Eingabe

des

Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten,

des

Schweiz. Zugspersonalvereins,

der

Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten

und des

Personals der Gotthardbahn

an den

hohen Bundesrat der schweizer. Eidgenossenschaft

betreffend die

Wahrung des Besitzstandes

unter dem Regime des Bundes.

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung . . . . . Seite 1
Resolution der Altdorfer Versammlung . . . . . » 5
Schéma . . . . . » 5
Gehaltsverhältnisse des fest angestellten Personals . . . . . » 7
a) des Personals des Bahnunterhaltungs- und Aufsichtsdienstes . . . . . » 7
b) » » » Stations-, Expeditions- und Zugsdienstes . . . . . » 8
c) » » » Maschinen-, Werkstätten- und Fahrdienstes . . . . . » 11
d) » » der Allgemeinen Verwaltung . . . . . » 13
Gehaltsverhältnisse des Taglöhnerpersonals . . . . . » 17
a) Zentralwerkstätte . . . . . » 17
b) Betriebsarbeiter . . . . . » 18
c) Depotwerkstätten . . . . . » 19
d) Lagerhausarbeiter . . . . . » 21
e) Volontäre . . . . . » 23
Gratifikationen . . . . . » 24
Nachtdienstentschädigung . . . . . » 27
Taggelder und Diäten . . . . . » 28
a) Diäten des fix angestellten Personals . . . . . » 29
b) » etc. des Arbeiterpersonals . . . . . » 32
Nebenbezüge und sonstige Zulagen . . . . . » 39
Nebenbezüge des Zugspersonals . . . . . » 44
Die Pensions- und Hülfskassenverhältnisse . . . . . » 55
a) Für die Mitglieder der Pensions- und Hülfskasse . . . . . » 55
b) » » Beamten und Angestellten, die nicht der Pensions- und Hülfskasse angehören » 60
Sterbegeld an die Hinterlassenen verstorbener Arbeiter . . . . . » 61
Krankenkassen der Arbeiter . . . . . » 62
Dienstverhältnis . . . . . » 68
Umzugs-Entschädigung . . . . . » 74
Freikartenwesen . . . . . » 75
Lebensmittelmagazin . . . . . » 77
Schulen der Gotthardbahn . . . . . » 78
Bekleidungswesen . . . . . » 84
Klassifikation der Stationen . . . . . » 89
Schlusswort . . . . . » 97

An den

hohen Bundesrat

der schweizerischen Eidgenossenschaft

für sich und zu Handen der

hohen Bundesversammlung, des Tit. Verwaltungsrates

und der

Tit. Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen

in

Bern.

Hochgeachteter Herr Präsident!

Hochgeachtete Herren!

Der 29. Februar 1880 sah durch den Durchschlag des Gotthardmassivs den herrlichen Sieg einer Willenskraft über Schwierigkeiten, die der Welt unüberwindlich erschienen. In bis dahin unerreichter Weise hat durch die Eröffnung einer schon jahrzehntelang angestrebten Verbindung von Deutschland, England, Holland, Belgien, dem nördlichen Frankreich und der Schweiz mit dem Süden und darüber hinaus mit der Levante und Asien die Menschheit ihre Herrschaft über die Natur und ihre Kräfte zu erweitern vermocht.

Was unserer kleinen Alpenrepublik versagt war, nämlich aus eigener Kraft ein so gewaltiges Werk zu unternehmen, wurde ermöglicht auf Grund des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Italien betreffend den Bau und Betrieb einer Gotthardeisenbahn vom 15. Oktober 1869 und der Uebereinkunft zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien betreffend den Beitritt des Deutschen Reiches zu diesem Vertrage vom 20. Oktober 1871.

Durch die Eröffnung der Gotthardbahn wurde ein Werk zum Abschluß gebracht, das wie kein anderes zuvor ein Bindeglied von Nord und Süd darstellt, den Unternehmungsgeist förderte, neue Verdienstquellen eröffnete und den zweckmäßigen Austauch intellektueller und physischer Kräfte vermittelte.

Die Gotthardbahn war das gegebene Netz, in dem alle Interessen zusammentrafen, ihre seitherige Entwicklung erfüllte die auf sie gesetzten Hoffnungen in vollem Umfange und wußte ihr stets den Charakter einer Hauptlinie für den internationalen Verkehr zu wahren.

Wenn auch die immer günstiger sich gestaltenden Rechnungsergebnisse in erster Linie der Aktiengesellschaft zu Gute kamen, so ist doch zu sagen, daß die volkswirtschaftliche Bedeutung der Gotthardbahn und ihre von Anfang an zweckmäßige und auf ein Ziel gerichtete Leitung für die gesamte Volkswohlfahrt unseres Schweizerlandes und darüber hinaus neue Werte geschaffen und von überaus segensreicher Wirkung war.

Es war daher durchaus am Platz und zeugte von einer weitsichtigen Wirtschaftspolitik, die Gotthardbahn bei der durch die Konzessionsbestimmungen geschaffenen ersten Verstaatlichungsperiode ebenfalls einzubeziehen, bildet sie doch in verkehrspolitischer Hinsicht einen notwendigen Bestandteil des schweizerischen Gesamtnetzes. Die besondern Verhältnisse zu den Subventionsstaaten vermögen das Rückkaufsrecht des Bundes nicht zu alterieren, dieses ist in den Konzessionsbestimmungen ausdrücklich festgelegt.

Diese Verstaatlichung hat auf dem Wege des konzessionsgemäßen Rückkaufs zu geschehen und der Bundesrat hat nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen der Gotthardbahn vor dem 30. April 1904 den Rückkauf auf den 1. Mai 1909 notifiziert.

Nachdem die grundsätzliche Frage der Verstaatlichung durch den Volksentscheid vom 20. Februar 1898 liquid ist, wäre die Möglichkeit immerhin denkbar, daß die hier in Betracht fallenden Kontrahenten die vollen fünf Jahre bis zum 30. April 1909 für die tatsächliche Uebergabe der Bahn an den Bund nicht abwarten, sondern freiwillig einen frühern Uebergang vereinbaren.

Dieser freihändige Rückkauf vor dem festgesetzten Termin ist einmal gegeben durch das letzte Alinea des Art. 2 des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen vom 15. Oktober 1897. Dasselbe lautet:

„Der Bundesrat ist ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung die Erwerbung der genannten Bahnen auch auf dem Wege des freihändigen Kaufes vorzunehmen, wobei immerhin für die Festsetzung des Rückkaufpreises die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen maßgebend sind."

Die Grundsätze für die Berechnung der Rückkaufsentschädigungen sind nun aber gesetzlich durch die Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen umschrieben. Nach diesen soll die Entschädigung auf den nächsten offenen Termin den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages der 10 Jahre, welche der Rückkaufsankündigung vorangehen, mindestens aber den Betrag des ursprünglichen Anlagekapitals oder der nachgewiesenen Anlagekosten betragen. Bei der Gotthardbahn ist zudem das verwendete Anlagekapital um den Betrag der Subventionen zu reduzieren.

Als Rechnungsperiode fallen für die Ermittlung des Reinertrages bei der Gotthardbahn die Jahre 1894—1903 in Betracht.

Unter den oben niedergelegten Verhältnissen ist somit die Möglichkeit eines freihändigen Rückkaufes gegeben, zumal auch, wenn in Betracht gezogen wird, daß der Gotthardbahn durch die Eröffnung der Simplonlinie ein neuer natürlicher, und wenn einmal gewisse Voraussetzungen erfüllt sind (französische Zufahrtslinien und deren Betrieb) nicht zu unterschätzender Konkurrent entstanden ist.

Damit ist aber auch der Moment gekommen, daß sich die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Gotthardbahn mit ihrer zukünftigen Stellung unter dem Bunde beschäftigen.

Ausschlaggebend für diese Interessenwahrung ist aber noch ein anderer, weit wichtigerer Grund. Wohl mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Gotthardbahn als Bestandteil einer Weltverkehrsstraße dem Personal schwere Pflichten und große Verantwortlichkeit auferlegt und dieses Personal, nach den eigenen Aussagen der Direktion, seine Arbeitskraft rück-

haltlos, mit Hingebung und Ausdauer in den Dienst der Unternehmung stellt, sind seine Gehaltsverhältnisse im Laufe der Jahre so geordnet worden, daß sie jetzt diejenigen der Schweiz. Bundesbahnen um ein Beträchtliches übersteigen. Wir berufen uns in dieser Beziehung auf die auf 1. Januar 1907 in Kraft getretene Neuordnung der Gehälter.

Nun mag vielleicht eingewendet werden, diese Ansätze und die daraus resultierenden Gehaltsbezüge würden durch die Verstaatlichungsoperation keinerlei Einschränkungen unterworfen. Dies dürfe mit Sicherheit auf Grund der präzisen Versprechungen der Rückkaufsbotschaft angenommen werden. Diese Botschaft spreche nicht nur von einer Wahrung des Besitzstandes, sondern sage sogar an einer Stelle (Seite 60): „Nicht nur das mit der Bahn verkehrende Publikum werde aber die Vorteile des Betriebes der schweizerischen Eisenbahnen durch den Bund genießen, auch das Personal werde seine Stellung wesentlich verbessern."

An anderer Stelle werde sodann gesagt (Seite 62 der Botschaft), daß von *einer Herabsetzung der bestehenden Gehälter nicht die Rede sein kann, dass diese Annahme ausser jedem Zweifel stehe;* des Weitern spreche sich der Bericht des Bundesrates wie folgt aus (Seite 166 der Botschaft): „Es sei nur eine notwendige Konsequenz, daß der Bund als Erwerber der Bahnen *zum mindesten in die vollen bezüglichen Verpflichtungen eintrete.* Die Beamten dürfen vielmehr erwarten, daß der Bund noch sicherer und ausgiebiger für sie sorge." Diese Ausführungen dürften ohne Zweifel nicht nur auf die Pensions- und Hülfskassen-Verhältnisse, sondern auch auf die Gehaltsverhältnisse überhaupt Bezug haben. Erwähnt wird auch, daß der Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartementes im Dezember 1897 in einer an das Generalsekretariat des V. P. S. T. gerichteten Zuschrift erklärte, daß das Personal der verschiedenen Privatbahnen mit voller Beruhigung dem Uebertritt in den Dienst der Bundesbahnen entgegensehen kann.

Die Botschaft des Bundesrates betreffend den Erlaß eines Bundesgesetzes über die Besoldungen der Beamten und Angestellten der Schweizerischen Bundesbahnen (vom 1. Dezember 1899) stelle sodann auf Seite 2 den Grundsatz auf: „daß in der Regel die jeweilen bei einer der genannten Bahnen für eine Beamtenkategorie festgesetzten höchsten Sätze Anwendung finden sollen, wenigstens soweit es sich um die mittleren und unteren Beamten und Angestellten handelt." Wir zitieren noch folgende Stelle aus der bundesrätlichen Botschaft zum Besoldungsgesetz (Seite 3): „Im Anschlusse an die derzeitigen Besoldungen folgen dann die Klassen für die mittlern und untern Beamten und Angestellten. Daß eine Ausgleichung der bei den zurückzukaufenden Bahnen für diese Kategorien bestehenden Gehalte durchgeführt werden muß, wird allgemein zugegeben werden, *und ebenso*, daß mit dieser Ausgleichung nicht etwa eine *Schlechterstellung* einzelner Beamtungen eintreten darf." Bezüglich der durch Abschnitt 4 des Besoldungsgesetzes für die Beamten und Angestellten der Schweizerischen Bundesbahnen getroffenen Klasseneinteilung, sage die einschlägige Botschaft des Bundesrates auf Seite 6: „daß die Regel befolgt wurde, nicht unter die derzeitigen Bezüge zu gehen."

Alle diese beruhigenden Zusicherungen, die mit Rücksicht auf ihre Provenienz mit absolutem Vertrauen aufgenommen werden mußten, haben nicht verhindern können, daß auf den Zeitpunkt des Uebergangs der alten J. S., S. C. B., N. O. B. und V. S. B. verschiedene Rechte und Privilegien des Personals in Wegfall gekommen sind.

So wurde durch Art. 41 des Rückkaufsgesetzes die früher auf 6 Jahre festgesetzte Amtsdauer der Beamten und Angestellten auf 3 Jahre reduziert. Die dem Eisenbahnpersonal seinerzeit zugestandene 6jährige Amtsdauer wurde von demselben als markante Errungenschaft gewürdigt und angesehen. Die Reduktion, für welche vielleicht praktische Gründe in das Feld geführt werden können, wurde um so mehr empfunden, als die Amtsdauer der Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen durch Art. 23 Al. 2 und Art. 33 Al. 2 des Rückkaufsgesetzes auf 6 Jahre normiert wird.

In Wegfall gekommen sind sodann weiter die früher ausgefertigten *Anstellungsverträge.* Also auch hier wieder eine Beschränkung früherer Rechte. Der frühere Anstellungsvertrag hatte zivilrechtlichen Charakter und sah u. a. vor, daß Streitigkeiten über seine Anwendung mit Inbegriff derjenigen über erfolgte Dienstkündigung oder Dienstentlassung dem Entscheide der Gerichte unterliegen. Art. 8 sprach sich sodann noch generell über die Wiederwahl des betreffenden Beamten und Angestellten aus.

Eine weitere Beeinträchtigung der Rechte des Personals liegt darin, daß alle Beamte und Angestellte, die vor dem 30. April 1903 schon am Maximum ihrer Dienstklasse angelangt waren, den *Gratifikationszuschlag* nicht erhielten und damit einer jahrelang bezogenen Einnahmensquote verlustig gingen.

Einige Positionen der Gehaltsordnung der Schweizer. Bundesbahnen vom 7. Januar 1902 stehen sowohl im Minimum als auch im Maximum hinter den Normen der frühern Gehaltsordnungen zurück. Nachstehende Tabelle mag dies veranschaulichen.

Beamtenkategorie	Max. der S. B. B.	Max. d. alt. S. C. B.	Max. der J. S.	Differenz.
Techn. Gehülfen des Oberingenieurs III. Klasse	2,700. —	3,000. —		300. —
Vorarbeiter II. Klasse des Bahndienstes . . .	1,900. —		1,980. —	80. —
Chefs von Güterexpeditionen II. Klasse . . .	3,600. —	3,780. —		180. —
Vorarbeiter beim Expeditionsdienst I. Klasse .	2,000. —		2,220. —	220. —
Magazingehülfen I. Klasse beim Fahrdienst .	2,500. —	3,000. —		500. —

Die Stelle der Visiteurgehülfen der alten J. S. wurde aufgehoben und diese Bediensteten als Arbeiter I. Klasse des Fahrdienstes eingereiht. Diese Einreihung bedeutet insofern eine Schlechterstellung, als das Maximum der Visiteurgehülfen der alten J. S. Fr. 2,100. — betrug, dasjenige der Arbeiter I. Klasse des Fahrdienstes nur Fr. 1,900. —.

Die *Stellwerk- und Signalwärter* des Bahnhofes Zürich bezogen als Kompensation für ihren verantwortungsvollen Dienst von der frühern N. O. B. eine monatliche Zulage von Fr. *10.* —. Diese Vergütung ist in Wegfall gekommen.

Verschiedene *Souschefs I. und II. Klasse* der alten J. S. sind gelegentlich des Uebergangs an den Bund nicht als Souschefs, sondern als Stationsgehülfen I. Kl. eingereiht worden.

Die *Minimalgarantie der Nebenbezüge,* eine der wesentlichen Errungenschaften des N. O. B.-Ausstandes vom Jahre 1897, wurde von den Bundesbahnen nicht mehr anerkannt.

Vergeblich versuchte die Verbandsleitung des V. P. S. T. durch das Mittel verschiedener Eingaben die Generaldirektion und den Verwaltungsrat der Schweiz. Bundesbahnen zu bewegen, diese Schmälerungen gegenstandslos zu machen. Zur Zeit ist noch ein Rekurs bei der obersten Exekutivbehörde unseres Landes, dem schweiz. Bundesrat anhängig.

Diese, das Prestige der Bundesbahnverwaltung nicht sonderlich fördernde Wahrnehmung bringt es mit sich, daß die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Gotthardbahn schon jetzt durch Vermittlung der unterzeichneten Personalverbände die *Wahrung des bisher inne gehabten Besitzstandes* anstreben und mit allem Nachdruck und der Ueberzeugungskraft, die eine gerechte Sache verleiht, verfechten werden.

