnungsweg geregelt wurden, wobei einzelne Länder der Schweiz zeitlich ganz bedeutend vorangingen (Frankreich 1846/99/1901, Holland 1875/99, Russland 1883, 1890, 1891, 1896 und 1897 etc.).

Das erste schweizerische Gesetz betreffend die Arbeitszeit bei den Transportanstalten wurde am 27. Juni 1890, also zu einer Zeit erlassen, da der Eisenbahnbetrieb noch vollständig in den Händen von Privatgesellschaften ruhte und nur die Post- und Telegraphenanstalten durch den Bund betrieben wurden. Das jetzt geltende Arbeitszeitgesetz ist dagegen datiert vom 19. Dezember 1902, einem Zeitpunkt, da die Verstaatlichungsaktion grösstenteils durchgeführt war.

Wenn wir den Gründen nachforschen, die zu einer überaus günstigen Bewertung unserer Fabrikgesetzgebung geführt haben, so können wir feststellen, dass namentlich die Art der Durchführung zu deren gutem Ruf wesentlich beigetragen hat. Beim Arbeitszeitgesetz für die Transportanstalten liegen die Verhältnisse in dieser Hinsicht wesentlich ungünstiger. In Artikel 11 desselben ist die Bestimmung enthalten, dass der Bundesrat durch entsprechende Organe des Post- und Eisenbahndepartements eine Kontrolle in bezug auf die Anwendung des Gesetzes ausüben lassen werde. Diese Ordnung eines der wesentlichsten Punkte der Gesetzesausführung musste zum vornherein Anlass zu Reibungen und Anständen der verschiedensten Art bieten, denn sie wies tatsächlich den Bundesbehörden als Arbeitgeber zugleich die Rolle des Hüters der Angestellten- und Arbeiterinteressen zu. Selbst unter der Voraussetzung vollständiger Loyalität der Bundesbehörden war der Gedanke nicht ohne weiteres abzuweisen, dass bei Kollision des Arbeiterschutzes mit den finanziellen Interessen des Bundes der erstere zugunsten der letzteren zu kurz kommen werde. Dazu kommt, dass die Ausführung des Gesetzes in die Hände einer grösseren Anzahl von Beamten der einzelnen Verwaltungskreise der verschiedenen Unternehmungen gelegt ist, sodass Ungleichheiten in der Anwendung desselben sich beinahe mit Naturnotwendigkeit einstellen müssen. Der Umstand, dass die bestellten Kontrolleure bei einer von verschiedenen Seiten einsetzenden Kritik vollständig schutzlos dastanden, war ferner keineswegs geeignet, ihr Wirken fruchtbar zu gestalten.

Die Ausführung des Arbeitsgesetzes gab denn auch den Personalverbänden jahrelang Anlass zu ständigen Erörterungen und veranlasste namentlich auch den Föderativverband eidgenössischer Beamter, Angestellter und Arbeiter wiederholt, der Frage näher zu treten, wie gewisse Härten, die immer und immer wieder in der Anwendung desselben zutage treten, durch geeignete Massnahmen beseitigt werden könnten. Aus diesen Bestrebungen und Erörterungen war im Föderativverband ein Postulat betreffend Schaffung von Betriebsinspektoraten herausgewachsen, gegen welches wiederum die Bedenken geäussert wurden, dass ein beamteter Betriebsinspektor gegenüber den Bundesbehörden nicht die nötige Autorität hätte. Auch grundsätzlich wurde gegen die befürwortete Lösung der Schaffung von Betriebsinspektoraten Bedenken erhoben. Der gegenwärtig amtierende Vorstand des Föderativverbandes betrachtete es daher als eine seiner vornehmsten Aufgaben, diese die Gemüter beunruhigende Angelegenheit zum Abschluss zu bringen. Seine Absicht geht dahin, die dem vorgeschlagenen Betriebsinspektorat zugeordneten Funktionen selbst zu übernehmen, sei es, dass der Gesamtvorstand oder eine Subkommission desselben sie ausübe. Um dieser Zentralstelle eine angemessene Überwachungstätigkeit zu ermöglichen, wurden Erhebungen mit einheitlichen Fragebogen in Aussicht genommen, die in sämtlichen Verwaltungen über die Anwendung des Arbeitsgesetzes Aufschluss erteilen sollten.

Die erste derartige Erhebung, deren Resultate im vorliegenden Bericht dargestellt werden sollen, wurde im Frühjahr 1914, also unmittelbar vor dem Ausbruch des furchtbaren europäischen Krieges, zur Durchführung gebracht. Von einer Massenerhebung durch Befragung aller Verbandsmitglieder wurde Umgang genommen, dagegen wurde dem Föderativverband, den Verbandsvorständen der föderierten Verbände und den Sektionsvorständen ihre Funktionen genau vorgeschrieben. Die Hauptarbeit — die Beantwortung des, beiläufig erwähnt, nicht weniger als 111 Fragen und Eventualfragen enthaltenden Fragebogens — war Sache besonderer Vertrauensmänner, die von den Sektionsvorständen zu bezeichnen waren. Diese Vertrauensmänner wurden angewiesen, ihre Aufzeichnungen mit grösster Gewissenhaftigkeit zu machen. Fragen und Fragegruppen, die für einzelne Personalkategorien oder Arbeitsstätten nicht in Betracht fielen, waren zu streichen. Die Vertrauensmänner hatten sich tunlichst mit ihren Mitkollegen ins Einverständnis zu setzen und alles zu tun, um zuverlässige und allseitig orientierende Angaben zu liefern.

Was nun die Anlage des Fragebogens anbetrifft, so war dieser genau der Anordnung des Gesetzes und der Vollziehungsverordnung angepasst. Der Bearbeiter

kann seine Ansicht nicht unterdrücken, dass das Fragenschema etwas zu kompliziert ausgefallen war, was der Vollständigkeit der Beantwortung entschieden Eintrag getan hat. Den nachstehenden Ausführungen wird entnommen werden können, dass die zahlenmässigen Angaben über Arbeitszeit, Ruhepausen, Dauer der Dienstbereitschaft usw. in richtiger und einwandfreier Weise nur auf dem Wege der Einzelbefragung der Funktionäre festgestellt werden können. Allerdings muss die etwa zutage tretende Unsicherheit in der Beantwortung dieser Fragen teilweise dem Umstand zugeschrieben werden, dass das Gesetz beinahe überall Ausnahmen gestattet.

Dem Zentralvorstand des Föderativverbandes sind insgesamt 231 mehr oder weniger einlässlich beantwortete Fragebogen eingesandt worden, nämlich:

52	von Eisenbahnpersonalvereinen,
149	„ Vereinen des Postpersonals,
21	„ „ d. Telegraph.- u. Telephonpersonals,
5	„ „ der Zollangestellten,
4	„ Angestellten v. Kavallerie- u. Remontendepots,
<hr/>	
231	zusammen.

Daneben wurden von einzelnen Sektionen die Arbeitszeit- und Stundenpläne entweder mit den vorstehenden Fragebogen oder auch ohne Fragebogen eingesandt. Das bedeutende Interesse, welches von seiten des *Postpersonals* der Erhebung entgegengebracht wurde, geht aus den vorstehenden Angaben deutlich hervor.

Mit Rücksicht auf die Verschiedenartigkeit des Dienstes soll die Erhebung im nachstehenden möglichst nach den einzelnen Kategorien des Personals besprochen werden.

II. Die Resultate der Erhebung.

A. Die Anwendung des Gesetzes bei den Eisenbahnen.

I. Geltungsbereich. Das Arbeitszeitgesetz vom 19. Dezember 1902 enthält im ersten Artikel neben der Umschreibung der Wirksamkeit auf die einzelnen Kategorien von Beamten, Angestellten und Arbeitern die Bestimmung, dass die Vorschriften des Fabrikgesetzes vorbehalten seien. Auf zwei in bezug auf die eventuelle Anwendung dieses letzteren Gesetzes gegenüber dem Personal der Eisenbahnen gestellte Fragen sind von keiner Seite Antworten erfolgt. Es ist das auf den Umstand zurückzuführen, dass dem unter dem Fabrikgesetz stehenden Werkstättepersonal keine Fragebogen zur Beantwortung zugestellt worden waren, indem für diese die neunstündige Arbeitszeit geniessende Personalkategorie das Arbeitsgesetz keine Geltung hat.

Von den 52 Fragebogen von Eisenbahnvereinigungen stammen übrigens 31 von Sektionen des schweizerischen Rangierpersonalverbandes, 9 von Sektionen des Vereins schweizerischer Weichen- und Bahnwärter und Linienarbeiter, 4 von Fahrdienst- und Güterarbeitern, 3 von Depotwerkstättearbeitern und 5 berichten über die Dienstverhältnisse des Bahnhof- und Stationspersonals.

II. Arbeitszeit. Nach Artikel 2 des Arbeitsgesetzes soll die wirkliche Arbeitszeit der Beamten, Angestellten und Arbeiter 11 Stunden täglich nicht übersteigen; unter besonderen Verhältnissen kann der Bundesrat eine Kürzung der Arbeitszeit anordnen. Sehen wir zu, wie sich diese Verhältnisse in Wirklichkeit gestalten, so konstatieren wir für die Rangierarbeiter durchschnittliche tägliche Arbeitszeiten von $9\frac{1}{2}$ bis 12 Stunden, für die Weichen- und Bahnwärter von 10 bis 11 Stunden, für Linienarbeiter von $9\frac{1}{2}$ bis $10\frac{3}{4}$ Stunden, für die Fahrdienst- und Güterarbeiter von 10 Stunden, für die Depotwerkstättearbeiter von $9\frac{3}{4}$ bis 10 Stunden und für das Stations- und Bahnhofpersonal von $9\frac{3}{4}$ bis 15 Stunden. Von den einzelnen Sektionen geben an:

Tägliche Arbeitszeit	Rangier- arbeiter	Weichen- und Bahnwärter und Linienarbeiter	Fahrdienst- und Güterarbeiter	Depotwerk- stättearbeiter	Stations- personal
$9\frac{1}{2}$ Stunden	2	—	—	—	—
$9\frac{3}{4}$ "	—	—	—	1	1
10 "	20	3	4	2	1
$9\frac{1}{2}$ — $10\frac{1}{2}$ "	—	1	—	—	—
10 — $10\frac{1}{2}$ "	2	2	—	—	1
10 —11 "	—	2	—	—	—
11 "	1	1	—	—	—
$11\frac{1}{2}$ —12 "	1	—	—	—	—
14 —15 "	—	—	—	—	1
Zusammen Angaben	26	9	4	3	4

Wie wir sehen, lauten die Angaben sehr verschieden, immerhin kommt für die überwiegende Mehrzahl des Rangierpersonals die zehnstündige Arbeitszeit in Betracht, was mit Rücksicht auf den anstrengenden Dienst dieser Arbeiterkategorie, trotzdem sie eine Stunde weniger als das zulässige Maximum beträgt, immer noch eine starke Beanspruchung bedeutet. Beim Weichen- und Bahnwärterpersonal geht die Mehrzahl der Angaben schon über 10 Stunden hinaus. Beim Stationspersonal schwanken die Angaben, doch bewegen sie sich mit einer Ausnahme nur zwischen $9\frac{3}{4}$ bis $10\frac{1}{4}$ Stunden. Die günstigsten Verhältnisse bestehen beim Rangierpersonal des Personen- und Güterbahnhofes

Basel, wo die Arbeitszeit auf $9\frac{1}{2}$ Stunden normiert ist. Die Angabe einer $11\frac{1}{2}$ bis 12 Stunden dauernden Arbeitszeit bezieht sich auf den Rangierdienst in einer Grenzstation des 4. Kreises und 14 bis 15 Stunden werden vom Stationspersonal einer kleinen Station im Bezirk Locarno gemeldet.

Dass die tägliche Arbeitszeit übrigens kein erschöpfendes Bild in bezug auf die Beanspruchung des Personals bietet, ergibt sich, wenn man die Angaben über die wöchentliche Stundenzahl berücksichtigt. Diese wird angegeben:

Wöchentliche Arbeitszeit	Für das Rangierpersonal	Für Weichen- und Bahnwärter und Linienarbeiter	Für Fahrdienst- und Güterarbeiter	Für Depotwerk- stättearbeiter	Für das Stationspersonal
mit unter 60 Stunden . . .	3	—	—	1	—
mit unter 60 bis über 60 St. genau 60 Stunden . . .	—	1	—	—	—
genau 60 Stunden . . .	11	—	4	1	1
über 60—70 Stunden . . .	3	3	—	1	—
genau 70 Stunden . . .	5	—	—	—	—
über 70—77 Stunden . . .	—	2	—	—	1
100 Stunden	—	—	—	—	1
Zusammen Angaben	22	6	4	3	3

Hier treten schon bedeutend grössere Differenzen in der Beanspruchung des Personals in die Erscheinung. Von Interesse ist namentlich die Tatsache, dass die wöchentliche Arbeitszeit des Rangierpersonals an drei Arbeitsstellen des 1. Kreises (Genf, Lausanne und Neuenburg) 70 Stunden, an den meisten Bahnhöfen der anderen Kreise dagegen nur 57 bis 60 Stunden beträgt. Es scheint, dass die Aufrechterhaltung des Sonntagsgüterverkehrs seitens unseres westlichen Nachbarn die Arbeitszeit der Plätze des ersten Eisenbahnkreises ungünstig beeinflusst. Immerhin sollte auch hier eine Lösung gefunden werden können, dass diese Funktionäre nicht ungünstiger gestellt sind als ihre Kollegen in der Ost- und Nordschweiz.

In Verfolgung dieses wichtigen Punktes sind im Fragebogen die weiteren Fragen gestellt, ob es öfters vorkomme, dass die gesetzliche Maximalarbeitszeit erreicht oder sogar überschritten werde. Die erstere dieser Zusatzfragen wird in drei Fällen (wieder von den Sektionen des 1. Kreises) mit ja, in weiteren drei Fällen mit „immer“ oder „stets“ beantwortet, während weitere 14 Sektionen die häufige maximale Beanspruchung bestimmt verneinen. Bei zwei weiteren Sektionen kommt dieselbe zeitweise, in einem Fall öfters, vor. Die Überschreitung der gesetzlichen Maximalarbeitszeit wird von 18 Sektionen als nicht vorkommend bezeichnet,

während ein Bericht aus dem zweiten Kreis von periodischem Vorkommen spricht und in einem weiteren Bericht gesagt wird, dass die Stundenpläne dem Gesetz wohl entsprechen aber nicht immer die Praxis. Auch bei den Weichen- und Bahnwärtern scheinen die Verhältnisse in dieser Hinsicht sehr verschieden zu sein, doch verneinen drei der Sektionen die öftere maximale, wie das Vorkommen übermaximaler Beanspruchung bestimmt, während weitere drei Sektionen die erstere Frage ebenso bestimmt bejahen. Ein Bericht bezeichnet die Überschreitung der Maximalarbeitszeit als sehr oft und in bedeutendem Masse, ein weiterer als selten und ein dritter als nur im Spätdienst vorkommend. Die Linienarbeiter werden nur im Bedarfsfalle mit dem gesetzlich zulässigen Masse der Arbeitszeit oder darüber hinaus belastet. Seitens der Fahrdienst- und Güterarbeiter verneinen drei Berichterstatter das öftere Vorkommen oder die häufige Überschreitung der Maximalarbeitszeit, während beide Fragen von der Sektion Bern ebenso entschieden bejaht werden. Vom Stationspersonal werden beide Fragen bestimmt verneint.

III. Ruhezeit und Ruhepausen. Die für das körperliche und geistige Wohl des Personals wie die Sicherheit des Betriebes äusserst wichtigen Bestimmungen des Arbeitsgesetzes lauten wie folgt: „Die ununterbrochene Ruhezeit soll für das Lokomotiv- und Zugpersonal wenigstens 10 Stunden und für das übrige Personal wenigstens 9 Stunden oder, wenn Amtswohnung in der Nähe der Arbeitsstelle angewiesen ist, wenigstens 8 Stunden betragen.“ Diese bestimmten Vorschriften erfahren in einem zweiten Abschnitt sofort wieder eine Einschränkung, die für „besondere Verhältnisse“ die Ruhezeit auf 8 Stunden herabmindert. Nach ungefähr der Hälfte der Arbeitszeit ist Ruhe von wenigstens einer Stunde zu gewähren. In der Praxis gestaltet sich die Anwendung dieses Artikels des Arbeitsgesetzes wie folgt.

Die Frage, ob die ununterbrochene gesetzliche Ruhezeit innegehalten werde, wird von 15 Sektionen des *Rangierpersonalvereins* bejaht. Eine weitere Sektion der Westschweiz bestätigt diese Angabe ebenfalls, bemerkt aber im weiteren, dass die Stellvertreter oft nur 6 bis 7 Stunden Ruhezeit geniessen. Im Bahnhof Bern kommt es oft in der Woche zwei bis dreimal vor, dass man nach 8 Stunden Nachtruhe wieder antreten muss. In Aarau kommen bei Ablösung und bei Dienstwechsel 8 Stunden Ruhezeit oft vor. In Winterthur ergibt sich beim Übergang von einer Sonntags- zu einer Montagtour nur 7 Stunden 40 Minuten Nachtruhe, was nach dem Bericht unvermeidlich sein soll. In einer Grenzstation am Bodensee wird die Ruhezeit im Herbstverkehr oft 1—2 Stunden gekürzt, die Verkürzung dann aber als Überzeit bezahlt. Am Platze Luzern entspricht die

Nachruhe der Rangierarbeiter den gesetzlichen Bestimmungen insofern nicht, als sie nur 8 Stunden beträgt, in Goldau müssen sich diese Funktionäre oft bei unregelmässigem Dienst mit 8 Stunden begnügen und in Sargans kommt die Verkürzung der Ruhezeit bei Ablösungen und Dienstwechsel etwa vor. Der Bericht der Sektion Zürich bezeichnet die Innehaltung der gesetzlichen Bestimmungen während der Saison für den Vorbahnhof nicht für immer möglich. Trotz dieser verschiedenen Aussetzungen sind es von 15 Berichten, die sich äussern, nur 4, die das gesetzliche Minimum der Ruhezeit als öfters vorkommend bezeichnen, 10 Berichte sprechen sich dahin aus, dass dieser Fall gar nicht, oder nur selten vorkomme und eine Antwort lautet unbestimmt.

Beim *Weichen- und Bahnwärterpersonal* scheinen die Ruhezeiten ebenfalls zu Beanstandungen Anlass zu geben, denn nur 3 Sektionen der Westschweiz bejahen die Frage betreffend Innehaltung der gesetzlichen Bestimmungen, während 3 weitere Sektionen anderer Kreise sie verneinen. Im Bahnhof Basel kommt es vielfach vor, dass in 3 Tagen nur 25½ Stunden Ruhe gewährt werden kann. Eine Sektion des 2. Kreises bemerkt sogar, dass die ununterbrochene Ruhe bei Wechsel nur 8 Stunden betrage. Das gesetzliche Minimum der Ruhezeit wird mit zwei Ausnahmen überall täglich oder fast beständig erreicht.

Am Bahnhof Bern sollen die Verhältnisse in dieser Hinsicht wieder sehr ungünstig liegen, indem die gewährte Ruhezeit oft nur 8½ oder 8 oder etwa nur 7 Stunden betragen und das Minimum sehr oft vorkommen soll; die anderen Berichte der Fahrdienst- und Güterarbeiter lauten in dieser Hinsicht dagegen durchaus günstig.

Auch das *Souschef- und Stationspersonal*, von welchem Fragebogen vorliegen, genießt im allgemeinen die gesetzliche Ruhezeit, nur beim Übergang vom Spät zum Frühdienst soll es vorkommen, dass diese auf 8 Stunden reduziert wird.

Die nach ungefähr der Hälfte Arbeitszeit gesetzlich vorgeschriebene *Ruhepause* von im Minimum 1 Stunde dient wohl in der Regel zur Einnahme der Hauptmahlzeit, weshalb dieselbe so bemessen werden sollte, dass für Funktionäre mit festem Arbeitsplatz der Gang nach Hause und wieder zur Arbeitsstätte ohne Verkürzung der Essenszeit möglich ist. Nun lässt sich aber in einer Anzahl von Fällen dieser Zweck aus dem Grunde unmöglich erreichen, weil die Wohnung der Funktionäre zu weit vom Arbeitsplatz entfernt ist. Vom Rangierpersonal werden Entfernungen von 10 Minuten bis 1½ Stunde gemeldet, die von der Arbeitsstätte nach Hause und wieder zurück zurückgelegt werden müssen. Sechs Berichte sprechen von 20 Minuten, 4 von

20—30 Minuten und nur 2 von 10 und ein Bericht von 15 Minuten, 3 Antworten sprechen von 5—40 Minuten Arbeitsweg und in fünf Berichten ist dieser mit $\frac{1}{2}$ — $1\frac{1}{2}$ Stunde notiert. Ähnlich liegen die Verhältnisse für die Bahn- und Weichenwärter, wo 3 Fragebogen die Angabe von 10 Minuten, 30 Minuten und 1 Stunde enthalten, ferner für die Fahrdienst- und Güterarbeiter und die Depotwerkstätterarbeiter, die Entfernungen von 15 Minuten bis 1 Stunde notieren. Vom Stationspersonal meldet nur ein Bericht einen maximalen Arbeitsweg von $1\frac{1}{2}$ Stunde. Aus diesen Angaben geht mit Sicherheit hervor, dass die Zwischenrast mit einer Stunde zu kurz bemessen ist, und es ergibt sich denn auch aus einer diesbezüglich gestellten Frage in der Praxis eine teilweise erhebliche Streckung dieser Pause; die Angaben hierüber bewegen sich zwischen 1 bis 4 Stunden. Nur drei Berichte sprechen von einer Stunde als Minimum, in der Mehrzahl der Fälle beträgt die minimalste Pause $1\frac{1}{2}$ Stunde. Im Rangierbahnhof Zürich wird mit 3—4 Stunden die längste Ruhepause gewährt; für die Fahrdienstarbeiter von Rapperswil schwankt dieselbe von $1\frac{1}{2}$ bis 5 Stunden. Drei weitere Berichte der Fahrdienstarbeiter und zwei Berichte der Depotwerkstätterarbeiter notieren eine Ruhepause von $1\frac{1}{2}$ Stunde während ein weiterer Bericht der letzteren Dienstkatgorie 1 bis $1\frac{1}{2}$ Stunde verzeichnet.

Auch für das Weichen- und Bahnwärterpersonal schwankt die Zwischenpause bei ein und derselben Sektion zwischen 1 und 4 Stunden, die Durchschnittsangaben sämtlicher Fragebogen bewegen sich aber nur zwischen 1 bis 2 Stunden. Das Souschef- und Stationspersonal genießt, soweit Angaben vorliegen, eine Zwischenpause von $1\frac{1}{2}$ bis $1\frac{2}{3}$ Stunden, also etwas mehr als das zulässige Minimum.

IV. Stundenpläne und Diensteinteilungen.
Die Aufstellung von Stundenplänen dürfte so sehr erstes Erfordernis eines richtigen Dienstbetriebes sein, dass dieses Hilfsmittel ohne weiteres als überall vorhanden angenommen werden sollte. Von 31 Berichten der einzelnen Sektionen, die sich darüber äussern, geben denn auch 29 an, dass solche zur Ausgabe kommen; ein weiterer Bericht betreffend den Verband der Weichen- und Bahnwärter im 4. Kreis bemerkt dann allerdings, dass Stundenpläne nicht auf allen Stationen aufliegen, und ein Bericht aus den Kreisen der Fahrdienstarbeiter enthält sogar die Angabe, dass solche gar nicht vorhanden seien.

Was die Zahl der täglichen Dienstantritte betrifft, lauten die einzelnen Angaben wieder sehr verschieden. Von den Sektionen des Rangierpersonalvereins melden zwei 2 Dienstantritte, 10 verzeichnen 3, 7 = 2—3, 4 = 3—4, 1 = 2—4 und eine weitere 4 Dienstantritte.

Auffallen muss namentlich, dass die Verhältnisse im 4. Kreis in dieser Hinsicht ungünstiger zu liegen scheinen, da durchweg 3, 3—4 und 4 Dienstantritte gemeldet werden, während die Angaben in den übrigen Kreisen nur von 2, 2—3 und höchstens 3 Antritten sprechen. Vom Weichen- und Bahnwärterpersonal werden in der Mehrzahl 3 Dienstantritte verlangt, doch wird es in der Besonderheit des Dienstes liegen, wenn 2 Angaben bis auf 7 verschiedene tägliche Antritte gehen. Auch beim Stationspersonal schwankt die Zahl der täglichen Dienstsichten zwischen 2—5. Die Angaben der Fahrdienst- und Güterarbeiter lauten auf 2, 2—3 und 3 Dienstantritte täglich.

Nach Artikel 7 der Vollziehungs-Verordnung ist darauf Bedacht zu nehmen, dass das Personal zu geeigneter Zeit die Mahlzeiten einnehmen kann. Bei der Vielgestaltigkeit des Dienstes und dem durchgehenden Betrieb der Eisenbahnen ist es nahezu ausgeschlossen, dass diese „geeignete“ Zeit für das gesamte Personal mit den sonst gebräuchlichen Essenszeiten übereinstimmen kann. Trotzdem geben 13 Berichte von Sektionen des Rangierpersonalvereins, 7 Berichte des Weichen- und Bahnwärterpersonals und der Linienarbeiter, 3 Berichte der Fahrdienst- und Güterarbeiter und 3 Berichte vom Stationspersonal ohne weiteres zu, dass die Mahlzeiten zu den ordentlichen Essenszeiten eingenommen werden können; 3 Berichte sprechen sich dahin aus, dass darauf möglichst Bedacht genommen werde, während 14 weitere Berichte von allerlei Abweichungen in dieser Hinsicht sprechen. Der Bericht vom Rangierbahnhof Zürich erwähnt z. B., dass das Essen zur ordentlichen Essenszeit im Monat nur 14 Tage möglich sei. Winterthur, das die Frage verneint, weist darauf hin, dass die Verhältnisse je nach der Diensteinteilung verschieden seien. Im Rangierdienst von Olten, wo die Zustände in dieser Hinsicht sonst befriedigend sind, muss im Frühdienst das Morgenessen auf 9 Uhr verspart werden. Im übrigen ist es meistens die Hauptmahlzeit, die entweder schon vor 12 Uhr ($9\frac{1}{2}$ —11 Uhr bei einer Tour in Genf) oder erst um 1—2 Uhr eingenommen werden muss. Für die Weichenwärter im Bahnhof Basel fällt etwa das Mittagessen auf 10—11 Uhr und das Nachtessen auf $4\frac{3}{4}$ Uhr. Bei den Linienarbeitern wird in dieser Hinsicht nach Gesetz verfahren; der Bericht der Eisenbahnarbeiter von Bern lautet dagegen dahin, dass die Mahlzeiten selten zu den ordentlichen Essenszeiten eingenommen werden können.

Bei den verschiedenen Aussetzungen, die an der Diensteinteilung gemacht werden, ist es erklärlich, dass eine weitere Frage, ob die stundenplanmässigen Dienstzeiten den wirklichen Verhältnissen entsprechen, nicht allgemein bejaht wird. Es beantworten 15 Sektionen des Rangierpersonalvereins diese Frage immerhin vor-

behaltlos mit ja, während 7 verschiedene Wünsche vorbringen. 4 Berichte verlangen den Zweitourendienst, 1 eine Arbeitszeitverkürzung, 1 die Einstellung einer 9. Tour und ein Bericht den Dienstantritt mindestens 15 Minuten vor Einfahrt der zu deformierenden Züge. Auch bei den Weichen- und Bahnwärtern, von denen 5 Sektionen die Frage der zweckmässigen Diensterteilung verneinen, machen sich die verschiedensten Begehren geltend. Genf-Cornavin verlangt regelmässige Stellvertreter, Rapperswil und Wallisellen-Wallenstadt Verkürzung der Dienstbereitschaft und ein weiterer Bericht aus dem 4. Kreis grössere Dienstzeiten und weniger Dienstantritte. Thun-Flamatt-Zollikofen, welche Sektion von den stundenplanmässigen Dienstzeiten nur teilweise befriedigt ist, hält Neuerungen für kaum denkbar. Vom Stationspersonal erklären zwei Berichte die stundenplanmässigen Dienstzeiten für zweckmässig, ein Bericht spricht sich für die Arbeitszeitverkürzung auf $9\frac{1}{2}$ Stunden im Sommer und 9 Stunden im Winter aus. Die Eisenbahnarbeitersektion von Bern macht darauf aufmerksam, dass infolge der bekannten Berner Bahnhofverhältnisse die stundenplanmässigen Dienstzeiten den wirklichen Verhältnissen in keiner Weise entsprechen.

Auf die Frage, ob darauf Bedacht genommen werde, anstrengende Dienstouren mit weniger anstrengenden zu kombinieren, können nur 6 Sektionen des Rangierpersonals mit ja antworten, während 4 Sektionen dieselbe verneinen und zwei Berichte bemerken, dass alle Touren gleich anstrengend seien. Die Grosszahl der Berichte macht über diesen Punkt keine Angaben. Vom Bahnwärter- und Weichenwärterpersonal sprechen sich zwei Berichte in dieser Hinsicht günstig und zwei Berichte ungünstig aus, die Antworten des Stationspersonals lauten dagegen durchweg befriedigend. Vom Fahrdienstpersonal äussert sich ein Berichterstatter in bezug auf die Kombination leichterer mit anstrengenden Touren günstig, ein anderer dagegen ungünstig.

Auf die Frage nach dem Vorhandensein besonderer schwieriger Verhältnisse und Berufsgefahren wird von einzelnen Sektionen auf die mit dem Rangierdienst verbundene Unfallgefahr hingewiesen, Genf-Bahnhof beklagt sich über Mangel an Beleuchtung infolge unzweckmässiger Verteilung derselben; im Bahnhof Bern soll der Dienst sehr streng und aufreibend sein und im Bahnhof Olten werden die engen Bahnhofverhältnisse hervorgehoben. Auch das Weichen- und Bahnwärterpersonal erwähnt der Berufsgefahren. Genf hebt hervor, dass das Personal ungenügend sei und dass das Tableau 2 Angestellte aufweise, während in Wirklichkeit nur einer vorhanden sei. Der Bericht des Kreises IV. meldet zu lange Kontrollstrecken, die ein 6—7stündiges Auswärtsbleiben bis mittags erfordern. Der Bericht der

Eisenbahnarbeiter von Bern erwähnt das Fehlen eines Prellblockes an einem Schopfgeleise, unsichtige Signale und schwer hörbare Glockensignale als Berufsgefahren.

V. Dienstbereitschaft. Die Dauer der Dienstbereitschaft ist in Art. 4 des Arbeitsgesetzes für das Fahrpersonal auf 14 Stunden, für die Barrierenwärterinnen auf 12 Stunden, für das übrige Personal mit Amtswohnung in der Nähe der Arbeitsstelle auf 16 Stunden, bzw. beim Fehlen einer Amtswohnung auf 15 Stunden täglich normiert. Auch hier enthält das Gesetz Ausnahmestimmungen, indem die Dienstbereitschaft, soweit es besondere Verhältnisse nötig machen, auf 16 Stunden ausgedehnt werden kann, sofern der Durchschnitt von 3 Tagen 14 bzw. 15 Stunden nicht übersteigt.

In Anbetracht dieser gesetzlichen Bestimmungen ist es von Interesse, aus den Fragebogen feststellen zu können, dass die 15stündige Dienstbereitschaft nur für einen Teil des Personals in Betracht fällt, was von den ungünstiger gestellten, namentlich wo es sich noch um strenge dienstliche Beanspruchung handelt, um so unangenehmer empfunden werden wird. Für das Rangierpersonal ergibt sich eine ausserordentliche Vielgestaltigkeit der Bereitschaftszeit. Von je einer Sektion wird gemeldet: $10\frac{1}{2}$ —13 Stunden, $11\frac{2}{3}$ — $13\frac{1}{3}$ Stunden, $11\frac{2}{3}$ bis 12 Stunden 37 Min., 10 — $13\frac{1}{2}$ Stunden, 13—14 Stunden, 12 — $14\frac{1}{3}$ Stunden, $12\frac{2}{3}$ — $14\frac{1}{2}$ Stunden, $13\frac{1}{2}$ bis 15 Stunden, 14 — $14\frac{1}{2}$ Stunden, $14\frac{1}{2}$ —15 Stunden, 14 — $14\frac{3}{4}$ Stunden, $13\frac{1}{2}$ — $15\frac{2}{3}$ Stunden. 12 bis 14 Stunden Bereitschaft melden 4, 12—15 Stunden 2 und genau 15 Stunden 5 Sektionen (letztere aus dem IV. und V. Kreis). Von diesen letzteren 5 Sektionen verzeichnen 3 neben dieser effektiven Belastung durchschnittliche Bereitschaften von 13—14 Stunden, woraus hervorgeht, dass die 15 Stunden die maximale Belastung bedeuten; von den wenigen Durchschnittsangaben, die gemacht werden, gehen nur 2 über 14 Stunden.

Auch bei den Weichen- und Bahnwärtern ist die Dienstbereitschaft ausserordentlich verschieden, sie wird von 6 Sektionen mit 12 Stunden als Minimum und 15 Stunden als Maximum verzeichnet, ein Bericht für den IV. Kreis gibt als Durchschnitt 16 Stunden an, was, nach den übrigen Angaben zu schliessen, als Versehen zu taxieren ist. Vom Soussefpersonal des Bahnhofes Basel wird die Dienstbereitschaft mit 11 bis 13 Stunden von 2 Sektionen von Stationspersonal mit 13—14 Stunden gemeldet. Die Angaben von 3 Sektionen der Fahrdienstarbeiter lauten auf 12—13, $11\frac{1}{2}$ —15 (Mittel 12) Stunden, und 12 Stunden; die Eisenbahnarbeiter von Bern notieren auch hier mit $15\frac{1}{2}$ —18 (Mittel $13\frac{1}{2}$ —15) Stunden Dienstbereitschaft die ungünstigsten Daten.

VI. Nachtdienst. Nach der gesetzlichen Ordnung der Dienstverhältnisse des Personals darf ein und derselbe Angestellte höchstens an 14 Tagen im Monat zum Nachtdienst angehalten werden. Als solcher gilt die Zeit von 11 Uhr abends bis 4 Uhr morgens; er ist mit 25 % Zeitzuschlag zu berechnen.

In der Praxis ist die Leistung von Nachtdienst so verschieden geordnet, dass es schwer hält, ein richtiges Bild zu bieten. Im Rangierdienst von Neuchâtel werden alle 6 Wochen 2 Wochen Nachtdienst verlangt (Dauer bis 1 Uhr), im Personenbahnhof von Basel in gleicher Zeit 13 Tage (Dauer bis 2 Uhr), im Rangierbahnhof Bern auf 5 Wochen 14 Tage (Dauer bis 12 bzw. 3 Uhr), in Goldau in gleicher Frist 10 Tage (Dauer 9½ Stunden). Von Genf wird die Anzahl der Nachtdienste zu 2—3 von je 8 Tagen Dauer gemeldet, im Bahnhof Bern ebenfalls zu 2 von je 7 Tagen Dauer. In Olten (Personenbahnhof) ist jede 3. Woche Nachtdienst von je 7 Tagen Dauer zu leisten, im Rangierbahnhof per Monat 10—12 Tage je in der Dauer von 9 Stunden. In 11 Sektionen, die die Zahl der Nachtdienste pro Monat angeben, schwankt dieselbe von 6—16 Tagen, in ein und derselben Sektion kommen 8—15 Nachtschichten vor. 15 Tage werden von Biel gemeldet (vierzehntägiger Wechsel und jeweilige Dauer 14 Tage, was effektiv noch etwas mehr als 15 Tage ausmacht). In Sargans mit der Angabe von 16 Nachtdiensten ist monatlicher Wechsel und Dauer je ein Monat, ein Verfahren, das mit dem Gesetz nicht übereinstimmt. Trotzdem wird die Frage, ob regelmässiger Wechsel zwischen Tag- und Nachtdienst bestehe, nirgends verneint; eine Anzahl Berichte äussert sich hierzu allerdings nicht.

Auch bei dem Weichen- und Bahnwärterdienst besteht eine höchst ungleiche Ordnung der Nachtdienstverhältnisse. Die Sektion Wallisellen-Wallenstadt meldet z. B., dass immer der Gleiche Nachtdienst (bis morgens 1 Uhr 20, 2 Uhr 30 und 3 Uhr 30) leiste. In Neuenburg dauert der Nachtdienst dieser Kategorie von Angestellten 3 und 4 Wochen (Dauer 2—3 Stunden). Vom Stationspersonal meldet ein Bericht bei monatlichem Dienstwechsel eine Dauer des Nachtdienstes von 35—150 Minuten (Mittel 50 Minuten); die übrigen Berichte dieser Kategorie halten sich erheblich unter dem gesetzlich für Nachtdienst zulässigen Maximum. Die Angaben der Fahrdienststarbeiter über den Nachtdienst lauten etwas unbestimmt, es ergibt sich aber, dass meistens ein regelmässiger Wechsel besteht.

Die Frage, ob die 25 % gesetzlicher Zeitzuschlag für Nachtdienst zwischen 11 Uhr abends und 4 Uhr morgens in Anrechnung gebracht werden, wird von 31 Berichten bestimmt bejaht, nur eine Sektion von Weichenwärttern mit Nachtdienst bis 1 Uhr morgens

bei monatlichem Dienst verneint sie ebenso bestimmt. Auch die gesetzlich zugesicherte Ruhepause nach ungefähr der Hälfte des Nachtdienstes scheint dem Personal mit wenigen Ausnahmen überall gewährt zu werden. Im Personen- und Rangierbahnhof Olten ist die Gewährung von Ruhepausen dem Rangierpersonal gegenüber nicht bei allen Diensten möglich; im Rangierbahnhof wird dies durch eine kurze Zwischenpause ausgeglichen. Im Rangierdienst von Luzern (Nachtdienst bis 12 Uhr 40) gibt es keine Ruhepause. Im Bahnhof Basel kommt die Zwischenpause für die Weichenwärter ebenfalls nicht bei allen Touren zur Anwendung. Über die Dauer der Essensruhepause bei Nachtdienst liegen 22 Angaben vor, die sich zwischen 30 Minuten bis 3½ Stunden bewegen. In der Mehrzahl der Fälle beträgt die Essenspause 1 Stunde (11 Angaben), oder ½—1 Stunde (3 Angaben). Die übrigen Angaben gehen im Maximum durchweg über 1 Stunde hinaus. In 10 Fragebogen wird die Frage, ob die Essenszeit als Dienstzeit berechnet werde, mit ja, in 11 Fällen mit nein beantwortet. In Genf darf der Posten seitens der Weichenwärter während der Nachtpause mangels eines Stellvertreters nicht verlassen werden; auch die Sektion Rapperswil-Glarus des V. S. W. B. und die Fahrdienststarbeiter von Rapperswil melden, dass das Verlassen des Postens während dieser Zeit nicht erlaubt ist.

Mit Ausnahme einer einzigen Aussetzung, die von zu wenig Schlafenszeit spricht, enthalten die Fragebogen im übrigen keinerlei Klagen über den Nachtdienst.

VII. Ruhetage. Nach Artikel 6 des Arbeitsgesetzes haben die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Transportanstalten Anspruch auf 52 im Jahr angemessen verteilte Ruhetage, wovon jedenfalls 17 auf Sonntage fallen sollen. Diese Ruhetage müssen volle 24 Stunden umfassen und um mindestens 8 Stunden verlängert werden; insofern ihnen nicht die in Artikel 3 zugesicherte ununterbrochene Ruhepause unmittelbar oder kurz vorausgegangen ist. Sie müssen jeweilen mit einer Nachtruhe endigen und sollen am Wohnort zugebracht werden können. 8 Tage sollen mindestens als zusammenhängender Erholungsurlaub gewährt werden. Nach 9 Dienstjahren oder nach zurückgelegtem 33. Altersjahr ist der zusammenhängende Erholungsurlaub über 52 Ruhetage hinaus zu gewähren und für je 3 weitere Dienstjahre um einen Tag zu verlängern.

Die Befragung der Sektionen, von welchen Antworten vorliegen, ergibt überall ohne Ausnahme, dass den gesetzlichen Vorschriften in dieser Hinsicht nachgelebt wird. Das Maximum der nach diesen Vorschriften erreichten Ruhetage wird von einzelnen Be-

richterstattern bis auf 66 angegeben. Die angemessene Verteilung dieser Ruhetage aufs ganze Jahr wird von allen Sektionen mit 2 Ausnahmen bestätigt. Einzig die Weichenwärter in Genf-Cornavin und die Eisenbahnarbeiter von Bern machen geltend, dass solche zu oft auf den Winter verlegt werden. Die Anzahl der auf den Sonntag entfallenden Ruhetage wird von den einzelnen Berichterstattern wieder sehr verschieden angegeben. 9 Berichte enthalten das Minimum von 17 Sonntagsruhetagen und weitere 8 Berichte, welche als Minimum 17 Sonntage angeben, fügen eine Maximalzahl bei, die sich zwischen 19 und 52 bewegt. Diese Verschiedenheiten erklären sich wohl meistens aus der Art des Dienstes. Im Vorbahnhof Zürich fallen z. B. nur 17, im Rangierbahnhof dagegen 52 Ruhetage auf den Sonntag. Ähnlich mögen die Verhältnisse anderswo liegen. Von 12 Berichten, von welchen jeder eine andere Ordnung dieser Verhältnisse erwähnt, wird die Anzahl der Sonntagsruhetage mit 18 bis 54 angegeben. Übereinstimmende Verhältnisse verraten nur 5 Berichte mit je 20 solchen Sonntagen, 2 mit 30 und 3 mit 35. Eine Sektion der Linienarbeiter meldet, dass die ständigen Arbeiter 25, die Hilfsarbeiter alle Sonntage frei haben.

Die *Dauer der Ruhetage* wird von 6 Berichterstattern mit 24 und von 17 mit 32 Stunden angegeben, was wohl gleichbedeutend ist, denn die ersteren haben ohne Zweifel die vorangehende Nachtruhe nicht mitgerechnet. Ein Bericht spricht im weiteren von 32 und mehr Stunden Dauer des Ruhetages; 2 melden 34—35, 1 = 32—36, 1 = 33, 1 = 34, 1 = 35, 2 = 32—35, 5 = 36, und 1 = 36 1/2 Stunden. Wenn man von einer vereinzelt Angabe einer westschweizerischen Sektion des Rangierpersonalvereins, welcher nur eine Dauer der Ruhetage von 17—18 Stunden meldet, absieht, kann man diese Verhältnisse als geordnet betrachten, namentlich, da sich im weiteren aus sämtlichen Berichten mit einer einzigen Ausnahme ergibt, dass die Ruhetage regelmässig mit einer Nachtruhe abschliessen. Diese Ausnahme ist um so auffallender, als sie vom Weichenwärterpersonal im Bahnhof Basel gemeldet wird. Dass die Ruhetage überall am Wohnort zugebracht werden können, ist nicht weiter auffallend, da an der Aufnahme ausschliesslich Personal mit festem Arbeitsplatz beteiligt ist. Anregungen zur Verbesserung der Ruhetagsverhältnisse werden sozusagen keine gemacht, nur die Rangierarbeiter im Personenbahnhof Basel und die Depotarbeiter in Rorschach wünschen 26, statt nur 17—20 bzw. 18 Sonntagsruhetage, diejenigen von Goldau bemerken, dass die vorkommende Angliederung von 3—4 Ruhetagen an den Erholungsurlaub nicht immer beliebt sei und diejenigen von St. Gallen wünschen,

dass das Personal mit 60 Ruhetagen von 14tägigen Touren befreit werde. Die Eisenbahnarbeiter von Bern beklagen sich über allzu häufige Verschiebung der Ruhetage.

Die Anrechnung der dienstfreien Zeit beim Dienstwechsel auf einen durchgehenden Nachtdienst gibt nirgends zu Klagen Anlass. Über die Anrechnung von halben Freiwerktagen weiss kein Bericht etwas zu melden, ebensowenig über die Anrechnung halber Freisonntage. Freie halbe Werktag sind nur nach den Angaben der Eisenbahnarbeiter von Bern nachzuholen. Überall wird bei der Feststellung der Ruhetagsberechtigung vom Datum des Dienstetrtritts an gerechnet, oder es wird nach einzelnen Angaben nach Gesetz verfahren, was gleichbedeutend ist. Über die Art der Ruhetagsablösungen werden von keiner Seite ungünstige Bemerkungen gemacht. In bezug auf die Anrechnung von Ruhetagen in Krankheitsfällen geben 28 Berichterstatter an, dass pro Woche 1 Ruhetag in Anschlag gebracht werde, 1 Bericht spricht von einem Tag auf 2 Wochen und 6 Berichte lauten dahin, dass die gesetzlich in die Krankheitszeit fallenden oder die für die betreffende Zeit vorgesehenen Ruhetage in Anrechnung kommen. Letzteres System kann unter Umständen zu Ungerechtigkeiten führen, und es sprechen denn auch drei Sektionen der Rangierarbeiter, Weichen- und Bahnwärter den Wunsch aus, es sollte nur 1 Tag pro Woche angerechnet werden. 7 Berichte gehen noch weiter, indem sie auch einen während der Krankheitswoche angerechneten Tag anfechten, mit der Begründung, dass der Angestellte davon ja nichts habe. 1 Berichterstatter meint, dass es in diesem Punkte sehr auf das Wohl- oder Übelwollen des Diensteteilungschefs ankomme. Die Arbeiter der Depotwerkstätte Rorschach verwenden sich unter diesem Titel dafür, dass in Krankheitsfällen Ersatzpersonal aus den Werkstätten herbeigezogen werde.

In bezug auf das Aushelfer- und Ablösungspersonal werden in 7 Fragebogen Wünsche vorgebracht, die bei ganz verschiedener Fassung alle auf die Anregung hinauslaufen, dass mehr geschultes Personal für diesen Dienst verwendet, bzw. dass die Instruktionserteilung an solches besser gestaltet werde, oder dass regelmässige Ablöser bestellt werden. Diese Forderungen liegen sehr im Interesse eines geordneten Dienstes. Vom Arbeiterpersonal Bern wird Gleichstellung der Aushelfer in Lohn und Ausrüstung mit dem übrigen Personal befürwortet.

Die Bekanntmachung der monatlichen Ruhetagsverzeichnisse wird allseits für gut befunden und auch der Abtausch von Ruhetagen und Diensten begegnet mit wenigen Ausnahmen auf Gesuch einer wohlwollenden Berücksichtigung. Ein Personalverband

der Westschweiz weiss allerdings von verschiedener Behandlung von zwei Dienstkategorien in dieser Hinsicht zu berichten und ein weiterer aus demselben Kreis meldet, dass dieser Punkt zu wünschen übrig lasse. Im allgemeinen kommt das Personal während des Kalenderjahres fast überall auf die gesetzliche Anzahl von Ruhetagen, nur 3 Berichte enthalten die gegenteilige Angabe, wobei aber in 2 Fällen zugegeben wird, dass die fehlenden Tage im folgenden Jahr nachgeholt werden können. Nach dem Bericht der Eisenbahnarbeiter soll in Bern auch in dieser Beziehung ausnahmsweise verfahren werden und die Nachholung der ausfallenden Ruhetage im folgenden Jahr nicht immer möglich sein.

VIII. Urlaubsverhältnisse. Das gesetzliche Erfordernis von 8 zusammenhängenden Ruhetagen wird überall erfüllt, und auch die Steigerung dieses Erholungsurlaubs mit mehr als 10 Dienstjahren vollzieht sich nach Gesetz. Die maximale Zahl der gewährten Tage wird in einem Fall (Rangierpersonal Bahnhof Bern) mit 18 Tagen, in einzelnen Fällen mit 16 Tagen und in anderen wieder mit 14 Tagen angegeben, wobei es sich vielleicht um Funktionäre mit verschiedenem Dienstalter handeln mag. Überall erfolgt die Zuteilung der Urlaubstage zu Anfang des Jahres. Zu dieser Frage sprechen sich 12 Sektionen der bedeutendsten Arbeitsplätze in dem Sinne aus, dass auf den Winter kein Urlaub verlegt werden möchte, sondern auf die Zeit vom Frühling bis zum Herbst. Drei Berichte lauten dahin, dass auf die Wünsche des Personals in dieser Hinsicht zu wenig Rücksicht genommen werde und in 2 Berichten wird gewünscht, dass der Urlaub im Krankheitsfalle nicht verkürzt werde. In einem Bericht wird angeregt, dass vom 1. Dienstjahre an Urlaub ohne Anrechnung an den Ruhetagen gewährt werde. Die wenigen Antworten auf die Frage, ob zwischen Krankheits- und Erholungsurlaub ein Unterschied gemacht werde, sind etwas unsicher, in 6 Fällen lauten sie bejahend, in 6 verneinend.

IX. Dienstabwesenheit infolge Krankheit. Die Regelung der Gehaltszahlung im Krankheitsfalle erfolgte nicht im Arbeitszeitgesetz. Von 28 Berichten, die sich darüber aussprechen, lauten aber 5 dahin, dass diese Frage nach den gesetzlichen Bestimmungen geregelt sei. Die Mehrzahl der Antworten (23) geben an, dass die Gehaltszahlung während 3 Monaten erfolge und 2 Berichte vom Weichen- und Bahnwärterpersonal bzw. vom Stationspersonal, ferner der Bericht der Eisenbahnarbeiter von Bern, also 5 Berichte, sprechen von 4 Monaten. Von der Heranziehung kranker Funktionäre zur Tragung der Stellvertretungskosten weiss die überwiegende Mehrzahl

der Berichte nichts zu melden, nur 2 Antworten erwähnen, dass dieser Fall bei Selbstverschulden eintreten könne. In bezug auf den Erfolg von Gesuchen um dienstliche Versetzungen können in der Mehrzahl der Berichte mangels Erfahrung keine Angaben gemacht werden. Nur 7 Berichtersteller wissen von einer günstigen Erledigung solcher Gesuche zu sprechen; 1 Bericht lautet, dass wenn möglich entsprochen werde, drei weitere bemerken, dass der Erfolg je nach dem Fall verschieden sei. Beim Stationspersonal sollen solche Gesuche, wenn junge Leute in Betracht fallen, oder eine ärztliche Vorschrift vorliege, günstig erledigt werden (2 Berichte). In Zürich und Luzern wird dem Rangierpersonal in dieser Hinsicht nicht immer, in Olten und St. Gallen gar nicht entsprochen.

Neuerungen in bezug auf die Krankheitsurlaubsverhältnisse werden von keiner Seite vorgeschlagen, was für die günstige Ordnung dieses Gegenstandes spricht.

X. Unterkunftslokale. Das Arbeitszeitgesetz enthält zum Schutze desjenigen Personals, das die Ruhepausen nicht am Wohnort zubringen kann und das die Mahlzeiten bei der Arbeitsstelle einzunehmen genötigt ist, für die Verwaltung die Verpflichtung zur Beschaffung heizbarer und mit Einrichtungen zum Wärmen der Speisen versehener Unterkunftslokale. Es bestätigen denn auch von den Sektionen, die sich darüber aussprechen, alle mit Ausnahme von 4, das Vorhandensein solcher Lokale. Die Linienarbeiter bemerken, dass solche nicht überall oder gar nicht (Islikon—Sulgen) zu treffen seien, Verbesserungen in dieser Hinsicht seien erwünscht. Eine Sektion des Weichen- und Bahnwärterpersonals weiss das gleiche zu melden, verneint aber dabei die Notwendigkeit von Verbesserungen. In 2 anderen Berichten wird verlangt, dass in bezug auf die Unterkunftslokale den gesetzlichen Bestimmungen nachgelebt werde. Unter den Wünschen, die in bezug auf die Verbesserung der Unterkunftslokale geltend gemacht werden, stossen wir wiederholt auf das durchaus berechtigte Begehren zur Anweisung eines besonderen Raumes zum Trocknen nasser Dienstkleider für das Rangierpersonal (Bahnhof Bern, Biel, Brugg-Aarau, Wettingen, Zürich und Winterthur). Das Rangierpersonal im Bahnhof Basel, ferner das Fahrdienstpersonal von Rapperswil, wünscht das Unterkunftslokal mehr in der Nähe der Arbeitsstellen; in Sargans, Biel und Brugg soll das Lokal viel zu klein sein; im Personenbahnhof St. Gallen steht nur ein alter Personenwagen zur Verfügung und Wil (St. Gallen) hat kein eigenes Lokal für die Rangierarbeiter. In Frauenfeld dient das Unterkunftslokal im Winter als Tröcknungsraum für Decken. Luzern wünscht bessere Ausstattung der Lokale,

Aarau (Bahnhof) die Anbringung verschliessbarer Kästen, und Lausanne, dass das Lokal weniger ungesund sei.

Das Weichen- und Bahnwärterpersonal von Rapperswil-Glarus wünscht, dass die Wärterbuden in die Nähe der Posten gestellt werden und im Kreis IV beklagt man sich über die Qualität des Brennmaterials.

XI. Mahlzeiten ausserhalb des Wohnortes. 25 Berichte verschiedener Sektionen melden, dass einzelne Mahlzeiten bei der Arbeitsstätte eingenommen werden müssen und nur 10 Berichte (Rangierpersonal 6, Güterarbeiter 1, Bahnwärterpersonal 1 und Stationspersonal 2) verneinen diese Frage. Von den ersteren 25 können 15 Berichtersteller die Frage, ob Einrichtungen zum Wärmen der Speisen vorhanden seien, bestimmt bejahen. Im Bahnhof Genf stehen solche nur teilweise zur Verfügung (1 Réchaud im Bahnwärterlokal); im Personenbahnhof Basel ist diese Einrichtung mangelhaft, im Güterbahnhof besteht keine, ebenso in Biel, Aarau, Sargans und Neuenburg (Weichen- und Bahnwärter), Winterthur (Fahrdienstarbeiter-depot West), Rapperswil (Fahrdienstarbeiter), wo überall bezügliche Einrichtungen gewünscht werden. In Lausanne (Rangierpersonal) wünscht man das Gas an Stelle der vorhandenen Petrolapparate, in Sargans und Neuenburg Anschaffung der nötigen Gerätschaften (Pfannen, Töpfe) und seitens der Weichen- und Bahnwärter der Sektion Wallisellen-Wallenstadt, dass allen Funktionären ermöglicht würde, zu Hause zu essen.

XII. Sonntagsdienst. Nach Artikel 9 des Arbeitsgesetzes ist der Güterdienst an Sonntagen und allgemeinen Feiertagen untersagt, was eine erhebliche Entlastung des Bahnpersonals bedeuten würde, wenn nicht der Vorteil meistens durch eine bedeutende Steigerung des Personenverkehrs ausgeglichen würde. In den Angaben der einzelnen Sektionen in bezug auf den Sonntagsdienst drückt sich denn auch meistens die besondere Stellung der im Güter- und Personen-Verkehrsdienst stehenden Funktionäre deutlich aus. In der Westschweiz besteht allerdings kein wesentlicher Unterschied für beide Kategorien, da, wie oben schon erwähnt, der Güterverkehr aus Frankreich auch Sonntags nicht ruht. 2 Berichte des Rangierpersonals von Genf wünschen denn auch die Einstellung der französischen Güterzüge und ein Bericht aus Lausanne wenigstens von 2 Touren. Renens und Goldau haben Sonntags die gleiche Tour wie Werktags, was auch für den Bahnhof Bern zutrifft, wo man die Verkürzung der Arbeitszeit durch Einziehung von mehr Rangiergruppen in Vorschlag bringt. In Olten (Personen- und Güterbahnhof) gestaltet sich der Dienst Sonntags wie Werktags, in

Aarau ist der Sonntagsdienst zu gewissen Zeiten sehr streng. Im Personenbahnhof Winterthur wünscht man die gleichen Dienstsichten wie Werktags und im Rangierbahnhof hält man eine Einschränkung des Dienstes am Sonntag für unmöglich. Der Bericht von Sargans spricht sich dahin aus, dass die teilweise Einschränkung des Güterzugsdienstes gewöhnlich in eine Schinderei ausarte. 5 Berichte vom Rangierpersonal halten die Regelung des Sonntagsdienstes für befriedigend. Vom Güterbahnhof Basel wird berichtet, dass der Sonntagsdienst sich auf das Allernotwendigste beschränke und eine weitere Einschränkung nicht gut durchführbar sei (Basel hat wohl aus diesem Grunde die kürzeste wöchentliche Arbeitszeit) und noch weitere 9 Berichte halten eine Einschränkung für unmöglich.

Von den Sektionen des Weichen- und Bahnwärterpersonals halten 3 eine Einschränkung des Sonntagsdienstes für möglich durch Reduktion der Dienstbereitschaft oder Vermehrung des Personals, weitere 3 Sektionen, die von einer regelrechten Abwicklung des Dienstes berichten, halten eine Reduktion für nicht denkbar. Das gleiche trifft zu für 2 Verbände des Stationspersonals. In 3 Berichten des Fahrdienstpersonals und der Depotwerkstattarbeiter wird behufs Erleichterung des Sonntagsdienstes die Abschaffung nicht dringender Arbeiten (Kesselauswaschen, Kohlenausladen, Stellung von Maschinen in Aussen-dienst) verlangt.

Die gänzliche Einstellung des Sonntags- oder wenigstens des Dienstes an hohen Feiertagen wird in den wenigen Antworten, die vorliegen, allgemein für undurchführbar gehalten.

XIII. Ausnahmen vom Arbeitsgesetz. Auf die Frage, ob es oft vorkomme, dass gegenüber den gesetzlichen Bestimmungen betr. Ruhe- und Arbeitszeit, Dienstbereitschaft etc. ausnahmsweise Anordnungen, wie solche durch Artikel 10 des Arbeitsgesetzes gestattet sind, getroffen werden, antworten 23 Sektionen bestimmt mit nein und 6 Berichte sprechen von einer äusserst seltenen Anwendung dieses Artikels. Das Rangierpersonal eines grösseren Bahnhofes erwähnt unter diesem Titel der Führung von Sonntagsgüterzügen im Herbstverkehr und in einem weiteren Bericht wird hervorgehoben, dass es nicht richtig sei, wenn das Ablöserpersonal oft in der Woche 3—4 mal nur 8 Stunden Nachruhe geniesse. Nur von den Eisenbahnarbeitern von Bern wird die öftere Anwendung des Artikels 10 gemeldet.

XIV. Kontrolle und Tagebücher. Es ist schon eingangs darauf hingewiesen worden, dass die Bestellung der Kontrollorgane durch die Bundesbehörden als der wunde Punkt bei der gesetzlichen

Regelung der Arbeitsverhältnisse des Personals der Verkehrsanstalten zu betrachten sei, wobei allerdings die Frage offen steht, welche Anordnungen an Stelle der Kontrolle durch die Bundesorgane getroffen werden sollten, um eine richtige und zweckentsprechende Durchführung des Arbeitszeitgesetzes zu garantieren. Die Befragung der verschiedenen Sektionen der Eisenbahnverbände zeitigte in dieser Hinsicht ein äusserst mageres Resultat, nur 3 Vorschläge sind gemacht worden, von denen der eine die Führung von Beschwerdekontrollen durch die Organisation empfiehlt. Der andere von 2 Sektionen genannte Vorschlag spricht sich für eine Kontrolle durch unabhängige Organe aus, wobei auf die Frage, wer diese Kontrollorgane zu bestellen hätte, nicht näher eingetreten wird. Ein dritter Vorschlag lautet dahin, dass monatliche Rapporte an die obersten Aufsichtsbehörden eingeführt werden sollten.

Von Interesse ist es bei diesem Stand der Dinge, dass sich immerhin 13 Sektionen über die bestehende Kontrolle nicht ungünstig äussern. Von Basel (Rangierpersonal im Güter- und Personenbahnhof) wird gemeldet, dass dort wenig Überschreitungen des Gesetzes vorkommen und dass daher in bezug auf die Existenzberechtigung des Tagebuches kein Urteil abgegeben werden könne. Ein westschweizerischer Bericht lautet dahin, dass das vorgesehene Tagebuch nicht genügend geführt werde, dass es aber, wenn gut geführt, seinen Zweck erfülle. Ein Berichterstatter aus der Ostschweiz, der sich in gleichem Sinne äussert, meint im ferneren, dass bei jedem anderen System der Betroffene den Mut haben müsse, Unstimmigkeiten aufzudecken.

In 25 Berichten sind aber die Erfahrungen, die mit der bestehenden Kontrolle zu machen sind, ungünstig dargestellt. Eine der grössten Sektionen der Rangierarbeiter, die sich über die Wirksamkeit der Kontrolle günstig ausspricht, schreibt, dass die Tagebücher, weil wertlos, nicht geführt werden. Von 2 weiteren Sektionen der Rangierarbeiter, die sich gleichfalls über die Kontrolle nicht ungünstig äussern, spricht die eine von unvollständigem, die andere von ganzlichem Fehlen der Führung von Tagebüchern weil wirkungslos, wobei der eine Bericht sagt, „dass die Tagebücher in der Regel zuerst dem Vorstand einzureichen seien und dann beim Eintreffen zur eidgenössischen Kontrolle schon stimmen werden.“ Ein Bericht aus den Kreisen der Weichen- und Bahnwärter hält die Kontrolle ebenfalls für genügend, die Führung der Tagebücher für richtig aber wirkungslos, „da die Wahrheit nicht an den Tag kommen dürfe“. In den übrigen Berichten wird allgemein die Wirksamkeit der Kontrolle verneint, von der Mehrzahl

gleichzeitig zugegeben, dass die Tagebücher entweder gar nicht oder mangelhaft geführt werden. Vielfach wird hervorgehoben, dass die mangelhafte, oberflächliche, oder zu wenig oft vorgenommene Kontrolle und Einsicht in die Tagebücher an der ungünstigen Bewertung derselben Schuld sei. In einigen Berichten wird auch die Ansicht geäussert, dass die richtige Führung des Tagebuches oder die Geltendmachung von Klagen für die Betroffenen von nachteiligen Folgen sei. Alles in allem lässt sich also dem Grosseil der Berichte entnehmen, dass in den Kreisen des Personals ein starkes Misstrauen gegen die Kontrollorgane des Bundes vorhanden ist und dass daher die Vollziehung des Gesetzes in diesem wichtigen Punkte zu wünschen übrig lässt.