Die Uebertragung der Verfechtung der Interessen des Personals der Gotthardbahn an die Personalverbände war auch gegeben durch die Beschlüsse einer am 9. Dezember 1906 in der Stärke von 1600 Mann in Altdorf tagenden Versammlung des genannten Personals. Gelegentlich dieser Versammlung gelangte folgende Resolution zur Annahme:

Resolution.

„Im Hinblick auf die bevorstehende Verstaatlichung der Gotthardbahn fühlen sich die Beamten, Angestellten und Arbeiter verpflichtet, der Direktion ihren Dank auszusprechen für die mustergiltige Loyalität, die sie nicht nur bei der Durchführung der anläßlich der Lohnbewegung getroffenen Vereinbarungen, sondern auch darüber hinaus bei allen sich aus den Dienstverhältnissen ergebenden Fragen an den Tag gelegt hat. Die Versammlung drückt den Bundesbehörden gegenüber die bestimmte Erwartung aus, daß gemäß den bei der Rückkaufskampagne gegebenen feierlichen Versprechen, die Lage des gesamten G.-B.-Personals ohne Unterschied der Kategorien bei dem Uebergang an den Bund in keiner Weise ungünstiger gestaltet und überhaupt das ganze Dienstverhältnis je und je in der gleichen weitherzigen Weise geregelt werde, wie dies von der Direktion der G. B., namentlich seit der letzten Lohnbewegung geschehen ist. Die Beamten, Angestellten und Arbeiter der G. B. beauftragen die Personalverbände, in diesem Sinne jetzt schon alle ihnen zweckdienlich erscheinenden vorsorglichen Maßnahmen zu treffen, und geloben sich zur Wahrung ihrer Interessen bis zu ihrem Eintritt in den Dienst des Bundes unverbrüchliche Solidarität."

Wir hätten nun zu untersuchen, nach welcher Richtung hin die gehaltlichen und dienstlichen Verhältnisse des Personals der Gotthardbahn besser geordnet sind als bei den Schweizerischen Bundesbahnen.

Es wird dies am besten durch Gegenüberstellung der einschlägigen Verhältnisse geschehen können und wir gedenken dabei folgendes Schema in Anwendung zu bringen.

Schema.

1. Gehaltsverhältnisse:
   a) Des fest angestellten Personals.
   b) Des Taglöhnerpersonals.
2. Gratifikationen.
3. Nachtdienstentschädigung.
4. Taggelder und Diäten: *a)* Des fix angestellten Personals. *b)* Des Arbeiterpersonals.
5. Nebenbezüge und sonstige Zulagen.
6. Pensions- und Hülfskassenverhältnisse:
   a) Für die Mitglieder der Pensions- und Hülfskassen.
   b) Für die Beamten und Angestellten, die nicht in die Pensions- und Hülfskasse aufgenommen werden können.
7. Krankenkassen der Arbeiter.
8. Die Anstellungsverhältnisse.
9. Das Freikartenwesen:
   a) Einzelfreikarten.
   b) Jahresfreikarten.
   c) Beamtenbillete.
10. Das Lebensmittelmagazin.
11. Die Schulen der Gotthardbahn.
12. Bekleidungswesen.
13. Klassifikation der Stationen.

Zu der Besprechung der einzelnen Rubriken übergehend, bemerken wir in Bezug auf die *Gehaltsverhältnisse* des festangestellten Personals was folgt:

Bei den *Schweizerischen Bundesbahnen* fallen folgende Gesetzesvorschriften in Betracht:

1. Artikel 42 des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen, lautend:

   „Die Besoldungen der Direktoren, Beamten und ständigen Angestellten werden durch ein besonderes Bundesgesetz festgesetzt".

2. Bundesgesetz betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der Schweizerischen Bundesbahnen vom 29. Juni 1900.

3. Gehaltsordnung für die Beamten und Angestellten der Schweizerischen Bundesbahnen vom 7. Januar 1902.

Bei der *Gotthardbahn* sind folgende Vorschriften maßgebend:

Die Regulative Nos. 71, 72, 73 und 74.

Was nun zunächst auffällt, ist die Verschiedenartigkeit der beiden Gehaltssysteme.

Das Besoldungsgesetz der *Schweizerischen Bundesbahnen* stellt eine Anzahl von Klassen mit einem Minimum und Maximum der Besoldungen auf und bezeichnet die Beamtungen, welche in jede dieser Klassen einzureihen sind (Art. 1 des Gesetzes). Im Rahmen dieser Klassen sind sodann vom Bundesrate die Besoldungen für jede einzelne Beamtung festzusetzen (Art. 2 des Gesetzes und Gehaltsordnung).

Die Gehaltsverhältnisse der *Gotthardbahn* dagegen werden nicht durch Gehaltsklassen, sondern durch Minimal- und Maximalansätze umschrieben.

Immerhin können an Hand der nachstehend folgenden Vergleiche die Differenzen in der Gehaltszumessung leicht festgestellt werden.

Ia. Gehaltsverhältnisse des fest angestellten Personals.

Gegenüberstellung der Gehalte.

A. Des Personals des Bahnunterhaltungs- und Aufsichtsdienstes.

G. B.-Regulativ No. 71				Gehaltsordnung S. B. B.				
№	Dienstklassen	Anfangs-gehalt	Höchst-gehalt	Anfangs-gehalt	Höchst-gehalt	Klasse	Stufe	Dienstklassen
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.			
1	Sekretäre der Bahningenieure .	2400	4200	2400 2400	4000 3600	VI VI	4 5	Sekretäre I. Klasse „ II. Klasse
2	Abwarte I. Kl. der Bahningenieure	1200	2124	1200	2100	IX	3	Bureaudiener
3	do. II. Klasse do.	1200	1908	1200	1500	IX	10	Ausläufer
4	Bahnmeister I. Klasse	2400	4104	2400	3600	VI	5	Bahnmeister I. Klasse
5	„ II. Klasse	2100	3804	2100	3300	VII	2	„ II. Klasse
6	Bahnmeistergehülfen I. Klasse .	1800	2856	1800	2700	VII	5	Bahnmeistergehülfen I. Kl.
7	„ „ II. Klasse .	1680	2436	1400	2100	IX	2	„ II. Kl.
8	Vorarbeiter I. Klasse	1680	2436	1200	2200	IX	1	Vorarbeiter I. Klasse
9	„ II. Klasse	1560	2304	1200	1900	IX	6	„ II. Klasse
10	Vorarbeitergehülfen Göschenen-Airolo	1320	2160					
11	Tunnelwärter, Lampisten, Portalwärter und Ventilationswärter Göschenen-Airolo	1260	2028	1200	1900	IX	6	Tunnelwärter I. Klasse, Barrierenwärter Ia Klasse
12	Streckenwärter I. Kl., Barrierenwärter I. Klasse	1260	1920	1200	1800	IX	7	Bahnwärter I. Klasse Barrierenwärter Ib Klasse Blocksignalwärter I. Klasse Tunnelwärter II. Klasse
13	Ständige Bahnarbeiter I. Klasse, Blocksignalwärter	1260	1920	1200	1700	IX	8	Bahnarbeiter I. Klasse
14	Streckenwärter II. Kl., Barrierenwärter II. Klasse	1200	1704	1200	1600	IX	9	Bahnwärter II. Kl., Barrierenwärter II. Kl., Blocksignalwärter II. Klasse
15	Ständige Bahnarbeiter II. Klasse	1200	1704	1200	1500	IX	10	Bahnarbeiter II. Klasse
16	Telegraphen- und Lichtmonteure	2100	3804	2100	3600	VII	1	Aufseher elektr. Anlagen I. Kl.
17	Telegraphenaufseher	1680	2556	1800	2700	VII	5	„ „ „ II. Kl.
18	Aufseher für mech. Einrichtungen I. Kl.	2100	3804	1800	3000	VII	4	Stellwerkaufseher
19	„ „ „ „ II. Kl.	1800	2856	1800	2500	VII	6	Brücken- und Stellwerkmonteure
20	Brückenaufseher	2100	3804					
	Maschinisten	1800	3180					
	Lampenwärter	1260	1920					
	Vorarbeiter für mechanische Einrichtungen	1680	2436					

B. Des Personals des Stations- und Expeditionsdienstes und des Zugspersonals.

G. B.-Regulativ No. 72				Gehaltsordnung S. B. B.				
№	Dienstklassen	Anfangs-gehalt	Höchst-gehalt	Anfangs-gehalt	Höchst-gehalt	Klasse	Stufe	Dienstklassen
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.			
	A. Stations- und Expeditionspersonal.							
1	**Vorstände I. Klasse.**			4500	6500	IV	2	Bahnhofvorstände I[a] Klasse
				4000	6000	IV	3	„ I[b] Klasse
	a.							
	Bahnhofvorstand in Chiasso . .	4008	6204					
	b.							
	Bahnhofvorstände in Arth-Goldau, Erstfeld, Biasca, Bellinzona und Lugano	3600	5808					
2	**Vorstände II. Klasse.**			3300	4800	V	2	Bahnhofvorstände II. Klasse
	Bahnhofvorstände in Göschenen und Locarno; Stationsvorstände in Schwyz, Brunnen, Flüelen, Altorf, Airolo, Giubiasco und Mendrisio	3000	4404	2400	4000	VI	4	Stationsvorstände I. Klasse
				1800	3000	VII	4	„ II. Klasse
				1700	2700	VIII	1	„ III Klasse
				1500	2400	VIII	4	„ IV. Klasse
3	**Vorstände III. Klasse.**							
4	Stationsvorstände in Küssnacht, Immensee, Faido, Osogna, Cadenazzo, Rivera, Meggen, Steinen, Gurtnellen, Castione, Melide, Capolago und Balerna	2400	3804					
	Vorstände IV. Klasse.							
	Stationsvorstände in Walchwil, Sisikon, Amsteg, Wassen, Ambri, Rodi, Lavorgo, Giornico, Bodio, Claro, Taverne, Maroggia, Magadino, S. Nazzaro, Ranzo-Gerra, Gordola	1800	3504					
5	**Souschefs I. Klasse**	2400	4200	2400	4200	VI	3	Stellvertreter I. Klasse der Bahnhofvorstände
				1800	3600	VII	1	„ II. Klasse „ „
6	**Souschefs II. Klasse**	2100	3804	1800	3000	VII	4	„ III. Klasse „ „
7[a]	**Stationsgehülfen**, als:			Fehlt bei den S. B. B.				
	Stellvertreter der Vorstände in Schwyz, Brunnen, Flüelen, Altdorf, Göschenen, Airolo und Mendrisio, Rechnungsführer in Airolo	2100	3804					

G. B.-Regulativ No. 72				Gehaltsordnung S. B. B.				
№	Dienstklassen	Anfangs-gehalt	Höchst-gehalt	Anfangs-gehalt	Höchst-gehalt	Klasse	Stufe	Dienstklassen
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.			
7b	Stationsgehülfen I. Klasse . . .	1800	3504	1800	3000	VII	4	Stationsgehülfen I. Klasse
				1500	2400	VIII	3	„ II. Klasse
8	Stationsgehülfen II. Klasse . . .	1500	3156	1200	2000	IX	5	„ III. Klasse
9a	Chef der Einnehmerei in Chiasso	2100	4008	2100	3600	VII	1	wie Chefs d. Stationsbureaux
9b	Einnehmer Ia Klasse auf den Bahnhöfen Bellinzona, Lugano und Chiasso	2100	3804	2100	3300	VII	2	Einnehmer I. Klasse
10	Einnehmer Ib Klasse	2100	3504	1700	2700	VIII	1	„ II. Klasse
11	Einnehmer II. Klasse	1500	3156	1400	2100	IX	2	„ III. Klasse
12	Chef der Gepäckexpedition Chiasso	1500	3708	wie Chefs der Stationsbureaux.				
12a	Stellvertreter des Chefs der Gepäckexpedition in Chiasso und I. Gepäckexpedient in Lugano .	1500	3504	bei den S. B. B. nicht schematisiert.				
12b	Der I Gepäckexpedient in Bellinzona und Goldau	1500	3300					
12c	Die übrigen Gepäckexpedienten .	1500	3156	1800	3000	VII	4	Gepäckexpedienten I. Kl.
				1500	2400	VIII	3	„ II. Kl.
				1400	2100	IX	2	„ III. Kl.
13	Ambulante Stellvertreter	1500	2856	fehlt				
14a	Chefs der Telegraphenbureaux in Goldau, Erstfeld, Bellinzona und Chiasso	2100	3804	wie Chefs der Stationsbureaux.				
14b	Telegraphisten I. Klasse	1800	3156	1800	3000	VII	4	Telegraphisten I. Klasse
				1500	2400	VIII	3	„ II. Klasse
15	Telegraphisten II. Klasse	1404	2556	1200	2000	IX	4	„ III. Klasse
16	Wagenkontrolleure Ia Klasse (die ersten Wagenkontrolleure auf den Bahnhöfen Goldau, Erstfeld, Bellinzona, Chiasso und Luino . .	1800	3156	1500	2400	VIII	3	Wagenkontrolleure I. Kl.
				1200	2000	IX	5	„ II. Kl.
17	Wagenkontrolleure Ib Klasse . .	1500	2652					
18	Wagenkontrolleure II. Klasse . .	1200	2352					
19	Vorstand der Güterexpedition in Chiasso	3000	5004	2400	4800	VI	1	Chefs I. Klasse der Güterexpeditionen
				2100	3600	VII	1	„ II. Klasse „ „
19a	Vorstand der Güterexpedition in Luino	3000	4704					
19b	Rechnungsführer der Güterexpedition in Chiasso	2400	4308					
20	Stellvertreter der Vorstände der Güterexpeditionen in Chiasso und Luino, ferner Rechnungsführer in Luino, Güterkassier, I. Zolldeklaranten für Fracht und Eilgut (Einfuhr) in Chiasso und der Stellvertreter des Lagerhausverwalters in Brunnen . .	2400	4104	2100	3600	VII	1	Rechnungsführer I. Klasse
				1800	3000	VII	4	„ II. Klasse
				1600	2500	VIII	2	„ III. Klasse

G. B.-Regulativ No. 72				Gehaltsordnung S. B. B.				
№	Dienstklassen	Anfangs-gehalt	Höchst-gehalt	Anfangs-gehalt	Höchst-gehalt	Klasse	Stufe	Dienstklassen
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.			
21a	**Vorstände der Güterexpeditionen** in Goldau, Biasca, Bellinzona, Lugano, Locarno und Petroleumexpedient in Goldau	2400	4104					
21b	**Buchhalter** der Lagerhausverwaltung Brunnen, Schalterbeamten der Güterexpeditionen Chiasso und Lugano, die Stellvertreter der Vorstände der Güterexpeditionen in Goldau, Bellinzona und Locarno, Eilgutexpedient in Goldau, die I. Zolldeklaranten für Einfuhr in Luino, der I. Zolldeklarant für Ausfuhr in Chiasso, die Stellvertreter der Rechnungsführer in Chiasso und Luino, der ambulante Gehülfe auf der Güterexpedition Chiasso . . .	2100	3804	Bei den S. B. B. keine Spezialisierung				
21c	**Güterexpeditionsgehülfen** Ia Kl. in Chiasso und Luino (mit leitenden Funktionen in gewissen Diensten)	2100	3708					
22	**Güterexpeditions- und Lagerhausgehülfen** Ib **Klasse**	1800	3504	1800	3000	VII	4	Güterexped.-Gehülfen I. Kl. / Lagerhausgehülfen I. Kl.
				1500	2400	VIII	3	„ II. Kl.
				1200	2000	IX	5	„ III. Kl.
23	**Güterexpeditions- und Lagerhausgehülfen II. Klasse**	1500	2856					
24	**Güterschaffner**	1500	2652	1800	2500	VII	6	Güterschaffner I. Klasse
				1400	2100	IX	2	„ II. Klasse
25	**Rangiermeister**	1800	2856	1800	2700	VII	5	Rangiermeister I. Klasse
				1400	2200	IX	1	„ II. Klasse
26	**Rangiermeistergehülfen**	1404	2460					
27	**Portiers** (Die 2 dienstältesten Portiers in Goldau erhalten eine Jahreszulage von Fr. 96. —.)	1500	2256	1700	2700	VIII	1a	Portiers Ia Klasse
				1500	2400	VIII	3	„ IIb Klasse
				1200	2000	IX	5	„ II. Klasse
28	**Stationswärter I. Klasse**	1320	2160	1300	2000	IX	4	Weichenwärter I. Klasse
29	**Stationswärter II. Klasse**	1260	1920	1200	1800	IX	7	„ II. Klasse
30	**Rangiervorarbeiter**	1308	2124	1500	2300	VIII	4	
				1300	2000	IX	4	Vorarbeiter I. Klasse des Expeditionsdienstes und Rangierdienstes
				1200	1900	IX	6	
31	**Gütervorarbeiter**	1200	2124	1300	2000	IX	4	Vorarbeiter II. Klasse des Expeditionsdienstes
				1200	1900	IX	6	
32	**Manövristen**	1200	2028	1200	1900	IX	6	Arbeiter I. Klasse beim Rangierdienst
				1200	1600	IX	9	„ II. Klasse „ „