XV. Militärdienst. Die Militärdienstpflicht des Bahnpersonals richtet sich nach besonderen Vorschriften der Bundesgesetzgebung. Nur in 24 Berichten werden über die Regelung der Gehaltszahlung während der Zeit von Militärdienst und über die Anrechnung von Ruhetagen Angaben gemacht, wobei in 4 Berichten bemerkt wird, dass die Ordnung dieser Verhältnisse die gesetzliche sei. In 20 Fällen findet sich die Angabe, dass der volle Gehalt während der Militärdienstzeit in Berechnung falle; eine Anzahl dieser Angaben enthalten den Vorbehalt, dass das erst nach einem Jahr fester Anstellung der Fall sei und in 2 Berichten ist bemerkt, dass für die Rekrutenschule nur der halbe Gehalt ausgerichtet werde. In Basel werden die Aspirantenkurse ausgenommen. In 10 Berichten steht die Angabe, dass für jede Woche Militärdienst 1 Tag Urlaub angerechnet werde, von 5 Berichterstattern wird aber gemeldet, dass die gemäss Jahres-einteilung in die betreffende Zeit fallenden Ruhetage zur Anrechnung gelangen, was allgemein gerügt wird, indem es bei einem Tag pro Woche sein Bewenden haben oder eine Anrechnung überhaupt unterbleiben sollte. Wünsche in bezug auf die Frage der Militärdienstleistung werden keine geltend gemacht; ein einziger Bericht aus der Westschweiz spricht von der Aufhebung der Militärdienstpflichtersatzsteuer den Eisenbahnern gegenüber, ein anderer Berichterstatter befürwortet die Einschaltung je eines Freitages vor und nach Militärdienst.

XVI. Hygienische Bedingungen der Arbeit und der Arbeitsstätten. Ein wichtiger Bestandteil des modernen Arbeiterschutzes bildet die Schaffung von vom hygienischen Standpunkt möglichst einwandfreien Arbeitsbedingungen. Die Erhebung ergibt hinsichtlich der gesundheitlichen Verhältnisse des Eisenbahndienstes speziell für die Arbeiter- und Angestelltenkategorien, von welchen Fragebogen vorliegen, dass

man sich namentlich über die Witterungseinflüsse zu beklagen hat, indem der Dienst bei allem Wetter auszuführen ist. Zum Schutze gegen den Regen werden vielfach leichtere wasserdichte Mäntel oder zweckentsprechendere Dienstkleider gewünscht. Ein Bericht bemerkt, dass die verabfolgten Tuchmäntel so viel Wasser einsaugen, dass sie kaum mehr nachzuschleppen seien, was im Rangier- und Zugdienst gewiss nicht nur unangenehm, sondern direkt gefährlich ist. Von Genf und Bern wird bessere Kanalisation im Bahnhofgebiet verlangt, wobei vom letzteren Bahnhof gemeldet wird, dass man bei Regenwetter oft „Schuhhoch im Wasser und Schlamm täglich 10 Stunden springen müsse“. Von einer Seite werden die ungünstigen Folgen der unregelmässigen Essenszeiten hervorgehoben. In 2 Berichten wird für Schaffung von Badegelegenheit eingetreten.

Vielfach kehrt in den Berichten der einzelnen Sektionen die Klage wieder über allzustarke körperliche und geistige Inanspruchnahme durch den Dienst, zu deren Beseitigung die Verkürzung der Arbeitszeit (auf 9 Stunden) und der Dienstbereitschaft in mehreren Berichten vorgeschlagen wird, welche Verbesserung durch Vermehrung des Personals erreicht werden könne. 3 Berichte beklagen sich im ferneren über das anstrengende Pfeifen und Rufen im Rangierdienst, das eine ungehörige Beanspruchung der Lungen erfordere und oft schon mit gesundheitlichen Nachteilen verbunden gewesen sei; 1 Bericht empfiehlt als Ersatz das Anbringen von Signalkasten und Läute- oder Klappensignalen.

Ein Berichterstatter aus Weichen- und Bahnwärterkreisen verlangt besseren Verschluss der Wärterbuden und bessere Heizungseinrichtung derselben, ein weiterer wünscht grundsätzliche Abschaffung der nur 8stündigen Nachtruhe. Vom Stationspersonal wird in einem Fall bessere periodische Reinigung der Dienstlokale verlangt, ein zweiter Bericht beklagt sich über Staub und Lärm im Gepäcklokal, wo die Arbeitspulte aufgestellt seien und eine Menge Passanten verkehren. Hier könne nur die Ausführung der bereits in Aussicht genommenen aber verschobenen Vergrösserung des Lokals abhelfen. In einem Bericht von Fahrdienstarbeitern beklagt man sich über mangelhafte Reinigung und Ventilation, zu kleine und schmutzige Aufenthaltslokale. In zwei Berichten wird hervorgehoben, dass die Wagenreiniger schmutzige Arbeit zu besorgen hätten und dem Staub und Russ ausgesetzt seien. Die Depotwerkstättearbeiter beklagen sich in einem Bericht über Zugluft und Feuchtigkeit in den Depots, die Kohlenarbeiter über den Russ und Kohlenstaub, die Güterarbeiter eines andern Arbeitsplatzes über ungünstige Witterungseinflüsse. Als Mittel zur Abhülfe

werden in Vorschlag gebracht: Öftere Desinfektion der Wagen (Staubsaugapparate), Kontrolle durch Bahnärzte, bessere Ventilation der Depots, bessere Abspritzvorrichtungen auf den Kohlenplätzen, Verabfolgung von Mänteln, Erstellung einer Dampfheizung in einer Depotwerkstätte.

XVII. Allgemeine Bemerkungen. Den bei der Beantwortung des Fragenschemas angebrachten Angaben und Aussetzungen haben die Grosszahl der Sektionen keine weiteren allgemein gehaltenen Bemerkungen beizufügen. Erwähnenswert sind die Vorschläge zweier örtlich weit auseinander liegender Sektionen des Rangierpersonalvereins, die dahin gehen, die Vorschriften über den Rangierdienst möchten einer Erneuerung und Bessergestaltung unterzogen werden. In einem Bericht werden als wünschenswerte Neuerungen in Vorschlag gebracht: Arbeitszeitverkürzung, Lohnerhöhung, Bestellung von Vorarbeitern für Eilgutannahme, früherer Dienstschluss vor Feiertagen, Schaffung von Dienstwohnungen und — Feiertag für Güterdienst am 1. Mai —, somit ein reichliches Programm, das die übrigen 51 Berichte stark in Schatten stellt.

B. Die Anwendung des Gesetzes bei den Post-, Telegraphen- und Telephonanstalten.

I. Geltungsbereich. Die Unterstellung des Post-, sowie des Telegraphen- und Telephonpersonals unter die Bestimmungen des Arbeitsgesetzes vom 19. Dezember 1902 erfolgte durch besondere gesetzliche Massnahmen des Bundesrates, nämlich durch die unterm 25. August 1903 (Post) bzw. unterm 10. November 1903 (Telegraph und Telephon) erlassenen Vollziehungsverordnungen. Beide Erlasse enthalten eine genaue Umschreibung des Geltungsbereichs des Gesetzes auf die einzelnen Kategorien von Beamten und Angestellten, unter weiterer namentlicher Aufzählung auch derjenigen Kategorien, auf welche dasselbe keine Anwendung findet. Ausgeschlossen sind hiervon bei beiden Bundesbetrieben die Beamten und Angestellten, die im Verwaltungs- und nicht im Betriebsdienst stehen, als: die Funktionäre der Oberpostdirektion, der Obertelegraphendirektion, die Beamten und Angestellten der Kreisdirektionen mit Inbegriff der einem dieser Bureaux permanent zugeteilten subalternen Beamten und Angestellten.

In den von den einzelnen Sektionen eingegangenen Fragebogen wird vielfach auf diese ausnahmsweise Stellung des Verwaltungspersonals hingewiesen. Während die Mehrzahl der Berichterstatter diese mit Vorzügen in bezug auf die Anstellungsverhältnisse verbundene besondere Behandlung des in Frage kommenden Per-

sonals als begreiflich und durch die besondere Art des Dienstes gerechtfertigt findet, glauben einzelne die Anwendung des Arbeitsgesetzes auch für diese Kategorie im Interesse der Rechtsgleichheit verlangen zu müssen. Die Gründe, die sie zu diesem Begehren veranlassen, sind für den objektiven Beurteiler der Sachlage allerdings nichts weniger als überzeugend. Die in Frage kommenden Beamten und übrigen Funktionäre genießen die 8stündige Arbeitszeit und den Vorzug längerer Ferien. Jeder, dem die Besserstellung des Personals im allgemeinen am Herzen liegt, wird in den Ruf nach ungünstigerer Behandlung dieser Kategorie gegenüber jetzt, nicht einstimmen, zumal der Dienst tatsächlich ein ganz anderer ist und keine Nacht- und Sonntagsarbeit erfordert.

Auch in bezug auf einzelne Kategorien des im eigentlichen Betrieb stehenden Personals besteht die Bestimmung des Ausschlusses von der Wirkung des Gesetzes. Beim Postbetrieb sind es die Beamten und Angestellten der Bureaux III. Klasse, ferner die einem Bureau I. oder II. Klasse zugeteilten Landbriefträger und Landboten, die Ablagehalter, die Aspiranten der Bureaux III. Klasse, die Lehrlinge und die provisorischen Gehülfen aller Art, die weniger als 14 Tage ununterbrochen im Dienst stehen. Im Telegraphen- und Telephondienst findet das Gesetz weiter keine Anwendung auf die Beamten, Gehülfen und Bediensteten der Telephonnetze I. Klasse, diejenigen Beamten und Angestellten, die nicht mit der Verpflichtung zu ausschliesslichem Dienst angestellt sind, nämlich: das Personal der Bureaux III. Klasse, die Angestellten der Bureaux II. Klasse, die nicht von der Verwaltung bezahlt werden, die Lehrlinge, die provisorischen Gehülfen mit weniger als 14 Tagen ununterbrochenem Dienst.

In den eingegangenen Fragebogen hat nur die besondere Behandlung der Lehrlinge, wie uns scheint mit Recht, eine eingehendere Beachtung gefunden, denn es muss aus den gemachten wenigen Angaben auf eine höchst ungleiche Stellung dieser angehenden Beamten geschlossen werden. Ein Bericht von Zürich bemerkt, dass die Lehrlinge bei der gegenwärtigen Praxis nicht schlechter gestellt seien. Aus St. Gallen rügt ein Bericht im Gegensatz hierzu die zu starke Inanspruchnahme derselben, die deren Schutz notwendig mache. Ein weiterer Bericht aus dem Toggenburg spricht von ausgedehntem Arbeitspensum und Studium der in den Entwicklungsjahren stehenden Lehrlinge, die deren Ausschluss von der Anwendung des Arbeitsgesetzes nicht rechtfertige, meistens sollen hier übrigens die Normen des Gesetzes auch ihnen gegenüber angewendet werden. Der Berichterstatter von Glarus findet dagegen wieder die Nichtanwendung des Gesetzes

den Lehrlingen gegenüber durchaus gerechtfertigt, indem sie nur zu 9stündiger Arbeit bei 12 Stunden ununterbrochener Ruhe verpflichtet seien und keine Nacht- und Sonntagsarbeit zu leisten haben. Aus dem Aargau lautet ein Bericht dahin, dass die Ausnahmestellung der Lehrlinge gerechtfertigt sei, doch sollen keine besonderen Schutzbestimmungen vorhanden sein. Eine Bemerkung aus Basel spricht sich dahin aus, dass die Lehrlinge wenigstens dann dem Arbeitsgesetze unterstellt sein sollten, wenn sie einen Beamten vertreten. Zwei weitere Meinungsäusserungen gehen dahin, dass das gesamte fest angestellte Personal dem Gesetz unterstehen sollte. In einzelnen Berichten wird in bezug auf die Ordnung der Dienstverhältnisse des von der Anwendung des Arbeitsgesetzes ausgeschlossenen Personals auf verschiedene Bestimmungen der Postordnung verwiesen, während andere in dieser Hinsicht wieder nichts Bestimmtes zu sagen wissen.

Bei einer künftigen Revision des Arbeitsgesetzes und der Vollziehungsverordnungen wird es daher als dringliches Postulat zu bezeichnen sein, *dass die Lehrlinge und die Aspiranten der Bureaux III. Klasse nicht von der Wirkung des Gesetzes ausgeschlossen werden, ohne dass gleichzeitig den besonderen Verhältnissen ihres Dienstes angepasste Bestimmungen aufgenommen werden.* Das gleiche Verfahren dürfte sich auch gegenüber den übrigen Funktionären der Bureaux III. Klasse empfehlen, deren Ausschluss vom Gesetz von einzelnen Berichten als ungerechtfertigt empfunden wird. Namentlich aus den Kreisen der Angestelltenverbände wird darüber Klage geführt, dass die Arbeitszeit des in Frage kommenden Personals unter den bestehenden Zuständen von 10 auf 12 bis 13 Stunden ausgedehnt werden könne.

II. Arbeitszeit. Der vorbehaltlosen Beantwortung der Fragen betreffend die Dauer der Arbeitszeit steht in einzelnen Fällen der Umstand entgegen, dass die Sektionen sich aus Beamten oder Angestellten verschiedener Kategorien mit voneinander abweichender Arbeitsdauer zusammensetzen. Auch bei ein und derselben Kategorie scheint die Länge der einzelnen Diensttoure oft eine verschiedene zu sein. Von der Mehrzahl der Berichterstatter wird unzweifelhaft die am meisten in Betracht fallende Dienstdauer angegeben, in einzelnen Fällen erfolgt die Angabe durch Berechnung eines arithmetischen oder geometrischen Mittels, während wiederum in einer Anzahl von Berichten die verschiedenen in Betracht fallenden Dienstzeiten der einzelnen Kategorien angegeben werden.

Beim *Postpersonal* — Beamte und Angestellte auseinander gehalten — stellt sich die gebräuchlichste oder mittlere tägliche Arbeitszeit wie folgt:

Tägliche Arbeitszeit	Zahl der Angaben für	
	Beamte	Angestellte
8 Stunden	2	—
Über 8 — 8 ¹ / ₄ Stunden	2	—
„ 8 ¹ / ₄ —8 ¹ / ₂ „	4	—
„ 8 ¹ / ₂ —9 „	10	—
Genau 9 „	32	6
Über 9 — 9 ¹ / ₄ „	11	6
„ 9 ¹ / ₄ —9 ¹ / ₂ „	5	14
„ 9 ¹ / ₂ —9 ³ / ₄ „	—	9
„ 9 — 10 „	—	14
„ 10 — 10 ¹ / ₄ „	—	2
11 und mehr Stunden	—	3
Berichte mit mehrfachen abweichenden Dienstzeiten	7	22
Total der Angaben	73	76

Nach den 7 Berichten aus Beamtenkreisen mit variabler Arbeitsdauer gestalten sich die bezüglichen Verhältnisse wie folgt:

- Arbeitszeit 9—9¹/₂ Stunden in 2 Fällen,
 „ 9 Stunden in der Briefexpedition und 9 St. 25 Min. in der Paketexpedition in 1 Fall,
 „ 7³/₄ Stunden für Ambulants, 9 Stunden im Bureaudienst in 1 Fall,
 „ 7 St. 57 Min. für Kommiss im Fahrdienst, 9 Stunden für Kommiss im Bureaudienst, und 8 bzw. 8¹/₂ Stunden für Bureauchefs und Unterchefs in 1 Fall,
 „ 8 Stunden für Kommiss im Nachtdienst (Zuschlag inbegriffen), 9 Stunden im Tagdienst und 8 bzw. 8¹/₂ Stunden für Bureauchefs und Unterchefs in 1 Fall,
 „ 9—10 Stunden in 1 Fall.

Von den 22 Berichterstattern von Angestellten-sektionen mit Minimal- und Maximalangaben werden folgende tägliche Arbeitszeiten gemeldet: 9—10 Stunden in 6 Fällen, 9¹/₂—10 Stunden in 9 Fällen, ferner in je 1 Fall 9—9³/₄ Stunden, 9¹/₄—10 Stunden, 9¹/₂—10¹/₄ Stunden, 7—10 Stunden, 8—10 Stunden, 10¹/₄—10³/₄ Stunden, 11—13 Stunden.

Die tägliche Arbeitszeit der Beamten bewegt sich demnach nach weitaus der Mehrzahl der Berichte zwischen über 8¹/₂ und 9¹/₄ Stunden. Wo spezielle Angaben für das *Fahrpersonal* vorliegen, ergeben diese meistens eine etwas niedrigere Dienstzeit, nur in Genf, Aarau und Luzern ist dies nicht der Fall. Die längere tägliche Beanspruchung des Angestelltenpersonals tritt in der vorstehenden Gegenüberstellung deutlich in die Erscheinung.

Die durchschnittliche *wöchentliche* Arbeitszeit der beiden Kategorien ergibt sich aus der nachstehenden Klassifikation der Angaben.

Wöchentliche Arbeitszeit	Zahl der Angaben für	
	Beamte	Angestellte
49—51 Stunden	6	1
Über 51—54 „	25	4
„ 54—57 „	19	14
„ 57—60 „	7	26
„ 60—63 „	4	3
„ 63—66 „	1	2
„ 66—70 „	—	3
„ 70 „	—	1
Berichte mit mehrfachen abweichenden Angaben	7	12
Total der Angaben	69	66

Auch hier zeigt sich wieder die im vorstehenden konstatierte günstigere Stellung des Beamtenstandes, der im Durchschnitt eine ziemlich genau 1 Stunde kürzere tägliche Arbeitszeit haben dürfte. Speziell die Dienstzeiten der Bahnpostbeamten schwanken zwischen 48 bis 54 Stunden 36 Min. wöchentlich, sie stellen sich in der Regel etwas kürzer als für die übrigen Beamten. Die in 7 Fällen abweichenden Angaben für Beamte lauten wie folgt: 44¹/₂ Stunden für Bureauchefs, 51 für Unterchefs und 54 für Kommiss (1 Fall), 47, eventuell 49 Stunden (1 Fall), 48 bzw. 51 Stunden für Chefs und Unterchefs und 54 für Commis (1 Fall), 48¹/₂ für Ambulants und 56 für Bureaudienst (1 Fall), 54 ohne und 60 Stunden mit Sonntagsdienst (2 Fälle), 57¹/₂ bis 63 Stunden (1 Fall).

Beim Angestelltenpersonal, wo 12 Angaben sich ins vorstehende Schema nicht einreihen liessen, lauten dieselben wie folgt: 42 bis 64 Stunden (1 Fall), 54 bis 60 Stunden (4 Fälle), 54 bis 58 Stunden (1 Fall), 55 bis 60 Stunden (1 Fall), 60 bis 65 Stunden (1 Fall), 61¹/₂ bis 64¹/₂ Stunden (1 Fall), 62 bis 65 Stunden (1 Fall), 64 bis 70 Stunden (1 Fall), 70 bis 77 Stunden für die Bureaux II. Klasse und 90 Stunden für solche III. Klasse (1 Fall). Die Angaben von über 70 (zirka 74 Stunden) Arbeitszeit werden von einer nordostschweizerischen Sektion der Landbriefträger gemacht.

Stehen demnach der exakten Darstellung der täglichen und wöchentlichen Arbeitszeit des Postpersonals noch erhebliche Schwierigkeiten im Wege, so ist das in bezug auf das *Telegraphen- und Telephonpersonal*, von dem in dieser Hinsicht Angaben vorliegen, wesentlich anders bestellt. Die tägliche Arbeitszeit der Tele-

graphenbeamten beträgt mit einer einzigen Ausnahme im Winter 8 und im Sommer 9 Stunden; in St. Moritz ist die Arbeitsdauer im Sommer auf $8\frac{1}{2}$ bis 9 Stunden, im Winter auf 8 Stunden angesetzt. Im Telephondienst ist die tägliche Arbeitsdauer im Winter ebenfalls auf 8 Stunden, im Sommer auf 8 Stunden im interurbanen und auf 9 Stunden im Lokalverkehr normiert. Ausnahmen kommen keine vor. Aber auch hier ergibt sich für die Angestellten (Depeschenträger) eine um 1 Stunde erhöhte Arbeitszeit. Sie beträgt nach den Berichten von drei Sektionen täglich im Winter 10 und im Sommer 9 Stunden, nach je einem Bericht im Mittel $9\frac{3}{4}$ Stunden und $9\frac{1}{2}$ Stunden. Nach dem wöchentlichen Ergebnis betrachtet, schwanken die Angaben über die Arbeitszeit trotz dieser Übereinstimmung wieder bedeutend, was auf die Berücksichtigung oder Nichtberücksichtigung des Sonntagsdienstes zurückzuführen sein wird. Zwei Sektionen der Telegraphenbeamten geben als wöchentliche Arbeitsdauer im Winter 48—56, im Sommer 54—63 Stunden an, eine Sektion notiert mit 56 im Winter und 63 im Sommer die Dienststunden inklusive Sonntagsdienst, eine weitere mit 48 im Winter und 54 im Sommer die Stunden ohne Mitrechnung des Sonntagsdienstes, eine Sektion gibt für den Winter 52 und für den Sommer $58\frac{1}{2}$ Stunden Dienst an. Für den Dienst der Telephonistinnen ist in 6 Fällen eine wöchentliche Dauer von 48—54 Stunden, in einem Fall von 52 und in einem weiteren Fall von 52—54 Stunden notiert. Die Depeschenträger haben nach zwei Berichten im Winter 54—63 und im Sommer 60—70 Stunden, nach einem Bericht im Mittel $66\frac{1}{2}$ und nach einem weiteren Bericht 70 Stunden Dienst zu leisten.

Aus allen diesen Angaben geht mit Deutlichkeit hervor, dass weder beim Post- noch beim Telegraphen- oder Telephondienst die im Arbeitszeitgesetz mit 11 Stunden normierte Maximalarbeitszeit erreicht oder gar überschritten würde. Diese Tatsachen finden ihre Bestätigung in den speziellen Angaben der Berichterstatter auf die Fragen, ob es oft vorkomme, dass die gesetzliche Arbeitszeit erreicht oder überschritten werde. Die erstere Frage wird von 54 Berichterstattern aus den Kreisen der Postbeamten und von 13 Sektionen der Telegraphen- und Telephonbeamten bestimmt verneint. In 19 Fällen wird dagegen zugegeben, dass das gesetzliche Maximum der Arbeitszeit für die Postbeamten hie und da, oder selten erreicht werde. Als Zeitpunkte, wo dies der Fall sein soll, werden vielfach die Festtage (Ostern, Weihnachten oder Neujahr) oder auch in wenigen Fällen der Monatsabschluss genannt. Dass gar eine Überschreitung der gesetzlichen Maximalarbeit eintreten könne, wird von 71 Berichten der Post-, Telegraphen- und Telephonbeamten bestimmt verneint und nur von 11 Sektionen der ersteren Beamtenkategorie mit Vorbehalt bejaht.

Erheblich ungünstigere Resultate ergibt die Befragung in dieser Hinsicht bei der Kategorie der Post- und Telegraphenangestellten. Nur 36 Berichterstatter können melden, dass die maximale Arbeitszeit nie erreicht werde, doch sprechen sich wenigstens 52 dahin aus, dass diese keine Überschreitung erfährt. Diesen Angaben stehen 33 Antworten aus Postangestelltenkreisen gegenüber, die melden, dass die Erreichung der maximalen Arbeitszeit selten, oder öfters, oder gar ständig zu konstatieren sei, sogar eine Überschreitung dieses Maximums soll nach 18 Berichten hie und da, namentlich zur Festzeit vorkommen. Die Depeschenträger von 3 der bedeutendsten Schweizerstädte sprechen davon, dass das tägliche Dienstmaximum nicht nur immer erreicht, sondern sehr öfters überschritten werde. Aus einzelnen Angaben ist zu schliessen — es ist dies besonders hervorzuheben —, dass die betreffenden Berichterstatter bei Beantwortung dieser Fragen nicht die im Gesetz genannte, sondern die im Bericht notierte stundenplanmäßige Arbeitszeit im Auge hatten.

III. Ruhezeit und Ruhepausen. Die Handhabung der gesetzlichen Bestimmungen in bezug auf die Ruhezeit und Ruhepausen gibt der Mehrzahl der Berichterstatter zu keinen Beanstandungen Anlass, während andererseits eine Anzahl solcher verschiedene Beschwerden vorbringen. Wir wollen im nachstehenden die Verhältnisse nach den einzelnen Personalkategorien einer Darstellung unterziehen.

a) *Postbeamte.* Die ununterbrochene gesetzliche Ruhezeit (für das Fahrpersonal 10, für das Bureaupersonal 9 Stunden) wird nach den Angaben von 82 Berichterstattern in den Stundenplänen strikte innegehalten. Nur 10 Berichte wissen von gewissen Abweichungen zu berichten. Eine westschweizerische Sektion notiert beim Übergang vom Sonntagsmorgen bis zum Nachtdienst nur $7\frac{1}{2}$ Stunden Ruhezeit, eine andere aus derselben Gegend die Nichtinnehaltung bei Stellvertretung, eine dritte meldet Sonntagsdienst bis $9\frac{1}{2}$ Uhr abends, und Beginn des Montagsdienstes um 6 Uhr. In Bern (Transit) wird bei Frühdienst nach Spätdienst, was selten vorkommt, die gesetzliche Bestimmung nicht gehalten. In Neuenburg (Transit und Ambulants) haben 3 von 12 Touren nur 8, $6\frac{1}{4}$ und 4 Stunden Ruhezeit. Basel (Fahrdienst) verzeichnet 3 Touren mit 9, $9\frac{1}{2}$ und $9\frac{3}{4}$ Stunden Ruhezeit bei 3tägigen Durchschnitten von $11\frac{1}{4}$, 12 und $12\frac{1}{2}$ Stunden. In einer zentralschweizerischen Poststelle wird die gesetzliche Bestimmung bei einer Tour (2mal monatlich) nicht innegehalten. Wil (St. Gallen) hat eine Fahrdiensttour mit nur $9\frac{1}{4}$ Stunden Nachtruhe. Im Bahnpostdienst von Zürich wird den Bestimmungen überall

nachgelebt, wo nicht ausserordentliche Verhältnisse dies verunmöglichen. Die Sektion Lugano, lettere, weiss zu berichten, dass beim Dienstwechsel vom Samstag auf den Sonntag die gesetzliche Nachtruhe in den Stundenplänen nicht strikte innegehalten werde.

Nach 49 Berichten kommt es nie vor, dass die wirkliche Ruhezeit das gesetzliche Minimum erreicht. In 17 Fällen werden dagegen Angaben über das Vorkommen dieser Tatsache gemeldet wie folgt: in Genf (Briefexpedition) auf 19 Dienstouren 3mal, in Brig auf 14 Touren 1mal, in Aarau (Briefbureau) auf 16 Dienste 1mal, in Luzern (Bahnpost) auf 25 Touren 2mal, in Luzern (Briefversand) unter 19 Touren 2 mit nur 9 Stunden, in Zürich (Bahnpost) unter 76 Touren 4mal, in Basel (Bahnhof) auf 64 Touren 3mal, in Basel (Briefexpedition) auf 40 Dienste 2 mit nur 9 Stunden, in Langenthal alle 6 Wochen eine Woche, in Biel 2 Wochen auf 10, in Rorschach eine Diensttour mit nur 9 Stunden Nachtruhe, Davos-Platz bei einem Dienst täglich, desgleichen in Lugano (lettere) und Neuchâtel (Transit und ambulants). In Bern (Briefexpedition) und in Frauenfeld kann es etwa bei Dienstwechsel vorkommen, dass das gesetzliche Minimum der Nachtruhe erreicht wird.

b) *Telegraphen- und Telephonbeamte.* Von 15 Berichten dieser Beamtenkategorie sprechen sich 12 dahin aus, dass die Bestimmungen betreffend die gesetzliche Ruhezeit in den Stundenplänen strikte innegehalten werden. Die Sektion Neuchâtel macht dagegen darauf aufmerksam, dass nun schon das 2. Jahr der Stundenplan April-Mai alle 6 Tage nur 8 $\frac{1}{2}$ Stunden ununterbrochene Ruhezeit vorsehe. 2 Berichterstatter äussern sich nicht. Das gesetzliche Minimum der Arbeitszeit wird nach den Berichten von 6 Sektionen nie erreicht. In Basel und Zürich (Telephon) und in Chur (Telegraph und Telephon) soll das selten, ausnahmsweise oder vereinzelt, in Interlaken dagegen sehr oft vorkommen, in Neuchâtel und Chaux-de-Fonds (Telegraph und Telephon) je 1mal in 6 Tagen. Lausanne beantwortet die Frage einfach mit ja.

c) *Post- und Telegraphenungestellte.* Auch bei diesen Kategorien werden in bezug auf die Ordnung der Ruhezeitverhältnisse verschiedene Vorbehalte angebracht. Die überwiegende Mehrzahl (53 Berichterstatter) spricht sich allerdings dahin aus, dass die ununterbrochene gesetzliche Ruhezeit in den Stundenplänen strikte innegehalten werde, während nur drei die bezügliche Frage bestimmt verneinen. Namentlich scheint der Nachtdienst oft zu Beanstandungen Anlass zu geben; so soll gegenüber dem Bureaudienerpersonal von Bern beim Übergang vom Nacht- in den Tagdienst die Ruhezeit nicht genügend sein. Die Brief-

träger von Zürich-Land haben nach Nachtdienst oft noch Bestelldienst zu leisten; in Frauenfeld, wo die Zustände sonst befriedigen, hat die Nachtwache nur 6 Stunden ununterbrochene Ruhezeit, auch von Arbon, Glarus und Herisau (Appenzell, Gais, Teufen) werden Beschwerden in bezug auf die Ruhezeit bei Nachtwache laut. In einer Gemeinde des Entlebuch haben die 2 Briefträger abwechselnd Nachtdienst, nachher Bedienung des Morgenzuges und an strengeren Wochentagen mit Ausnahme von kurzen Mahlzeitpausen fast den ganzen Tag bis zum abermaligen Antreten des Nachtdienstes Dienst zu leisten. Die Sektion Zürich der Bureaudiener, Packer und Kastenleerer macht geltend, dass die Ruhezeit meistens zu knapp bemessen sei, beim Abzug des zurückzulegenden Weges bleibe vielen nur noch 8 Stunden Ruhezeit.

In Bern kommt es vor, dass beim Bureaudienerpersonal des Transitbureaus die Ruhezeit das gesetzliche Minimum erreicht; in Locle ist es bei der gleichen Personalkategorie während 2 von 7 Wochen der Fall; beim Fahrdienst in Genf an 2 von 16 Dienstouren; in Wohlen bei 3 Diensten. In Solothurn wird das Minimum der Ruhezeit ebenfalls beim Bureaudienerpersonal, in Lausanne (facteurs d'expres) zeitweilig beim Dienstwechsel, in Sitten und Arbon beim Nacht- bzw. Spätdienst, in Zürich beim Bureaudiener-, Packer- und Kastenleerpersonal in der Regel, erreicht. 31 Berichte lauten dahin, dass das Minimum der Ruhezeit nie erreicht werde und 4 sprechen von einem seltenen Vorkommen.

In den 5 Berichten der Depeschenträger wird die Innehaltung der gesetzlichen Ruhezeit 2 mal bestätigt, während 1 Berichterstatter erklärt, dass dies nicht immer der Fall sei. Das gesetzliche Minimum der Ruhezeit wird seitens dieser Angestelltenkategorie in 2 Fällen als sehr oft, in einem Fall als nicht oft, und in einem Fall als nie vorkommend bezeichnet. Relativ betrachtet dürften demnach die Verhältnisse hier am ungünstigsten liegen.

Überblickt man die vorstehenden Angaben, in ihrer Gesamtheit, so erhält man ohne weiteres den Eindruck, dass die Ruhezeitverhältnisse in der weit überwiegenden Mehrzahl der Dienststellen der gesetzmässigen Ordnung entsprechende sind. Um so mehr müssen vorkommende Ausnahmen auffallen und für die Betroffenen sich empfindlich bemerkbar machen. Von Interesse ist es ferner, feststellen zu können, dass 97 Berichterstatter aller Kategorien die strikte Beobachtung des Artikels 3 des Arbeitsgesetzes vorbehaltlos bestätigen, nur 3 sie bestimmt verneinen, während 4 weitere einige Vorbehalte anbringen.

Auch für das Fahrpersonal werden seitens der überwiegenden Mehrzahl der Berichterstatter die Arbeits-

und Ruhezeitsverhältnisse als befriedigend bezeichnet; 49 Berichte sprechen sich in diesem Sinne und nur 4 bestimmt im gegenteiligen Sinne aus, während 9 weitere verschiedene Klagen (zu strenger Dienst, zu kurze Mittagspausen, öfteres Vorkommen von Früh- und Spätdienst und zu oft reduzierte Ruhezeit) vorbringen.

An einem Beispiel haben wir bereits ersehen können, dass die Arbeitsbedingungen der Beamten und Angestellten durch den bis zur Arbeitsstätte und zurück zurückzulegenden Weg stark beeinflusst werden können. Die bezüglich Angaben bieten daher einiges Interesse, wobei allerdings nicht zu vergessen ist, dass die Verhältnisse bei ein- und demselben Bureau recht verschieden sein können. Örtliche Verhältnisse spielen hierbei unzweifelhaft ebenfalls eine grosse Rolle. So ist es z. B. begreiflich, dass es in den Städten dem Personal der Transportanstalten nicht möglich ist, stets in der Nähe der meistens in den Verkehrszentren liegenden Arbeitsstellen zu wohnen und dass daher bei mehrmaligem Dienstantritt täglich ein beträchtlicher Weg zu machen ist, der als dienstfreie Zeit gilt. Bei kurzen Mittagspausen macht sich dies besonders fühlbar.

Die gemachten Durchschnittsangaben betreffend den Weg nach der Arbeitsstätte ergeben folgendes Bild: 5 Angaben zu 5 Minuten, 17 zu 10 Minuten, 17 zu 15 Minuten, 18 zu 20 Minuten, 6 zu 25 Minuten, 15 zu 30 Minuten, 6 zu 35 bis 40 Minuten und 2 zu 60 Minuten (zusammen 86 Angaben). Bei einzelnen Angaben ist nicht ausgeschlossen, dass der mehrfach zu machende Weg gemeint ist, während im allgemeinen die Angaben sich auf die einfache Entfernung beziehen. 38 Berichtersteller machen Minimal- und Maximalangaben, die zwischen 2 bis 120 Minuten differieren. Hiervon überschreiten 12 auch mit der Höchstangabe die 15 Minuten, 9 die 20 Minuten und weitere 9 die 30 Minuten nicht. In bezug auf die verschiedenen Personalkategorien ist in dieser Hinsicht kein Unterschied zu konstatieren.

Hinsichtlich der Dauer der Ruhepause nach ungefähr der Hälfte der Arbeitszeit sind die Verhältnisse bei den einzelnen Arbeitsstellen so verschieden, dass es schwer hielt, dieselben einigermaßen richtig zur Darstellung zu bringen. Die effektive Dauer der Ruhepause, die von 94 Berichterstellern durch Angabe des Minimums und Maximums notiert wurde, ergibt nicht weniger als 45 verschiedene Zeiten, die in Betracht fallen. Die Minima schwanken hierbei zwischen $\frac{1}{4}$ und 3 Stunden, die Maxima zwischen $1\frac{1}{2}$ und $6\frac{1}{2}$ Stunden. Das Angestelltenpersonal der Post hat nach den Angaben mit geringeren Schwankungen hinsichtlich der Dauer der Ruhepause zu rechnen (Minimum 1 Stunde, Maximum $3\frac{1}{2}$ Stunden), als der Beamtenstand (Minimum $\frac{1}{4}$ Stunde, Maximum 6 Stunden). Bemerkens-

wert sind aber namentlich die Angaben des Telegraphenpersonals und der Telephonistinnen, bei denen die Pausen zur Hälfte der Arbeitszeit überall zwischen 1—2 Stunden als Mindestdauer und $4\text{—}6\frac{1}{2}$ Stunden als Höchstdauer sich bewegt. Die angegebenen Mittelzahlen stellen sich wie folgt:

Mittlere Dauer der Ruhepause nach der Hälfte der Arbeitszeit Zahl der Angaben			
	Postpersonal		Telegraphen- und Telephon- personal
	Beamte	Angestellte	
1 Stunde	—	2	—
$1\frac{1}{4}$ Stunde	1	1	—
$1\frac{1}{2}$ Stunde	4	20	2
$1\frac{3}{4}$ Stunde	5	2	—
2 Stunden	19	20	3
$2\frac{1}{4}$ Stunden	7	1	2
$2\frac{1}{2}$ Stunden	7	1	3
$2\frac{3}{4}$ Stunden	5	—	—
3 Stunden	6	3	3
$3\text{—}3\frac{1}{2}$ Stunden	2	—	—
4 Stunden	2	—	—
Total Angaben	58	50	13

Auch hier ergibt es sich demnach, dass der Angestelltenstand etwas ungünstiger gestellt ist, indem dessen Ruhepause nach 45 von 50 Angaben 2 Stunden nicht übersteigt, während dies bei der Beamtenkategorie unter 58 Angaben nur 29mal der Fall ist.

Anhand der Angaben über den zurückgelegten Weg und die Dauer der Zwischenruhepausen wäre es nun möglich, festzustellen, welche Zeit den Funktionären zur Einnahme der Hauptmahlzeit verbleibt, doch würde eine derartige Feststellung zu weit führen, zumal die Angaben über die Wegstrecken zu schwankende sind. Einige Beispiele mögen immerhin angeführt werden. Auf der Briefexpedition einer grösseren Stadt wird die Ruhepause zu durchschnittlich $1\frac{1}{4}$ Stunde angegeben, während der zu machende Weg im Mittel mit $\frac{1}{2}$ Stunde notiert wird. Die fragliche Sektion beklagt sich mit Recht über zu geringe Essenszeit. Dass in einem solchen Fall die vorhandenen Verkehrsmittel zum ökonomischen Schaden der Funktionäre zu benützen sind, liegt auf der Hand. Nach vier weiteren Angaben aus Beamtenkreisen, welche je $1\frac{1}{2}$ Stunde Ruhezeit haben, beträgt der Weg 5—30, 15—20, 10 und 30 Minuten, und es ist die Dauer der Ruhepause auch hier zum Teil auf ein bescheidenes Mass beschnitten. Für den Angestelltenstand mit kurzen Ruhepausen lassen sich ähnliche Verhältnisse feststellen.

VI. Stundenpläne und Diensterteilungen.

Über das Vorhandensein von *Stundenplänen* auf den Arbeitsstellen machen 163 Berichterstatter aus allen Dienstzweigen Angaben, die zeigen, dass diese Verhältnisse geordnet sind. Ausnahmen machen nur die Beantworter der Fragebogen von zwei Bureaux III. Klasse, und es werden diese Angaben durch einen Bericht aus Zürich bestätigt, der bemerkt, dass Stundenpläne in der Stadt überall, auf den Landbureaux dagegen nicht überall anzutreffen seien. Aus Zürich wird seitens eines andern Beantworters ferner gemeldet, dass Stundenpläne vorhanden seien, an einzelnen Stellen dagegen Dienstbeschriebe fehlen, welche Angabe wieder aus einem Bureau im Toggenburg ihre Bestätigung findet. Ein Berichterstatter aus dem Engadin weiss zu melden, dass trotz einer im März gestellten Eingabe im Juni 1914 noch keine Stundenpläne vorlagen. Trotz des allgemein günstigen Ergebnisses der Befragung über diesen Punkt kommen Ausnahmen also doch vor.

Die Darstellung der Zahl der täglichen *Dienstantritte* begegnet wieder der Schwierigkeit, dass in ein und derselben Sektion diese Verhältnisse je nach Personalkategorien oder nach den einzelnen Dienstouren verschieden sein können. Die Berichterstatter behelfen sich in der Regel mit der Angabe der geringsten und grössten Zahl der Dienstantritte, wobei die grössere Zahl meistens in geringerem Masse in Betracht fällt. Die Ausrechnung von Mittelzahlen, die Bruchzahlen ergibt, hat in diesem Fall etwas Stossendes an sich.

Wir konstatieren anhand der Angaben folgende Verhältnisse:

Zahl der täglichen Dienstantritte	Postpersonal		Telegraphen- und Telephonpersonal
	Beamte	Angestellte	
1—2	1	—	—
1—3	3	—	—
1—4	1	3	—
1—5	1	1	—
2—3	22	6	15
2—4	17	6	—
2—5	6	3	—
2—6	—	1	—
3—4	2	13	—
3—5	—	1	—
3—7	—	1	—
4—5	—	4	—
bis 3	3	1	—
bis 4	6	6	—
bis 5	—	1	—
bis 6	—	1	—
Total Angaben	62	48	15

Zahl der täglichen Dienstantritte	Postpersonal		Telegraphen- und Telephonpersonal
	Beamte	Angestellte	
Tägl. Mittelzahlen			
1—2 (Bruchzahlen) .	1	—	—
2	12	3	9
2—3 (Bruchzahlen) .	14	1	2
3	38	18	1
3—4 (Bruchzahlen) .	—	3	—
4	2	11	—
Total Angaben	67	36	12

Wir konstatieren anhand dieser Angaben, dass der Dienst des Angestelltenpersonals in der Regel sich mit mehr Antritten als bei den Beamten abwickelt, was selbstverständlich auf die Dauer der Dienstbereitschaft nicht ohne Einfluss ist. Am übereinstimmendsten sind auch hier wieder die Verhältnisse für das Personal der Telegraphen- und Telephonverwaltung geordnet.

Die Frage, ob die *Mahlzeiten* in der Regel zu den ordentlichen Essenszeiten eingenommen werden können, wird in 88 Fällen mit ja, in 29 Fällen mit nein beantwortet, während eine beträchtliche Zahl von Berichterstattern ohne bestimmte Stellungnahme Angaben über das Verhältnis in dem dies der Fall ist, oder in bezug auf die in Betracht fallenden Zeiten beisetzen. Bei den Postangestellten ist nach 10 Angaben die Einnahme der Mahlzeiten zu den ordentlichen Essenszeiten nicht immer, nach 6 Angaben nur teilweise möglich; 18 Fragebogen enthalten hierüber genauere Angaben. Ähnlich liegen die Verhältnisse für die Kategorie der Beamten, von denen 26 Berichterstatter verschiedene abweichende Angaben machen. Am ungünstigsten dürfte sich in dieser Hinsicht das Personal der Telegraphen- und Telephonverwaltung stellen, wo 13 Berichte (von 20) von grosser Unregelmässigkeit sprechen. Im Fahrpostdienst, von dem aus 7 der bedeutendsten Arbeitsplätze der Schweiz gemeldet wird, dass hinsichtlich der Einnahme der Mahlzeiten die grössten Unregelmässigkeiten vorkommen, liegen die Verhältnisse aber ebenfalls ungünstig. Einzelne Berichterstatter äussern sich hierzu, dass im Fahrdienst andere Verhältnisse nicht geschaffen werden können (Bern, Luzern, Zürich). Meistens wird bei allen Diensten, in denen die Hauptmahlzeit ausser die ordentliche Essenszeit fällt, hierfür die Zeit vor 12 oder 12¹/₂ Uhr, oder nach 1 bis 1¹/₂ Uhr angegeben. Das Nachtessen fällt vielfach in die Zeit vor 6 Uhr oder nach 8, 9 oder 10 Uhr, das Frühstück nach zwei Angaben aus Angestelltenkreisen vor 5 Uhr.

Die *stundenplanmässigen Dienstzeiten* sollen nach den Angaben von 134 Berichterstattern aller Dienst-kategorien den wirklichen Verhältnissen durchaus entsprechen, während nach weiteren 9 Berichten dies wenigstens teilweise, nach 10 Berichten dagegen nicht immer der Fall sein soll. Neun Berichterstatter beantworteten die Frage sogar mit nein, indem sie, wie die nur teilweise befriedigten, ihre Stellungnahme meistens begründen. Von 13 Sektionen wird eine Reduktion der Zahl der Dienstantritte gewünscht, von 2 Sektionen eine Reduktion der Dienstzeit, von 6 (wovon 4 des Telegraphenpersonals) eine Ausdehnung der Zwischen-pausen. 5 Berichterstatter sprechen sich für die Anfertigung neuer Stundenpläne aus, ein solcher aus dem Entlebuch mit der Begründung, dass der bestehende veraltet ($8\frac{1}{4}$ Jahr alt) sei und verschiedene Dienst-touren $\frac{1}{2}$ bis $\frac{3}{4}$ Stunden vor der angesetzten Zeit angetreten werden müssen. Eine Sektion am Bodensee teilt mit, dass der Stundenplan — im Gegensatz zum vorstehenden Arbeitsplatz — von Woche zu Woche geändert werde, wobei das Personal nicht begrüsst werde. Vom Transitbureau B. wird gemeldet, dass die stundenplanmässigen den wirklichen Dienstzeiten im Tagesdienst, nicht aber im Nachtdienst entsprechen; zwei Berichterstatter aus der West- und Ostschweiz berichten von Überschreitungen der stundenplanmässigen Dienstzeiten. In drei Fällen richten sich die erhobenen Beschwerden gegen Übertragung von Dienst- verrichtungen (Bahnhofumlad beim Bestellpersonal der Briefpost, abends $8\frac{1}{4}$ Uhr, Vereinigung von Brief- und Fahrpost, Verwendung von Packern zum Brief-trägerdienst). Bessere Gestaltung des Sonntagbestell-dienstes und Wochenabschluss mit Samstag wird je in einem Fall gewünscht. Ein weiterer Bericht verlangt für jeden Abwesenden einen Stellvertreter behufs Vermeidung der Überladung der anderen Funktionäre; im Bestelldienst einer grösseren Stadt wird erweiterte Bureauzeit zu den Fassungen, in einer weiteren Sektion die Einführung der englischen Arbeitszeit, an anderer Stelle wieder die Behebung der Unzukömmlichkeiten durch Gruppenverteilung befürwortet. Die gewünschten Neuerungen haben demnach meist lokalen Charakter; zu ihrer Durchführung ist vielfach eine Vermehrung des Personals notwendig, was in verschiedenen Fragebogen auch hervorgehoben wird.

Die Diensterteilung des *Fahrpersonals* gibt nach je 26 Berichten aus den Kreisen der Beamten und der Angestellten zu keinerlei Klagen Anlass. Von einer Anzahl von Berichterstattern werden aber verschiedene Beschwerden geltend gemacht; in Genf (Beamte) geben mehrere Nachtzüge zu Klagen Anlass; von Zürich meldet man Mangel an Mitteltouren (Übelstände werden hier von Fall zu Fall erledigt); in St. Gallen

könnte die Diensterteilung vielfach besser sein; in Davos-Platz wird eine andere Kombination der Dienst-touren verlangt; in Basel trat durch den neuen Sommer-fahrplan eine stärkere Inanspruchnahme des Personals ein, wodurch die gesetzlichen Grenzen allerdings noch nicht überschritten wurden; in Schaffhausen (Angestellte) ist das Fahrpersonal in einzelnen Touren teilweise überlastet; Zürich (Angestellte) wünscht, dass diesen Verhältnissen fortgesetzte Aufmerksamkeit zu-teil werde. Aus einer Sektion im aargauischen Freiamt werden Klagen laut, dass 2 Fahrdienste von über 5 Stunden per Tag nur mit Fr. 1. 50 vergütet werden. In Ebnat-Kappel, wo man befriedigt ist, wurde kurz vor der Aufnahme der wöchentliche Wechsel zwischen Bahnpost- und Bureauendienst bewilligt.

Aus den Antworten der grossen Mehrzahl der Sek-tionen der verschiedenen Betriebe geht hervor, dass in bezug auf die Kombination anstrengender mit we-niger anstrengenden Diensttours ein weites Entgegen-kommen vorhanden ist, 93 Berichte sprechen sich vor-behaltlos in diesem Sinne aus, während 7 Berichterstatter melden, dass dies nach *Möglichkeit*, bei drei weiteren Dienststellen *bisweilen* der Fall sei. In drei Fällen wird von gleichmässigen Diensttours und in drei wei-teren Fällen von regelmässigem Dienstwechsel gespro-chen; in einem Fall wird erklärt, dass die Tours nicht überanstrengend seien. 20 Berichterstatter wollen von einem Entgegenkommen der Verwaltung hinsicht-lich der Kombination anstrengender mit weniger an-strengenden Diensttours nichts verspüren, indem sie die Frage verneinen.

Die Frage nach dem Vorhandensein besonders schwieriger Verhältnisse und Berufsgefahren bei ein-zelnen Diensten hat die grössere Mehrzahl der Bericht-erstatter zu keinerlei Bemerkungen veranlasst. Vielfach wird die Frage gar nicht und in 83 Fällen wird sie mit nein beantwortet. Nur 21 Berichte (6 von Beamten, 13 von Angestellten der Post und 2 von Depeschen-trägern) erwähnen solche. An solchen Gefahren, welche die Existenz des Personals schädigen könnten, werden folgende aufgeführt: Unfallgefahr im Bahnhof-(Perron-) Dienst (10 Berichte) und Unfallgefahr im Fahrpost-dienst (8 Berichte), wobei in einem Bericht bemerkt wird, dass für Expresszüge zu leichtes Wagenmaterial verwendet werde, in einem anderen, dass die Fahr-dienstpostwagen viel zu sehr als Schutzwagen verwendet werden. Der Gefahren, welche das Personal bei Bureau-wache (Einbruchgefahr etc.) bedrohen, wird in sechs Fällen erwähnt, ferner in zwei Fällen der grossen Verantwortlichkeit für die Wertsendungen. Aus der Westschweiz werden Klagen laut über mangelhafte Hygiene hinsichtlich der Postsäcke und der Lokale und Postwagen, wobei von Tuberkulosegefahr gesprochen

wird. Im Depeschenträger- und Expressbotendienst wird auf die Gefahr für Radfahrer in drei Berichten hingewiesen, in wenigen Fällen auch auf die Folgen der unregelmässigen Essens- und Schlafenszeit.

V. Dienstbereitschaft. Die Befragung der einzelnen Sektionen des Post-, Telegraphen- und Telephonpersonals nach der täglichen Dauer der Dienstbereitschaft ergibt das Resultat, dass als effektive Dauer nach 102 Angaben nicht weniger als 62 verschiedene Zeiten in Frage kommen und dass die Verhältnisse also ausserordentlich ungleich geordnet sind. Die von den Berichterstattern notierten Minimal- und Maximalangaben betreffend die Präsenzzeit stellen sich wie folgt:

Minimaldauer	Postpersonal		Telegraphen- und Telephonpersonal
	Beamte	Angestellte	
Bis 8 Stunden	6	1	1
Über 8—10 "	13	5	11
" 10—11 "	13	5	1
" 11—12 "	11	13	—
" 12—13 "	6	9	—
" 13—14 "	1	6	—
Total Angaben	50	39	13
Maximaldauer			
12—13 Stunden	5	1	1
Über 13—14 "	15	8	4
" 14—15 "	27	26	7
" 15—16 "	3	4	1
Total Angaben	50	39	13

Diese Angaben zeigen, dass die Mindestdauer der Dienstbereitschaft überall, die Höchstdauer zu einem guten Teil, hinter der gesetzlich zulässigen Zeit von 15 Stunden zurückbleibt. Von acht Berichterstattern wird aber ein Überschreiten dieser gestatteten Höchstdauer gemeldet, und zwar wird es sich hierbei wohl um solche Überschreitungen handeln, die im dreitägigen Durchschnitt zu kompensieren sind, so dass der Durchschnitt sich doch nicht höher als auf 15 Stunden stellt. Bestimmte Angaben liegen hierüber allerdings nicht vor. Im allgemeinen ergibt sich auch aus dieser Klassifikation eine etwas günstigere Stellung der Beamten gegenüber den Angestellten.

Durchschnittsangaben über die Dauer der Dienstbereitschaft, zum Teil durch genaue Berechnungen anhand der Zahl der Dienstreisen oder sogar des für die verschiedenen Zeiten in Betracht fallenden Per-

sonals, zum Teil durch Feststellung des arithmetischen Mittels, oder auch nur durch Notierung der vorwiegend in Betracht fallenden Zeit gewonnen, ergeben folgende Klassifikation:

Durchschnittliche Dauer der Dienstbereitschaft	Postpersonal		Telegraphen- u. Telephonpersonal
	Beamte	Angestellte	
9 Stunden	1	—	—
10 "	1	1	—
10 ¹ / ₂ "	1	—	1
Über 10 ¹ / ₂ —11 "	8	2	5
" 11 —11 ¹ / ₂ "	3	1	2
" 12 "	6	5	3
" 12 —12 ¹ / ₂ "	19	2	2
" 12 ¹ / ₂ —13 "	21	14	2
" 13 —13 ¹ / ₂ "	8	8	1
13 ³ / ₄ "	—	1	—
14 "	3	12	—
Total Angaben	71	46	16

Mehr als die Hälfte der Angaben betreffend die Postbeamten (39) übersteigen demnach nicht 12¹/₂ Stunden, bei dem Telegraphen- und Telephonpersonal ist das sogar in 13 von 16 Fällen zu konstatieren, während von den Postangestellten weniger als ein Viertel (11) mit nur bis 12¹/₂ Stunden, mehr als drei Viertel (35) dagegen mit über 12¹/₂ Stunden durchschnittlicher Dienstbereitschaft zu rechnen haben. Dass die Dauer der Dienstbereitschaft in starkem Masse durch die Zahl der Zwischenpausen und die Länge derselben beeinflusst wird, ist einleuchtend. Darum begegnet man auch in so vielen Fällen dem Wunsche nach Verminderung der Dienstantritte und nach zusammenhängenderen Arbeitszeiten, wodurch die Dauer der Präsenzzeit herabgemindert werden könnte, ein Begehren, dem die Berechtigung nicht abgesprochen werden kann.

VI. Nachtdienst. Bei Beantwortung der zehn Fragen über die Verhältnisse der Nachtdienste ist eine grössere Anzahl von Berichterstattern von der unrichtigen Voraussetzung ausgegangen, dass auch die blossen Spätdienste, oder von den Angestellten auch die Nachtwachen als solche zu betrachten seien. Wo solche Irrtümer entdeckt wurden, sind die gemachten Angaben nicht berücksichtigt worden.

Aber auch in bezug auf die eigentlichen Nachtdienste sind die Verhältnisse so verschieden, dass es ausserordentlich schwer hält, anhand der Angaben ein erschöpfendes Bild herauszuarbeiten. Neben durchgehenden Nachtdiensten kommen solche vor, die nur

bis 11½ Uhr, bis 12 Uhr oder wenig länger dauern. Beim Angestelltenpersonal folgen dann vielleicht einige Stunden Bureauwache, die schlafend im Lokal zuzubringen sind, bis der Dienst wieder beginnt. In solchen Fällen ist es mit der Berechnung der Nachtdienstzeit und der Gewährung von Zwischen- und Essenspausen recht verschieden bestellt, worauf noch zurückzukommen ist.

Auf die Frage, wieviel Nachtdienste auf den Beamten oder Angestellten durchschnittlich im Monat entfallen, haben 46 Berichterstatter aus den Kreisen der Postbeamten, 50 aus Angestelltenkreisen und 20 vom Telegraphen- und Telephonpersonal bestimmte Angaben gemacht wie folgt:

Zahl der Nachtdienste pro Monat	Postpersonal		Telegraphen- und Telephonpersonal
	Beamte	Angestellte	
Einfache Angaben			
1	2	1	2
2	—	2	5
3	1	—	1
4	—	1	1
5	3	3	—
6	7	3	2
7	6	7	—
8	1	2	—
10	5	5	—
11	—	1	—
12	1	2	—
13	1	1	—
14	2	7	—
15	2	1	—
18	—	1	—
20	—	1	—
Variable Angaben			
1—2	—	—	1
1—3	—	—	1
2—3	1	—	2
3—4	3	3	1
3—5	3	—	—
4—5	2	1	4
6—7	2	—	—
6—10	—	1	—
6—14	—	1	—
7—14	1	4	—
8—9	1	—	—
8—13	1	—	—
9—10	1	—	—
10—12	1	—	—
10—14	—	1	—
10—15	—	1	—
12—14	1	—	—
Total Angaben	46	50	20

Bei den Angaben mit verschiedener Zahl der Nachtdienste handelt es sich in der Regel um ver-

schiedene Dienstkategorien. Der alle stabilen Poststellen des Betriebsdienstes umfassende Bericht von Zürich enthält z. B. folgende Angaben: Bahnpostbureau (Perrondienst) 9 Nachtdienste, Briefexpedition 10, Transitbureau 14, Briefdistribution und Postrestante 7—8 Nachtdienste, Bahnhoffiliale 13 Spätdienste. In der Briefexpedition von Vevey ist 1 Woche auf 3, im Fahrpostbureau 1 Woche auf 5 Nachtdienst zu leisten. Spiez, Interlaken und Thun haben nur Nachtdienst in der Hochsaison. Dass die Nachtdienste nicht vom gesamten Personal zu leisten sind, geht aus verschiedenen Angaben hervor. So berichtet der Einsender des Fragebogens von Freiburg, dass von 50 Angestellten nur 8 Nachtdienst zu leisten haben, in Yverdon besteht nur partieller Nachtdienst. Das Telegraphenbureau Chur hat nur teilweisen Nachtdienst mit Alarm. Eine Anzahl Berichte verzeichnen die blosser Angabe, dass die Zahl der Nachtdienste je nach Personalkategorien sehr verschieden sei.

Aus vorstehender Klassifikation ist namentlich eine Angabe mit 20 Nachtdiensten pro Monat hervorzuheben; sie betrifft eine Poststelle im Tessin.

Nach insgesamt 94 Angaben besteht regelmässiger Dienstwechsel zwischen Tag- und Nachtdienst so ziemlich überall; nur 5 Berichterstatter wissen das Gegenteil zu melden. Die Angabe der Dauer der Nachtdienste erfolgt auf verschiedene Art, entweder durch Notierung des Beginnes und der Beendigung desselben, oder der Stundenzahl im Minimum, Maximum und im Durchschnitt, bzw. in einzelnen Fällen nur der Maximaldauer. Sie ergibt folgendes Bild:

Zeitlicher Beginn und Beendigung des Nachtdienstes	Postpersonal		Telegraphen- u. Telephonpersonal
	Beamte	Angestellte	
Bis 11¼ Uhr	1	—	—
" 11½ "	2	2	—
" 12 "	2	1	—
" 12½ "	1	—	—
" 11 oder 12 Uhr	—	1	—
" 1 Uhr	1	1	—
Von 7—1 Uhr	1	—	—
Bis 12½ und 2½ Uhr	1	—	—
" 1 Uhr und 4 ²⁰ morg.	1	—	—
" 1 und 6½ Uhr	—	1	—
" 2 Uhr	2	1	—
" 2¼ Uhr	1	1	—
Von 8 bis 2¼ Uhr	1	—	—
Bis 2½ Uhr	—	2	—
Von 8 bis 2, 3 oder 4 Uhr	1	—	—
" 7 bis 5½ Uhr	—	1	—
Von 4½ bis 9 Uhr morgens	—	1	—

3 Berichterstatter vom Telegraphen- und Telephonpersonal geben die Dauer des Nachtdienstes im Sommer mit von 10—6 Uhr, im Winter mit von 10—7 Uhr an, 2 verzeichnen überhaupt die Zeit von 10—7 Uhr, 1 weiterer von 9 bis 6 bzw. von 9 bis 7 Uhr. Bei der Notierung der Stundenzahl kommt es sehr darauf an, ob nur die auf die Stunden von 11 bis 4 Uhr fallende Zeit berechnet wird oder die ganze Diensttour, mit welcher der Nachtdienst verbunden ist. Dass letzteres in der Mehrzahl der Berichte der Fall ist, zeigt nachstehende Aufstellung.

Dauer des Nachtdienstes	Postpersonal		Telegraphen- und Telephonpersonal
	Beamte	Angestellte	
<i>a. im Minimum</i>			
1 1/2 Stunde . . .	—	1	—
3 Stunden . . .	1	—	—
4 1/2 " . . .	2	—	—
5 " . . .	2	—	—
5 1/2 " . . .	1	—	—
6 " . . .	1	—	—
6 1/3 " . . .	1	—	—
7 " . . .	2	3	1
7 1/4 " . . .	—	2	—
7 1/2 " . . .	3	—	—
8 " . . .	4	4	5
8 1/4 " . . .	1	—	—
8 1/2 " . . .	—	1	—
9 " . . .	—	—	1
10 " . . .	—	—	1
Total der Angaben	18	11	8
<i>b. im Maximum</i>			
2 Stunden . . .	—	1	—
2 1/2 " . . .	—	1	—
3 1/2 " . . .	1	—	—
5 1/2 " . . .	1	—	—
6 " . . .	1	—	—
6 1/2 " . . .	1	—	—
7 1/2 " . . .	2	—	—
7 3/4 " . . .	1	—	—
8 " . . .	—	2	1
8 1/2 " . . .	3	—	—
8 3/4 " . . .	—	1	—
9 " . . .	6	5	5
9 1/4 " . . .	2	—	—
9 1/2 " . . .	1	2	—
9 3/4 " . . .	2	2	—
10 " . . .	—	1	1
11 " . . .	—	—	1
Total der Angaben	21	15	8

Auf Grund der Durchschnittangaben für alle Diensttours lässt sich folgende Dauer der Nachtdienste feststellen :

Durchschnittliche Dauer	Postpersonal		Telegraphen- und Telephonpersonal
	Beamte	Angestellte	
1 Stunde . . .	—	2	—
1 1/2 " . . .	1	—	—
2 Stunden . . .	1	—	—
3 " . . .	1	1	—
3 1/2 " . . .	—	1	—
4 " . . .	—	1	—
5 " . . .	3	—	—
5 1/2 " . . .	2	1	—
5 5/8 " . . .	1	—	—
6 " . . .	2	—	—
6 1/2 " . . .	1	1	—
7 " . . .	2	1	—
7 1/4 " . . .	1	1	—
7 1/3 " . . .	1	—	—
7 1/2 " . . .	2	3	—
7 55/60 " . . .	1	—	—
8 " . . .	3	—	—
8 1/4 " . . .	2	3	—
8 1/2 " . . .	6	4	1
8 35/60 " . . .	1	—	—
8 3/4 " . . .	—	—	1
9 " . . .	8	8	5
9 1/4 " . . .	1	—	—
9 1/2 " . . .	1	2	—
10 " . . .	1	6	1
Total Angaben	42	35	8

Die 25% *Zeitzuschlag*, welche nach dem Arbeitsgesetz für die Nachtdienste zugesichert sind, werden nach 95 Berichten bedingungslos gewährt, während nach 3 Berichten nur teilweise Berechnung stattfindet; 10 Berichte wissen von einem solchen Zuschlag nichts zu berichten. In die letztere Kategorie fallen 2 Berichte von Zürich, die melden, dass kein Zuschlag für Nachtdienst erfolge, dass diese Verhältnisse in der Praxis aber so geordnet seien, dass jeder Nachteil für das Personal ausgeschlossen sei. In Clarens, wo der Nachtdienst 1 1/2 Stunde dauert, soll kein Zuschlag gewährt werden, ebenso gibt es in Winterthur keine Anrechnung.