C. Des Personals des Maschinen-, Werkstätten- und Fahrdienstes.

G. B.-Regulativ No. 73				Gehaltsordnung S. B. B.				
№	Dienstklassen	Anfangs-gehalt	Höchst-gehalt	Anfangs-gehalt	Höchst-gehalt	Klasse	Stufe	Dienstklassen
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.			
33	**Arbeiter I. Klasse**, als:							
	Stationsarbeiter, Nachtwächter, Lampisten, Gepäck- und Eilgutarbeiter	1200	1920	1200	1900	IX	6	Arbeiter I. Kl. beim Rangier- und Gepäckdienst
				1200	1800	IX	7	„ I. Kl. b. Eilgut- u. Güterdienst, Nachtwächter
34	**Arbeiter II. Klasse**, als:			1200	1600	IX	9	„ II. Kl. b. Eilgut-, Gepäck- u. Rangierdienst
	Güterschuppenarbeiter und Ausläufer	1200	1608	1200	1500	IX	10	„ II. Kl. beim Güterdienst „ III. Kl. „ Fahrdienst
35	**Beleuchtungswärter**	1200	1920	1300	2000	IX	4	Beleuchtungswärter I. Kl.
				1200	1800	IX	7	„ II. Kl.
	B. Zugspersonal.							
36	**Zugführer**	1608	2880	1600	2500	VIII	2	Zugführer
37	**Kondukteure**	1404	2352	1200	1900	IX	6	Kondukteure
38	**Bremser**	1308	2028	1200	1600	IX	9	Bremser
39	**Oberzugführer**	2400	3804	2100	3300	VII	2	
	A. Personal der Maschinendepots.							
1	Depotchefs	3804	5604	4000	6000	IV	3	Depotchefs I. Klasse
				3300	4800	V	2	„ II. Klasse
2	Depotsouschefs	3156	4404					
3	Sekretär und Bureaugehülfen des Ober-Depotchefs und							
4	Bureaugehülfen der Maschinendepots sind dem Regulativ No. 74 unterstellt.							
5	Putzmeister beim Fahrdienst und Kohlenvorarbeiter	1308	2124					
6	Drehscheiben- und Schiebebühnenwärter	1200	1920	1300	2000	IX	4	Drehscheiben- und Schiebebühnenwärter I. Kl.
7	Lokomotivputzer und Kohlenarbeiter	1200	1800	1200	1800	IX	7	„ „ „ II. Kl.
	B. Wagendienstpersonal.							
8	Wagenaufseher	2400	4104					
9	Wagenvisiteure	1800	3156	2100	3000	VII	3	Wagenvisiteure I. Klasse
				1800	2500	VII	6	„ II. Klasse
10	Wagenreiniger	1200	1800	1200	1700	IX	8	Wagenreiniger

G. B.-Regulativ No. 73				Gehaltsordnung S. B. B.				
№	Dienstklassen	Anfangs-gehalt	Höchst-gehalt	Anfangs-gehalt	Höchst-gehalt	Klasse	Stufe	Dienstklassen
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.			
	C. Personal der Gasanstalt.							
11	Gasmeister und Gasmeistergehülfe	1800	3156	1700	2700	VIII	1	Gasmeister
12	Schlosser der Gasanstalt	1320	2256					
13	Arbeiter	1200	2124					
	D. Personal der Zentralwerkstätte.							
14	Werkstättenbuchhalter	2700	5004	2700	4800	VI	1	Buchhalter in Werkstätten
15	Werkführer	3300	5004	3300	4500	V	3	Werkführer
16	Werkführergehülfen	2400	4104	2100	3600	VII	1	Werkführergehülfen
17	Bureaugehülfen, Kontrolleur und Magazinier sind dem Regulativ No. 74 unterstellt.							
18	Vorarbeiter I. Klasse	2100	3624	2100	3300	VII	2	Vorarbeiter I. Klasse
19	„ II[a] Klasse	1800	3156	1800	2700	VII	5	„ II. Klasse
20	„ II[b] Klasse	1800	2856					
	E. Personal der Depotwerkstätten.							
21	Werkführergehülfen	2400	4104	Bei den S. B. B. nicht spezialisiert, siehe Werkstätte, Positionen 23–26 im Taglohnverhältnis				
22	Vorarbeiter	1800	2856					
23	Handwerker I. Klasse	1800	2508					
24	„ II. Klasse	1404	2208					
25	Handwerkergehülfen und Handlanger für spezielle Arbeiten .	1200	1800					
26	Handlanger	1200	1608					
	F. Personal der elektrischen Beleuchtungen.							
27	Aufseher für elektrische Zugsbeleuchtung	1800	3504					
28	Maschinenwärter	1800	3156					
29	Lichtarbeiter	1200	2124					

D. Des Personals der Allgemeinen Verwaltung.

Ordnungs-Nummer	A. Allgemeine Verwaltung	Gotthardbahn Regulativ Nr. 74			Schweiz. Bundesbahnen						
					Besoldungsklasse	Gehaltsstufe	bei der Generaldirektion		bei den Kreisdirektionen		
			Minima	Maxima			Minima	Maxima	Minima	Maxima	
			Fr.	Fr.			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
1	Mitglieder der Generaldirektion	A. R. [1]	—	—	I	1	12,000	15,000			[1]) **Bedeutet:** Ausser Regulativ, also in das Gehaltsregulativ nicht einbezogen.
2	„ „ Kreisdirektionen	— [2]	—	—	„	2	—		10,000	12,000	[2]) **Bedeutet:** Dieses Amt besteht nicht bei der G. B.
3	Generalsekretär	—	—	—	II	„	6,000	9,000	—	—	Amtsbenennung bei der G. B.: Chef des Bureaus der Rechnungs-Revision.
4	Vorstand der Ausgabenkontrolle	A. R.	—	—	„	„	„	„	—	—	
5	Hauptbuchhalter	„	—	—	„	„	„	„	—	—	Fällt mit 13 zusammen (der Hauptbuchhalter besorgt auch die Verwaltung der Pensions-, Hülfs- u. Krankenkassen).
6	Hauptkassier	„	—	—	„	„	„	„	—	—	
7	Vorstand des Personentarifbureaus	„	—	—	„	„	„	„	—	—	7 und 8 zusammen nur eine Amtsstelle mit der Benennung: Chef des Kommerziellen Bureaus.
8	„ „ Gütertarifbureaus				„	„	„	„	—	—	
9	„ der Einnahmenkontrolle	„	—	—	„	„	„	„	—	—	Fällt mit 12 zusammen (dem Chef der Betriebskontrolle ist das statistische Bureau ebenfalls unterstellt).
10	„ des Rechtsbureaus	„	—	—	„	„	„	„	—	—	
11	„ „ „				IV	1	—	—	4,800	7,000	
12	„ „ Statistischen Bureaus	—	—	—	„	„	4,800	7,0 0	—	—	
13	„ der Verwaltung der Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen	—	—	—	„	„	„	„	—	—	
14	Stellvertreter des Generalsekretärs	—	—	—	„	„	„	„	—	—	
15	„ „ Vorst. der Ausgabenkontrolle	A. R.	—	—	„	„	„	„	—	—	
16	„ „ Hauptkassiers	„	—	—	„	„	„	„	—	—	
17	„ „ Hauptbuchhalters	„	—	—	„	„	„	„	—	—	
18	I. „ „ Vorst. d. Personentarifbureaus				„	„	„	„	—	—	
19	II. „ „ „ „ „				„	3	4,000	6,000	—	—	Besteht nur eine Amtsstelle und bei der G. B. sind die Inspektoren des kommerziellen Bureaus ebenfalls ausser Regulativ gestellt.
20	I. „ „ „ „ Gütertarifbureaus	„	—	—	„	1	4,800	7,000	—	—	
21	II. „ „ „ „ „				„	3	4,000	6,000	—	—	
22	I. „ „ „ der Einnahmenkontrolle	„	—	—	„	1	4,800	7,000	—	—	Die Bureauchefs der Betriebskontrolle der G. B. stehen ebenfalls ausser Regulativ.
23	II. „ „ „ „ „	—	—	—	„	3	4,000	6,000	—	—	
24	„ „ „ des Rechtsbureaus	—	—	—	„	1	4,800	7,000	—	—	
25	„ „ „ „ „	—	—	—	V	„	—	—	3,500	5,000	
26	Direktionssekretär	A. R.	—	—	IV	„	—	—	4,800	7,000	
27	Vorstand des Rechnungsbureaus	„	—	—	„	„	—		„	„	
28	Kassier	„	—	—	„	„	—	—	„	„	
29	Vorstand des Frachtreklamationsbureaus	A. R.	—	—	„	2	4,500	6,500	—	—	
30	„ der Materialverwaltung	„	—	—	„	3	—	—	4,000	6,000	
31	Departementssekretäre	—	—	—	V	1	3,500	5,000	—	—	
32	I. „	—	—	—	„	2	—	—	3,300	4,800	
33	II. „	—	—	—	„	4	—	—	3,000	4,200	
34	Kanzleivorstand	„	—	—	„	1	„	„	—	—	
35	„				„	2	—	—	3,300	4,800	
36	Registrator	„	—	—	„	1	„	„	—	—	Amtsbenennung bei der G. B. „Archivar“.
37	„				„	2	—	—	„	„	

Ordnungs-Nummer	A. Allgemeine Verwaltung	Gotthardbahn Regulativ Nr. 74			Schweiz. Bundesbahnen						
					Besoldungsklasse	Gehaltsstufe	bei der Generaldirektion		bei den Kreisdirektionen		
			Minima	Maxima			Minima	Maxima	Minima	Maxima	
			Fr.	Fr.			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
38	Uebersetzer	A. R.	—	—	V	1	3,500	5,000	—	—	
39	Tarifbeamte	„	—	—	„	„	„	„	3,500	5,000	
40	Stellvertreter des Direktionssekretärs	—		—	„	„	—	—	„	„	
41	„ „ Vorst. des Rechnungsbureaus	—	—	—	„	„	—	—	„	„	
42	Buchhalter	—	—	—	„	„	—	—	„	„	
43	Stellvertreter des Vorstandes des Statist. Bureaus	—	—	—	„	2	3,300	4,800	—	—	
44	Drucksachenverwalter	—	—	—	„	„	„	„	—	—	Dieses Amt wird bei der G. B. von einem Gehülfen I. Kl. der Materialverwaltung besorgt.
45	Stationsrevisoren I. Klasse	A. R.	—	—	„	„	„	„	—	—	
46	„ II. „				„	3	„	4,500	—	—	
47	Stellvertreter des Vorstandes des Frachtreklamations-Bureaus	—	—	—	„	2	„	4,800	—	—	
48	Stellvertreter des Vorstandes der Verwaltung der Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen	—	—	—	„	„	„	„	—	—	
49	Grundbuchsekretär	—	—	—	„	„	—	—	3,300	4,800	
50	Stellvertreter des Vorstandes der Materialverwaltung	A. R.	—	—	„	„	—	—	„	„	
51	Bureaugehülfen I. Klasse	—	3,000	4,704	VI	2	2,700	4,500	—	—	
52	„ I. „				„	3	—	—	2,400	4,200	
53	„ II. „	—	2,400	4,020	VII	2	2,100	3,300	2,100	3,300	
54	„ III. „	—	1,800	3,480	VIII	3	1,500	2,400	1,500	2,400	
55	„ IV. „	—	1,320	2,484	IX	„	1,200	2,100	1,200	2,100	
56	Faktor der Billetdruckerei				VII	2	2,100	3,300	—	—	
57	Billetdrucker I. Klasse	—	1,800	3,180	VIII	1	1,700	2,700	—	—	Bei G. B. nur 1 Billetdrucker.
58	„ II. „				„	3	1,500	2,400	—	—	
59	Hausmeister der Verwaltungsgebäude	A. R.	—	—	„	„	„	„	1,500	2,400	
60	Magaziniers der Materialverwaltung	—	—	—	„	„	—	—	„	„	
61	Abwarte der Verwaltungsgebäude	—	1,800	3,180	„	4	„	2,300	„	2,300	Abwartgehülfen, Heizer für die Zentralheizung.
62	Buchdrucker	—	1,320	2,484	IX	3	1,200	2,100	1,200	2,100	
63	Autographiedrucker	—	1,800	3,180	„	„	„	„	„	„	Steinschleifer und Einleger der Lithographieanstalt.
64	Lithographen	—	1,320	2,484	„	„	„	„	„	„	
65	Buchbinder	—	1,800	2,700	„	„	„	„	„	„	
66	Bureaudiener	—	—	—	„	„	„	„	„	„	
67	Vorarbeiter der Materialverwaltung	—	1,320	2,484	„	„	„	—	„	„	Magazinarbeiter.
68	Magazinergehülfen	—	—	—	„	„	„	—	„	„	
69	Fourgonführer	—	—	—	„	7	„	1,800	„	1,800	
70	Ausläufer	—	1,320	2,484	„	10	„	1,500	„	1,500	

Ordnungs-Nummer	B. Bau, Unterhalt und Aufsicht der Bahn	Gotthardbahn Regulativ Nr. 74			Schweiz. Bundesbahnen					
					Besoldungsklasse	Gehaltsstufe	bei der Generaldirektion		bei den Kreisdirektionen	
			Minima	Maxima			Minima	Maxima	Minima	Maxima
			Fr.	Fr.			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
71	Oberingenieur	A. R.	—	—	II	1	7,000	10,000	—	—
72	Oberingenieure		—	—	„	2	—	—	6,000	9,000
73	Stellvertreter des Oberingenieurs	„	—	—	„	„	6,000	9,000	—	—
74	„ der Oberingenieure		—	—	III	1	—	—	5,600	8,000
75	Ingenieure I. Klasse		—	—	IV	„	4,800	7,000	—	—
76	„ I. „		—	—	„	2	—	—	4,500	6,500
77	„ II. „	„	—	—	V	1	3,500	5,000	—	—
78	„ II. „		—	—	„	2	—	—	3,300	4,800
79	Architekten I. Klasse		—	—	IV	1	4,800	7,000	—	—
80	„ I. „		—	—	„	2	—	—	4,500	6,500
81	„ II. „	„	—	—	V	1	3,500	5,000	—	—
82	„ II. „		—	—	„	2	—	—	3,300	4,800
83	Elektrotechniker I. Klasse		—	—	IV	1	4,000	7,000	—	—
84	„ I. „		—	—	„	2	—	—	4,500	6,500
85	„ II. „	„	—	—	V	1	3,500	5,000	—	—
86	„ II. „		—	—	„	2	—	—	3,300	4,800
87	Vorstand der Oberbaumaterialverwaltung	—	—	—	IV	1	4,000	7,000	—	—
88	Sektionsingenieure beim Bau	A. R.	—	—	„	„	„	„	—	—
89	Geometer I. Klasse		—	—	„	3	„	6,000	—	—
90	„ I. „		—	—	„	4	—	—	4,000	5,200
91	„ II. „	—	—	—	V	2	3,300	4,800	—	—
92	„ II. „		—	—	„	3	—	—	3,300	4,500
93	Stellvertreter des Vorstandes der Oberbaumaterialverwaltung	—	—	—	IV	„	4,000	6,000	—	—
94	Sekretär des Oberingenieurs	A. R.	—	—	V	1	3,500	5,000	—	—
95	Sekretäre der Oberingenieure		—	—	„	2	—	—	3,300	4,800
96	Technische Gehülfen I. Klasse		—	—	VI	1	2,700	4,800	—	—
97	„ „ I. „		—	—	„	2	—	—	2,700	4,500
98	„ „ II. „	„	—	—	VII	1	2,100	3,600	2,100	3,600
99	„ „ III. „		—	—	VIII	„	1,700	2,700	1,700	2,700
100	Bureaugehülfen I. Klasse	„	3,000	4,704	VI	2	2,700	4,500	—	—
101	„ I. „		—	—	„	3	—	—	2,400	4,200
102	„ II. „	—	2,400	4,020	VII	2	2,100	3,300	2,100	3,300
103	„ III. „ der Oberingenieure	—	1,800	3,480	IX	1	1,400	2,200	1,400	2,200
104	Zeichner I. Klasse	—	—	—	VIII	„	1,700	2,700	—	—
105	„ I. „	—	—	—	„	3	—	—	1,500	2,400
106	„ II. „	—	—	—	IX	1	1,400	2,200	1,400	2,200