Von 59 Berichterstattern wird bestätigt, dass nach ungefähr der Hälfte der Nachtdienste eine Ruhepause gewährt werde, wogegen 22 Berichte (11 vom Post- und 11 vom Telegraphenpersonal) hiervon nichts wissen. Soweit es das Postpersonal betrifft, handelt es sich im

letzteren Falle in der Regel um kurze Nachtdienste, die vor 1 Uhr beendet sind; beim Telegraphendienst ist vielfach dem Personal die Möglichkeit zum Schlafen gegeben (St. Gallen, Chur). Die Berichte des Fahrpostpersonals von Genf und Zürich erwähnen, dass die Innehaltung einer Ruhepause im Nachtdienst ausgeschlossen sei; im Postbureau von Montreux gestattet die strenge Arbeit im Nachtdienst keine Ruhepause. In Bern (Transitbureau) ist im Stundenplan eine Ruhepause vorgesehen, in 4 Diensttouren ist sie aber ganz oder bis zur Hälfte unmöglich einzuhalten. In Winterthur (Angestellte) ist die Ruhepause im Stundenplan gewährt, in der Praxis aber nicht. Auch im Postdienst von Olten (Beamte) ist eine stündige Ruhepause vorgesehen, praktisch ist die Vorschrift aber nicht durchführbar. Im Bahnpostdienst von Basel ist im Gegensatz hierzu im Stundenplan keine Ruhepause vorgemerkt, doch wird in der Praxis dafür gesorgt, dass effektiv doch eine solche von zirka 1 Stunde verbleibt. Der Berichterstatter der Briefexpedition dieser Stadt, der das gleiche erwähnt, bemerkt hierzu, dass, solange die Nachtdienstruhepause nicht als Dienst angerechnet werde, es im finanziellen Interesse der Beamten liege, wenn keine solche im Stundenplan vorgemerkt sei.

Hinsichtlich der *Bewertung der Ruhepause* im Nachtdienst scheint im Schosse der Postverwaltung die grösste Willkür zu herrschen; von 25 Berichterstattern wird zugegeben, dass die Pause als wirklicher Nachtdienst angerechnet werde, 36 Berichterstatter geben aber das Gegenteil an. In einer Anzahl solcher Poststellen wird die nichtberechnete Ruhepause vor 11 Uhr gewährt, so z. B. in Luzern (Briefversand und Postlagerbureau), aber auch in anderen Fällen findet meistens keine Verrechnung statt (Zürich, alle stabilen Stellen des Betriebsdienstes). In St. Gallen, wo die Ruhepause angerechnet wird, geschieht dies nur durch entsprechende Berechnung der folgenden Pause.

Über die Dauer der Essenspause im Nachtdienst macht nur eine Minderzahl der Berichterstatter Angaben, nämlich je 23 aus Postbeamten und Angestelltenkreisen und 2 vom Telegraphen- und Telephonpersonal. Es ergibt sich nachstehende Aufstellung (vgl. folgende Spalte).

Auch diese Verhältnisse sind demnach sehr verschieden geordnet; eine nicht unbedeutende Zahl von Poststellen kennt unzweifelhaft im Nachtdienst überhaupt keine Essensruhepause; in Spezialdiensten, wie z. B. im Fahrdienst, lässt sich eine solche nicht oder nur schwer durchführen. Im Fahrdienst von Zürich ist die Pause je nach Beanspruchung länger, kürzer oder gar nicht einzuhalten. Im Postdienst von Neuchâtel und von Olten ist eine solche vorgesehen, kann aber nicht durchgeführt werden. Im Telephondienst, wo

Essenspause im Nachtdienst	Postpersonal		Telegraphen- und Telephon- personal
	Beamte	Angestellte	
1/2 Stunde	6	2	—
3/4 " "	—	1	—
1 " "	14	11	—
1 1/2 " "	—	1	—
2 Stunden	1	1	—
2 1/2 " "	—	1	—
4 " "	—	1	—
1/2 — 2/3 Stunde	—	1	—
1/2 — 3/4 " "	—	1	—
1/2 — 1 " "	1	2	—
1 — 1 1/2 " "	1	—	1
1 — 2 Stunden	—	—	1
Bis 1 1/4 Stunde	—	1	—
Total Angaben	23	23	2

man eine Essensruhepause im Nachtdienst nicht kennt, behilft man sich verschiedenorts in der Weise, dass während der Nachtzeit nach Möglichkeit gekocht und gegessen wird (Interlaken, Basel und St. Gallen).

Als Dienstzeit wird die Essenspause nach der weitaus grössten Zahl der Berichte *nicht angerechnet*; 41 Berichterstatter sprechen sich in diesem Sinne aus, während nur 9 das Gegenteil melden. Trotz dieses geringen Entgegenkommens der Verwaltung ist es den Funktionären in der Regel nicht gestattet, das Essen auswärts einzunehmen; 66 Berichte beantworten die bezügliche Frage mit nein und nur 25 mit ja, während in einem Fall von Ausnahmen gesprochen wird. Eine Erlaubnis, das Essen im Nachtdienst auswärts einzunehmen, hat bei der konstatierten Kürze der Pause und der Unmöglichkeit, nach Hause zu gehen, auch keinen grossen Wert, zumal zur angesetzten Zeit die Wirtschaften wohl meistens geschlossen sind. Angesichts dieser Tatsachen muss es eigentümlich berühren, dass die Verwaltung sich bezüglich der Anrechnung dieser Essenszeit so wenig entgegenkommend zeigt. In Zürich soll eine Eingabe betreffend die Anrechnung der Pausen im Nachtdienst unbeantwortet geblieben sein.

Auch der Dienst der *Nachtwache*, der vom Postangestelltenpersonal zu versehen ist, veranlasst dieses zu einer Anzahl von Aussetzungen, denen die Berechtigung meistens nicht abgesprochen werden kann. Nach 11 Berichten soll allerdings keine Veranlassung zu Klagen vorliegen, während 19 Berichterstatter sich in gegenteiligem Sinne äussern. Eine grössere Sektion der Nordschweiz beklagt sich über die teilweise Verpflichtung der die Nachtwache besorgenden Angestellten zum Tagesdienst. Ebenfalls eine grosse Sektion der Nord-

ostschweiz findet, die Ruhezeit der die Nachtwache besorgenden Funktionäre sollte tagsüber bis 6 Uhr dauern. Zwei Berichterstatter bemerken, die Nachtwache sollte als Dienstzeit überhaupt, zwei weitere, sie sollte wenigstens als halbe Dienstzeit angerechnet werden. In einem Aussenquartier von St. Gallen hatte während verschiedener Jahre der gleiche Funktionär (Briefträger, Familienvater von 4 Kindern) ständig mit Ausnahme des Samstags die Nachtwache zu besorgen; der wöchentliche Wechsel wurde seitens der Kreisdirektion nicht bewilligt, die Regelung dieses unzulässigen Verhältnisses aber aufs Jahr 1915 vorgesehen. In Luzern soll bei den Filialen der Dienst der Nachtwache einen ganzen Monat dauern. In einer namhaften Zahl der Fälle, wo die Nachtwache beanstandet wird, sind die Einwendungen hygienischer Natur (mangelhafte Lüftung, Betten etc.).

VII. Ruhetage. Eine für die Funktionäre der Post-, Telegraphen- und Telephonanstalten in Anbetracht des unregelmässigen Dienstes und der zeitweise starken Beanspruchung ausserordentlich grosse Bedeutung kommt der Gestaltung der Ruhetagsverhältnisse zu. Nach den vorliegenden Berichten wird den gesetzlichen Vorschriften hinsichtlich der zu gewährenden Zahl der Ruhetage überall nachgelebt. Nach Berichten aus Bern, Basel und Genf geniesst das Fahrpostpersonal auf 3 Wochen einen Ruhetag mehr als das übrige Personal, das bis zum zehnten Dienstjahr auf 52 und nachher auf 60 Ruhetage Anspruch hat; in Zürich beträgt das Maximum für das Fahrpersonal 65 Tage, in Chur ebenfalls mehr als für die anderen Funktionäre. Nach 128 Angaben der Berichterstatter lässt die Verteilung der Ruhetage nichts zu wünschen übrig, in einigen Fällen wird sogar von Anpassung an die Wünsche des Personals gesprochen. Nur 16 Berichte verneinen die richtige Verteilung kurzweg; 2 sprechen von unregelmässiger Verteilung; 3 erklären, dass die Verhältnisse zu wünschen lassen; in zwei Dienststellen richtet sich die Verteilung nach dem verfügbaren Personal; in 2 weiteren soweit es die Umstände gestatten. Über die Verhältnisse des Platzes Zürich orientiert eine vorzüglich angelegte Tabelle, in welcher die Ergebnisse der Erhebung von 36 Poststellen eingetragen sind; 31 äussern sich über die Verteilung der Ruhetage in günstigem, 5 in ungünstigem Sinne. Die Mehrzahl der Beanstandungen überhaupt werden dadurch veranlasst, dass die Ruhetage zu wenig (7 Berichte) oder gar nicht (2 Berichte) auf den Sommer verlegt werden. Je ein Bericht meldet, dass dieselben zu oft gruppiert oder in der flauen Zeit gewährt werden; nach einem weiteren Bericht gestalten sich die Verhältnisse je nach dem Dienst des Personals. Nach drei Berichten aus den Kreisen der Telephonistinnen sollen

sich die Ruhetage auf die Monate April bis Oktober verteilen, welche Angabe wohl als günstig zu taxieren ist. In einem Bericht wird die Befürchtung ausgesprochen, dass durch die Einführung der Militärpflicht die günstige Ordnung in dieser Hinsicht gefährdet werden könnte.

Die Zahl der auf die *Sonntage* entfallenden Ruhetage unterliegt je nach Dienstkategorien bedeutenden Schwankungen, so dass die Angaben wieder sehr verschieden lauten. Eine Klassifikation ergibt folgendes Bild:

Zahl der Sonntagsruhetage	Postpersonal		Telegraphen- u. Telephon- personal
	Beamte	Angestellte	
17	6	18	1
18—20	8	9	1
21—25	10	9	—
26—30	18	12	11
31—35	12	3	—
36—40	5	4	6
41—50	1	—	—
über 50	2	2	—
verschied. abw. Zahlen	6	14	1
Total Angaben	68	71	20

In je einem Fall lauten die Angaben aus Beamtenkreisen je für verschiedene Dienstkategorien auf 17 bis 22, 18—22, 20—30, 26—35, 28—38 und 30—40 Freisonntage. Für das Angestelltenpersonal wird die Zahl der Freisonntage je in einem Fall notiert zu: 17—34, 17—52, 17—56, 18—26, 20—39, 20—56, 25—38, 26—50, 27—52, in je zwei Fällen zu: 17—25 und 17—41. Die gesetzliche Ordnung dieser Dinge scheint nach diesen Angaben überall innegehalten zu werden; die Mindestzahl von 17 Freisonntagen wird überall gewährt und es ist daher eine Angabe von Zürich, die von einer Minimalzahl von *zirka 15* spricht, bis auf weiteres nicht glaubhaft. Es ist ohne weiteres klar, dass die Maximalangabe von 56 die Feiertage miteinschliesst. Eine grosse Zahl derjenigen Berichterstatter, die 17 Freisonntage notiert, bemerkt, dass dies die Minimalzahl sei, und es kann daher gesagt werden, dass die Praxis dem Personal günstiger ist, als das Gesetz.

Nach Art. 6, Abs. 2 des Arbeitsgesetzes sollen die Ruhetage mit der vorausgehenden Ruhezeit auf mindestens 33, ohne diese aber auf mindestens 32 Stunden bemessen werden, d. h. es ist, sofern keine Ruhezeit vorausgeht, die Länge des gesetzlichen Ruhetages von 24 Stunden um 8 Stunden hinauszuschieben. Bei der

Feststellung der Dauer der Ruhetage kommt es nun sehr darauf an, ob die vorangehende Ruhezeit mitgerechnet wird oder nicht. Tatsächlich scheint aber die gesetzliche Bestimmung mit Bezug auf die Ruhetagsdauer nicht überall genau innegehalten zu werden, so dass Fälle mit nur 24 Stunden Dauer vorkommen. Die Erhebung ergibt folgendes Bild:

Dauer der Ruhetage	Postpersonal		Telegraphen- u. Telephon- personal
	Beamte	Angestellte	
24 Stunden	2	5	3
26 —32 "	—	1	—
30 —32 "	—	2	—
30 —32 "	—	—	1
31 ¹ / ₂ —32 ¹ / ₂ "	—	1	—
32 —32 "	1	1	2
32 —33 "	1	2	—
32 —34 "	—	2	—
32 —35 "	—	2	—
32 —42 "	—	—	1
32 —42 ¹ / ₂ "	—	—	1
33 —33 "	2	13	1
33 —37 "	1	—	—
33 —40 "	1	—	—
33 ¹ / ₄ —39 ¹ / ₂ "	—	1	—
33 ³ / ₄ "	—	1	—
34 —34 "	8	9	1
34 ¹ / ₄ —35 "	1	—	—
34 ¹ / ₂ "	1	—	—
34 ³ / ₄ "	—	1	—
34 —35 "	2	1	—
34 —36 "	1	—	—
34 —35 "	14	7	—
35 ¹ / ₄ —37 "	1	—	—
35 ¹ / ₂ "	4	—	—
35 ³ / ₄ "	1	—	—
36 —36 "	9	6	4
36 —38 "	1	—	—
36 —40 "	2	—	—
36 ¹ / ₅ "	1	—	—
36 ¹ / ₄ "	1	—	—
36 ³ / ₄ "	1	—	—
37 —37 "	2	1	—
37 ¹ / ₄ "	1	—	—
37 ³ / ₄ "	1	—	—
38 —38 "	4	—	1
39 —39 "	1	—	—
40 —40 "	1	—	—
42 ¹ / ₉ "	1	—	—
Total der Angaben	67	56	15

Bei der weit überwiegenden Mehrzahl der Dienststellen sind diese Verhältnisse demnach günstiger als nach gesetzlicher Vorschrift geordnet, um so mehr muss das Gegenteil bei einer verschwindenden Minderzahl solcher auffallen. Eine Anzahl der Berichte enthält nur die Angaben, dass die Dauer der Ruhetage nach den Vorschriften des Gesetzes geregelt sei.

Auf die Frage, ob die Ruhetage regelmässig mit einer Nachtruhe endigen (Art. 6, III, des Arbeitsgesetzes), antworten alle Berichtersteller mit *Ausnahme von 6* mit ja, eine Angabe lautet auf ja und nein, je nach dem Fall. Die weitere, namentlich für das Fahrpostpersonal wichtige Frage, ob die Ruhetage regelmässig am Wohnort zugebracht werden können, wird *durchwegs* mit ja beantwortet. Ferner melden 101 Berichtersteller, das die Ruhetagsverhältnisse zu keinen Aussetzungen Anlass bieten, wogegen dann wieder andere eine Reihe von Beschwerden und Wünschen vorbringen. Die Mehrzahl der Aussetzungen richtet sich gegen die im vorstehenden schon berührte unregelmässige und ungünstige Verteilung der Ruhetage. In der Bundeshauptstadt ist in der Briefexpedition (Beamte) im Sommer durchschnittlich per Monat nur ein Sonntag frei. Auch im Transitdienst gibt es oft 14 Tage bis 1 Monat keine Ruhetage, dann wieder 2 per Woche. In Neuchâtel gibt es im Winter etwa 8—9 im Monat, Basel (Transitdienst) gestattet meistens nur das Minimum der Freisonntage, in Aarau (Postcheckbureau) werden die Ruhetage vielfach auf die schlechte Jahreszeit (Anfang des Jahres) verlegt und auch im Briefbureau sollten die Ruhetage besser verteilt werden. Baden beanstandet, dass es im Juni bis August keine Freiwerkstage gebe und Luzern (Paketaufgabe) meldet die oft zwangsweise Verlegung der Ruhetage auf die Wintermonate. Aus Buchs (Rheintal) wird berichtet, dass infolge der eingeführten Militärpflicht viele Ruhetage auf den Winter verlegt werden müssen; die Sektion Solothurn, die ebenfalls der Einwirkung des Militärdienstes erwähnt, bemerkt, dass hierbei und in Fällen von Krankheit kein Ersatz vorhanden sei und dann ein Entzug oder eine Zuteilung von Ruhetagen ohne vorherige Anzeige erfolgen könne. Aus Spiez wird ebenfalls gemeldet, dass es im Juli und August keine Freiwerkstage gebe. Die Sektion St. Gallen beklagt den teilweise zu späten Feierabend vor den Ruhetagen und nachherigen Frühdienst; Frauenfeld äussert den dringenden Wunsch auf Erhöhung der Zahl der Ruhetage um mindestens 7. Der Berichtersteller von Luzern (Briefversand) wünscht, der Vorschlag der Oberpostdirektion betreffend Neuordnung der Urlaubsverhältnisse möchte in absehbarer Zeit verwirklicht werden.

Diesen Aussetzungen aus den Kreisen der Postbeamtenschaft schliessen sich diejenigen der Angestellten in verschiedenen Punkten an. 2 Berichte aus Zürich und einer aus Arbon beklagen sich über die unregelmässige Verteilung der Ruhetage, Monthey über zu wenig freie Wochentage. Die Sektion Schaffhausen findet das Maximum von 52—60 Ruhetagen zu niedrig; die Briefträger von Zürich-Land wünschen das Steigen der Ruhetage mit dem Dienstalster. Beim Bestell-

personal von Luzern macht sich Personalmangel in den Sommermonaten bemerkbar; im Bericht des Fahr-, Packer- und Bureaupersonals derselben Stadt wird bemerkt, dass bei den Filialen eine Kürzung der Ruhetage durch 8 Stunden Nachtwache vorkomme, wodurch die Dauer auf 24 Stunden herabgemindert werde. Genf (Ambulants) berichtet von einem Ruhetag zwischen 2 Nachtschichten, es wird Freigabe des Sonntags vor 8 Uhr gewünscht. Aus Locle (Bureaudiener) wird der Wunsch geäußert, dass die Ruhetage nach den Bedürfnissen des einzelnen angesetzt werden. Die Sektion Neuchâtel befürwortet strikte Anwendung des Artikels 7, Abs. 2 der Vollziehungsverordnung auf alle Angestellten. 1 Bericht aus Lausanne hält es wegen der Erfordernisse des Dienstes und der Schwierigkeiten des Dienstwechsels für ausgeschlossen, etwas Besseres zu erhalten.

Die Anrechnung der *dienstfreien Zeit beim Dienstwechsel* auf einen durchgehenden Nachtdienst gibt nur nach 2 Berichten zu Beanstandungen Anlass, wobei in beiden Berichten bemerkt wird, dass dies in den Übergängen der Fall sei.

Nach einer grossen Anzahl von Berichten kommen *halbe Freierwerktage* entweder gar nicht vor, oder sie werden nur ungern und nur in dringenden Fällen (Begräbnisse etc.) gewährt; nach einem Bericht aus Beamtenkreisen sollen sie sogar verboten sein. Die Angestellten scheinen in dieser Hinsicht noch etwas ungehinderter zu sein, als die Beamten. Zur Frage, ob solche vorkommenden halben Freierwerktage in Anrechnung gebracht werden, äussern sich 120 Berichterstatter, und zwar 67 in bejahendem und 53 in verneinendem Sinne. Die Praxis scheint daher eine sehr verschiedene zu sein, wozu eben die verschiedene Art dieser Vakanzen beitragen mag.

Grössere Einheitlichkeit herrscht mit Bezug auf die halben Freisonntage. Allerdings gibt es auch Dienststellen, wo solche nicht vorkommen, doch sind diese nur vereinzelt anzutreffen. Wie es mit der Anrechnung der halben Freisonntage bestellt ist, ergibt sich aus der nachstehenden Aufstellung:

Berichte von	Halbe Freisonntage werden	
	angerechnet	nicht angerechnet
Postbeamten	52	5
Postangestellten	53	4
Telegraphen- und Telephonpersonal	6	2
Total Angaben	111	11

Nach einer grösseren Anzahl von Berichten werden die halben Freisonntage als halbe Freierwerktage ange-

rechnet, doch soll dies nach vielen Berichten nur dann der Fall sein, wenn der Vormittagsdienst nicht mehr als 4 Stunden dauert und um 12 Uhr beendigt ist. Im Transitdienst von Bern soll aber der Morgendienst Sonntags oft 5 Stunden effektiv erreichen. An einzelnen Poststellen werden dagegen etwa nur 3 (Luzern Filiale) oder 3½ Stunden (Frauenfeld) Vormittagsdienst, bei den Angestellten werden in 2 Fällen wieder 5 Stunden verlangt. Die Regelung dieser Verhältnisse ist nach verschiedenen Angaben durch den Artikel 215 der Postordnung vorgeschrieben.

Nach 138 übereinstimmenden Berichten wird in Fällen von *Krankheit* im Postdienst je 1 Ruhetag pro Woche in Anrechnung gebracht, während einzelne weitere Berichterstatter auf die gesetzliche Regelung dieser Verhältnisse verweisen, 1 Beantworter aus Telegraphistenkreisen von den in die Krankheitszeit fallenden Ruhetagen spricht und 1 weiterer der gleichen Personalkategorie meldet, dass keine Anrechnung von Ruhetagen stattfinde. Die Praxis der Anrechnung von Ruhetagen in Krankheitsfällen unterliegt in 94 Fällen keinen Beanstandungen, wogegen in weiteren 27 Fällen Änderungen gewünscht werden, und zwar von 19 Berichterstattern in dem Sinne, dass gar keine Ruhetage angerechnet werden, von 2, dass nur auf 10 Tage 1 Ruhetag, von einem, dass nur auf 14 Tage 1 Ruhetag in Anrechnung falle. Nach 3 Anregungen sollte die Bestimmung nur auf lange Krankheitsperioden Anwendung finden, nach einem Bericht auf 7 Tage Krankheit, nach einem anderen Bericht auf 30 Tage nicht angewendet werden. Ein weiterer Berichterstatter spricht von der Wünschbarkeit der Anrechnung von nur halben Tagen.

Die Berechnung des Dienstalters für die Ruhetagsberechtigung erfolgt für die Beamten ausnahmslos vom Zeitpunkt des Eintritts als Aspirant an, für die Angestellten ist der Zeitpunkt der definitiven Anstellung unter teilweiser Mitberücksichtigung des als Aushelfer geleisteten Dienstes massgebend. 6 Berichterstatter geben an, dass die Aushelferzeit für 1 Jahr berechnet werde, wobei einer derselben bemerkt, dass effektiv mindestens 5 Jahre Aushelferdienst zu leisten seien. Nach 6 weiteren Berichten wird der effektive Dienst als Aushelfer mit in Anschlag gebracht.

In bezug auf die Gestaltung der *Ruhetagsablösung* sind die Angaben in den Berichten nicht nach einheitlichen Gesichtspunkten gemacht. 21 Beantworter geben an, dass sich die Ablösung normal oder gut vollziehe, nach 21 Angaben aus Beamtenkreisen vollzieht sich die Ablösung durch die Beamten im Dienstwechsel, nach 3 im Dienstwechsel und durch Stellvertreter und nach 20 durch Ablöser. Bei den Postangestellten und dem Telegraphen- und Telephonpersonal sind es nur

in 3 Fällen die ordentlichen Funktionäre, in 5 Fällen teils die Angestellten, teils Ablöser und in 24 Fällen ausschliesslich Ablöser, die einzutreten haben.

Hinsichtlich des *Aushelfer- und Ablöserpersonals* werden seitens der Beamten nur zwei Wünsche geäussert, von denen der eine dahin geht, es möchte für Saison-aushilfe gesorgt werden, der andere die Wünschbarkeit der Anstellung ambulanter Ablöser für ländliche Verhältnisse ausdrückt. Das Angestelltenpersonal macht dagegen in 21 Fällen Begehren geltend. 6 Berichte verlangen fixe Entlohnung der Aushelfer, 9 Berichte bessere Anstellungsbedingungen und 7 wünschen bessere Auslese und bessere Ausbildung derselben für den Dienst. Beim Briefträgerbureau Zürich wünscht man ständiges Reservepersonal, da in Fällen plötzlicher Erkrankung dienstfreies Personal herbeigezogen werden müsse; das Bureaudiener-, Packer- und Briefkastenleererpersonal der gleichen Stadt glaubt, dass bei gleichmässiger Verteilung der Ruhetage das Aushelferpersonal ständig beschäftigt werden könnte. In Rüti (Zürich) wünscht man ständige Stellvertreter, in Rorschach dagegen nur definitives Personal. Aus den Kreisen des Telegraphen- und Telephonpersonals werden 3 Anregungen aus der Westschweiz gemacht, die ebenfalls auf bessere Bezahlung, bessere Auslese und günstigere Anstellungsbedingungen der Ablöser hinzielen. In Lausanne (Telephondienst) wünscht man, dass Artikel 29 der Verordnung seltener angewendet werde.

Die *Bekanntmachung* der monatlichen *Ruhetagsverzeichnisse* lässt nach 132 Angaben nichts zu wünschen übrig, nur 21 Berichte sprechen sich im gegenteiligen Sinne aus, während 2 Berichterstatter melden, dass die rechtzeitige Bekanntgabe nicht immer erfolge. Beim Angestelltenpersonal des Platzes Zürich (Briefträger, Paket- und Mandatträger, Bureaudiener, Packer und Kastenleerer) werden die Ruhetage je Samstags und nur für eine Woche bekanntgegeben; in Olten ist dies ebenfalls der Fall. In Goldau (Beamte und Angestellte) erfolgt die Bekanntmachung erst am Letzten des Monats und dann in der Regel auch nur für 8 Tage. Auf einigen anderen Bureaux werden die monatlichen Verzeichnisse erst in den letzten Tagen vor oder auch etwa erst nach Monatsbeginn bekanntgegeben.

In bezug auf den *Abtausch von Ruhetagen* herrscht meistenorts die grösste Liberalität, indem 143 Berichte die diesbezügliche Frage mit ja beantworten. Dass aber auch hier Ausnahmen vorkommen, melden 13 Berichte, wobei vielfach bemerkt wird, dass es in dieser Hinsicht stark auf die Geneigtheit der Vorgesetzten ankomme und je in einzelnen Fällen davon gesprochen wird, dass der Abtausch gar nicht, nicht immer, ungerne oder nur in dringenden Fällen gestattet werde. Selbst in den Fällen, da die Antwort auf ja lautet,

wird öfters bemerkt, dass der Abtausch nur wenn es die Verhältnisse gestatten, stattfinden könne.

Nach 28 Berichten kann es ausnahmsweise vorkommen, dass seitens des Personals bzw. einzelner Funktionäre nicht die gesetzliche Anzahl von Ruhetagen in einem Jahr erreicht wird. In 27 dieser Berichte wird zugegeben, dass die fehlenden Tage im folgenden Jahr ohne weiteres nachgeholt werden können; die anders lautende Angabe in einem Bericht des Telegraphenpersonals ist in Anbetracht des im allgemeinen günstigen Ergebnisses der Befragung in diesem Punkte auffällig. Nach 133 Angaben ist die Verkürzung der Anzahl der Ruhetage bzw. Verschiebung aufs folgende Jahr gänzlich ausgeschlossen.

VIII. *Urlaubsverhältnisse*. Bei einer Beurteilung der Urlaubsverhältnisse des Post-, Telegraphen- und Telephonpersonals ist wohl zu beachten, dass die Anzahl der Urlaubstage stark von der Anzahl der Sonntagsfreitage abhängig ist, da die Gesamtsumme der Urlaubs- und Ruhetage für das Personal mit weniger als 10 Dienstjahren nur 52, mit mehr nur 60 beträgt. In verschiedenen Berichten wird auf diesen Umstand hingewiesen und gleichzeitig der Wunsch ausgesprochen, es möchten unabhängig von den Ruhetagen 8—14 Tage Extrurlaub gewährt werden. Die für zusammenhängenden Urlaub reservierte Zahl der Tage stellt sich nach den Berichten der einzelnen Sektionen wie folgt:

Personal mit weniger als 10 Dienstjahren			
Urlaub	Post-beamte	Post-angestellte	Telegraphen- und Telephon-personal
4 Tage . . .	—	1	—
5 " . . .	—	1	—
7 " . . .	—	8	—
7—14 " . . .	2	—	—
bis 8 " . . .	1	—	—
8 " . . .	11	50	1
8—10 " . . .	—	3	—
8—14 " . . .	9	1	—
bis 10 " . . .	—	—	1
bis 14 " . . .	8	—	—
10—15 " . . .	—	—	1
14 " . . .	30	—	7
15 " . . .	2	—	2
16 " . . .	—	—	2
17 " . . .	—	—	2
20 " . . .	—	—	2
Total Angaben	63	64	18

Personal mit mehr als 10 Dienstjahren			
Urlaub	Post-beamte	Post-angestellte	Telegraphen- und Telephon-personal
7—14 Tage . . .	—	2	—
8 " . . .	2	14	—
8—14 " . . .	1	5	—
8—21 " . . .	1	—	—
10 " . . .	—	3	1
10—12 " . . .	—	1	—
10—13 " . . .	—	1	—
10—15 " . . .	—	1	—
14 " . . .	10	24	1
14—21 " . . .	10	—	1
15 " . . .	1	5	—
16 " . . .	—	2	—
15—21 " . . .	1	—	1
18 " . . .	—	—	1
20 " . . .	2	—	4
bis 21 " . . .	6	—	—
21 " . . .	28	—	3
bis 22 " . . .	—	—	1
24 " . . .	—	—	3
27 " . . .	—	—	1
Total Angaben	62	58	17

Die Mehrzahl der jüngeren Postbeamten geniesst demnach einen 14tägigen, der älteren einen 3wöchentlichen zusammenhängenden Urlaub. Beim Telegraphen- und Telephonpersonal liegen die Verhältnisse ähnlich, während die Postangestellten in der Regel nur auf 8 bzw. 14 Tage kommen. Die jüngeren Briefträger eines III. Klasse-Bureaus im Thurgau geniessen keinen Urlaub.

Die zeitliche Ansetzung des Urlaubs gibt dem Personal wieder zu verschiedenen Aussetzungen und Wünschen Anlass. Während einzelne Berichterstatter melden, dass den Wünschen des Personals Rechnung getragen werde, beklagen sich andere wieder, dass dies gar nicht der Fall sei. Oft wird verlangt, dass der Funktionär seine Urlaubstage auf eine Liste eintrage, doch können sie vielfach nicht auf die angesetzte Zeit angetreten werden. In einzelnen Fällen wird berichtet, dass die Verhältnisse nach Altersrück-sichten geordnet werden. Nach der überwiegenden Mehrzahl der Berichte wird die Ansetzung des Urlaubs im Postdienst auf gestelltes Gesuch von Fall zu Fall vorgenommen, während im Telegraphendienst die Festlegung zu Anfang des Jahres erfolgt. Von den Berichterstattern des Postpersonals sprechen 104 vom ersteren und nur 28 vom letzteren Verfahren. In 3

Poststellen ist das Verfahren verschieden und in 4 weiteren erfolgt die Festlegung der Urlaubstage monatlich.

Der Fragebogen enthält die weiteren Fragen, ob das befolgte System mit Bezug auf die Urlaubsverteilung als befriedigend angesehen werden könne und welche Änderungen eventuell gewünscht werden. Ferner sollen allgemein gehaltene Aussetzungen an den Urlaubsverhältnissen zur Sprache gebracht werden. Diese Abschnitte werden von einer Reihe von Berichterstattern dazu benützt, um zum grössten Teil bereits erwähnte Klagen und Vorschläge vorzubringen, die deutlich beweisen, dass es auf diesem Gebiet mit der Ordnung der Dinge nicht überall zum besten und namentlich nicht zur Befriedigung des Personals bestellt ist. Man beachte wohl, dass die Zuteilung des Urlaubs in der Kompetenz der Bureauvorstände liegt und dass bei der Verschiedenartigkeit der Anschauungen in diesen Kreisen Differenzen nicht zu vermeiden sind. Auf 109 Berichterstatter, die von dem befolgten System der Urlaubserteilung befriedigt sind, kommen 4 nur teilweise befriedigte und 56, die Klagen vorbringen. Die Beamten von Spiez, Luzern (Bahnpost), die Briefträger von Lausanne, die Angestellten von Amriswil, Romanshorn und Rorschach wünschen die Festsetzung von *Jahresferien*, bzw. Gleichstellung mit dem Personal der Bundesbahnen und der Telegraphenverwaltung oder Zuteilung eines freien Urlaubs nach dem Vorschlag der Oberpostdirektion. Auch die Beamten von Schaffhausen wünschen eine grundsätzliche Regelung der Urlaubsverhältnisse; nach dem Bericht von Biel verhindert der Militärdienst ein zufriedenstellendes System und auch in Olten wird seit der Einführung der Militärpflicht kein System mehr befolgt. Gegen die Zuteilung der zusammenhängenden Urlaubstage in der ungünstigen Jahreszeit richten sich 17 Aussetzungen, wobei oft bemerkt wird, dass die Vorgesetzten die bessere Jahreszeit für sich reservieren, oder dass die unbefriedigende Ansetzung der Urlaubstage durch Personalmangel, in einzelnen Fällen auch durch den Umstand verursacht sei, dass nicht 2 Beamte zugleich solche erhalten können. Drei Berichte verlangen die Ansetzung der Urlaube nach dem Bedürfnis der Einzelnen, 2 Berichte wünschen frühere Bekanntgabe derselben. In 10 Berichten von Angestellten der Post und von Telegraphenbeamten wird eine Vermehrung der gruppierten Ruhetage gewünscht, wobei von einer Sektion in Zürich und den Telegraphisten von Neuchâtel 8 Tage nach einem Dienstjahr, 14 Tage nach 10 Dienstjahren und 21 Tage nach 20 Dienstjahren in Vorschlag gebracht werden. Die Telegraphisten von Bern verlangen wenigstens 4 zum voraus reservierte Ruhetage, diejenigen von Interlaken 14 Tage über die 52 hinaus und die Telephonistinnen von Genf einen

Wochentag für die Sonntagsdienstleistung. Über mangelhafte Regelung der Urlaubsverhältnisse im allgemeinen beklagen sich 12 Berichterstatter, wobei folgende Klagen vorgebracht werden: Peinliche Begründung, wenn in einem Monat einmal Urlaub verlangt wird (Luzern); ältere Kollegen, die keinen Sonntagsdienst mehr leisten, gehen des Urlaubs verlustig (Winterthur); Schwierigkeit, mehr als 8 Tage zu erhalten (Glarus); Urlaub nur bei Sonntagsdienstleistung, Einschränkung des Sonntagsdienstes infolge einer Eingabe des Vereins für Sonntagsheiligung hatte eine Verminderung der Urlaubstage zur Folge (Basel Postscheck); weil bei Vakanzen nicht rechtzeitig für Ersatz gesorgt wird, werden Urlaube oft willkürlich gestrichen oder zerrissen (Solothurn, Wil, St. G.); Urlaub nur bei genügend Personal (Aarau, Fahrpost); Urlaub zu kurz und zu unsicher (Aarau, Beamte); Einschränkung der Urlaube infolge Sonntagsdienstbeschränkung (Kreuzlingen); Urlaub nur auf Kosten der gesetzlichen Ruhetage (Davos-Platz, Postbeamte, und St. Gallen, Telegraphisten). Die Telegraphisten von Genf halten die Ruhetagsverhältnisse den *ungenügenden* gesetzlichen Bestimmungen für entsprechend.

Nach 66 Berichten wird zwischen *Krankheits- und Erholungsurlaub* ein *Unterschied* gemacht. Einige Berichterstatter berufen sich in dieser Hinsicht auf Artikel 380 der Postordnung, der aber nicht allgemein Geltung haben dürfte, da 49 Berichte von einem Unterschied in dieser Hinsicht nichts wissen, während zwei nur von einem bisweilen eintretenden Unterschied berichten. Der sich geltend machende Unterschied besteht nach einzelnen Berichterstattern darin, dass bei Krankheit jede Woche ein Tag, bei Erholungsurlaub dagegen die Hälfte der Zeit als Ruhezeit angerechnet wird, ein Verfahren, das in einer grösseren Anzahl von Berichten beanstandet wird.

IX. Dienstabwesenheit infolge Krankheit. Über die Dauer der Gehaltszahlung in Krankheitsfällen weiss die Mehrzahl der Berichterstatter nichts bestimmtes. Die wenigen Angaben hierüber gehen von 3 Monaten bis zu 2 Jahren; eine Anzahl (9 Berichte) spricht von der ganzen Dauer der Krankheitszeit; weitere melden eine sehr weitherzige Praxis in dieser Hinsicht; 25 Berichterstatter betonen, dass je nach den Umständen verfahren oder von Fall zu Fall entschieden werde. Als Folge langer Krankheit wird in 4 Fällen das Ausbleiben einer Gehaltsaufbesserung oder die Neuregelung der Anstellungsverhältnisse gemeldet. Der Bericht der Sektion Basel des Postbeamtenverbandes bemerkt, dass die in diesem Abschnitt vorgelegten Fragen von den Dienststellen nicht richtig beantwortet werden können und diesbezügliche Auskunft von den

Zentralvorständen oder von den Verwaltungen eingeholt werden sollte. Auf die Wiedergabe der wenigen zahlenmässigen und unsicheren Angaben in bezug auf die Dauer der Gehaltszahlung kann daher verzichtet werden, wobei allerdings gesagt werden muss, dass die bezüglichen Verhältnisse gesetzlich nicht geregelt scheinen. Die meistens als loyal geschilderte Praxis der Verwaltung gestattet aber, über diesen Punkt hinwegzugehen.

In bezug auf örtliche oder dienstliche *Versetzungen* auf Gesuch wissen 71 Berichterstatter ein loyales Entgegenkommen der Vorgesetzten zu melden, während 11 von einem Entsprechen nur bei guter Begründung oder je nach Umständen, 3 von einem seltenen Entsprechen und 4 von einem ungleichen Verfahren berichten; nur 5 Beantworter notieren ein bestimmtes nein. Nach einem Kollektivbericht aus dem Kanton Appenzell soll die Zuteilung leichterere Touren mit Gehaltsreduktionen verbunden sein. Nach einem Hauptbericht aus St. Gallen soll der Abtausch in fremdes Sprachgebiet erschwert sein. Ein Bericht aus der Nordschweiz beanstandet die Kontrolluntersuchung Kranker, die sich durch einen anderen Arzt behandeln lassen, durch den Postarzt als ungehörig.

Hinsichtlich der Möglichkeit, dass erkranktes Personal zur *Tragung der Stellvertretungskosten* herangezogen wird, weiss die überwiegende Mehrzahl der Berichterstatter nichts zu melden, da ihnen solche Fälle nicht bekannt sind. 42 Berichte enthalten dagegen die Angabe, dass dies bei grobem Selbstverschulden vorkommen könne. 1 Berichterstatter spricht davon, dass dies nach 1 Jahr Krankheit, 1 anderer, dass dies nach längerem Erholungsurlaub der Fall sei.

X. Unterkunftslokale. Auch in bezug auf vorhandene Unterkunftslokale sind die Antworten oft unbestimmt oder ganz unterlassen, da das Bedürfnis im Post- und Telegraphendienst nicht allgemein ist. Nach 53 Berichten sind solche Lokale vorhanden, nach weiteren 7 nur teilweise, nach 16 gar nicht. Von 51 Sektionen, die sich hierüber aussprechen, verlangen 20 eine Verbesserung der Unterkunftslokalverhältnisse, während 31 eine solche nicht für notwendig halten. An diesbezüglichen Wünschen sind folgende zu erwähnen. Das Fahrpostpersonal von Genf wünscht bessere hygienische Einrichtung des vorhandenen Lokals, dasjenige von Wil (St. Gallen) ein Lokal in Nesslau, das von Davos-Platz ein solches in Landquart, das Angestelltenpersonal im Fahrdienst von Frauenfeld ein Lokal in Wil. In Thun muss der Reisendenwartaal benützt werden, was ungenügend ist. In Zürich (Bureaudiener, Packer) werden Unterkunftslokale mit hygienischen Einrich-

tungen gewünscht, in Montreux und Spiez solche Lokale überhaupt. In Schüpfheim ist der Aufenthalt im einstöckigen, mit Zementdach versehenen Postgebäude für den die Nachtwache versehenen Angestellten in der heissen Jahreszeit beinahe unerträglich. Die Depeschenträger von Zürich wünschen ein Lokal zum Trocknen nasser Kleider und bessere Ventilation.

XI. Mahlzeiten ausserhalb des Wohnortes. Diese Fragen fallen ebensowenig wie die vorstehenden allgemein in Betracht. Insgesamt 71 Berichterstatter verneinen denn auch die Frage, ob einzelne Mahlzeiten bei der Arbeitsstätte eingenommen werden müssen, und nur 25 beantworten sie mit ja. Unter den letzteren befindet sich eine Anzahl solcher, welche darunter die Zwischenmahlzeiten im Spät- oder Nachtdienst verstehen.

Einrichtungen zum Wärmen der Speisen sind nach 27 Berichten vorhanden, nach 21 dagegen nicht. In Schaffhausen (Beamte und Angestellte im Nachtdienst), in Genf (Bureaudiener), in Zürich (Bureaudiener, Packer) und im Bericht für den Kanton Appenzell (Angestellte) werden solche Einrichtungen gewünscht. Das Bahnpostpersonal von Genf wünscht solche wie sie in Zürich vorhanden seien. 4 Berichte von Beamten im Fahrpostdienst erwähnen unter diesem Titel das Verbot des Mitführens von Kochapparaten in den Bahnpostwagen, ohne indess diese Massnahme zu beanstanden.

XII. Sonntagsdienst. Die Meinungen des Personals über den Sonntagsdienst sind aus teilweise angeführten Gründen, die einleuchten, sehr verschieden. Wir haben oben gesehen, dass das Personal das Recht auf 52 bis 60 Ruhetage jährlich hat und dass der zusammenhängende Urlaub hieraus bestritten werden muss. Fällt nun der Sonntagsdienst weg, so bleibt kein Urlaub mehr übrig. Unzweifelhaft wäre die Mehrzahl der Funktionäre der Post-, Telegraphen- und Telephonbetriebe mit der Abschaffung oder wenigstens Einschränkung des Sonn- und Feiertagsdienstes ohne weiteres einverstanden, wenn Garantie für die weitere Gewähr eines Jahresurlaubs gegeben würde. Immerhin weist eine Anzahl von Berichterstattern, namentlich aus Angestelltenkreisen, darauf hin, dass die Abschaffung des Sonntagsdienstes eine Arbeitsüberlastung am folgenden Tag zur Folge hätte.

Von 50 Beantwortern aus Postbeamtenkreisen, die über die Gestaltung des Sonntagsdienstes berichten, sprechen sich 40 günstig und 8 ungünstig aus, während 2 die Verhältnisse nur für teilweise ungünstig erklären. Beim Angestelltenpersonal findet sich mit 36 schon eine etwas geringere Zahl Befriedigter, mit 14 dagegen

eine etwas grössere Zahl Unbefriedigter. Vom Personal des Telegraph und Telephon findet die Gestaltung des Sonntagsdienstes noch eine erheblich ungünstigere Würdigung: 4 Berichterstatter halten die Verhältnisse für ungünstig, 5 sprechen von einer Belastung wie Werktags, 4 von einer stärkeren Belastung und nur einer von einer geringeren Belastung als Werktags.

Für eine weitere *Einschränkung des Sonntagsdienstes* erklären sich 13 Berichterstatter von Beamtenverbänden, 16 von Angestelltenverbänden und 8 vom Telegraphenpersonal; ablehnend äussern sich 20 Berichterstatter aus Beamtenkreisen, 33 aus den Kreisen der Angestellten und keine des Telegraphen- und Telephonpersonals. 3 weitere Berichterstatter aus Beamtenkreisen halten die Einschränkung des Sonntagsdienstes für wünschbar und auch möglich, 13 aus allen Kreisen für wünschbar aber kaum durchführbar, 8 einfach für unmöglich, 4 für unerwünscht, 3 für wünschbar aber nicht auf Kosten des Personals, 1 für unmöglich und nicht gewünscht und 1 für möglich, aber die Ansichten des Personals seien sehr geteilt. Ein Bericht von St. Gallen hält die Prüfung dieser Fragen für notwendig. Von anderen Bemerkungen, die in bezug auf dieses Kapitel gemacht werden, seien folgende hervorgehoben: Winterthur (Beamte), kürzlich eingeführte Einschränkungen genügen; Romanshorn (Beamte), hier so gut als möglich durchgeführt; Wil (St. Gallen) Beamte, Brig, Clarens, Nichtannahme und Abholung von Postsachen an Sonntagen erwünscht; Vevey (Beamte), Basel (Postscheckamt), Luzern (Postscheckamt), Unterdrückung des Postscheckdienstes an Sonntagen, wenn Urlaub nicht beeinträchtigt wird; Spiez, Frauenfeld (Beamte), Aufhebung oder Einschränkung von Bahnpostkursen, Genf (Transitbureau), Unterdrückung der Ablieferungen und der Annahmen von der Paris-Lyon-Méditerranée von mittag an; Zürich, Bahnpost (Beamte) Generalbericht, Verbesserungen nach dem Muster der deutschen Reichspost; Zürich, Generalbericht, gänzliche Schliessung einiger Filialen; Genf (Ambulants), Verbesserung der Totalorganisation; Bern (Briefträger- und Zeitungsbureau), Abgabe und Annahme von Postgegenständen ausserhalb der Schalterstunden und gegen besondere Gebühr; Luzern (Postlagerbureau), Einstellung an Pfingsten und Betttag und Erhöhung der Taxen behufs Einschränkung des Verkehrs nach Schalterschluss; Basel (Transitbureau), Sonntagsdiensteinschränkung erwünscht, aber ohne Zustimmung der deutschen Reichspost nicht gut durchführbar. Die Expressträger von Lausanne wünschen keine weitere Einschränkung, aber Entlastung des Personals durch Reduktion des Dienstes und Vermehrung der Aushelfer im Morgendienst. Die Briefträger von Bern befürchten von einer weiteren Einschränkung des Sonntagsdienstes eine zu starke

Belastung am Montag; in St. Maurice hält man eine Einschränkung für möglich, wenn das Publikum einverstanden ist. Vom Telegraphen- und Telephonpersonal wird in 7 Fällen behufs Reduktion des Sonntagsdienstes eine namhafte Erhöhung der Sonntags- und die Annahme von nur dringlichen Telegrammen vorgeschlagen; in 2 Fällen wird eine Dienstbeschränkung und in 2 weiteren Fällen wird eine Personalvermehrung verlangt.

In bezug auf die gänzliche Einstellung des Sonntags- und Feiertagsdienstes sind die Meinungen des Personals ebenso verschieden, wie sie uns im Vorstehenden entgegengetreten sind. 29 Berichte halten eine solche für wünschbar, 6 für wünschbar aber nicht möglich, 1 für möglich, 38 für nicht wünschbar und 28 für unmöglich durchführbar.

XIII. Ausnahmen vom Arbeitszeitgesetz. Nach 102 Angaben der Fragebogen werden ausnahmsweise Anordnungen gegenüber den gesetzlichen Bestimmungen betreffend Ruhe- und Arbeitszeit nicht oft oder nie getroffen. Nach 12 Berichten soll das nur sehr selten, hier und da oder vereinzelt, der Fall sein, nach weiteren 19 Berichten nur etwa an Festtagen namentlich am Jahresschluss und in 1 Fall bei Stellvertretung. Ein Berichterstatter spricht von bisweiligem Vorkommen und ein weiterer erwähnt zirka 10 Fälle im Jahr bei Zugverspätungen und an Festtagen. Nur 3 Fragebogen sind in diesem Punkte mit ja beantwortet. Ein Bericht erwähnt, dass dies durch die Spezialschalterbedienung aber nicht oft bewirkt werde und nicht lästig falle; in einem weiteren Bericht wird vom Vorkommen bei Dienstaustauschgesuchen auf ausdrückliches Verlangen in wenig Fällen gesprochen.

XIV. Kontrolle und Tagebücher. Die Kontrolle in bezug auf die Auslegung und Anwendung des Arbeitsgesetzes durch die amtlichen Organe wird von 88 Berichterstattern aus allen Dienstkategorien für genügend betrachtet, während 22 dieselbe als ungenügend bezeichnen. Bei der Postbeamtenschaft ist die günstige Bewertung etwas mehr zu konstatieren (50 ja, 6 nein) als bei den Angestellten (25 ja, 15 nein), während von 14 Berichterstattern des Telegraphen- und Telephonpersonals nur einer sich in dieser Hinsicht ungünstig äussert. Von den Einwendungen die etwa gemacht werden, seien folgende hervorgehoben: geringe Würdigung der vorgebrachten Klagen, 2 Berichte; mangelnde Einheitlichkeit, 2 Berichte; mangelhafte oder gänzlich fehlende Kontrolle, 5 Berichte; zu grosse Kompetenz der Bureauvorstände, 1 Bericht. Zwei Berichte verlangen Kontrolle und Befragung des Personals bei Anlass der Bureauinspektion, ein Bericht keine Kontrolle durch untergeordnete Organe, ein Be-

richt wünscht, dass die Verfügungen dem Personal zugänglich gemacht werden. Nach einem Bericht befürchtet niemand eine unrichtige Anwendung des Gesetzes.

Das in Art. 11 II des Arbeitsgesetzes vorgesehene *Tagebuch* ist im Post-, Telegraphen- und Telephondienst *nicht im Gebrauch*; 79 Berichte sprechen sich in diesem Sinne aus. Aus diesem Grunde können denn auch keine Angaben in bezug auf die damit gemachten Erfahrungen angebracht werden. Zwei Berichterstatter aus den Kreisen des Telegraphen- und Telephonpersonals, die melden, dass das Tagebuch wenig oder beinahe gar nicht geführt werde, verneinen die Wirksamkeit dieses Kontrollmittels. Eine Anzahl von Berichterstattern hält die stattfindende Prüfung der Stundenpläne und Dienstbeschriebe durch die Kreisdirektion für ein ausreichendes Kontrollmittel; in einem Bericht wird diese Art der Kontrolle durch Bureauinspektoren verlangt; in einem Bericht aus der Westschweiz wird die Führung von Tagebüchern als wünschbar bezeichnet.

Etwas besser scheint es mit dem Gebrauch des *Beschwerdebuches als Kontrollmittel* bestellt zu sein, indem wenigstens 21 Berichte von einer günstigen Wirksamkeit desselben zu berichten wissen. Solche Bücher scheinen übrigens nicht überall vorhanden zu sein, nach Einzelberichten die aus Bern, Baden, Lausanne, Olten, Zürich, Basel und Luzern aus verschiedenen Kreisen des Personals vorliegen; nach vier Berichten ist ein Beschwerdebuch allerdings vorhanden, ist aber eingeschlossen, bzw. dem Personal nur auf Verlangen zugänglich. Nach 74 Angaben hat sich das Beschwerdebuch als Kontrollmittel *nicht bewährt*, was darauf hinweist, dass auch diese Art der Kontrolle illusorisch ist. Der Grund für diese Tatsache liegt nach 66 Angaben darin, dass das Beschwerdebuch nie oder höchst selten benutzt wird; nach 24 Angaben ist es die Furcht vor Massregelungen oder die Angst, das Wohlwollen der Vorgesetzten zu verscherzen, die von dessen Benützung abhalten. In Basel, wo die Benützung des Beschwerdebuches den Eindruck einer unfreundlichen Handlung machen soll, ist man gewöhnt, anders miteinander zu verkehren. Hier, wie in Genf, Clarens, Burgdorf, Wädenswil, Liestal, Luzern bevorzugt es die Beamtenschaft, in Brugg und Herisau zieht man es auch von Seiten der Angestellten vor, allfällige Klagen direkt bei den Vorgesetzten eventuell mündlich vorzubringen und es sollen die hierbei gemachten Erfahrungen teilweise recht günstig sein.

Als Organe, welche für die Überwachung der Ausführung des Arbeitsgesetzes in Frage kommen könnten, werden genannt: Aufsichtsbeamte analog den Fabrikinspektoren (5 Berichte), unabhängige Betriebsinspektoren (3 Berichte), kantonale und eidgenössische Kon-

trollorgane (3 Berichte), unabhängige Instanz (2 Berichte), durch die Verwaltung anerkannte Vertrauensmänner (3 Berichte), Kontrolle wie bei den Privatbahnen (1 Bericht), Arbeitsinspektorat für den Fahrdienst (1 Bericht), Inspektion des Föderativverbandes (8 Berichte), Verwendung der Sektion (2 Berichte), Kontrolle durch eine Kommission (1 Bericht). In einem Bericht wird direkter Verkehr mit den Oberbehörden, in einem weiteren monatliche Einsendung der Beschwerdebücher an die Kreisdirektion, in einem dritten Personalbefragung durch vom Personal bezeichnete Beamte vorgeschlagen. Ein einzelner Bericht verlangt Inspektionen unter Abwesenheit des Bureauvorstandes. Von 4 Berichterstattern wird berichtet, dass das Kontrollmittel der Verbände genüge, ein weiterer verlangt eine solche Kontrolle. Wir ersehen aus diesen Angaben, dass die Meinungen des Personals in bezug auf die Kontrolle der Ausführung des Arbeitsgesetzes noch vielseitig und unabgeklärt sind, immerhin kann das Verlangen nach einer unabhängigen Kontrollinstanz als Kern herausgeschält werden.

XV. Militärdienst. Nach 148 übereinstimmenden Berichten wird hinsichtlich der Gehaltszahlung an das Personal der Post-, Telegraphen- und Telephonbetriebe während eines zu absolvierenden Militärdienstes gesetzmässig verfahren, d. h. der Gehalt wird während dieser Zeit ungeschmälert ausbezahlt. Nur vom Angestelltenpersonal der Sektion Aarau wird die bezügliche Frage mit nein beantwortet. Ebenfalls nach gesetzmässiger Ordnung dieser Frage wird nach 129 Berichten bei Militärdienst wöchentlich je ein Tag als Ruhetag angerechnet. Dieses Verfahren veranlasst 7 Berichterstatter der Post, 6 der Telegraphen- und 20 der Postangestellten zu dem Wunsche, es möchten für die Militärdienstzeit keine Ruhetage in Anrechnung gebracht werden; 5 Berichterstatter der Postangestellten verlangen Gleichstellung des gewöhnlichen Militärdienstes mit dem Ordonanzdienst, der ohne Anrechnung eines Ruhetages wegkommt. Nach einem Bericht aus Winterthur (Beamte) würden dort bei Militärdienst keine Urlaubstage angerechnet, nach einem solchen aus Frauenfeld dagegen alle effektiven Dienstage. Einige wenige Berichterstatter benützen diese Fragen, um den hier nicht weiter zu diskutierenden Wunsch auf Abschaffung der Militärpflicht im Interesse des Postdienstes oder dessen Beschränkung auf die Militärschule zur Sprache zu bringen.

XVI. Hygienische Bedingungen der Arbeit und der Arbeitsstätten. Bei Beurteilung der hygienischen Bedingungen, unter denen das Personal der in Frage kommenden Betriebe arbeiten muss, ist nicht ausser Acht zu lassen, dass dessen Arbeit

sich in öffentlichen Gebäuden mit intensivem Publikumsverkehr mit allen seinen Nachteilen abwickelt. In vielen Fällen genügen die Gebäude den Anforderungen der modernen Hygiene nicht mehr und das relativ keineswegs glänzende finanzielle Ergebnis der Betriebe auferlegt der Verwaltung in der Frage der Erstellung von Neubauten oder baulicher Veränderungen einige Reserve. Immerhin sollten allzu krasse Misstände, welche die Gesundheit der Funktionäre beeinträchtigen oder gefährden könnten, nicht vorkommen.

In bezug auf gesundheitliche Nachteile, welche mit dem Dienst verbunden sind, werden von den Berichterstattern einzelne Angaben gemacht, die zu erwähnen sind. Es werden genannt: der Poststaub (21 Berichte), Zugluft (18 Berichte), die Folgen unregelmässiger Essenszeit (22 Berichte), Folgen des Nachtdienstes oder der Nachtwache (24 Berichte), Überanstrengung, Nervosität (18 Berichte), mangelhafte Hygiene (26 Berichte), mangelhaftes Schlaflokal (8 Berichte), mangelhafte Beleuchtung (7 Berichte), mangelhafte Ventilation oder Lüftung (9 Berichte), mangelhafte Abortverhältnisse (2 Berichte), Gefahr des Perrondienstes (1 Bericht), des Radfahrdienstes (1 Bericht), Schädigung durch Nässe und Verkältung im Aussendienst von Post und Telegraph (4 Berichte) etc. Ferner werden einzeln erwähnt: Trockene Luft im Winter, schmutzige Postsäcke, starke Inanspruchnahme der Augen etc. Zur Behebung dieser Misstände wird eine vermehrte Reinigung der Lokale und zwar nicht zur Arbeitszeit, sondern nachts oder am frühen Morgen, bessere Lüftungseinrichtungen, namentlich auch die Anbringung von Ventilatoren, Tröcknungsräume für nasse Dienstkleider und die Erstellung hygienischer Einrichtungen anderer Art (Staubsaugapparate, Spucknapfe), die Beschaffung anderer Schlaflokale als der Bureaux etc. verlangt. In acht Berichten wird auch die Einrichtung von Bädern gewünscht. Die bezüglichen Vorschläge liessen sich noch vermehren, bzw. erweitern. Dass die Aussetzungen manchmal mehr als berechtigt sind, zeigt das Beispiel eines Berichterstatters, der erwähnt, dass für 150 Mann ein einziges Closet zur Verfügung stehe, oder eines anderen, der anführt, dass das Bureau seit dessen Bestehen, d. h. seit 12 Jahren noch nie eine Totalreinigung erfahren habe. An der Tatsache, dass nur 16 Berichterstatter bestimmt versichern, dass keine gesundheitlichen Nachteile vorhanden seien, kann ermesselt werden, dass es auf diesem Gebiet viel zu tun gibt, um zu ganz einwandfreien Zuständen zu gelangen.

Nach 66 Berichten entsprechen die Arbeitsstätten dann immerhin durchaus den normalen Anforderungen der Gesundheitspflege, während eine Anzahl weiterer Berichterstatter die Räume als zu klein und ungenügend taxiert. Bei der namhaften Zahl solcher, die erwähnen,

dass Neubauten geplant seien, kann man die Ansicht einiger weniger, die die baldige Realisierung dieses Wunsches bezweifeln, nicht ohne weiteres von der Hand weisen. Bis dahin ist aber eine Abstellung der dringendsten Misstände in den alten Lokalen eine nicht zu umgehende Notwendigkeit. Ein Bericht aus Genf verlangt eine hygienische Kontrolle, die vielleicht Gutes leisten könnte.

XVII. Allgemeine Bemerkungen. Dieser Titel wird von einer Anzahl von Berichterstattern benutzt, um bereits früher erörterte Fragen und geltend gemachte Begehren noch einmal vorzubringen. Erwähnenswert ist ein Begehren aus der Westschweiz, das eine vollständige Revision der Stundenpläne anregt und ein weiteres aus demselben Landesteil, das von einer vollständigen Dienstumgestaltung spricht. Ein Berichterstatter aus der Ostschweiz verlangt den Neunstundentag, ein weiterer aus Zürich die Rücksichtnahme auf älteres Personal, für das ebenfalls nur 9 Stunden Arbeit verlangt wird; ein dritter wünscht loyalere Behandlung der Angestellten seitens der Vorgesetzten und der Beamten. Ein Bericht aus den Kreisen des Telegraphen- und Telephonpersonals von Genf enthält die Bemerkung, dass das Gesetz genau angewendet werde, dessen Bestimmungen aber ungenügend seien. Ein Berichterstatter aus der Nordwestschweiz findet den Ausschluss der III. Klasse-Bureaux von den Bestimmungen des Gesetzes für ungerechtfertigt, ein Bericht aus derselben Gegend verlangt eine bessere Behandlung des provisorischen Personals der Telephonverwaltung hinsichtlich Anrechnung der Krankheits- und Ruhetage. Die übrigen Anregungen haben Bezug je in 1—2. Fällen auf: den Nachtdienst, den Sonntagsdienst, die Zahl der Dienstantritte, die Dienstzeit, die Dienstpausen, den Dienstwechsel, den Dienstschluss, die Nachtwache, die Mittagszeit und Essenspause, die Urlaubsverhältnisse und die Frage der Personalvermehrung; sie sind grösstenteils bei den bezüglichen Abschnitten besprochen worden.

C. Die Arbeitsverhältnisse beim Zollpersonal, den Remontendepots und Pferderegianstalten.

Bezüglich der Arbeitszeit und der Ruhetags- und Urlaubsverhältnisse der Zollbeamten und -angestellten besteht ein Bundesratsbeschluss vom 15. Juni 1905, während das Personal der Remontendepots und Pferderegianstalten dem Militärgesetz unterstellt ist.

Die *tägliche Arbeitszeit* des Zollpersonals ist gesetzlich auf 8—10 Stunden in den eidgenössischen Niederlagshäusern (das Maximum nur im Bedürfnisfall), auf 10 Stunden für die Eisenbahnhauptzollämter, die

Dampfschiffzollämter und die besonderen Zollämter, auf bis 12 Stunden für die Eisenbahnnebenzollämter und auf 11 Stunden im Winter bzw. 12 Stunden im Sommer für die Strassenzollämter festgesetzt. In den vorliegenden 5 Fragebogen von Zollangestellten ist die tägliche dienstliche Beanspruchung dreimal mit 10 Stunden und einmal mit 9½ bis 10 Stunden angegeben, was beweist, dass die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. Die *wöchentliche Arbeitszeit* beträgt nach einem Bericht 57—60, nach einem anderen 60, nach einem dritten 60 bis 70 und im vierten Bericht 70 Stunden, die zutage tretenden Differenzen werden auf die Einrechnung oder Nichteinrechnung des Sonntagsdienstes zurückzuführen sein.