Ordnungs-Nummer	C. Betriebsdienst	Gotthardbahn Regulativ Nr. 74			Schweiz. Bundesbahnen						
					Besoldungsklasse	Gehaltsstufe	bei der Generaldirektion		bei den Kreisdirektionen		
			Minima	Maxima			Minima	Maxima	Minima	Maxima	
			Fr.	Fr.			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
107	Oberbetriebschef	A. R.	—	—	II	1	7,000	10,000	—	—	
108	Obermaschineningenieure	„	—	—	„	1/2	„	„	6,000	9,000	
109	Stellvertreter des Oberbetriebschefs	„	—	—	„	2	6,000	9,000	—	—	(Bei G. B.: 1 Stellvertreter des Oberbetriebsinspektors; 1 I. und 1 II. Adjunkt der Oberbetriebsinspektion; ein Kursinspektor.)
110	„ „ Obermaschineningenieurs	„	—	—	II/III	2/1	„	„	5,600	8,000	
111	Obertelegrapheninspektor	„	—	—	„	„	„	„	—	—	
112	Maschineningenieure I. Klasse	„	—	—	IV	1	4,800	7,000	—	—	
113	„ I. „		—	—	„	2	—	—	4,500	6,500	
114	„ II. „		—	—	V	1	3,500	5,000	—	—	
115	„ II. „		—	—	„	2	—	—	3,300	4,800	
116	Vorstand der Zentralwagenkontrolle	„	—	—	„	1	„	„	—	—	
117	Sekretär des Obermaschineningenieurs	—	—	—	„	1/2	„	„	„	„	(Sekretär des Oberdepotchefs.)
118	Technische Gehülfen I. Kl. beim Obermasch.-Ing.	„	—	—	VI	1/2	2,700	4,800	2,700	4,500	
119	„ „ II. „ „ „ „		—	—	VII	1	2,100	3,600	2,100	3,600	
120	„ „ III. „ „ „ „		—	—	VIII	„	1,700	2,700	1,700	2,700	
121	Bureaugehülfen I. Klasse	—	3,000	4,704	VI	2/3	2,700	4,500	2,400	4,200	
122	„ II. „	—	2,400	4,020	VII	2	2,100	3,300	2,100	3,300	
123	„ III. „	—	1,800	3,480	VIII	3	1,500	2,400	1,500	2,400	
124	„ IV. „	—	1,320	2,484	IX	„	1,200	2,100	1,200	2,100	
125	Zeichner I. Klasse	—	—	—	VIII	„	1,500	2,400	1,500	2,400	
126	„ II. „	—	—	—	IX	7	1,200	1,800	1,200	1,800	
127	Ausläufer (Bureaudiener)	—	—	—	„	„	—	—	„	„	
	Depot-Souschefs: Zu Depot-Souschefs werden technisch gebildete Leute herangezogen, die nach Ablegung einer Technikerprüfung 1 Jahr Fahrdienst als Heizer und 1 Jahr Fahrdienst als Führer geleistet haben, zwecks Erlangung der Kenntnisse und Fähigkeiten, die zur Ausübung des Dienstes als Vorgesetzter des Lokomotivpersonals notwendig sind. Der Anfangsgehalt der Depot-Souschefs soll auf mindestens Fr. 3156 festgesetzt bleiben und es soll der Beamte bei der Anstellung die Qualifikation als Lokomotivführer erhalten. Dem jetzigen Gehalts-Minimum und -Maximum entsprechend sollen alle Depot-Souschefs der Gotthardbahn beim Uebergange an den Bund als technische Gehülfen I. Klasse eingereiht werden.				Nicht vorgesehen.						

I[b]. Gehaltsverhältnisse des Taglöhnerpersonals.

Die Gehaltsverhältnisse:

der Arbeiter der Zentralwerkstätte in Bellinzona,
der Taglohnarbeiter im Betriebsdienste,
der Werkstättearbeiter der Lokomotivdepots,
der Lagerhausarbeiter

sind bei der *Gotthardbahn* umschrieben durch die Reglemente:

Nos. 80, 81, 83 und 86.

Bei den *Schweiz. Bundesbahnen* fallen in Betracht:

Die Reglemente 25 und 25[a], beide vom 23. April 1903.

Die Gehaltsnormen der *Werkstättearbeiter der Lokomotivarbeiter* und diejenigen der *Lagerhausarbeiter* sind bei den Schweiz. Bundesbahnen nicht besonders ausgeschieden, für sie gilt das Reglement No. 25 oder aber die Gehaltsordnung (No. 20).

Im Einzelnen ergeben sich folgende Vergleiche:

Regulativ G. B. No. 80.

Lohnordnung für die Arbeiter der Zentralwerkstätte Bellinzona

vom 15. Mai 1903.

Art. 1.

Die Arbeiter werden in folgende Kategorien eingeteilt:

A. Handwerker. Hierzu gehören die Gruppenchefs, Monteure, Schlosser, Dreher, Schmiede, Kesselschmiede, Kupferschmiede, Gießer, Spengler, Schreiner, Maler und Sattler.

Diese Arbeiter müssen sich über eine gründliche Schul- und Fachbildung ausweisen können.

B. Handwerkergehülfen, Handlanger für spezielle Arbeiten. Hierzu gehören:

1) solche unter Kategorie A genannten Handwerker, welche wegen ungenügender Lehrzeit oder wegen mangelnder Befähigung noch keine gründliche Fachkenntnisse besitzen. Diese Arbeiter können jedoch in die untere Klasse der Kategorie A versetzt werden, wenn sie nach einer gewissen Dienstzeit den Nachweis über genügende Fachbildung leisten;
2) diejenigen Handlanger, welche als Handlangermeister, Zuschläger, Ausläufer, Nachtwächter etc. spezielle Arbeiten verrichten oder als Räderdreher, Bohrer, Fraiser, Hobler etc. an Werkzeugmaschinen arbeiten.

C. Handlanger. Hierzu gehören alle übrigen Handlanger.

Regulativ S. B. B. No. 25 a.

Reglement betr. die Löhnung der dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstättearbeiter

vom 23. April 1903.

Art. 1. Es gibt definitive Arbeiter und provisorische Arbeiter.

Die Definitiven werden eingeteilt:

I. Klasse: Handwerker mit genügender Lehrzeit und entsprechenden Fähigkeiten.

II. Klasse: Handwerker, welche den Anforderungen ad I nicht genügen, dann Handwerkergehülfen und Arbeiter an Maschinen.

III. Klasse: Handlanger.

Art. 2.

Die Anstellung der Arbeiter geschieht im Stundenlohn. Die Löhne und Lohnaufbesserungen werden gemäß nachstehendem Lohnschema festgesetzt:

Lohnschema.

Kategorie	Beruf	Klasse	Arbeitslohn per Tag		Normale Aufbesserung (Art. 4)	Anzahl der Jahre zur Erreichung des höchst. Stundenlohnes
			Minim.	Maxim.		
			Fr.	Fr.	Cts.	
A.	Handwerker	I.	6.50	7.40	40	4
		II.	4.30	6.50	40	12
B.	Handwerkergehülfen, Handlanger für spezielle Arbeiten	I.	4.80	5.40	30	4
		II.	3.60	4.80	30	8
C	Handlanger	I.	4.10	4.70	20	6
		II.	3.30	4.10	20	4

Art. 3. Lohnsätze für die Arbeiter:

	Minimum	Ordentliches Maximum	Außerordentl. Maximum	Normale Aufbesserung nach zwei Jahren
	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
I. Klasse	47—53	63—69	83	4
II. Klasse	39—46	48—55	63	3
III. Klasse	37—43	43—49	54	2

In der Kategorie A tritt für die letzte Stufe der Klasse I eine Aufbesserung von 50 Cts. Die normale Lohnaufbesserung erfolgt bei der G. B. und den S. B. B. alle 2 Jahre, bei der Klasse C II des G. B.-Regulativs jedoch ausnahmsweise alle Jahre, jeweilen auf Anfang des betreffenden Kalenderjahres.

Regulativ G. B. No. 81.

Reglement und Lohnordnung
für die
Taglohnarbeiter im Betriebsdienste

vom 27. April 1903.

Art. 2.

Die **ständigen Taglohnarbeiter** werden je nach der Dienstabteilung, zu der sie gehören, und je nach der Dienstklasse der Gehaltsregulative, deren hauptsächliche Verwendung der ihrigen bezüglich Gattung und Oertlichkeit am meisten gleicht, in fünf Lohnklassen eingeteilt. Davon hat zu entsprechen:

die Lohnklasse	der Dienstklasse der
I.	Manövristen und Kohlenvorarbeiter,
II.	Stationsarbeiter, Nachtwächter, Lampisten und Beleuchtungswärter beim Stationsdienste, ferner der Gepäckarbeiter, Eilgutarbeiter, Drehscheiben- und Schiebebühnenwärter,

Regulativ S. B. B. No. 25.

Reglement betreffend die Löhnung der im Taglohn angestellten Arbeiter

vom 23. April 1903.

Rangier-, Gepäck- und Fahrdienstarbeiter I. Kl.

Eilgut-, Güter-, Lagerhaus- und Camionagearbeiter I. Kl.

die Lohnklasse	der Dienstklasse der	
III.	ständigen Bahnarbeiter I. Kl., Lokomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlenarbeiter,	Bahnarbeiter I. Kl., Wagenreiniger.
IV.	ständigen Bahnarbeiter II. Kl.,	Rangier-, Gepäck-, Eilgut-, Camionage-, Fahrdienstarbeiter II. Kl.
V.	Güterschuppenarbeiter, Ausläufer im Stations- und Expeditionsdienst.	Bahn-, Güter- und Lagerhausarbeiter II. Kl. und Fahrdienstarbeiter III. Kl.

Die vorstehend nicht genannten übrigen ständigen Taglohnarbeiter werden entsprechend ihrer Beschäftigung in die Lohnklassen eingeteilt.

Gleiche Bestimmung.

Art. 3.

Die **ständigen Taglöhner** erhalten einen **Minimallohn** von Fr. 3. 30 für jeden ganzen Arbeits- oder gesetzlichen Ruhetag.

a) Für spezielle Berufsarbeiter I. Kl. Fr. 4. 40.
b) „ Arbeiter der Lohnklasse I und für alle Fahrdienstarbeiter Fr. 4. —.
c) „ Arbeiter der Lohnklassen II—IV Fr. 3. 80.
d) „ „ „ „ V „ 3. 60.

Das generelle Minimum beträgt **Fr. 3. 20** (Art. 3 des Reglementes Nr. 25).

Der **Maximallohn** beträgt für die

ständigen Taglohnarbeiter		I. Lohnklasse	Fr.	5. 40
„	„	II. „	„	5. 20
„	„	III. „	„	4. 90
„	„	IV. „	„	4. 60
„	„	V. „	„	4. 30

Aufbesserung alle 2 Jahre:

G. B.: 30 Cts. pro Tag; für Handwerker und spezielle Berufsarbeiter bis 40 Cts. pro Tag.	Fr. 5. 10. „ 4. 90. „ 4. 60. „ 4. 30. „ 4. —.
S. B. B.: 20 Cts. pro Tag.	

Regulativ G. B. No. 83.

Lohnordnung für die Werkstättearbeiter der Lokomotivdepots.

Art. 2.

Die Arbeiter werden in folgende Kategorien eingeteilt:

A. Handwerker. Hierzu gehören die Gruppenchefs, Monteure, Schlosser, Dreher, Schmiede, Kesselschmiede, Kupferschmiede, Giesser, Spengler, Schreiner, Maler und Sattler.

Diese Arbeiter müssen sich über eine gründliche Schul- und Fachbildung ausweisen können.

B. Handwerkergehülfen. Handlanger für spezielle Arbeiten. Hierzu gehören:

1) solche unter Kategorie A genannten Handwerker, welche wegen ungenügender Lehrzeit oder wegen mangelnder Befähigung noch keine gründliche Fachkenntnis besitzen. Diese Arbeiter können jedoch in die untere Klasse der Kategorie A ver-

Bei den S. B. B. nicht ausgeschieden.

Die Arbeiten der Depotwerkstätten unterstehen dem Reglement No. 25 (siehe Artikel 13 dieses Reglementes).

setzt werden, wenn sie nach einer gewissen Dienstzeit den Nachweis über genügende Fachbildung leisten;

2) diejenigen Handlanger, welche als Handlangermeister, Zuschläger, Ausläufer, Nachtwächter, Kesselauswascher etc. spezielle Arbeiten verrichten oder als Räderdreher, Bohrer, Fraiser, Hobler etc. an Werkzeugmaschinen arbeiten.

C. Handlanger. Hierzu gehören alle übrigen Handlanger.

Art. 3.

Die Anstellung der Arbeiter geschieht im Stundenlohn. Die Löhne und Lohnaufbesserungen werden gemäß nachstehendem Lohnschema festgesetzt:

Lohnschema.

Kategorie	Beruf	Klasse	Arbeitslohn per Stunde		Normale Aufbesserung (Art. 6)	Anzahl der Jahre zur Erreichung des höchst. Stundenlohnes
			Minim.	Maxim.		
			Cts.	Cts.	Cts.	
A.	Handwerker	I.	60	68	4	4
		II.	40	60	4	10
B.	Handwerkergehülfen, Handlanger für spezielle Arbeiten	I.	44	52	3	6
		II.	35	44	3	6
C.	Handlanger	I.	38	46	2	8
		II.	32	38	2	3

Art. 4.

In Anbetracht der verschiedenen örtlichen Verhältnisse wird für die Lokomotiv-Depot-Werkstätte in Erstfeld bestimmt, daß neu eintretende Handwerker der Kategorie A und Klasse II in der Regel den Arbeitslohn von 42 Cts. pro Stunde erhalten sollen.

Art. 6.

Die normale Lohnaufbesserung innerhalb einer Klasse erfolgt alle zwei Jahre, in der Klasse C II jedoch alle Jahre, jeweilen auf Anfang des betreffenden Kalenderjahres.

Reglement G. B. No. 86.

Reglement für die Lagerhausarbeiter

vom 31. Dezember 1906.

Art. 5.

Belöhnung.

Den Lagerhausarbeitern werden bei einer Minimalleistung von 30 Tonnen Ein-, Aus- oder Umlad ohne Manipulation pro Gruppe von 4 Mann und halben Tag folgende Taglöhne bezahlt:

im 1. Jahr	=	Fr. 3. 80
„ 2. „	=	„ 3. 90
„ 3. u. ff. Jahr	=	„ 4. —

Zu diesen Lohnansätzen erhalten die Gruppenchefs einen Zuschlag von 40 Cts. pro Tag. Die Nachtwächter in Altdorf erhalten einen solchen von 60 Cts., die periodisch alle zwei Jahre bis zum Betrag von Fr. 1. 20 um je 20 Cts. erhöht werden kann.

Der Nachtwächter-Ablöser in Brunnen erhält eine Zulage von 80 Cts. Für diese Zulagen sind die Beiträge in die Arbeiter-Krankenkasse ebenfalls zu entrichten.

Bei Leistungen, die über obige Minimalleistung hinausgehen, wird für je weitere 10 Tonnen Mehrleistung eine Prämie von *Fr. 1. 60* pro Gruppe à 4 Mann, d. i. 40 Cts. pro Mann vergütet, wobei eine Einheitstonne als = 1 Tonne Ein-, Aus- oder Umlad ohne Manipulation angenommen wird. Die Wertung der verschiedenen Manipulationen nach Einheitstonnen erfolgt nach folgender Tabelle:

I.

Ein-, Aus- oder Umlad mit Abwägen.

10	Tonnen	effekt.	Gewicht	= 14	Einheitstonnen	(auf- oder abger.)
11	„	„	„	= 15	„	„
12	„	„	„	= 16	„	„
13	„	„	„	= 17	„	„
14	„	„	„	= 18	„	„
15	„	„	„	= 20	„	„
16	„	„	„	= 21	„	„
17	„	„	„	= 22	„	„
18	„	„	„	= 24	„	„

Bei den S. B. B. existiert für die Lagerhausarbeiter kein besonderes Reglement.

II.

Auffassen mit Abwägen oder Egalisieren und Verladen oder Schichten.

10	Tonnen	effekt.	Gewicht	= 30	Einheitstonnen.
11	„	„	„	= 33	„
12	„	„	„	= 36	„
13	„	„	„	= 39	„
14	„	„	„	= 42	„
15	„	„	„	= 45	„
16	„	„	„	= 48	„
17	„	„	„	= 51	„
18	„	„	„	= 54	„

III.

Umfassen mit Abwägen und Schichten, Egalisieren und Schichten, Abwägen und Verladen, Egalisieren und Verladen; Ein- und Auslad mit Egalisieren.

10	Tonnen	effekt.	Gewicht	= 20	Einheitstonnen.
11	„	„	„	= 22	„
12	„	„	„	= 24	„
13	„	„	„	= 26	„
14	„	„	„	= 28	„
15	„	„	„	= 30	„
16	„	„	„	= 32	„
17	„	„	„	= 34	„
18	„	„	„	= 36	„

IV.

Umfassen ohne Abwägen und Schichten oder ohne Abwägen und Verladen; Abwägen während der Lagerung und Schichten.

10	Tonnen	effekt.	Gewicht	= 15	Einheitstonnen	(auf- oder abger.)
11	„	„	„	= 16	„	„
12	„	„	„	= 18	„	„
13	„	„	„	= 20	„	„
14	„	„	„	= 21	„	„
15	„	„	„	= 22	„	„
16	„	„	„	= 24	„	„
17	„	„	„	= 26	„	„
18	„	„	„	= 27	„	„

V.

Ausleeren und Mischen und Umschichten während der Lagerung.

10	Tonnen	effekt.	Gewicht	= 10	Einheitstonnen.
11	„	„	„	= 11	„
12	„	„	„	= 12	„
13	„	„	„	= 13	„
14	„	„	„	= 14	„
15	„	„	„	= 15	„
16	„	„	„	= 16	„
17	„	„	„	= 17	„
18	„	„	„	= 18	„

Leistungen, welche über die normalen Tagesleistungen hinausgehen, dürfen nicht verlangt werden.

Die Arbeiter, welche die Verladelisten verifizieren und die Wagen plombieren, erhalten zu den ordentlichen Lohnansätzen einen Zuschlag von 80 Cts. pro Tag.

Bei Verwendung der Lagerhausarbeiter ausserhalb ihres Dienstdomizils werden folgende Diäten bewilligt:

a) für einen ganzen Tag, bezw. wenn das Mittagessen nicht zu Hause eingenommen werden kann, Fr. 1. 50;
b) für einen halben Tag 85 Cts.;
c) für jede Uebernachtung Fr. 1. —.

(Direktionsbeschluss Nr. 4044 vom 15. Dez. 1894.)

Die Auszahlung der Lagerhausarbeiter erfolgt alle 14 Tage je für die erste und zweite Hälfte eines Monats.

Erwähnung verdient noch der Umstand, dass die Betriebsarbeiter der G. B. auf der ganzen Linie nur die ***zehnstündige Arbeitszeit*** haben, bei den S. B. B. ist diese Arbeitszeit nur in beschränktem Umfange eingeführt.

Honorierung der Volontäre im Stations- und Verwaltungsdienst.

Die Gotthardbahn richtet ihren Volontären vom ersten Tag ihrer Anstellung an ein Taggeld von Fr. 3. 50 pro Tag aus, ausnahmsweise geht sie noch über diesen Ansatz hinaus. Bei Vertretungen oder Aushülfe ausserhalb ihres Dienstdomizils erhalten sie eine tägliche Zulage von *Fr. 2. —*.

Bei den Schweizerischen Bundesbahnen müssen die Volontäre bis auf 6 Monate ohne Entgelt arbeiten und erhalten dann eine Entschädigung von Fr. 1. 50 bis Fr. 2. — im Tag.

2. Gratifikationen.

Die Direktion der Gotthardbahn hatte sich seit langen Jahren bestrebt, die gesteigerten Ausgaben für die gesamte Lebenshaltung und in Verbindung damit, die vermehrte Arbeitsleistung mit den Erwerbsverhältnissen ihrer Beamten, Angestellten und Arbeiter in Einklang zu bringen.

Es geschah dies jeweilen durch das Mittel der Gratifikationen, Zuwendungen, die seit einer Reihe von Jahren jeweilen im Dezember zur Auszahlung gelangten. Ueber die Höhe dieser Gratifikation mag folgendes Schriftstück Aufschluss erteilen:

Auszug aus dem Protokoll der Direktion der Gotthardbahn.

No. 4650. d. d. 1. Dezember 1906.

Auf Antrag des Präsidiums wird beschlossen:

Nach Massgabe der durch Direktionsbeschluß No. 4258 vom 19. Dezember 1903 festgelegten Grundsätze

I. Dem definitiv mit Jahresgehalt angestellten Personal, das nicht die vom Verwaltungsrate für die höhern Beamten bewilligten sogenannten Tantièmen bezieht, aus dem Reinertrag des Jahres 1906 nachfolgende Neujahrsgratifikationen zu gewähren:

A. Spezialbestimmungen.

1. Materialverwaltung.

Dem Magazinvorarbeiter	Fr.	87. 50
Dem Magazinarbeiter	„	50. —

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Dem Bahnmeister mit weniger als Fr. 3600. — Gehalt	„	125. —
Dem Bahnmeistergehülfen, Vorarbeiter und Telegraphenaufseher	„	87. 50
Dem Vorarbeitergehülfen, dem ständigen Bahnarbeiter, dem Wärter (Tunnel-, Portal-, Ventilations-, Strecken-, Barrieren- und Blocksignalwärter) und Lampisten	„	50. —
Der Barrierenwärterin	„	12. 50

3. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Dem Oberzugführer	„	125. —
Dem Zugführer	„	100. —
Dem Kondukteur, auch bei Verwendung als Zugführerablöser	„	87. 50
Dem Bremser, Stationswärter, Rangiervorarbeiter, Gütervorarbeiter, Manövristen, Arbeiter I. und II. Klasse und Beleuchtungswärter	„	50. —

4. Maschinen-, Werkstätte- und Fahrdienst.

Dem Lokomotivführer, dem Wagenaufseher	„	100. —
Dem Wagenvisiteur, Wagenvisiteurgehülfen, Gasmeister, Gasmeistergehülfen, Vorarbeiter I. und II. Klasse der Werkstätte, dem Aufseher der elektrischen Zugsbeleuchtung, dem Maschinenwärter der elektrischen Beleuchtung	„	87. 50
Dem Putzermeister beim Fahrdienst, dem Kohlenvorarbeiter, dem Lokomotivheizer	„	75. —
Dem Drehscheiben- und Schiebebühnenwärter, dem Lokomotivputzer, dem Kohlenarbeiter, dem Wagenreiniger, dem Schlosser und Arbeiter der Gasanstalt, dem Lichtarbeiter	„	50. —

B. Uebriges Personal.

1)	Dem Angestellten mit einer Besoldung von Fr. 4500 und mehr . .	Fr. 200. —
2)	Von Fr. 3600 bis Fr. 4499	„ 160. —
3)	„ „ 2501 bis „ 3599	„ 125. —
4)	„ „ 1501 bis „ 2500	„ 87. 50
5)	„ „ 1500 und weniger	„ 50. —

II. Diese Neujahrsgratifikationen in der zweiten Hälfte des Monates Dezember ausrichten zu lassen.

Erstmals im Jahre 1906 gewährte die Gotthardbahn ihren Beamten, Angestellten und Arbeitern eine ausserordentliche Gratifikation, die einer einmaligen Ausgabe von annähernd Fr. 238,000. — rief.

Wir können es uns nicht versagen, an dieser Stelle die Begründung und die einschlägige Beweisführung der Direktion der G. B. wiederzugeben. Diese schreibt in ihrem Geschäftsbericht pro 1906 unter der Rubrik:

V. Die ausserordentliche Gratifikation im Sommer 1906 und die Teuerungszulagen.

„Wie wir unter II. 1. bereits erwähnt haben, stellten die ausserordentlichen Verkehrsverhältnisse auch ganz ausserordentliche Anforderungen an die Arbeitskraft unseres Personals, namentlich in der Zeit vom November 1905 bis gegen die Mitte des Jahres 1906. Wir waren selbstverständlich genötigt, eine starke Personalvermehrung vorzunehmen, aber es ist ebenso selbstverständlich, dass eine solche nur schrittweise bewerkstelligt werden kann und dass auch deren nachhelfende, ausgleichende Wirkung nur allmählich eintritt. Die Gerechtigkeit verlangte, dass für die Zeit der angestrengtesten Arbeit eine Anerkennung geboten werde, und wir erfüllten unsere Pflicht, indem wir in der Mitte des Jahres dem gesamten Personal eine besondere Gratifikation zuerkannten, die einer einmaligen Ausgabe von annähernd Fr. 238,000 rief.

Die Beschäftigung mit dieser keineswegs einfachen Frage zeigte uns aber auch, dass wir mit unsern Gehalten und Löhnen gegenüber den heutigen Lebensbedürfnissen allmählich in anderer Weise in Rückstand kamen, obgleich die letzte Neuregelung der Besoldungsfragen erst im Anfang des Jahres 1903 stattgefunden hatte. Die Ursachen der eingetretenen Teuerung sind so allbekannt, dass wir einer Darlegung derselben enthoben sind. Vom Norden bis zum Süden unseres Netzes sind im Laufe des Berichtsjahres die Preise der zum Leben erforderlichen Güter, wie: Wohnung, Brennmaterialien, Kleidung, Nahrungsmittel mehr und mehr gestiegen. Die Ursachen dieser Verteuerung haben keinen vorübergehenden Charakter, sondern schaffen ein bleibendes Verhältnis. Unter diesen Umständen ist es eine wichtige Aufgabe der geschäftsleitenden Organe, der eintretenden wirtschaftlichen Schlechterstellung des gesamten Personals durch eine Steigerung der Einkommen entgegenzutreten, will man nicht mit den eigenen Grundsätzen und den damit zusammenhängenden Einrichtungen in Widerspruch treten. Diese Steigerung des Einkommens kann wegen des bleibenden Charakters der Teuerung nicht durch eine vorübergehende Zulage erreicht werden, sie ruft vielmehr einer bleibenden Erhöhung der Gehalte und Löhne, die dann auch in Fällen von Krankheit, Invalidität usw. den gesteigerten Lebensbedürfnissen Rechnung trägt.“

Wir haben bereits erwähnt, dass die vorstehend geschilderten Verhältnisse auf 1. Januar 1907 durch eine durchgreifende Erhöhung der Maximalgehälter ihre Würdigung gefunden haben.

Soweit nun die seit dem Jahre 1889 von der Gotthardbahn zur Auszahlung angewiesenen *Gratifikationen* in Frage kommen, mag zugegeben werden, daß diese nicht ohne weiteres aus den Anstellungsverhältnissen abgeleitet werden können. Es ist aber darum nicht weniger Tatsache, dass diese Gratifikationen einen bestimmten und sehr willkommenen Teil des Einkommens der Beamten, Angestellten und Arbeiter bildeten und damit, vielleicht nicht formell, so doch in ihrem Effekt, als zu den Anstellungsbedingungen zählend, betrachtet werden dürfen.

Wir müssen an dieser Auffassung umsomehr festhalten, als diese durch das Urteil des Bundesgerichtes in Sachen Gotthardbahngesellschaft contra Bundesrat gestützt wird. Wir lesen nämlich auf Seite 318/19 der Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichtes vom Jahre 1901, „daß es sich bezüglich der Gratifikationen um Leistungen an das in ihrem Transportgeschäft angestellte Personal handelt und zwar nicht blos um gelegentliche Geschenke, die etwa auf besondere, mit dem Transportgeschäft in keiner Beziehung stehende Veranlassungen hin gegeben worden wäre, sondern um Zuwendungen, deren sich das Personal seit längerer Zeit Jahr für Jahr erfreut und deren Ausrichtung die Direktion der Gotthardbahn eingeführt hat mit Rücksicht auf den großen Verkehr und den guten Willen und Eifer . . . . . Es sind also Ausgaben, die die Gotthardbahn teils zur Anerkennung der vom Betriebspersonal geleisteten Dienste, teils zur Aufmunterung des Dienstpersonals und zwar seit 1889 zu diesem Zwecke ständig gemacht hat. Danach läßt sich der enge Zusammenhang dieser Ausgaben mit dem Interesse des Transportgewerbes nicht verkennen. Wenn auch die Gotthardbahn sich gegenüber dem Dienstpersonal zu diesen Zuwendungen nicht vertraglich verpflichtet und in dieser Beziehung allerdings ein Unterschied zu den eigentlichen Besoldungen besteht, so kommen sie ihrem Effekte nach den Besoldungen nahe, liegt ihnen doch die gleiche Zweckbestimmung zu Grunde. Sie bilden ihrer Natur und Zweckbestimmung nach eine *Ergänzung* der gewöhnlichen Gehalte und sind deshalb in die zu der Ermittlung des konzessionsmäßigen Reinertrages aufzustellende Sonderbilanz aufzunehmen und zwar ohne Rücksicht darauf, ob es sich dabei um eine notwendige oder *freiwillige* Ergänzung der vertragsmäßig festgestellten Besoldungen handelt."

Wenn wir auf diesen Punkt besonderes Gewicht legen, so geschieht dies einmal um schon heute den Anspruch zu erheben und zu begründen, dass die von der Gotthardbahn ausgerichteten Gratifikationen gelegentlich des Ueberganges an den Bund berücksichtigt werden müssen, sichert doch die Rückkaufsbotschaft prinzipiell den Beamten und Angestellten eine gleich gut dotierte Stellung zu, wie sie sie schon unter den Privatbahngesellschaften besessen haben. Ebenso kann als sicher angenommen werden, daß die Gotthardbahn auch fernerhin ihren Beamten, Angestellten und Arbeitern Gratifikationen ausgerichtet hätte.

Was uns aber nicht in letzter Linie veranlaßt hat, diese Frage zum Gegenstand einer längern Erörterung zu machen, ist ihre Regelung durch die Organe der Schweizerischen Bundesbahnen gelegentlich des Uebergangs der 4 Hauptbahnen an den Bund. Wir schicken dabei die Tatsache voraus, daß mit Ausnahme der alten Nordostbahngesellschaft die seither verstaatlichten Privatbahngesellschaften den Beamten, Angestellten und Arbeitern seit dem Jahre 1898 jährliche Zuschüsse in Form eines halben bis zu 2 Dritteilen eines Monatsgehaltes gewährten.

Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen hatte nun in ihrer Sitzung vom 29. März 1902 die Normen aufgestellt, nach welchen die Einreihung des Personals auf 1. Mai 1903 in die neue Gehaltsordnung zu erfolgen habe. Diese Einreihung ließ die Gratifikation unberücksichtigt.

Mit Eingabe vom 1. März 1903 wandte sich der Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten an die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen und postulierte den Einbezug der Gratifikationen. Seine Bemühungen waren insofern von Erfolg gekrönt, als bei der Einreihung auf 1. Mai 1903 die Gratifikationen durch den Zuschlag eines halben Monatsgehaltes nach Maßgabe des am 31. Dezember 1902 fälligen Gehaltes berücksichtigt wurden.