Für das Personal der *Pferderegie- und Remontenanstalten* stellt sich die *tägliche Arbeitszeit* auf 8 Stunden in einem Fall, auf 8—9 Stunden in zwei Fällen und auf 9 Stunden in einem Fall. Die *wöchentliche Beanspruchung* beträgt 47 Stunden in einem Fall, 48 in zwei Fällen und 54 Stunden in einem Fall.

Die gesetzliche Arbeitszeit wird nach den Berichten des *Zollpersonals immer*, nach den Berichten der *Bereiter und Fahrer* dagegen *nie* erreicht. Das Überschreiten der gesetzlichen Arbeitszeit wird nur in einem Bericht der Zollangestellten bejaht, wobei beigefügt wird, dass die Überzeitarbeit bezahlt werde.

Die Innehaltung der Bestimmung betreffend die *ununterbrochene Nachtruhe* wird in einem Bericht des Zollpersonals und in drei Berichten der Bereiter und Fahrer bestätigt, während die übrigen Berichte in dieser Hinsicht keine Angaben enthalten. Nach zwei Berichten der Zollangestellten kommt es oft vor, dass die wirkliche *Ruhezeit* das gesetzliche *Minimum* erreicht, nach einem Bericht dagegen nicht. Ein Bericht der Bereiter und Fahrer verneint das öftere Vorkommen, während die anderen Berichterstatter sich hierüber nicht äussern.

Der *Gang zur Arbeitsstätte* wird in den Berichten der Zollangestellten zu 5 bis 25 Minuten (1: 5—15 Min., 1: 15 Min., 1: 10—25 Min.), in einem Bericht der Bereiter zu durchschnittlich 30 Minuten angegeben. Die Dauer der *Ruhepause* nach der Hälfte der Arbeitszeit beträgt bei zwei Zollstellen 1½ Stunden, bei drei Pferderegianstalten 2 Stunden und bei einer weitem solchen 1½ bis zwei Stunden.

Stundenpläne (bei den Zollstellen) bzw. *Tagesbefehle* (bei den Regieanstalten) sollen überall aufliegen. Die Zahl der *Dienstantritte* beträgt beim Zollpersonal 3, bei den Bereitern und Fahrern dagegen nur 2. Die *Mahlzeiten* können beim Zollpersonal zu den ordentlichen Essenszeiten eingenommen werden, dagegen kann es bei den Grenzwächtern vorkommen, dass schon um halb 11 Uhr zu Mittag gegessen werden muss. Für die Bereiter und Fahrer ergibt sich eine richtige

Ordnung in dieser Hinsicht. Die stundenplanmässigen Dienstzeiten entsprechen bei allen Dienstkategorien mit Ausnahme des Grenzpersonals den wirklichen Verhältnissen, in bezug auf das letztere wird in einem Bericht eine bessere Berücksichtigung der ordentlichen Essens- und Schlafenszeit bei Erteilung des äusseren Dienstes gewünscht.

Als besondere *Berufsgefahr* wird in einem Bericht betreffend das Grenzpersonal der Nachtdiensttouren im Winter und im Gebirge erwähnt; ein Bericht der Bereiter und Fahrer verweist auf die schnelle Abnützung der Gesundheit in diesem Beruf.

An *Nachtdiensten* hat der einzelne Angestellte im Zolldienst nach einer Angabe 12—15 Touren, nach einer anderen 14 Tage und nach einer dritten 15 Tage zu leisten. Im Bereiter- und Fahrerdienst kommt nach zwei Angaben eine 2stündige nächtliche Runde als Nachtdienst in Betracht. Die *Dauer der Nachtdienste* beträgt nach einem Bericht des Zollpersonals 3 Stunden, nach einem weiteren Bericht im Sommer 5 und im Winter 4 Stunden; ein Berichterstatter im Tessin berichtet von 6—12 Stunden ununterbrochenem Nachtdienst der Grenzwaache. Ein *Zeitzuschlag* für Nachtdienst im Zolldienst wird bei der Berechnung der wirklichen Dienstzeit nicht in Anrechnung gebracht; der Bundesratsbeschluss sieht eine Entschädigung für Überzeitarbeit und ausserordentliche Dienstleistungen in bar vor. Nach einem Bericht wird der bis 11 Uhr dauernde Nachtdienst mit Fr. 1. 20 entschädigt.

Die Zahl der *Ruhetage*, die jährlich gewährt wird, stellt sich beim Zollpersonal auf 50 (1 Bericht) und 52 (3 Berichte), das Grenzpersonal soll nach drei Angaben von der Nord-, Ost- und Südgrenze des Landes nur 38 Tage erhalten, womit diese Kategorie von Bundesangestellten erheblich ungünstiger gestellt scheint als alle anderen Funktionäre. Die Angestellten der Remontendepots und der Pferderegianstalten geniessen durchwegs den Freisonntag, somit 52 Ruhetage jährlich. Von Seite des Zollpersonals wird allseitig eine richtige Verteilung der Ruhetage aufs ganze Jahr gemeldet. Eigentümlicherweise ergibt sich aber eine grosse Ungleichheit mit Bezug auf die *Sonntage*, die nach je einem Bericht in 17, 26, 35 und 42 Malen freigegeben werden. Die Grenzwächter sind wieder mit nur 12 Freisonntagen (2 Berichte) und 17 solchen (1 Bericht) erheblich ungünstiger gehalten, als alle anderen Dienstkategorien. Der Bundesbeschluss vom 15. Juni 1905 spricht in Art. 3 und 4 von 24 bis 30 Freisonntagen, also von erheblich mehr als den an die Grenzwächter und teilweise an die Zollangestellten gewährten.

Nach einem Bericht des Zollpersonals beträgt die *Dauer der Ruhetage* 32 Stunden, nach drei Berichten desselben Personals und nach zwei Berichten der Fahrer

und Bereiter dagegen nur 24 Stunden. In letzterer Angabe wird die vorangehende oder den Ruhetagen folgende 8stündige Ruhepause nicht inbegriffen sein, was aber aus den Berichten keineswegs hervorgeht. Immerhin endigen die Ruhetage alle mit einer Nachtruhe, auch können die Ruhetage überall am Wohnort zugebracht werden. An der Ordnung der Ruhetagsverhältnisse macht ein einziger Bericht mit Bezug auf das Grenzpersonal Aussetzungen, mit dem Hinweis darauf, dass dasselbe dem Gesetz nicht unterstellt sei.

Vom Bereiter- und Fahrerpersonal wird gemeldet, dass die Ruhetagsverhältnisse zu keinen Aussetzungen Anlass bieten; Abzüge in Krankheitsfällen sollen nach 2 Berichten keine gemacht werden. Wo es vorkommt, dass das Personal während des Kalenderjahres nicht auf die gesetzliche Zahl der Ruhetage kommt (1 Bericht), können diese im folgenden Jahr nachgeholt werden.

Nach den Berichten des Zollpersonals wird in Krankheitsfällen folgende Zahl von Ruhetagen in Anrechnung gebracht: auf je 10 Tage, bzw. mehr als 5 Tage, 1 Tag (2 Berichte), auf 7 Tage 1 Tag (1 Bericht). Zwei Berichterstatter beklagen sich darüber, dass bei Krankheiten von über 4 Wochen Dauer der Jahresurlaub gestrichen werden könne. Die monatlichen Ruhetagsverzeichnisse werden überall rechtzeitig bekannt gegeben. Gesuchen um Abtausch von Ruhetagen und Diensten wird in beschränktem Umfang, befriedigend oder in vollem Umfang entsprochen. Die Ruhetage können immer im Kalenderjahr eingehalten werden.

Die Zahl der *zusammenhängenden Urlaubstage* beträgt für das Zollpersonal mit weniger als 10 Dienstjahren nach 3 Berichten 4 bis 10 Tage, nach einem Bericht 10 Tage; die über 10 Jahre im Dienst stehenden Beamten beziehen wieder nach 3 Berichten 12 bis 14 Tage, nach einem Bericht 10 bis 14 Tage. Nach den Berichten der Bereiter und Fahrer geniessen diese ohne Ansehen des Dienstalters 14 Tage Jahresurlaub; nach zwei Berichten soll sich der Urlaub für ältere Angestellte, je nachdem es der Dienst erlaubt, noch etwas höher stellen. Die Urlaube des Zollpersonals werden durchwegs zu Anfang des Jahres festgestellt, doch nur nach einer Angabe nach den Wünschen der Beteiligten; für die Bereiter und Fahrer gibt es keine Jahresfestsetzung und gewöhnlich fallen die Urlaubstage in den Winter, was zwei Berichterstatter zu Aussetzungen veranlasst. Welche Folgen eine vierwöchentliche Krankheit für die Urlaubsverhältnisse des Zollpersonals haben kann, ist oben bereits dargelegt worden. In zwei Berichten wird, analog den Beamten, für älteres Personal bis auf 3 Wochen Urlaub gewünscht; ein Berichterstatter bemerkt, dass effektiv nur 12 Tage Urlaub gewährt werden, da zwei Tage als Ruhetage zu rechnen seien.

Inbezug auf die *Gehaltszahlung* bei *Krankheitsurlaub* scheinen keine bestimmte Normen eingehalten zu werden; nach zwei Berichten aus den Kreisen der Zollangestellten sollen Entscheidungen von Fall zu Fall getroffen werden. Zwei Berichte der Bereiter und Fahrer sprechen von einer vollen Gehaltszahlung nur während zwei bis fünf Tagen; zwei führen an, dass die Militärversicherung einzutreten habe. Es soll das nach zwei Berichten zur Folge haben, dass der Lohn von Fr. 8.50 auf Fr. 5. — herabgesetzt und der Betreffende im Militärspital verpflegt werde, was eine Schmälerung für die Familie bedeute. Gesuchen um dienstliche Versetzungen soll nach einem Bericht der Grenzwächter in beschränktem Masse auf Kosten der Betreffenden, nach einem anderen Bericht ohne weiteres, nach einem dritten aber nicht entsprochen werden. Die Fragebogen der Bereiter und Fahrer enthalten hierüber keine Angaben. Ein Bericht der Grenzwächter verlangt die Erstellung von *Wachthütten* an wichtigen Beobachtungsposten.

Mahlzeiten, welche bei der Arbeitsstätte eingenommen werden müssen, kommen bei dem Personal, dessen Arbeitsbedingungen hier festzustellen sind, nicht vor. Beim Personal der Remontendepots und Regieanstalten gestaltet sich der *Sonntagsdienst*, wie wir bereits gesehen haben, günstig. Von einem Berichterstatter der Grenzwache wird eine teilweise Einschränkung des Güterverkehrs durch Einstellung der ausländischen Güterzüge und Reduktion der Dienststundenzahl an Sonntagen befürwortet. An hohen Festtagen sollte nach diesem Bericht der Güterverkehr ohne weiteres eingestellt werden.

Ein Berichterstatter des Zollpersonals findet es bedauerlich, dass keine *Kontrollorgane* vorhanden seien, die mit dem Angestelltenpersonal Fühlung haben. Er wünscht entweder periodische Rapporte durch das Personal oder mündliche Aussprache mit den inspizierenden Organen. Zur Bekämpfung der gesundheitlichen Nachteile des Dienstes der Zollangestellten (Staubentwicklung, Unbilden der Witterung) wird die Anstellung von sanitarischen Inspektionsorganen ausserhalb der Verwaltung und die Erstellung von Schutzhütten gewünscht. Zwei Berichterstatter wünschen auch die Abgabe wasserdichter Mäntel und Wadenbinden an die Grenzwächter. Ein Bericht verlangt die Auflage und Zugänglichmachung aller schriftlichen Weisungen und auf den Dienst bezüglichen Schriftstücke und Akten, ferner das Einschreiten der inspizierenden Organe gegen schroffe und brutale Behandlung des Personals. Einem Berichterstatter scheint es eigentümlich, dass die Zollangestellten auch in Zukunft nicht unter das Arbeitsgesetz fallen sollen.

Die Bereiter und Fahrer eines Kavallerieremontendepots wünschen einen Umkleideraum oder Schränke,

damit die Kleider nicht dem Dunst und Schmutz des Stalles ausgesetzt seien, ferner ein ärztliches Konsultationszimmer. Als Übelstand wird die meistens ungerechte Bestrafung mit Arrest empfunden und deren Abschaffung befürwortet. Zwei Berichte aus denselben Kreisen erhoffen das baldige Zustandekommen einer Pensions-, Witwen- und Waisenkasse zum Wohl ihrer Familien, ein Wunsch, dem vom sozialen Standpunkte aus in vollem Masse zugestimmt werden muss.

III. Schlussbemerkungen.

Wer das Verhältnis zwischen dem Staat als Arbeitgeber und den Funktionären seiner Betriebe einer unbefangenen, durch keine Vorurteile getrübbten Prüfung unterzieht, wird an der Tatsache nicht vorbeigehen können, dass auf beiden Seiten Verpflichtungen bestehen, die nicht umgangen werden können, ohne dass das Ganze Schaden erleidet. Die Annahme eines Amtes oder Dienstes in jedem Betrieb hat eine gewisse Einschränkung der persönlichen Rechte und Freiheiten im Gefolge, die auch in staatlichen und anderen öffentlichen Betrieben nicht umgangen werden kann. Speziell in den bei der vorliegenden Untersuchung in Frage kommenden Unternehmungen verlangt die Natur der zu besorgenden Aufgaben von den Beamten, Angestellten und Arbeitern ein ausserordentlich grosses Mass von Pflichtbewusstsein und einen Grad der Einschränkung der persönlichen Freiheit, bzw. der dem Einzelnen zur Verfügung stehenden freien Zeit, wie er in Privatbetrieben selten oder nie gefordert werden kann. Pflicht des Staates ist es daher, diesen ausserordentlichen Anforderungen Rechnung zu tragen durch Aufstellung möglichst humaner Arbeitsbedingungen und durch Vornahme solcher sozialer Einrichtungen, die geeignet sind, das Personal vor Überanstrengung, Krankheiten und den Folgen des Alters zu schützen.

In der vorliegenden Untersuchung sind eine Reihe von Tatsachen aufgedeckt worden, die beweisen, dass Abweichungen von den Bestimmungen des Arbeitsgesetzes vorkommen und dass von den im Gesetz aufgestellten und für ausserordentliche Verhältnisse vorgesehenen Ausnahmen hie und da vielleicht allzu oft Gebrauch gemacht wird. Alle Ergebnisse der Erhebung noch einmal einer Vergleichung und Würdigung zu unterziehen, halten wir in Anbetracht der Verschiedenheit des Dienstes der hierbei in Betracht fallenden Kategorien von Funktionären für überflüssig und nicht opportun.

Bei Prüfung der Frage, wie den vorhandenen Mängeln abgeholfen werden könne, ist in erster Linie der Wunsch auszusprechen, dass die Ausführung des Arbeitsgesetzes an den einzelnen Dienststellen nur Beamten in die Hände gelegt werde, die bei aller Festig-

keit hinsichtlich der Erfordernisse des Dienstes dem Personal einiges Wohlwollen entgegenbringen und die etwas Verständnis für die sozialen Errungenschaften unserer Zeit besitzen. Die Frage, wie die Kontrolle in bezug auf die Ausführung des Arbeitszeitgesetzes durchgeführt werden soll, steht nach wie vor zur Diskussion. Eine Revision des Arbeitszeitgesetzes wird nach der durchgeführten Fabrikgesetzrevision kommen müssen und es ist zu hoffen, dass die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung hierbei zu Rate gezogen werden.

Seit der Durchführung dieser Aufnahme haben sich in ganz Europa ausserordentlich wichtige und

schwerwiegende Ereignisse abgespielt, die noch im Gange sind und die geeignet sind, die wirtschaftlichen Verhältnisse auf manchen Gebieten des internationalen Verkehrs von Grund aus umzugestalten. Trotz dieser Ereignisse wird sich das System der Arbeitsbedingungen bei den in Frage kommenden Betrieben wenig geändert haben; es ist sogar zu vermuten, dass bestehende Unzukömmlichkeiten sich noch verschärft haben. Es ist zu wünschen, dass die vorliegende Untersuchung dazu beitrage, die Arbeitsverhältnisse beim Personal der Bundesbetriebe zu verbessern und namentlich auch sie einheitlicher zu gestalten.

Anhang.

A. Die Arbeits- und Ruhezeitverhältnisse beim Betrieb der Eisenbahnen anderer europäischer Staaten.

(Zusammengestellt vom Sekretariat der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten.)

Deutschland.

a. Bayern.

Dienst- und Ruhezeit.

Bahnpersonal. Zum voraus muss hier bemerkt werden, dass die in den Vorschriften enthaltenen Dienst- und Ruhezeiten für alle unter der betreffenden Kategorie eingeteilten Arbeiter gelten, ob solche definitiv oder provisorisch angestellt sind. Bei Festsetzung der Dauer der Dienstschichten sollen 14 Stunden nicht überschritten werden. Bei einfachen Betriebsverhältnissen, wie bei den Nebenbahnen, kann eine Ausdehnung bis auf 16 Stunden erfolgen. Bei grösserer Entfernung der Wohnung vom Posten soll den Bahnwärtern der Weg von und zur Arbeitsstelle in Berechnung gezogen werden. Die Dienstzeit von Angehörigen (Barrierenwärterinnen) darf *10 Stunden nicht überschreiten*.

Stationspersonal. Bei angestrenzter Tätigkeit, d. h. auf verkehrsreichen Bahnhöfen, soll die Dauer der täglichen Dienstschicht *8 Stunden* betragen, jedoch *nie mehr als 10 Stunden*, auf den übrigen Stationen *12 Stunden*, ausnahmsweise *14 Stunden*. Auf kleinen Stationen, wo zwischen den einzelnen Dienstleistungen längere Pausen eintreten, kann die Höchstbeanspruchung

bis auf 16 Stunden ausgedehnt werden. Die ordentliche Dauer der Dienstschicht wird auch bei einfachen Betriebsverhältnissen nicht mehr als 14 Stunden betragen.

Zugspersonal. Die Dauer der Dienstschicht ist auf 11 Stunden festgesetzt. Bei leichter Dienstverrichtung (Nebenbahnen mit geringem Verkehr) kann eine Erweiterung bis auf 14 Stunden erfolgen. In keinem Falle darf die Dienstschicht 15 Stunden überschreiten und darf diese **Maximalleistung** höchstens dann in Betracht kommen, wenn ausgiebige Pausen die Dienstschicht unterbrechen. Die dienstliche Beanspruchung vor und nach der Dienstschicht ist in dieselbe einzubeziehen.

Lokomotivpersonal. Die durchschnittliche Dienstbeanspruchung beträgt 10 Stunden für Bahnhöfe mit grossem und mittlerem Verkehr. Wird die Dienstschicht durch längere Pausen unterbrochen, so kann eine Ausdehnung bis zu 14 Stunden erfolgen. Die planmässige Fahrzeit darf aber in keinem Falle innerhalb einer Dienstschicht 10 Stunden überschreiten. Die ununterbrochene Fahrzeit, welche geleistet werden darf, ist nach den Zugsschnelligkeiten abgestuft, und zwar wie folgt:

1. Bei Personen-, Eil- und Schnellzügen 6 Stunden;
2. Bei Güterzügen höchstens 8 Stunden (auf günstigen Strecken und wenn zwischendurch grössere Aufenthalte vorgesehen sind, höchstens 10 Stunden).
3. Bei Lokalzügen 10 Stunden.

Beträgt die ununterbrochene Fahrt der unter 1 erwähnten Züge mehr als 4 Stunden, so ist das Per-

sonal jeder Arbeit vor oder nach dieser Dienstleistung zu entheben. Nach angestregten Fahrten sind die Ruhezeiten angemessen zu verlängern.

Rangierdienst. Die Dienstschichten für diese Kategorie sind ebenfalls nach der Verkehrsintensität der Bahnhöfe abgestuft. Bei angestregter Tätigkeit, d. h. auf grossen Bahnhöfen, soll die Dienstschicht 8 Stunden normalerweise nicht überschreiten. Als Maximum der Arbeit gilt daselbst 10 Stunden.

Ruhetage.

Allgemeines. Jedem vollbeschäftigten Arbeiter sind pro Monat 2 Ruhetage zu gewähren. Eine Ausnahme davon ist nur für diejenigen von Nebenbahnen mit schwachem Verkehr eingeräumt. Hier kann eine Reduzierung auf 1 Tag erfolgen. Jeder Ruhetag hat mindestens 24 Stunden zu dauern und muss eine volle Nachtruhe in sich schliessen. Ordentlicherweise soll der Ruhetag 32 Stunden betragen und darf die vorerwähnte Reduzierung nur eintreten, wenn im Monat mehr als 3 Ruhetage zugeteilt sind. Soviel als möglich sollen die Ruhetage an Sonn- und Feiertagen gegeben werden.

An diesen Tagen, sowie an politischen Feiertagen, soll dem Personal nach Möglichkeit frei gegeben werden, d. h. es soll zur Dienstleistung nicht mehr Personal herangezogen werden als unbedingt notwendig ist.

Bei der Zuteilung der Ruhetage an die Barrierenwärterinnen findet eine Abstufung in dem Sinne statt, als einer solchen mit Maximum 6 Stunden Dienstschicht ein, mit 8 und mehr Stunden zwei Ruhetage per Monat zugestanden wird.

Nachtruhe.

Bahnwärter und Stationspersonal. Die Nachtruhe hat für diese Kategorie mindestens 8 Stunden zu betragen.

Zugspersonal und Lokomotivpersonal. Ebenfalls 8 Stunden. Im übrigen werden als Ruhezeit in Berechnung gezogen: Ein Aufenthalt in der Heimat von 8 Stunden; mindestens 6 Stunden, wenn die Ruhezeit ausserhalb verbracht werden muss. Es kann aber auch ein Aufenthalt zu Hause von 6—8 Stunden als Ruhezeit taxiert werden, wenn derselbe zwischen zwei Dienstschichten liegt, denen eine solche von mindestens 10 Stunden vor- oder nachgeht. Ausser Berechnung fallen alle Pausen, die sich unter den vorerwähnten Minima bewegen. Dieselben sind in die vorschriftsmässige Dienstschicht einzurechnen. Die Beanspruchung zu Nachtdienst ist eine beschränkte und darf im Höchsfalle 7 Nächte nacheinander dauern.

Für das Personal der vorbenannten Kategorien dürfen nicht mehr als 3 Nachtdiensttouren sich nach-

einander folgen. Darüber hinaus darf nur dann gegangen werden, wenn den einzelnen Nachtdiensten eine Ruhezeit von mindestens 12 Stunden vorausgegangen ist. Als Nachtdienst gilt die Zeit zwischen nachts 12 Uhr und morgens 4 Uhr.

Allgemeine Regeln. Dem gesamten Personal ist mindestens 2mal monatlich, und zwar in regelmässigen Zwischenräumen, Gelegenheit zum Besuch des Gottesdienstes einzuräumen. Bei der Erstellung der Diensterteilungen ist besonders Rücksicht zu nehmen, ob häufigere und längere Pausen die Dienstschicht unterbrechen; ob häufiger Wechsel zwischen Tag- und Nachtdienst eintritt; ob die Dienstleistung mehr mechanischer Art ist oder an die Umsicht und Entschlossenheit besondere Anforderungen stellt; ob er überwiegend in geschlossenen Räumen oder im Freien stattfindet; ob er im allgemeinen körperliche Anstrengungen erfordert.

Urlaub.

Es erhalten Beamte der höchsten Gehaltsstufen 1 Monat (bzw. nach dem 50. Altersjahr 5 Wochen) Urlaub, diejenigen mittlerer Stufen 3 bzw. 4 Wochen, diejenigen niederer Stufen 2 Wochen (bzw. nach dem 40. oder 45. Altersjahr 3 Wochen) Urlaub.

Ferner Kanzlisten 3. Klasse, Zugführer, Oberbeschaffner und Zeichner 10 Tage, nach dem 45. Altersjahr 2 Wochen; Ausläufer, Zugsbedienstete, Zugsheizer, Steindruckere und Kanzleigeheulfen 1 Woche, nach dem 50. Altersjahr 10 Tage; das übrige und das vollbeschäftigte Taglohnpersonal erhält nach 1jähriger Dienstzeit 3 Tage, nach 10 Jahren 5 Tage, nach dem 50. Altersjahr in jedem Falle 1 Woche.

b. Württemberg.

Urlaub.

Etatgemässe Beamte:

Inspektoren und Bureauvorstände	4 Wochen — 1 Monat
„ des äusseren Dienstes bis 35. Altersj.	21 Tage
„ „ „ „ 40. „	25 „
„ darüber	28 „

Unter das gleiche Schema fallen folgende Beamten: Bahnhofinspektoren, Abteilungsingenieure, Obersekretäre, Obergeometer; Bahnhofverwalter, Güterverwalter, Bahnhof- und Güterkassiere, Materialverwalter etc.; doch können die vorerwähnten 28 Tage als Maximum erst nach dem 50. Altersjahr erreicht werden.

Sekretäre aller Gattungen, Bahnmeister, Werkmeister etc. erhalten

im Alter bis zu 35 Jahren	16 Tage
„ „ „ „ 40 „	18 „
„ „ „ „ 50 „	21 „
über 50 Jahre	25 „

Sekretäre 2. Klasse, Schiffskapitäne etc. im Alter bis zu 35 Jahren 14 Tage, bis zu 40 Jahren 16 Tage, bis 50 Jahre 18 Tage und darüber 21 Tage.

Bureaupersonal bis zum 40. Jahr 14 Tage, bis zum 50. Jahr 16 Tage und über das 50. Jahr 18 Tage.

Lokomotivführer, Maschinisten elektr. Anlagen, Schiffsmaschinisten, Zugführer, Telegraphenaufseher etc. bis 40 Jahre 12 Tage, bis 50 Jahre 14 Tage, und über 50 Jahre 18 Tage.

Alle übrigen bis jetzt nicht aufgezählten Beamten und Angestellten erhalten bis zum 40. Altersjahr 10 Tage, bis zum 45. Altersjahr 12 Tage und über 45 Jahre 14 Tage.

Geprüfte Hilfsarbeiter des mittleren Dienstes und höhere ungeprüfte Hilfsarbeiter erhalten bis zum Alter von 35 Jahren 14 Tage, bis zum 40. Jahr 18 Tage, über dieses Alter hinaus 21 Tage.

Praktikanten jeder Art nach 6 monatlicher Verwendung bis zum 25. Altersjahr 10 Tage und darüber 12 Tage.

Hilfsunterbeamte, die ständig verwendet werden oder seit dem Datum der Prüfung dauernd beschäftigt sind, 6 Tage, nach 10 Jahren, wenn vollbeschäftigt, 8 Tage, mit 20 Jahren 10 Tage.

Die Hilfsarbeiter der Bodenseedampfschiff-Verwaltung erhalten die gleichen Ferien zugeteilt wie vorbemerkt.

Alle anderen Arbeiter, die nicht aufgeführt sind, erhalten, wenn sie vollständig beschäftigt sind, nach 3 Jahren 6 Tage Erholungsurlaub. Als vollbeschäftigt gilt jeder Arbeiter, der wöchentlich mindestens 54 Stunden arbeitet.

Bei allen Kategorien gilt folgender Satz: In den Urlaub fallende dienstfreie Zeiten und Tage gelten als konsumiert, die dem Urlaub unmittelbar vorangehenden oder folgenden dienstfreien Zeiten werden am Urlaub nicht angerechnet.

Bei folgenden wichtigen familiären Vorkommnissen wird Urlaub ohne Anrechnung gewährt: Geburten, Taufen und Eheschliessungen im eigenen Haushalte, schwerer Erkrankung der Ehegattin oder Kinder, Tod der nächsten Angehörigen (Ehegattin, Kinder, Eltern, Geschwister, Grosseltern, Enkel, Schwiegereltern und Schwiegerkinder).

c. Preussen.

Zur Erstellung von Diensterteilungen und zur Orientierung über deren Zweckmässigkeit sind, wie in Bayern, ältere diensterefahrere Beamte herbeizuziehen.

Nachtdienst.

Als Nachtdienst gilt die Zeit zwischen 12 Uhr nachts und 4 Uhr morgens. Derselbe darf höchstens

in 7 sich folgenden Nächten ausgeübt werden. Demselben voran als auch ihm folgend hat eine mindestens 24stündige Ruhepause zu kommen. Beim Dreischichtenwechsel ist die jeweilige Ruhezeit auf 30 Stunden auszudehnen.

Der Dienstwechsel (Nacht- auf Tagdienst) hat tunlichst von Samstag auf Montag zu erfolgen, um dem Personal möglichst oft den vollen Genuss der Sonntagsruhe zu bieten.

Ruhezeit.

Beim gesamten Personal (ausschliesslich Zugs- und Lokomotivpersonal) hat die Ruhezeit zwischen 2 sich folgenden Dienstsichten mindestens 8 Stunden zu betragen. Beim Zugs- und Lokomotivpersonal darf eine Beschränkung unter 10 Stunden nicht erfolgen. Der Ruhetag hat mindestens 24, höchstens 36 Stunden zu dauern.

Dem Personal des Zugsdienstes soll an Weihnachten, Ostern, Pfingsten je ein Ruhetag gewährt werden. Reichen hierzu die ordentlichen Freitage nicht aus, so sind diese Funktionäre durch Ablöser zu ersetzen.

Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit bei den Normalbahnen soll ordentlicherweise 10 Stunden pro Tag oder Nacht nicht übersteigen. Auf Nebenbahnen kann eine Ausdehnung bis auf 11 Stunden erfolgen. Die Ausdehnung einer Dienstsicht auf 16 Stunden darf nur dann eintreten, wenn dieselbe durch ausgiebige Pausen unterbrochen ist und die Dienstbeanspruchung eine geringere ist.

Die Statistik der preussischen Eisenbahnen ergibt über die Arbeitszeit folgende Zahlen. Etatgemässe Beamte und Angestellte 461.113, davon arbeiten:

8 Stunden pro Tag	79.387	= 17.2 %
9 " " "	167.028	= 36.2 %
10 " " "	133.845	= 29.0 %
11 " " "	55.916	= 12.1 %
12 " " "	22.399	= 4.9 %

Ferien.

Allen Arbeitern können bei zufriedenstellender Leistung unter Beobachtung über die Beschäftigungsdauer Ferien in der gleichen Höhe wie den etatgemässen Beamten zugeteilt werden.

Nach 5 Dienstjahren erhält der Hülfbahnwärter und -nachtwächter 6 Tage; die übrigen Hülfbediensteten 8 Tage.

Die Werkstättenarbeiter nach 7 Jahren 4 Tage; nach 10 Jahren 8 Tage. Ebenso die Arbeiter des Bahnunterhaltes.

Den etatgemässen Beamten: Bahnwärter, Wagenwärter, Weichenwärter, Portiers, Heizer unter 50 Jahren 8 Tage, über 50 Jahren 10 Tage.

Werkführer, Rangiermeister etc. 8 Tage unter 50 Jahren, 12 Tage bei einem Alter von über 50 Jahren.

Kanzlisten, Lokomotivführer, Maschinisten, Kapitäne, Steuerleute, Zugführer 14, resp. über 50 Jahre 18 Tage.

d. Baden.