Dieses an sich sehr verdankenswerte Zugeständnis war an die Voraussetzung gebunden, dass das Maximum der Gehaltsordnung eine solche Aufbesserung bezw. Zuschlag gestatte. Eine solche Einschränkung, von der ein nicht geringer Prozentsatz des Personals betroffen wurde, musste naturnotwendiger Weise alle Beamten und Angestellten empfindlich schädigen, die am Maximum ihrer Dienstklasse angelangt waren. In der Hauptsache kam dabei altes Personal

in Betracht, Leute, die Jahre lang nachweisbar unter den ungünstigsten Gehalts- und Arbeitszeitverhältnissen ihre Kräfte in den Dienst der Privatbahngesellschaften gestellt hatten. Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen muß die hinsichtlich des Gratifikationszuschlages gezogene Schranke selbst als remedurbedürftig angesehen haben, finden wir doch im Bericht der Generaldirektion über die Geschäftsführung während des I. Quartals 1903 auf Seite 2 folgende, sehr bezeichnende Stelle: „..... sowie ein halber Monatsgehalt, berechnet nach dem Stande auf Ende 1902, als *Ersatz* für die künftig wegfallende Gratifikation, alles innerhalb der durch das Besoldungsgesetz und die vom Bundesrat erlassene Gehaltsordnung vom 7. Januar 1902 gegebenen Schranken. Als Maximum gelten nicht diejenigen der frühern Gehaltsregulative, sondern diejenigen der neuen Gehaltsordnung, und es ist, zutreffenden Falles, *auch eine Versetzung in eine höhere Gehaltsstufe gestattet.*"

Die Organe der Bundesbahnverwaltung haben nun aber, wie zwingend nachgewiesen werden kann, von der Lizenz der Versetzung in höhere Gehaltsstufen wenig oder gar keinen Gebrauch gemacht.

Der Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten wandte sich daher mit Rekurseingabe vom 31. Mai 1905 an den hohen Bundesrat. Ein materieller Entscheid steht zur Zeit noch aus.

Wir haben all dieser Fälle Erwähnung getah um zu verhüten, daß gelegentlich des Ueberganges der Gotthardbahn an den Bund alte verdiente Beamte, Angestellte oder Arbeiter die Segnungen des Bundesbahnbetriebes in Form einer Verminderung ihrer Einkommensverhältnisse zu verspüren bekommen.

Neben diesen Gratifikationen verabfolgt die Direktion folgende Neujahrsgeschenke:

An Abwarte Fr. 100, Abwartgehülfen und Ausläufer Fr. 50.

3. Nachtdienst-Entschädigung.

Von der Erkenntnis getragen, daß

1. dem zum Nachtdienst herangezogenen Personal in Bezug auf seine Verköstigung entschieden bedeutende Mehrkosten erwachsen,
2. die durch den Nachtdienst bedingte widernatürliche und unregelmäßige Lebensweise auf den Gesundheitszustand jedes Einzelnen mehr oder weniger störend wirkt und die Nachtdienstarbeit das körperliche und geistige Befinden des Personals ungünstig beeinflußt, und
3. der Schlaf zu widernatürlicher Zeit die eigentliche Nachtruhe nicht ersetzt,

hat die Direktion der Gotthardbahn mit Schlußnahme vom 27. April 1903 die bis jetzt vom Personal der Schweizerischen Bundesbahnen bis anhin vergeblich angestrebte Entschädigung des Nachtdienstes konzediert. Wir lassen die einschlägigen Bestimmungen nachstehend folgen:

Regulativ G. B. No. 82.

Beschluss betreffend die Entschädigung der Beamten und Angestellten für Nachtdienst,

vom 27. April 1903.

Art. 1.

Den Beamten und Angestellten der Gotthardbahn wird für Dienstleistung zwischen 11 Uhr abends und 4 Uhr morgens eine *Nachtdienstentschädigung* von *zwanzig Centimes* pro effektive Stunde d. h. ohne Einrechnung des Zuschlags von 25 %, welchen das Bundes-

gesetz betreffend die Arbeitszeit vom 19. Dezember 1902 für die Diensteinteilungen vorschreibt, verabfolgt.

Art. 2.

Bei der Berechnung von Nachtdienstentschädigung werden Bruchteile von 15 Minuten und weniger nicht berücksichtigt, solche von mehr als 15 Minuten werden auf Halbstunden aufgerundet.

Wenn gesetzliche Ruhepausen (s. Art. 3, Abs. 3 des B. G. vom 19. Dezember 1902) in die Zeit des besonders zu entschädigenden Nachtdienstes fallen, wird dafür bei Berechnung der Entschädigung kein Abzug gemacht.

Art. 3.

Beamten und Angestellten wird keine Nachtdienstentschädigung verabfolgt, wenn sie für die gleiche Nacht schon eine Vergütung nach dem „Regulativ Nr. 40, betreffend die Auszahlung von Gehalten, Taggeldern und Diäten für die Beamten und Angestellten der Gotthardbahn" beziehen.

Die Nachtdienstentschädigung wird in das monatliche Minimum der Nebenbezüge nicht eingerechnet.

Art. 4.

Die Rechnungen und Zahlungslisten für die Nachtdienstentschädigung sind monatlich und zwar auf die gleichen Termine, wie diejenigen für Diäten und Nebenbezüge, zur Anweisung zu bringen.

Art. 5.

Dieser Beschluß tritt auf den 1. Mai 1903 in Kraft.

Vorstehendes Reglement hat dann in praxi insoweit eine Abänderung erfahren, als die Nachtdienstentschädigung für die Stellvertreter, Sekretäre und Bureaugehülfen der Bahningenieure 60 Cts. pro Stunde, für die Bahnmeister und Bahnmeistergehülfen, Telegraphen- und Lichtmonteure, Aufseher mechanischer Einrichtungen und Brückenaufseher 40 Cts. pro Stunde, und für die Vorarbeiter des Bahnunterhaltungsdienstes 30 Cts. pro Stunde beträgt. *Es wird nun auch allen Arbeitern ohne Unterschied der Stellung und der Dienstverrichtung eine Nachtdienstentschädigung von 20 Cts. pro Stunde bezahlt.*

Es ist nun ohne weiteres verständlich und gerechtfertigt, wenn das Personal der G. B. an diesen Nachtdienstentschädigungen festhält und sich deren weitern Fortbestand auch unter dem Regime des Bundes sichern will.

4. Taggelder und Diäten.

Die einschlägigen Bestimmungen werden bei der *Gotthardbahn* umschrieben durch das *Regulativ No. 40* betreffend die Auszahlung von Gehalten, Taggeldern und Diäten vom 14. Dezember 1900.

Für die *Schweizerischen Bundesbahnen* fällt in Betracht:

Reglement No. 21 betreffend die Entschädigungen für Dienstreisen und die Beiträge an Umzugskosten, vom 28. Dezember 1901.

Diese Bestimmungen neben einander gehalten, ergeben folgendes Bild:

a) Diäten des fix angestellten Personals.

Für Dienstreisen und dienstliche Verrichtungen ausserhalb ihres Dienstdomizils beziehen die Beamten und Angestellten der:

Es werden vergütet:	G. B.	S. B. B.		
I. Entschädigung für Dienstreisen im Innern der Schweiz:			Ganzer Tag [1] Fr.	Uebernachtung [1] Fr.
a. Entschädigung für Abwesenheit von einem ganzen Tag mit Uebernachtung, für Beamte und Angestellte mit einer Bezahlung bis Fr. 1799, Kl. VI	Fr. 6. —	von Fr. 1200—2700 Kl. VIII & IX	4. —	2. —
von Fr. 1800 „ „ 2699, „ V	„ 7. 50	von Fr. 1800—4800 Kl. VI & VII	5. —	4. —
„ „ 2700 „ „ 3999, „ IV	„ 9. —	von Fr. 3000—7000 Kl. IV & V	6. —	6. —
„ „ 4000 „ „ 4999, „ III	„ 10. 50	von Fr. 5000—8000 Kl. III	7. —	7. —
„ „ 5000 „ „ 5999, „ II	„ 12. —	von Fr. 6000—10000 Kl. II	8. —	8. —
„ „ 6000 und mehr „ I	„ 15. —	von Fr. 10000—15000 Kl. I	10. —	10. —

[1]) Bei einem Aufenthalte von mehr als 14 Tagen am nämlichen Orte werden obenstehende Ansätze vom 15. Tage an um 20 % reduziert. Die Drahtzieher der Telegrapheninspektionen haben Anspruch auf eine Vergütung von Fr. 3. — für den ganzen Tag und Fr. 2. — für das Uebernachten. Für das Personal des Bahndienstes gelten folgende Ausnahmebestimmungen:

1. Eine Reduktion um 20 % tritt ein für die Bahningenieure und deren Stellvertreter bei Abwesenheiten innerhalb ihrer Bahnbezirke.
2. Die Bahnmeister und Vorarbeiter des Bahnunterhaltungsdienstes, sowie die Bauaufseher erhalten oben genannte Entschädigung nur bei Beschäftigung ausserhalb ihrer Strecken, die Entschädigung aller Bahnmeistergehülfen, auch der den Bahningenieuren direkt zugeteilten, wird für auswärtigen Stellvertretungsdienst auf Fr. 3. — per Tag und Fr. 2. 50 für Uebernachten festgesetzt; innerhalb ihrer Strecken werden den Bahnmeistern Fr. 2. 50 und den Bahnmeistergehülfen Fr. 2. — vergütet, wenn ihnen bei aussergewöhnlichen Dienstverrichtungen unmöglich ist, das Mittagessen zu Hause einzunehmen.
3. Die Aufseher der Stellwerke erhalten bei dienstlichen Verrichtungen ausserhalb ihres Wohnortes Fr. 3. — für den ganzen Tag und Fr. 2. 50 für das Uebernachten, die Brücken- und Stellwerkmonteure Fr. 2. 50 für den ganzen Tag und Fr. 2. — für das Uebernachten.

Wenn die ständigen Bahnarbeiter bei Beschäftigung ausserhalb ihrer Vorarbeiterstrecken das Mittagessen nicht mitnehmen oder sich zutragen lassen können, wird ihnen eine Vergütung von Fr. 1. — entrichtet; wenn auswärts übernachtet werden muss, wird die Vergütung auf Fr. 3. — erhöht.

	G. B.				S. B. B.
	Frühstück [1]	Mittagessen	Nachtessen [2]	Uebernachtung [3]	
b. Entschädigung für Abwesenheit von weniger als 24 Stunden:	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Die Vergütung für einen Tag wird nur geleistet, wenn die Abwesenheit vom dienstlichen Wohnsitz ununterbrochen wenigstens 7 Stunden beträgt. Wenn die Abreise nach 1 Uhr nachmittags oder die Rückkehr bis 12 Uhr mittags stattfindet oder wenn die Abwesenheit weniger als 7 Stunden dauert, so wird nur die Hälfte des Ansatzes für den ganzen Tag vergütet. Dauert die Abwesenheit vom dienstlichen Wohnsitz weniger als 3 Stunden, so wird keine Vergütung geleistet. Die Vergütung für Uebernachten erfolgt, wenn eine ununterbrochene Abwesenheit von wenigstens 6 Stunden in der Zeit von 7 Uhr abends bis 7 Uhr morgens des folgenden Tages stattfindet.
Beamte der Gehaltsklasse VI	0. 50	2. —	2. —	1. 50	
„ „ „ V	0. 75	2. 50	2. —	2. 25	
„ „ „ IV	1. —	3. —	2. 50	2. 50	
„ „ „ III	1. —	3. 50	3. —	3. —	
„ „ „ II	1. 25	4. —	3. 50	3. 25	
„ „ „ I	1. 50	5. —	4. —	4. 50	
	[1]) Frühstück wird nur vergütet, wenn Abreise vor 8 Uhr morgens erfolgt. Bei Uebernachtungen ausserhalb wird Frühstück immer vergütet. [2]) Nachtessen wird vergütet, wenn Rückkehr ins Domizil nach 7 Uhr abends oder Abreise vor 7 Uhr erfolgt. [3]) Nachtbahnfahrten werden wie Uebernachten vergütet.				Vorstehende Bestimmungen S. B. B. haben durch die gemeinsame Direktorenkonferenz vom 14. September 1904 eine authentische Interpretation erfahren.
II. Reisen im Ausland.	II. Für Reisen im Ausland werden obige Vergütungen um 50 % erhöht. Für Reisen nach Schweizerstädten von mehr als 30,000 Einwohnern werden obige Vergütungen mit 40 % Zuschlag berechnet.				Für Reisen im Ausland werden die wirklichen Auslagen vergütet, sofern dieselben obige Ansätze übersteigen.
III. Provisorische Verwendung:					
Für provisorische Verwendung ausserhalb des Dienstdomizils erhalten die Beamten und Angestellten:					
vom 1. bis 10. Tage	die unter Ia genannten Diäten.				
vom 11. Tage an	je die Hälfte der für einen ganzen Tag festgesetzten Diäten.				

	G. B.	S. B. B.
IV. Militärdienst: Für den zu leistenden Militärdienst beziehen die Beamten und Angestellten:	Die ambulanten Stellvertreter erhalten für ihren Ablösungs- u. Stellvertretungsdienst eine jährliche fixe Zulage von Fr. 1660. —.	Die Beamten des Stationsdienstes, welche regelmässig ausserhalb ihres Dienstdomizils im Ablösungs- und Stellvertretungsdienste Verwendung finden, erhalten eine Vergütung von: Fr. 5. – **für den ganzen Tag** und „ 2. – **für jede Uebernachtung.**
a) **mit fixer Besoldung**	den Gehalt für die Zeit während welcher sie sich im Militärdienste befinden **ungeschmälert.**	1. Beamte und ständige Angestellte, welche in obligatorischen Militärdienst einberufen werden, erhalten während desselben den vollen Gehalt und zwar ohne Unterschied, ob sie den Militärdienst als Rekruten, Soldaten, Unteroffiziere oder Offiziere tun.
b) **das mit Taggeld,** jedoch **fix** mit 1- oder 3-monatlicher Kündigungsfrist angestellte Personal erhält	für die ersten 4 Wochen ihres Militärdienstes die Taggeld. **ungeschmälert,** für eine allfällig weitere Dauer nur noch $^2/_3$ **ihres Gehaltes.**	2. Es bleibt jedoch der vorgesetzten Direktion vorbehalten, die Nichtauszahlung oder die Reduktion des Gehaltes zu verfügen: *a)* wenn der Beamte oder Angestellte den Militärdienst freiwillig macht oder als Strafdienst machen muss. *b)* wenn es sich um provisorische Angestellte handelt, deren definitive Anstellung in Frage gestellt ist; *c)* wenn aus dem Datum des Eintrittes in den Dienst der Bundesbahnen oder des Austrittes aus demselben und aus den übrigen Umständen gefolgert werden kann, dass es sich um eine missbräuchliche Inanspruchnahme der Bundesbahnverwaltung handelt.
c) **die Arbeiter,** die in regelmässiger Weise beschäftigt werden, erhalten . .	Art. 15. Arbeiter, welche mehr als ein Jahr ununterbrochen im Dienste der Gotthardbahn stehen und welche im Friedensverhältnis in den Militärdienst einberufen werden, erhalten während desselben den vollen Lohn, unter Vorbehalt der nachfolgenden Einschränkungen: a) wenn der Arbeiter den Militärdienst freiwillig macht oder als Strafdienst machen muß oder wenn aus dem Datum des Austrittes aus dem Dienst der Gotthardbahn und aus den übrigen Umständen gefolgert werden kann, daß es sich um eine mißbräuchliche	3. Die Abwesenheit im Militärdienst wird in den gewöhnlichen Jahresurlaub nur dann eingerechnet, wenn und soweit sie drei Wochen im Jahr überschreitet. Ständige Arbeiter, welche mehr als ein Jahr ununterbrochen im Dienste der

	G. B.	S. B. B.
	Inanspruchnahme der Gotthardbahn handelt, so bleibt es der Direktion vorbehalten, die Nichtauszahlung oder die Reduktion des Lohnes zu verfügen; b) für die Absolvierung der Rekrutenschule wird nur der halbe Lohn bezahlt; c) Ausländer haben auf die vorstehenden Vergünstigungen keinen Anspruch.	Bundesbahnen stehen und welche im Friedensverhältnis in den Militärdienst einberufen werden, erhalten während desselben den vollen Taglohn unter Vorbehalt der nachfolgenden Einschränkungen: *a)* wenn der ständige Arbeiter den Militärdienst freiwillig macht oder als Strafdienst machen muss oder wenn aus dem Datum des Austritts aus dem Dienst der Bundesbahnen und aus den übrigen Umständen gefolgert werden kann, dass es sich um eine missbräuchliche Inanspruchnahme der Bundesbahnverwaltung handelt, so bleibt es der vorgesetzten Direktion vorbehalten, die Nichtauszahlung oder die Reduktion des Lohnes zu verfügen. *b)* Ausländer haben auf die vorstehenden Vergünstigungen keinen Anspruch.

b) Nebenbezüge, Diäten und Dienstverhältnisse des Arbeiterpersonals.

Bei der *Gotthardbahn* werden diese Verhältnisse umschrieben durch die Reglemente:
Nos. 80, 81 und 82.

Reglement No. 81.
(Betriebsarbeiter.)

Wie bei den Schweizerischen Bundesbahnen, mit folgender Ergänzung: Für Arbeiten in der Nacht zwischen 11 Uhr abends und 4 Uhr morgens wird pro effektive Stunde der nämliche Lohn bezahlt, der im vorigen Artikel für Ueberzeit festgesetzt ist. Ständige Taglohnarbeiter erhalten, wenn sie mit Jahresgehalt angestelltes Personal ablösen oder vertreten, die nämliche Nachtdienstentschädigung wie dieses. Für außerordentliche Betätigung bei Behebung von bedeutenderen Betriebsstörungen, welche mit grosser Anspannung aller Kräfte verbunden ist, wer-

Diese Einkünfte sind bei den *Schweizerischen Bundesbahnen* niedergelegt in den Reglementen:
Nos. 25, 25a, 38 und 39.

Reglement No. 25.
(Betriebsarbeiter.)
Vergütung für Ueberzeitarbeit.

Eine solche tritt ein, wenn die Arbeitszeit ausnahmsweise über die gesetzlich zulässige Maximalarbeitszeit ausgedehnt werden muß oder wenn auf Anordnung der Vorgesetzten die eingeteilte Arbeitszeit innert den gesetzlichen Grenzen um 45 Minuten oder mehr überschritten wird.

Die Vergütung für Ueberzeitarbeit beträgt pro Stunde *ein Zehntel des Taglohnes* mit 25 % Zuschlag. Bruchteile von 15 Minuten und

den besondere Zuschläge zur aufgewendeten Arbeitszeit oder zu den normalen Löhnen bewilligt.

(Artikel 5 und 6 des Reglementes.)

Arbeiten ausserhalb des dienstlichen Wohnsitzes.

(Art. 7 des Reglementes.)

a) Für eine Abwesenheit von einem ganzen Tag:

Fr. 6. —.

b) Für Abwesenheit von weniger als 24 Stunden vom Dienstdomizil:

Für ein	Frühstück:	Fr. —. 50
„ „	Mittagessen:	„ 2. —
„ „	Nachtessen:	„ 2. —
„ „	Uebernachten:	„ 1. 50

Für Reisen nach Städten mit mehr als 30,000 Einwohner 40 % Zuschlag.

Ausgenommen hievon sind Arbeiten, die im Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienste stattfinden.

Nicht aufgenommen.

Gratifikationen.

Wie S. B. B.

Fehlt.
(Art. 12 des Reglementes.)

Requisit: Volljährigkeit.

weniger fallen außer Berechnung und solche von mehr als 15 Minuten werden auf Halbstunden aufgerundet.

(Art. 8 des Reglementes.)

Arbeiten ausserhalb des dienstlichen Wohnsitzes.

Hier finden die Art. 1 und 2 des Reglementes 21 (siehe Seite 29) analoge Anwendung.

Wenn die ständigen Bahnarbeiter bei Beschäftigung außerhalb ihrer Vorarbeiterstrecken das Mittagessen nicht mitnehmen oder sich zutragen lassen können, wird ihnen eine Vergütung von Fr. 1. — entrichtet; wenn auswärts übernachtet werden muß, wird die Vergütung auf Fr. 3. — erhöht.

(Art. 4 des Reglementes 21.)

Bei vorübergehender Verwendung.

Bei vorübergehender Verwendung eines Arbeiters in einem mit höheren Anforderungen verbundenen Dienste, wie z. B. beim Nachtheizerdienst, kann eine angemessene Zulage zum Taglohn bewilligt werden.

(Art. 10 des Reglementes.)

Gratifikationen.

Arbeitern, welche während 25 Jahren ununterbrochen im Dienste der Bundesbahnen oder einer durch den Bund übernommenen Bahn gestanden sind, wird eine Gratifikation gleich dem 30fachen Taglohn zuerkannt.

Die gleiche Gratifikation wird den Arbeitern nach 40 bezw. 50jährigem Dienst bewilligt.

(Art. 12 des Reglementes.)

Reglement No. 38.

(Dienstverhältnisse.)

Alter und Aufnahmekreis.

Für die Aufnahme als ständiger Arbeiter ist ein Alter von mindestens 20 und höchstens 35 Jahren vorgeschrieben.

Die Aufnahme von Ausländern und von solchen Arbeitern, welche im Aktivbürgerrecht ein-

Fehlt.
(Art. 9 des Reglementes.)

Wie S. B. B.
(Art. 18 des Reglementes.)

Für die dem Reglemente No. 83 unterstellten Arbeiter mit einjähriger Dienstzeit ist eine Kündigung von 3 Monaten festgesetzt (siehe Reglement No. 46).

Die **Disziplinarstrafen** und die Vorschriften über **Schadensbeteiligung** sind wie bei den Schweizerischen Bundesbahnen geordnet.

B. Besondere Bestimmungen für den Bahnaufsichts- u. Unterhaltungsdienst.

Art. 19.

Für Arbeiten in den Tunneln von 700 Meter Länge und darüber erhalten die Arbeiter Zulagen, wenn der Aufenthalt im Tunnel am Tag oder in der Nacht mindestens 5 aufeinanderfolgende Stunden dauert, und zwar:

bei Arbeiten im Gotthardtunnel 1 Fr. per Tag,
bei Arbeiten in den übrigen Tunneln von 700 Meter Länge und darüber 75 Cts. per Tag.

Arbeiter, welche zum Bezuge dieser Zulagen berechtigt sind, haben die Tunnellampen selbst anzuschaffen und auf eigene Kosten zu speisen.

Ständige Taglohnarbeiter erhalten, wenn sie mit Jahresgehalt angestelltes Personal ablösen oder vertreten, die nämliche Tunnelzulage wie dieses.

Art. 20.

Taglohnarbeiter, welche mühevolle und gefährliche Untersuchungen und Abräumungen von Felsböschungen und Lehnen, sowie von ungegestellt sind, kann nur mit Genehmigung der betreffenden Direktion geschehen.

(Art. 3 des Reglementes.)

Dienstaustritt oder Entlassung.

Der Dienstaustritt oder die Entlassung der Hülfsarbeiter kann von einem Tage auf den andern erfolgen.

Für die ständigen Arbeiter beträgt die gegenseitige Kündigungsfrist 14 Tage.

Die Bahnverwaltung ist jedoch berechtigt, die sofortige Entlassung ohne vorherige Kündigung zu verfügen, falls sich der Arbeiter eines Verbrechens oder eines strafbaren Vergehens, fortgesetzter Nachlässigkeit im Dienste, der Widersetzlichkeit gegen Vorgesetzte, Trunkenheit im Dienste, Ungebührlichkeiten gegen Mitangestellte oder gegen das Publikum schuldig macht.

(Art. 22 des Reglementes.)

Disziplinarstrafen.

Diese sind:

1. Mündlicher Verweis.
2. Schriftlicher Verweis.
3. Ordnungsbusse bis auf Fr. 5. —.
4. Zeitweilige Einstellung im Dienste, verbunden mit Lohnentzug für die Dauer der Anstellung.
5. Versetzung im Dienste mit gleichem oder geringerem Lohn.
6. Einstellung in der periodischen Lohnaufbesserung.

Die ausgefällten Ordnungsbußen sind zu Gunsten der Krankenkassen der Arbeiter zu verwenden.

Für die Hülfsarbeiter kommen nur die unter Ziffer 1 – 3 angeführten Disziplinarstrafen in Betracht.

Bleiben diese ohne Erfolg, so hat Entlassung aus dem Dienste einzutreten.

(Art. 24 des Reglementes.)

Schadensbeteiligung.

Wenn aus der Nichterfüllung von Dienstpflichten oder aus Nachlässigkeit eines Arbeiters Schaden entstanden ist, kann der Fehlbare ausser

mauerten Strecken in Tunneln unter 700 Meter Länge zu besorgen haben, erhalten für die Tage, an denen sie so beschäftigt sind, eine Taglohn-Zulage von 50 Cts.

Art. 21.

Eine Zulage von Fr. 1. — wird gewährt, wenn ein ständiger Taglohnarbeiter ausnahmsweise in einer andern Vorarbeiterstrecke als derjenigen, welcher er zugeteilt ist, verwendet wird, jedoch nur dann, wenn der Arbeiter das Mittagessen nicht mitnehmen oder sich zutragen lassen kann; wenn dann noch auswärts übernachtet werden muß, wird die Vergütung bei ununterbrochener Abwesenheit vom Domizil von wenigstens 6 Stunden in der Zeit von 7 Uhr abends bis 7 Uhr morgens des folgenden Tages auf Fr. 3. — erhöht.

Die ständigen Bahnarbeiter, welche Vorarbeiter oder Vorarbeitergehülfen vertreten, erhalten eine Funktionszulage von Fr. 1. 50 für einen ganzen Tag.

(Beschluss vom 23. Dezember 1904.)

Wirkungskreis:

Arbeiter in den Magazinen der Materialverwaltung und im Lebensmittelmagazin, beim Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst, beim Expeditions- und Zugsdienst, beim Fahrdienst und bei der Lagerhausverwaltung.

(Art. 1 des Reglementes.)

Reglement No. 80.

(Werkstättearbeiter.)

Akkordlohn.

Wie bei den S. B. B.

der Bestrafung zum ganzen oder teilweisen Ersatz des Schadens angehalten werden.

(Art. 25 des Reglementes.)

Wirkungskreis des Reglementes.

Dieses findet Anwendung auf alle Betriebsarbeiter, es gilt auch für die dem Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten unterstellten Depotwerkstätten.

(Art. 31 des Reglementes.)

Reglement No. 25 a.

(Werkstättearbeiter.)

Akkordlohn.

Auf Grund besonderer schriftlicher Vereinbarung zwischen Arbeitern und Werkstättevorstand kann auch an Stelle des Stundenlohnes eine bestimmte Summe für genau zu umschreibende Arbeiten treten.

Die auf diesem Wege vereinbarte Akkordsumme (der Stücklohn) ist für beide Teile in dem in der Abmachung vorgesehenen Umfang verbindlich. Doch wird dem Arbeiter hierbei als Zahlung zum mindesten die Summe garantiert, die sich bei richtiger Arbeitsleistung auf Grund des Stundenlohnes ergeben würde.

(Art. 7 des Reglementes.)

Ueberzeitarbeit.

Wie S. B. B.
(Art. 10 des Reglementes.)

Arbeiten ausserhalb des dienstlichen Wohnortes.

Die Arbeiter erhalten bei Arbeitsleistungen ausserhalb des dienstlichen Wohnsitzes folgende besondere Vergütungen:

Per Tag	ohne	Uebernachtung	Fr. 3. —
„ „	mit	„ im Dienstbett	„ 3. 50
„ „	mit	„ ohne „	„ 4. 50

Die außer die gewöhnliche Arbeitszeit fallende Reisezeit wird als Ueberzeitarbeit vergütet.

(Art. 11 des Reglementes.)

Gratifikation.

Wie S. B. B.
(Artikel 13.)

Wie S. B. B.
mit dem Unterschied, dass die $^1/_4$stündige Frühstückspause in die Arbeitszeit eingerechnet wird.

Ueberzeitarbeit.

Für die über die festgestellte Arbeitszeit hinausgehenden Leistungen (Ueberzeitarbeit) wird zum gewöhnlichen Stundenlohn an Werktagen ein Zuschlag von 25 % und an Sonn- und Feiertagen ein Zuschlag von 50 % vergütet. Diese Zuschläge werden für die infolge von Betriebsunfällen auf der Linie geleistete Ueberzeitarbeit verdoppelt.

(Art. 8 des Reglementes).

Arbeiten ausserhalb des dienstlichen Wohnortes.

Für diese wird über den gewöhnlichen Stundenlohn hinaus nebst der Rückerstattung allfällig bezahlter Fahrtaxen, in folgender Weise Vergütung geleistet:

Für einen	ganzen	Tag	Fr. 4. —
„ „	halben	„	„ 2. —
„	Uebernachten		„ 2. —

Dagegen wird die auf der Fahrt zugebrachte Zeit, welche über die gewöhnliche Arbeitszeit hinausgeht, als solche nicht besonders vergütet.

Bei einem Aufenthalt von mehr als 14 Tagen am nämlichen Orte werden obenstehende Ansätze vom 15. Tage an um 20 % reduziert.

(Art. 9 des Reglementes.)

Gratifikation.

Arbeitern, welche während 25 Jahren ununterbrochen im Dienste der Bundesbahnen oder einer durch den Bund übernommenen Bahn gestanden sind, wird eine Gratifikation gleich dem dreissigfachen Taglohn zuerkannt. Die gleiche Gratifikation wird den Arbeitern nach 40 bezw. 50jährigem Dienst bewilligt.

(Art. 11 des Reglementes.)

Reglement No. 39.

Dienstverhältnisse — Fabrikordnung.

Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit in den Werkstätten, ausschliesslich der dem Arbeitszeitgesetz unterstellten Depotwerkstätten, wird ab 1. Januar 1907 auf 54 Stunden per Woche oder im Durchschnitt auf 9 Stunden per Tag festgesetzt, wobei

Nicht vorgesehen.

Kündigungsfrist: 3 Monate.

Reglement No. 83.

Werkstättearbeiter der Lokomotivdepots.

Arbeitszeit: 10 Stunden, an den Vorabenden vor Sonn- und Feiertagen 9 Stunden mit Zahlung des Taglohnes für 10 Stunden.

Akkordarbeit: Wie für die Arbeiter der Zentralwerkstätte.

Ueberzeitarbeit: Wie für die Arbeiter der Zentralwerkstätte mit der Einschränkung, dass Sonntags- und Nachtarbeit, die nicht über die 10stündige Arbeitszeit hinausgeht, nicht als Ueberzeitarbeit bezahlt wird.

Für Arbeiten in der Nacht zwischen 11 Uhr abends und 4 Uhr morgens wird eine Nachtdienstentschädigung von 20 Cts. per effektive Stunde bezahlt. Im übrigen gelten die gleichen Bestimmungen wie für die Arbeiter der Zentralwerkstätte.

Seit dem Jahre 1901 bestehen für die *Depotwerkstätten* in Bellinzona, Biasca und Erstfeld Arbeiterkommissionen, deren Funktionen durch das Reglement No. 116 umschrieben sind. Diese Institution hat zum Zweck, friedliches Zusammenwirken, gegenseitiges Vertrauen und gutes Einvernehmen zwischen Arbeitgeber und Arbeiterschaft zu erhalten und zu fördern. Der Bezug von Freikarten und Entschädigungen für die Teilnahme an den gemeinschaftlichen Arbeiterkommissions-Sitzungen sind festgelegt durch Schreiben No. 1268 vom 6. Dezember 1901 und 1383 III vom 24. November 1902.

keinerlei Pausen in die Arbeitszeit eingerechnet werden sollen.

(Beschluss des Verwaltungsrates vom 20. Oktober 1906.)

Ferien.

Den Arbeitern, welche mehr als 10 Jahre ununterbrochen im Dienste der Bundesbahnen gestanden sind, wird ein zusammenhängender Erholungsurlaub von 6 Tagen per Jahr ohne Lohnabzug bewilligt.

(Beschluss des Verwaltungsrates vom 20. Oktober 1906.)

Kündigungsfrist: 14 Tage.

Bei den S. B. B. nicht besonders vorgesehen.

Mit Schreiben 1376 vom 19. Mai 1905 sind den Mitgliedern der A. U. S. T. zur Teilnahme an den Delegiertenversammlungen und Kommissionssitzungen Urlaubstage ohne Lohnabzug und Freikarten ohne Anrechnung gewährt.

Die Arbeiter der Depotwerkstätten erhalten durch Schreiben No. 3117 vom 17. Dezember 1904 bei Geburts- oder Todesfällen Urlaubstage, wenn diese die gesetzliche Zahl von Rasttagen und Urlaubstagen bezogen haben ohne Lohnabzug.

Bei den S. B. B. besteht keine dieser Institutionen und Vergünstigungen.