Bei den badischen Eisenbahnen ist in den letzten Jahren wohl der bedeutendste Fortschritt in der sozialen Fürsorge für das Personal gemacht worden.

Vom Jahre 1899—1909 erfuhren die 8stündigen Dienstsichten eine Vermehrung um 6.28%. Parallel zu diesen Arbeitszeitverkürzungen ist seit 1904 die 16stündige Dienstsicht ausgeschaltet und als Maximum die 14stündige Dienstsicht angeordnet worden, für welche die gleichen Bestimmungen geltend sind wie solche für die frühere 16stündige bestanden. Die mittleren Dienstsichten (10—12 Stunden) erfuhren eine Kürzung vom 44.10%. 32% des Personalbestandes hat heute eine 8—10stündige Dienstsicht; 58% eine 10—12stündige (inklusive die kleineren Pausen) und nur 10% haben eine längere Dienstsicht. Als Dienstbefreiungen gelten nur Arbeitsunterbrüche von mehr als 8 Stunden am Wohnort und 6 Stunden in auswärtiger Station.

Seit 1908 ist die Arbeitszeit für die Stellwerkwärter von grösseren Stationen und Bahnhöfen auf maximal 8 Stunden festgesetzt, auf solchen mittleren Betrieben auf 10 Stunden. Beiden ist monatlich eine sonntägliche Dienstbefreiung von 36 Stunden garantiert, dazu kommen noch 6 Dienstbefreiungen von je 24 Stunden.

Im Jahre 1909 erhielten die Angestellten durchschnittlich auf den Monat 5 Ruhetage, daneben traten noch 458 Dienstbefreiungen von 12—24 Stunden ein. Immerhin mag der Umstand in Erwägung gezogen werden, dass jede länger als 24 Stunden dauernde Dienstbefreiung als Ruhetag angesehen und gezählt wird.

Ein Beschluss der Badischen Kammer, welcher im vergangenen Jahre mit Mehr gefasst wurde, geht dahin, dass die Zahl der jährlichen Ruhetage mindestens 52 erreichen solle, von denen 22 auf Sonntage zu entfallen haben.

Österreich.

Ruhezeit.

Die Nachtruhe hat im mindesten Falle 8 Stunden zu betragen; beim Fahrpersonal am Wohnort 10 Stunden, auswärts mindestens 6 Stunden. Nachtdienst darf nicht mehr als an 7 nacheinanderfolgenden Nächten geleistet werden. Eine Ausnahme bildet das Zugspersonal, bei welchem diese Beschränkung nicht zutreffend ist. In kleinen Verhältnissen kann eine Kürzung der Nachtruhe auf 6 Stunden erfolgen, wenn dieselbe in die Zeit

zwischen 9 Uhr abends und 7 Uhr morgens fällt. Freitage können im Monat deren 2 gewährt werden, von welchen jeder mindestens 16 Stunden zu dauern hat. Eine Reduzierung auf 1 Ruhetag pro Monat kann nur dann erfolgen, wenn es ausnahmsweise Umstände verlangen. Dann hat dieser aber eine Ausdehnung bis auf mindestens 24 Stunden zu erfahren.

Arbeitszeit.

Auf Bahnhöfen mit ununterbrochenem Betriebe soll die Dienstbereitschaft 12—16 Stunden dauern, sie kann aber bei Dienstwechselln auf 18 Stunden ausgedehnt werden. Einer Dienstzeit von 12 Stunden soll eine Ruhezeit von doppelter Länge folgen, sie hat also mindestens 24 Stunden zu betragen.

Eine Ausdehnung der Dienstsicht darf höchstens auf kleinen Stationen mit geringer Frequenz erfolgen. Dazu ist aber nötig, dass ausgiebige Pausen diese Dienstzeit unterbrechen.

Bahn Telegraphisten in angestrenzter Dienstleistung haben 12—16 Stunden Dienstbereitschaft, in deren Anschluss eine ebensolange Ruhezeit zu folgen hat. Bei weniger strengem Dienste kann eine Ausdehnung bis zu 18 Stunden erfolgen. Einer solchen Dienstzeit hat aber unter allen Umständen eine Ruhezeit von 12 Stunden zu folgen.

Rangierpersonal. Für dieses gelten die gleichen Arbeitszeiten wie für das vorerwähnte Personal.

Block- und Weichenwärterpersonal. Die Dienstsicht dauert auf Hauptlinien 12—16 Stunden; bei Wechsel 18 Stunden, gefolgt von einer ebenso langen Ruhezeit.

Auf Nebenlinien oder kleinen Stationen kann eine Ausdehnung bis auf 18 Stunden zugebilligt werden, jedoch nur unter Gewährung der in die Nachtzeit zu fallenden 6 Stunden Arbeitsbefreiung.

Fahrpersonal (Zugs- und Lokomotivpersonal). Normalerweise soll die Arbeitszeit bei Bedienung von Schnell- und Personenzügen 9 Stunden betragen; bei Güterzügen sollen 12 Stunden nicht überschritten werden.

Nach 2 Diensttouren von mehr als 10 Stunden Dauer, muss eine Dienstbefreiung am Wohnorte erfolgen, und zwar hat dieselbe in der Zeit zwischen abends und morgens 7 Uhr zu liegen.

Magazin- und Güterarbeiter. Eintrittsalter 18—40 Jahre. Die Arbeitszeit beträgt 9 $\frac{1}{2}$ Stunden und verteilt sich auf die Tageszeit von morgens 7 Uhr bis abends 6 Uhr mit einer Mittagspause von 12—1 $\frac{1}{2}$ Uhr. Die Überzeitarbeit dürfen 2 Stunden täglich nicht überschreiten. Die Entschädigungspflicht hierfür beginnt mit 30 Minuten; zwei an nacheinander-

folgenden Tagen zu leistende Überzeiten von je weniger als 30, zusammen aber mehr als 30 Minuten Dauer sind aber ebenfalls zu entschädigen, und zwar für eine Stunde. Allen Arbeitern ist mindestens jeden zweiten Sonntag zum Besuche des Gottesdienstes 2 Stunden frei zu geben, insbesondere aber an Feiertagen jeder Konfession.

Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst. Die Arbeitszeit beträgt in den Sommermonaten 10 Stunden, in den Wintermonaten 8½ Stunden. Zur Einnahme von Mahlzeiten sind 1½ Stunden in Anrechnung zu bringen.

Urlaub.

Die Beamten erhalten bei weniger als 10 Dienstjahren 14 Tage, mit 10—20 Jahren 3 Wochen und mit mehr Dienstjahren 4 Wochen Urlaub. Beamtenaspiranten in jedem Dienstalter 14 Tage. Unterbeamte und Diener bei weniger als 10 Jahren 8 Tage, bei 10—20 Jahren 10 Tage und darüber 14 Tage. Die Arbeiter aller Branchen beziehen vom 3.—10. Jahr 3 Tage und nach dem 10. Jahr 6 Tage. In Wirklichkeit bestehen aber für eine grosse Anzahl Bedienstete noch bedeutend günstigere Arbeitszeiten als die vorstehend angeführten. So hat z. B. zirka die Hälfte der Zugbegleiter auf den Hauptlinien der Staatsbahnen eine tägliche Durchschnittsdienstleistung von 8 Stunden; etwa ⅓ derselben Bediensteten noch weniger als 8 Stunden, und zwar nur 7 und 6½ Stunden.

Rund 80 % der Rangierbediensteten und Zugexpedienten, 50 % der Blocksignalwärter und Weichenwärter haben 12 Stunden Dienst und darauffolgend eine Ruhezeit von 24 Stunden, also den Achtsturentag. Für zirka die Hälfte der Streckenwärter und die Streckenblockwärter ist der 16/16- und der 16/24stündige Diensturnus eingeführt. Im übrigen gelten Diensterteilungen mit 12/12, 18/12, 16/12, 18/9 Stunden Arbeits- resp. Ruhezeit. Das Kanzleipersonal der Direktionen hat den Sechssturentag. Als Arbeitszeit in den Haupt- und Betriebswerkstätten gilt die 52½stundenwoche mit Arbeitsschluss Samstag mittags 12 Uhr.

Die neueste Dienstordnung in Österreich datiert vom Mai 1912.

Ungarn.

Die Arbeitszeit

bei den Beamten der Zentralleitung beträgt 6 Stunden innerhalb eines Tages. Die Verkehrsbeamten (alle Kategorien, die zum Betriebsdienst gehören) auf Knotenstationen haben 12 Stunden Arbeit, 24 Stunden Ruhe. Daran schliesst sich eine Reservetour an von 12 Stunden, worauf wiederum 12 Stunden Ruhe folgen. Hernach beginnt der Turnus wieder von vorn. Auf mittleren

und kleinen Stationen wird 24 Stunden gearbeitet und anschliessend daran 24 Stunden geruht. Hier muss von einer betrübenden Erscheinung Vormerk genommen werden, indem nämlich das Zugs- wie das Lokomotivpersonal sich fortwährend an Kilometerschinderei überbietet, um ein Plus an Extraentschädigungen herausbringen zu können. Das Rangierpersonal und die Weichen- und Blockwärter leisten 12 Stunden Dienst, denen 24 Stunden Ruhe folgen. Die Streckenwärter haben 18 Stunden Dienst mit folgenden 9 Stunden Ruhe. Bei stabilen Arbeiten, d. h. solchen, die mit dem Verkehrsdienst nicht in direkter Berührung stehen, gilt der 10sturentag als massgebend. Bei den Privatbahnen haben die Werkstättenarbeiter nur 9½ Stunden zu arbeiten.

Ferien.

Die Beamten der Zentralleitung geniessen

nach 10jähriger Dienstzeit 14 Tage

„ 20 „ „ 21 „

„ 25 „ „ 28 „

„ 30 „ „ 35 „

darüber hinaus 42 „

Die Angestellten mit Jahresgehalt geniessen

nach 10jähriger Dienstzeit 8 Tage

„ 20 „ „ 14 „

„ 30 „ „ 21 „

darüber hinaus 28 „

Alle jene Arbeiter, welche eine 3jährige ununterbrochene Dienstzeit haben, wodurch sie zu ständigen Arbeitern werden, geniessen 8 Tage und nach dem 10. Dienstjahr 10 Tage. Diese Bestimmungen, die man zwar nirgends zusammengestellt vorfindet, stammen aus dem Jahre 1907.

Dänemark.

In diesem Lande besteht keine bestimmte Gesetzgebung, welche die Arbeits- und Ruhezeiten für Eisenbahner regelt. Das Arbeitsgesetz, d. h. eine Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, hat den Satz aufgestellt: „Jeder Angestellte soll seine Arbeitskraft dem Dienste ganz opfern“. Hierdurch ist der administrativen Verwaltung Tür und Tor zur Willkür geöffnet. Trotzdem bewegt sich die Arbeitszeit der Eisenbahner im Rahmen der gewerblichen Arbeitszeit, sie beträgt also zwischen 9—10 Stunden. Auf Bahnhöfen mit ununterbrochenem Verkehr ist der 3-schichtenwechsel eingeführt; es besteht dort der Achtsturentag. Diese Regelung der Arbeitszeit war dadurch möglich, dass die Erhöhungen der Personalbestände eine Sache des bis jetzt den Eisenbahnern wohlgesinnten Parlamentes ist. Eine gesetzliche Regelung ist derzeit im Werden begriffen, doch wollen die Minister keine Ver-

minderung ihres heutigen Einflusses gestatten. Trotzdem, wie gesagt, keine direkten Bestimmungen über die Regelung der Arbeits- und Ruhezeiten bestehen, werden administrativ 2 Ruhetage pro Monat zugestanden; ferner ist verfügt, dass jeder definitiv Angestellter zum Bezug von 14 Tagen Ferien berechtigt ist und den Arbeitern können jährlich bis 8 Tage zugestanden werden. Diese Urlaube dürfen aber nur in der stillen Zeit konsumiert werden.

Schweden.

Arbeitszeit.

Stationspersonal. Der 10stundentag gilt als Norm. Auf kleineren Stationen mit geringem Verkehr kann eine Verlängerung der Dienstzeit bis auf 11 Stunden eintreten, sofern es der Dienst verlangt.

Stellwerkpersonal. Es bleibt sich gleich, ob die Dienstleistung pro Tag oder im Wechseldienst eingeteilt sei.

Fahrpersonal. Das Maximum der Arbeitsleistung innerhalb eines Monats darf 260 Stunden nicht überschreiten. Den Monat zu 30 Tagen gerechnet, ergibt sich eine Arbeitszeit pro Tag von 8 Stunden 40 Minuten.

Zugführer und Kondukteure in 1 Monat

240 Stunden = 8 Stunden pro Tag

Lokomotivpersonal in 1 Monat

220 Stunden = 7.20 Stunden pro Tag.

Hierzu kommt noch, dass bei Zügen, die eine Schnelligkeit von mehr als 35 Kilometer aufweisen, die Stunde mit einem Plus von 12 Minuten berechnet wird. Bei Schaffung der Diensterteilungen ist auf möglichste Regelmässigkeit zu sehen. Der Wechsel zwischen Tag- und Nachtdienst darf in einer Woche höchstens einmal geschehen. Die Essenspausen im Nachtdienst sind tunlichst zu kürzen, um die Dauer der Nachtarbeit nicht unnötig zu verlängern. Ein gleiches ist bezüglich der Schaffung von Diensterteilungen im allgemeinen zu sagen. Kleine Diensterteilungen sind zu vermeiden und dem Personal nur solche Pausen zuzuteilen, von denen es einen effektiven Nutzen hat.

Ruhezeit.

Man unterscheidet bei den Ruhetagen Heim- und Freitage. Über erstere besteht keine bestimmte Zuteilung, während von letzteren 2 pro Monat vorgesehen sind. Am Heimgtage hat das Personal keinen Dienst zu leisten, nur darf es die Wohnung nicht verlassen ohne vorherige Angabe des Aufenthaltes. Ruhezeiten, welche ausserhalb des Stationsortes zugeteilt sind und weniger als 3 Stunden betragen, werden als halbe Dienstzeit, solche über 3 Stunden als volle Dienstzeit in Berechnung gezogen. In ausserordentlichen Fällen

kann die Arbeitszeit beim Verkehrspersonal auf 13 Stunden ausgedehnt werden, beim Stationspersonal auf 14 Stunden. Unter allen Umständen sollen diese Höchstarbeitszeiten, welche nur an event. 2 sich folgenden Tagen geleistet werden dürfen, von einer 9-stündigen Ruhepause unterbrochen sein.

Belgien.

Das Reglement vom Juni 1890 bestimmt, dass das Lokomotivpersonal eine Maximalarbeitszeit von 13 Stunden hat. Die Ruhezeit hat mindestens 9 Stunden zu dauern.

Andere Kategorien. In Belgien besteht kein eigentliches Gesetz, das Arbeits- und Ruhezeit regelt. Als Norm gelten 12 Stunden Arbeit, 12 Stunden Ruhe. Auf Grund der Verordnung vom 17. Juli 1905 werden dem gesamten Personal im Minimum 28 Ruhetage pro Jahr zugestanden, und zwar hat jeder Ruhetag 32 Stunden zu dauern. Die Beamten und Angestellten haben das Recht zum Bezug von jährlich 14 Tagen Urlaub. Das Lokomotivpersonal, das durch Verordnung vom 1. Juli 1912 unter die Beamten eingestellt worden ist, erhält nebst den vorerwähnten bezahlten Ruhetagen einen Extrurlaub von 4 Tagen, dessen Bezug frei steht.

England.

In England wurde von einer allgemeinen Regelung der Arbeitszeit abgesehen, dafür das Handelsamt ermächtigt, Beschwerden von Eisenbahnbediensteten entgegenzunehmen, zu prüfen und bei Vorkommen übermässiger Arbeitszeit oder zu kurzer Pausen die Aufstellung von Dienstplänen zu verlangen. Kommt die Eisenbahngesellschaft dieser Aufforderung nicht nach, oder werden die Dienstpläne nicht eingehalten, so können die „Railways and Canal Commissioners“ (ein Verwaltungsgericht) angerufen werden, das berechtigt ist, Bussen bis auf 100 £ für jeden Tag auszusprechen. Die soziale Fürsorge in England ist deshalb schwer zu entziffern, weil sie bei fast jeder der vielen Eisenbahngesellschaften anders geordnet ist. Im allgemeinen bewegt sich die Arbeitsdauer zwischen 10 und 14 Stunden.

Bei der Dublin- und South-Eastern-Railway gilt das Prinzip des Zehnstundentages und regelt sich wie folgt: 10 Stunden Arbeitszeit, 16 Stunden Präsenzzeit und eine Mindestruhezeit von 16 Stunden im Anschluss.

Great-Eastern-Railway: Der Zehnstundentag ist als Maximum bezeichnet, wobei dem besonders verantwortlichen Personal eine Reduktion der Arbeitszeit auf 8 Stunden zugebilligt wird. Die diesbezüglichen Verordnungen bestehen fast durchgängig seit 1902.

Frankreich.

Arbeitszeit.

Lokomotivpersonal. Für diese Kategorie ist die Maximalarbeitszeit auf 10 Stunden angesetzt, dazu eine Mindestruhe von 10 Stunden. Im allgemeinen ist Regel, dass die Arbeitszeit innerhalb von 10 Tagen 80 Stunden nicht überschreiten soll. Wie schon betont, hat die Ruhezeit zu Hause mindestens 10 Stunden zu betragen; ausserhalb des Stationsortes gelten 6 Stunden als Ruhezeit. Im Reservedienst kann die Arbeitszeit bis auf 12 Stunden ausgedehnt werden.

Zugspersonal. Die Maximalarbeitszeit ist auf 10 Stunden bemessen; die Nachtruhe soll 10 Stunden betragen. Dieselbe, das heisst der Unterbruch zwischen zwei Arbeitsschichten, soll in die Zeit von abends 6 Uhr und mittags fallen. Die Ruhezeit zu Hause darf nicht unter 9 Stunden, diejenige in auswärtigen Depots nicht unter 7 Stunden betragen. Reihen sich eventuell zwei Pausen aneinander, so dürfen beide zusammen nicht mehr als 16 Stunden betragen. In der Arbeitszeit inbegriffen sind $1\frac{1}{2}$ Stunden vor und nach dem Dienst, von denen eine Viertelstunde zur Reserve dienen muss. Bei beiden Kategorien gilt als Usus nach 10 Tagen Arbeit ein Ruhetag von mindestens 30 Stunden.

Stationspersonal. Die Arbeitszeit beträgt innerhalb von 24 Stunden 12 Stunden. Die Nachtruhe hat 9 Stunden zu betragen, kann aber auf kleineren Stationen eine Reduzierung bis auf 8 Stunden erfahren. Ruhetage sollen monatlich je einer gegeben werden, oder nach Wunsch je zweimal ein halber Tag. Der Ruhetag soll mit Mitternacht beginnen und unter keinen Umständen vor Mitternacht endigen. Auf Stationen mit ununterbrochenem Betrieb hat beim Wechsel von Tag- auf Nachtdienst oder umgekehrt eine Unterbrechung von 24 Stunden zu erfolgen.

Der Eisenbahnminister kann anordnen, dass der Wechsel von Tag- und Nachtdienst in Zwischenräumen von 7 Tagen erfolgen muss.

Arbeiter des Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienstes. Die Arbeitszeit ist 12 Stunden innerhalb von 24 Stunden. Die Nachtruhe hat 9 Stunden zu dauern und darf nur bei leichtem Dienste eine Verkürzung auf 8 Stunden erfahren.

Italien.

Arbeitszeit.

Zugspersonal. Die Maximalbegrenzung ist 11 Stunden, während die Präsenzzeit auf 15 Stunden ausgedehnt werden kann.

Lokomotivpersonal. Das Maximum der Arbeitszeit ist 10 Stunden, dasjenige der Präsenzzeit 13 Stunden.

Stationspersonal. Hier wird in Schichten gearbeitet, und zwar beträgt die Arbeitszeit pro Schicht auf grösseren Bahnhöfen 10 Stunden, auf kleineren, d. h. solchen mit geringem Verkehr, bis zu 12 Stunden.

Bahnwachungspersonal. Der Arbeitstag dauert 14 Stunden.

Bahnunterhalt. Die Arbeitszeit beträgt 10 Stunden.

Ruhezeit.

Dieselbe soll in der Regel nicht weniger als 8 Stunden betragen, kann aber ausnahmsweise noch um eine Stunde gekürzt werden. Diese Reduzierung kann im Notfalle bei allen Kategorien angeordnet werden.

Der Ruhetag dauert beim Stations-, Bahnwachungs- und Bahnunterhaltungspersonal mindestens 24 Stunden.

Bei den übrigen Kategorien dagegen soll keine Beschränkung unter 32 Stunden gestattet werden.

Ferien.

Neben den regelmässigen Ruhetagen werden sämtlichem Personal bezahlte Ferien gegeben, analog dem Dienstalder, von 7 bis zu 20 Tagen.

B. Arbeits- und Ferienverhältnisse bei den Strassenbahnen der Schweiz.

Arbeitszeit.

Die private Strassenbahn Altstätten-Berneck hat ihren Angestellten schon seit dem Jahre 1910 die 10-stündige Arbeitszeit eingeräumt. Bis zu diesem Jahre war die $10\frac{1}{4}$ stündige durchschnittliche Arbeitszeit in Anwendung. Dabei ist noch besonders zu bemerken, dass kein Dienst über Mitternacht hinaus sich ausdehnt.

Die Strassenbahn Baselstadt (kantonales Unternehmen) hat bereits seit 1909 den Neunstundentag eingeführt. Seit dem Jahre 1900 ist eine Verkürzung der Arbeitszeit von 2 Stunden pro Tag eingetreten. In diesem umfangreichen Betriebe gibt es nur 12 Dienstouren, deren Arbeitszeit sich über Mitternacht hinausdehnt, und zwar handelt es sich in diesem Fall höchstens um 30 Minuten.

Beim kommunalen stadtbernischen Strassenbahnbetrieb ist seit 1908 der Neunstundentag eingeführt. Innerhalb von 10 Jahren ist hierorts eine Reduktion der Arbeitszeit von bis zu 3 Stunden erfolgt. Dienstleistungen über Mitternacht hinaus kommen hier nicht vor.

Bei der Strassenbahn Biel besteht heute der Zehn-studentag. Dabei sind keine Dienstouren, deren Arbeitszeit über 12 Uhr nachts hinausgeht.

Die Strassenbahn Höngg, bis vor kurzem privates unter Gemeindesubvention erstelltes Unternehmen ohne die geringste Rendite, hat den Angestellten eine Arbeitszeit von durchschnittlich $9\frac{1}{2}$ Stunden zugestanden. Eine Diensttour dehnt sich bis nachts 12 Uhr aus.

Die kommunale Strassenbahn Luzern hat seit dem Jahre 1907 für die Sommermonate $9\frac{1}{2}$ Stunden und für die Wintermonate 9 Stunden Arbeitszeit bewilligt. Die Diensteteilungen weisen keine Arbeitszeit über Mitternacht hinaus auf. Allfällige Theaterfahrten sind meistens früher beendet.

Das private Strassenbahnunternehmen Zürich-Örlikon-Seebach hatte im Jahre 1907 Dienste mit 10 bis $11\frac{1}{2}$ Stunden Arbeitszeit. Im Jahre 1908 wurde dieselbe auf 10 Stunden reduziert. Seither trat eine weitere Verkürzung der Arbeitszeit auf $9\frac{1}{2}$ Stunden ein. In diesem Betriebe besteht eine einzige Diensttour deren Arbeitszeit über 12 Uhr nachts dauert.

Im kommunalen Betriebe der Stadt St. Gallen treffen wir im Jahre 1900 $10\frac{1}{2}$ —12stündige Arbeitszeit. Seither ist eine Reduzierung bis auf $9\frac{1}{2}$ Stunden eingetreten. Dienstouren mit Arbeitszeit über nachts 12 Uhr hinaus bestehen keine.

Bei der Strassenbahn Schaffhausen war im Jahre 1907 noch eine Arbeitszeit von 10—11 Stunden üblich, welche bis heute eine Herabminderung bis auf $9\frac{1}{2}$ Stunden erfahren hat. Der Spätdienst ist mit 11 Uhr nachts beendet.

Bei der Strassenbahn Zürich-Altstetten-Schlieren-Dietikon finden wir heute eine $9\frac{1}{2}$ stündige Arbeitszeit.

Die Strassenbahn Winterthur hat ihren Angestellten den $9\frac{1}{2}$ -studentag eingeräumt, der den 11-studentag ablöste. Dienste mit Ausdehnung über Mitternacht hinaus finden sich keine.

Die Strassenbahn Zug steht heute unter der gleichen Leitung wie die Strassenbahn Ölrikon und hat auch die gleichen Arbeitszeiten.

Die Arbeitszeit bei der Strassenbahn Zürich hat sich seit 1897, in welchen Jahren bis zu 14 Stunden gearbeitet werden musste, ständig reduziert bis zur Einführung des Neunstundentages im Jahre 1907. Also beträgt die Reduktion der Arbeitszeit daselbst innerhalb von 10 Jahren rund 5 Stunden. An Diensten, die erst nach 12 Uhr Feierabend haben, bestehen in Zürich bei zirka 350 Diensten nur 20 und es beträgt diese Überschreitung längstens 40 Minuten. Erwähnenswert ist ferner, dass alle Reparatoure und Wagenreiniger pro Nacht (bei Dienstleistung) eine Zulage von 50 Cts. beziehen.

Ferien.

Altstätten-Berneck nach 10 Jahren 10 Tage.

Basel von 1—3 Jahren 3 Tage, von 4—10 Jahren 6 Tage, nach 10 Jahren 12 Tage.

Bern vom ersten Jahre an 8 Tage. Biel nach 2 Jahren 3 Tage, 4 Jahren 5 Tage, 6 Jahren 6 Tage. Luzern nach 10 Jahren 15 Tage, d. h. mit jedem Dienstjahr einen Tag mehr bis zu dieser Höhe. Ölrikon nach 3 Jahren 3 Tage, nach 10 Jahren 10 Tage. In St. Gallen werden neben den vorschriftsmässigen 8 Tagen nach 10 Jahren weitere 9 Tage zugestanden. Die Strassenbahner von St. Gallen kommen nach 10 Jahren Dienst auf 70 Ruhetage pro Jahr.

Schaffhausen räumt nach 10 Jahren 9 Tage ein.

In Winterthur erhalten die Angestellten nach 10 Jahren 14 Tage.

In Zürich bis zu 10 Jahren 8 Tage, d. h. unter 3 Dienstjahren müssen 4 der Ferientage durch einzelne Ruhetage ersetzt werden. Nach 10 Jahren erhält der Angestellte des Fahrpersonals 16 Tage und der Werkstättenarbeiter 14 Tage Ferien.

C. Die Ferienverhältnisse bei den Konsumgenossenschaften.

Le Locle: Jedem Angestellten und Arbeiter vom 1. Jahre an 8 Tage.

Solothurn: Die ersten Jahre erhalten alle Angestellten 8 Tage, bei längerer Dauer der Anstellung 14 Tage.

Genf: Vom 1. bis 10. Jahre 8 Tage, über 10 Jahre 14 Tage.

Neuchâtel: 1. und 2. Jahr 8 Tage, später 15 Tage.

Biel: 1. bis 5. Jahr 8 Tage, nach dem 5. Jahre 12 Tage.

Rorschach: 1. bis 5. Jahr 7 Tage, 6. bis 10. Jahr 14 Tage, mehr Jahre 21 Tage.

Töss: 1. bis 6. Jahr 6 Tage, nach 6 Jahren 10 Tage.

Zürich: 1. bis 3. Jahr 8 Tage, 4. bis 10. Jahr 14 Tage, über 10 Jahre 21 Tage. Das Aushülfpersonal erhält nach 2 Dienstjahren 6 Tage.

Verband schweizerischer Konsumgenossenschaften: Angestellte mit 1 bis 5 Jahren unter 35. Altersjahr 9 Tage, Angestellte mit 1 bis 5 Jahren über 35. Altersjahr 2 Wochen, Beamte mit 1 bis 5 Jahren 14 Tage, über 5 Jahre 21 Tage.

Basel: 1. bis 5. Jahr 7 Tage, 5. bis 10. Jahr 14 Tage, über 10 Jahre 21 Tage.

Luzern: 1. Dienstjahr höchstens 3 Tage, 2. bis 6. 7 Tage, 7. und mehr 14 Tage; gestützt auf ein ärztliches Zeugnis kann ein Weiteres geschehen; Bureau-personal erhält nach 12 Dienstjahren 21 Tage.

Bern; 1. bis 3. Jahr 7 Tage, 4. und mehr 14 Tage, über 20 Jahre 21 Tage.

Olten: Im 1. Jahre keine Ferien, 2. bis 4. Jahr 7 Tage, 5. und mehr 14 Tage. Ein Angestellter im Alter von über 40 Jahren erhält in jedem Falle 14 Tage.

Winterthur: 1. bis 6. Jahr 6 Tage, 7. bis 10. Jahr 10 Tage, über 10 Jahre 14 Tage.

Chur: 1. bis 15. Jahr 14 Tage, nach dem 15. Jahr 21 Tage.

Utzwil: 1. bis 4. Jahr 4 Tage, 5. bis 8. Jahr 7 Tage, vom 9. Jahr an 10 Tage. Die Ferien können in den Monaten Juni bis Oktober bezogen werden.

Baden: 1. bis 5. Jahr 6 Tage, 6. bis 10. Jahr 12 Tage, über 10 Jahre 18 Tage. Für Bureauangestellte mit mehr als 10 Jahren Dienst kommen 5 Wochen Ferien in Betracht.

Arbeitszeit und Ferien in verschiedenen Städten der Schweiz.

Arbeitszeit:	Ferien:
Aarau: 9 Std.	unbestimmt.
Arbon: 8 bis 10 Std.	"
Basel: 9 bis 9½ Std.	1. bis 5. Jahr 3 Tage, 5. bis 10. Jahr 6 Tage, nach 10 Jahren 12 Tage.

Arbeitszeit:	Ferien:
Bern: 9 Std.	2. Jahr 4 Tage, 5. bis 10. Jahr 6 Tage, nach 10 Jahren 12 Tage.
Frauenfeld: 10 Std.	nach 3 Jahren 7 Tage.
Luzern: 10 Std.	1. bis 5. Jahr 4 Tage, 6. bis 10. Jahr 6 Tage, nach 10 Jahren 8 Tage.
St. Gallen: 9 bis 10 Std.	1. bis 5. Jahr 3 Tage, 6. bis 10. Jahr 6 Tage, nach 10 Jahren 9 Tage.
Zürich: 8 bis 9 Std.	1. bis 3. Jahr 4 Tage, 5. bis 10. Jahr 7 Tage, nach 10 Jahren 14 Tage.

Folgende Kommunen arbeiten in ihren Betrieben 10 Stunden und weniger: (Die mit § versehenen Orte arbeiten weniger als 10 Stunden.)

Aarau §, Arbon §, Basel §, Bern §, Biel §, Binningen, Burgdorf §, Chaux-de-Fonds §, Einsiedeln, Frauenfeld, Genf §, Grenchen, Herisau, Horgen, Langnau, Locle, Luzern, Neuenburg, Olten §, Rorschach, Schaffhausen §, Solothurn, Straubenzell §, St. Gallen §, Thalwil §, Thun §, Vevey, Winterthur §, Yverdon, Zürich §.