5. Nebenbezüge und sonstige Zulagen.

	G. B.	S. B. B.
Bahnhofvorstände.		
Bauzulagen bei Bahnhofbauten und Bau neuer Geleise	Fr. 20—30 pro Monat.	Nichts.
Pauschalvergütungen für Schreibmaterialien und Bureaubedürfnisse . .	Fr. 4. 50 pro Quartal.	Fr. 4. 75 pro Quartal.
Stationsvorstände.		
Bauzulagen	Fr. 10—20 pro Monat.	Nichts.
Pauschalvergütungen	Fr. 2. 25 pro Quartal.	Fr. 3. 75 pro Quartal.
Frachtbriefgelder	05 Cts. Schreibgebühr.	05 Cts. Schreibgebühr.
Handgepäck	10 Cts. pro Tag u. Stück.	Nichts.
Meteorologische Beobachtungen . .	Fr. 15. — pro Monat.	Nichts.
Auszahlungsprovision	2 ‰ der auszuzahlenden Beträge.	Nichts.
Souschefs.		
Bauzulagen	Fr. 10—15 pro Monat.	Nichts.
Pauschalvergütungen	Fr. 2. 25 pro Quartal.	Fr. 3. 75 pro Quartal.
Stationsgehülfen.		
Bauzulagen	Fr. 10. — pro Monat.	Nichts.
Pauschalvergütungen	Fr. 2. 25 pro Quartal.	Fr. 3. 75 pro Quartal auf Bahnhöfen. Fr. 3. — pro Quartal auf Stationen.
Frachtbriefgelder	05 Cts. Schreibgebühr.	05 Schreibgebühr.
Handgepäck	10 Cts. pro Tag u. Stück.	Nichts.
Vorstände und Gehülfen der Güterexpeditionen und der Lagerhäuser.		
Frachtbriefgelder	05 Cts. Schreibgebühr.	05 Cts. Schreibgebühr.
Pauschalvergütungen	Fr. 2. 25 pro Quartal.	Fr. 4. 75 für Vorstände. Fr. 3. — für Gehülfen pro Quartal.
Der Güterkassier in Chiasso erhält überdies jährlich	Fr. 240. — Auszahlungsprovision.	
Einnehmer.		
Pauschalvergütungen	Fr. 2. 25 pro Quartal.	Fr. 3. — pro Quartal.
Auszahlungsprovisionen	2 ‰ der auszuzahlenden Summen.	Nichts.

	G. B.	S. B. B.
Jährlich fixe Auszahlungsprovisionen erhalten die Einnehmer in:		
Goldau	Fr. 350. —.	Nicht vorgesehen.
Erstfeld	„ 750. —.	
Biasca	„ 400. —.	
Bellinzona	„ 1000. —.	
Chiasso	„ 240. —.	
Gepäckexpedienten.		
Pauschalvergütungen	Fr. 2. 25 pro Quartal.	Fr. 3. — pro Quartal.
Telegraphisten.		
Pauschalvergütungen	Fr. 2. 25.	Fr. 3. — pro Quartal.
Depeschenprovisionen:		
Auf Telegraphen-Bureaux mit eidg. Draht abgehende Depeschen erhält der die Depesche abspielende Telegraphist	15 Cts.	10 Cts.
Auf Telegraphenbureaux ohne eidg. Draht	25 Cts.	
Wagenkontrolleure.		
Pauschalvergütungen	Fr. 2. 25 pro Quartal.	Fr. 3. — pro Quartal.
Ambul. Stellvertreter.		
Pauschalvergütungen	Fr. 2. 25 pro Quartal.	Fr. 3. — pro Quartal.
Güterschaffner.		
Pauschalvergütungen	Fr. 1. 50 pro Quartal.	Fr. 1. 50 pro Quartal.
Portiers.		
Pauschalvergütungen	Fr. 2. 25 pro Quartal.	Fr. 1. 50 pro Quartal, nur für Logenportiers.
Handgepäckgeld	10 Cts. pro Tag u. Stück des zur Aufbewahrung abgegeb. Handgepäcks.	Nichts. (Die betreffenden Einnahmen fallen der Bahnverwaltung zu.)
Für Entdeckung missbräuchlicher Benützung:		
einer Freikarte od. eines Beamtenbilletes	Fr. 3. —.	
eines Generalabonnementes	Fr. 5. —.	
Manöveristen.		
Diesen werden bei Vertretungen folgende Zulagen bewilligt: (Direktionsbeschluß vom 27. Mai 1907).	30 Cts. pro Tag bei Vertretung eines Vorarbeiters.	Nicht vorgesehen.
	50 Cts. pro Tag bei Vertretung eines Rangiermeistergehülfen.	
	Fr. 1. — pro Tag bei Vertretung eines Rangiermeisters.	

Zu erwähnen sind noch folgende, bei den *Schweizerischen Bundesbahnen* **nicht** vorgesehene Zulagen:

1. Geflügeldienst des Personals der Güterexpedition in Chiasso.

Dieser Dienst beginnt Sommer und Winter 8 Uhr abends und dauert je nach Frequenz bis 11, 1 und 2 Uhr morgens. Die Zeit von 8—10 Uhr abends wird wie folgt bezahlt:

a) Für Beamte (3 jeweilen) Fr. 2.— pro Abend.
b) Für den Güterschaffner (1) Fr. 1.40 „ „
c) Vorarbeiter und Arbeiter 90 Cts. „ „

Die neunstündige Ruhepause zwischen Dienstschluß und Dienstantritt bleibt gewahrt.

Das Personal, das im Sommer über 10 Uhr abends arbeitet, erscheint folgenden Morgens entsprechend (also nach 7 Uhr) im Dienst; desgleichen im Winter (1. Oktober bis 31. März) nach 11 Uhr bezw. 8 Uhr morgens. Der Geflügeldienst muß auch an Sonn- und Feiertagen besorgt werden.

2. Vergütung der Gepäckexpedienten in Chiasso bei Begleitung der Züge, bei welchen die Zollrevision im Zuge stattfindet.

Diese Beamten erhalten die im Diätenreglement vorgesehenen Vergütungen für auswärtige Einnahme einer Mahlzeit (Morgen- bezw. Mittagessen).

Die Gepäckexpedienten in Goldau erhalten eine Tageszulage von *Fr. 1.* — bei Stellvertretungen auf der Einnehmerei.

Stationsgehülfen.

Diese erhalten für die Stellvertretung der Vorstände ihres Dienstdomizils eine Tageszulage von *Fr. 1.50*. Ausgenommen die Souschefs, die ambulanten Stellvertreter und die Stationsgehülfen I. Klasse, welche speziell als Stellvertreter der Vorstände gewisser Stationen bezeichnet worden sind, sowie diejenigen Stationsgehülfen, welche den Vorstand einer Station außerhalb ihres Dienstdomizils vertreten und hiefür die regulativmässigen Diäten beziehen.

Stationswärter.

Stationswärter, denen die zeitweise Ueberwachung des Telegraphs überbunden ist, erhalten eine monatliche Zulage von 10 Franken.

Rangiervorarbeiter.

Diese erhalten bei Leistung von Rangiermeisterdienst eine tägliche Vergütung von 50 Cts.

Güterarbeiter.

Die Güterarbeiter erhalten bei Vertretung von Güterschaffnern oder Gütervorarbeitern folgende Zulagen: 50 Cts. pro Tag bei Vertretung eines Güterschaffners; 30 Cts. pro Tag bei Vertretung eines Gütervorarbeiters.

Die Gütervorarbeiter, welche ihrer Stellung gemäß als Vertreter der Güterschaffner bestimmt sind, erhalten bei Vertretung der letztern keine besondere Vergütung.

Das

Verwaltungspersonal

bezieht folgende Pauschalentschädigung pro Quartal:

a) Die Maschinenzeichner und technischen Beamten . . . . Fr. 4. 50
b) Die übrigen Beamten der Verwaltung und der Zentralbureaux . . „ 3. —

Wagenreiniger.

Diese erhalten, sofern sie Visiteurdienst versehen, eine Zulage von 50 Cts. pro Tag.

Auslandzulage.

Die Beamten und Angestellten der G. B. in Luino erhalten eine fixe Auslandzulage in folgendem Ausmaß:

1. Ledige . . . . . Fr. 180. — pro Jahr.
2. Verheiratete ohne Kinder, welche vor dem Jahre 1892 in Luino domiziliert sind . . . . . „ 300. — „ „
3. Verheiratete ohne Kinder, welche seit 1892 in Luino domiziliert sind . . . . . „ 240. — „ „
4. Verheiratete mit Kinder . . . . . „ 360. — „ „

Gemäß Uebereinkunft sind die G. B.-Angestellten in Luino von jeder Steuerabgabe befreit.

Kaffeebons.

Diese werden außer an das Maschinen- und Zugspersonal auch den Nachtdienst habenden Beamten in Göschenen und Airolo, sowie dem Wärter im Gotthardtunnel abgegeben. (Dauer des Bezuges: 1. Dezember bis 1. April.)

Fieberzulage.

Während der Monate Juli, August und September erhalten die Stations- und Streckenwärter der Bezirke Marobbia Brücke-Verzasca Brücke, sowie vom Wärterhaus 212 bis Wärterhaus 146:

täglich:	alle 10 Tage:	monatlich:	jährlich:
4 Deziliter Rotwein $^1/_2$ kg Ochsenfleisch.	1 Liter Essig.	1 Schachtel Pillen.	1 Flanellhemd (Neueintretende das erste Mal 2).

Der Stationsvorstand in Cadenazzo und dessen Gehülfe eine Zulage von Fr. 1. — pro Tag.

Tunnelzulagen.

	Gotthardtunnel:	Uebrige Tunnels: (über 700 m Länge)	
Bahnmeister	Fr. —. 75	Fr. —. 70	für jede volle Stunde Aufenthalt (Bruchteile werden nicht gerechnet).
Bahnmeistergehülfe . . . Vorarbeiter	„ 1. 50	„ 1. —	für jeden Arbeitstag mit mindestens 2stündigem Aufenthalt im Tunnel.
Vorarbeitergehülfe			
Portalwärter	„ —. 50		für jeden Tag Dienst.

	Gotthardtunnel:	Uebrige Tunnels: (über 700 m Länge)	
Telegraphenkontrolleure . . Telegraphenmonteure . . .	Fr. —. 75		per Stunde (Bruchteile werden nicht gerechnet).
Telegraphenaufseher . . .	„ 1. 50		per Tag mit mindestens 2stündigem Aufenthalt.
Uebriges ständiges Personal	„ 1. 50	Fr. —. 75	per Tag ohne Rücksicht auf die Dauer des Aufenthaltes im Tunnel.

Depotwerkstättearbeiter.

Für die rechtzeitige Entdeckung von betriebsgefährlichen Schäden an Lokomotiven und Wagen, wie Achsen und Bandagen, Brüche oder Anrisse verschobener oder gebrochener Räder, Brüche an Trieb- und Kuppelstangen, Exzenterstangen, Schieberstangen und deren Rahmen, Kurbeln, Kreuzkopfbolzen, den Linealen und deren Befestigung etc. werden Belohnungen bis auf den Betrag von Fr. 10. — im einzelnen Falle ausbezahlt.

Für Entdeckung einzelner dieser Schäden sind die Belohnungen fest normiert, nämlich für rechtzeitige Entdeckung:

eines	Radreifen-Querrisses . .	bis auf	Fr. 5. —
„	Langrisses	„ „	„ 3. —
„	verschobenen oder losen Radreifen	„ „	„ 5. —
„	verschobenen Rades . .	„ „	„ 10. —
„	Achsenbruches . . .	„ „	„ 10. —

Streckenbegehungspersonal.

Für Auffinden von	Schienenbrüchen	Fr. 5. —
„ „ „	Laschenbrüchen	„ 1. —

Nebenbezüge des Zugspersonals der G. B.

Fahrgeld.

1. Kilometergelder:

Zugführer:	Schnell- und Personenzüge	2	Cts.
	Güterzüge mit u. ohne Personenbeförderung	3	„
Kondukteurs:	Schnell- und Personenzüge	1½	„
	Güterzüge mit u. ohne Personenbeförderung	2¼	„
Bremser:	Schnell- und Personenzüge	1¼	„
	Güterzüge mit u. ohne Personenbeförderung	1¾	„

Diese Ansätze werden für alle Dienstfahrten vergütet.

Kondukteure und Bremser erhalten, wenn sie als Zugführer zu funktionieren haben, das nämliche Fahrgeld wie die Zugführer.

Bremser, welche als Kondukteur-Aspiranten verwendet werden, beziehen bis zu ihrer Ernennung zu Kondukteuren dasjenige Fahrgeld fort, welches ihnen in der Eigenschaft als Bremser zukommt.

2. Uebernachtungsgeld:

mit Dienstbett	Fr.	1. 50
ohne „	„	2. 50
für Gepäckkondukteure in Mailand .	„	4. —

3. Reservedienst-Entschädigung: 10 Cts. pro Reservestunde für alle Kategorien.

4. Rangiergeld: 20 Cts. per Stunde für Stückgüterzüge mit längeren Aufenthalten auf den Stationen, sowie für alle regelmäßigen und fakultativen Güterzüge, bei denen auf den Zwischenstationen längere Aufenthalte zu Rangierzwecken vorgesehen sind, wobei die Oberbetriebsinspektion bei jedem Fahrplanwechsel die Züge zu bezeichnen und dem Personal durch Anschlag bekannt zu geben hat, für welche Rangierdienstvergütung geleistet wird.

5. Vergütung für Dienstleistungen bei Materialzügen:

Zugführer	30	Cts.
Kondukteurs	23	„
Bremser	15	„

per Stunde.

Bruchteile von Stunden werden auf ganze aufgerundet.

6. Aushülfe auf anderen Depotstationen: 3 Fr. per Tag.

7. Aushülfe im Stationsdienst (Rangierdienst, Wagenkontrolle etc.):

a) Auf der Depotstation:

Zugführer	Fr.	3. —
Kondukteurs	„	2. 30
Bremser	„	1. 50

per Tag oder Nacht.

b) Außerhalb der Depotstation: 10 Tage oder weniger 2 Fr. pro Halbtag, 4 Fr. für einen ganzen Tag ohne Uebernachten, 6 Fr. für einen ganzen Tag mit Uebernachten; bei mehr als 10 Tagen wird die Hälfte dieser Diäten ausbezahlt.

8. Depotzulagen:

Luzern: (Wohnungszulage)
Zugführer . 120 Fr.
Kondukteurs 90 „

Goldau: Zugführer . . . . . 1 Fr.
Kondukteurs . . . . . 80 Cts.
pro Diensttag.

Erstfeld: Zugführer und Kondukteurs 10 Fr.
Bremser . . . . . 5 „
per Monat.

I. Vergütung eines Minimalbetrages der Nebenbezüge pro Monat.

Art. 2.

Die durchschnittlichen Minimalbeträge der Nebenbezüge eines Monats werden auf Grund der nachfolgenden Ansätze per Arbeitstag berechnet:

a) für die Zugführer in Luino und des Depots Bellinzona, welche die Züge der Linie Bellinzona-Luino und Bellinzona-Locarno bedienen	Fr.	4. —
b) für die Zugführer in Goldau	„	4. —
c) für die Zugführer der übrigen Depotstationen	„	4. 40
d) für die Kondukteure nach Litt. a	„	3. 25
e) für die Kondukteure in Goldau	„	3. 25
f) für die Kondukteure der übrigen Depotstationen	„	3. 65
g) für die Bremser der Depotstationen Göschenen und Airolo	„	2. 50
h) für die Bremser der übrigen Depotstationen	„	2. 70
i) für die Bremser, welche bei den Güterzügen den Schriftendienst besorgen	„	3. —

Für die Tage, an denen die Kondukteure oder Bremser als Zugführer zu funktionieren haben, erhalten sie die für die letztern vorgesehenen Beträge.

Die Bremser, welche als Kondukteur-Aspiranten verwendet werden, beziehen bis zu ihrer Ernennung zu Kondukteuren die für die Bremser vorgesehenen Beträge.

Die provisorischen Bremser und die Hülfsbremser haben auf obige Minimalbeträge keinen Anspruch.

Jeder Reservetag wird als Arbeitstag gezählt, auch wenn das Personal nicht zum Fahrdienst verwendet worden ist, ebenso sind die Tage als Arbeitstage zu zählen, an denen das Zugspersonal vorübergehend zur Aushülfe im Stationsdienst verwendet wird.

Als Nebenbezüge, auf denen diese Minimalbeträge zugesichert sind, *werden betrachtet:* Fahrgeld, Reservevergütung, Dienstleistung bei Materialzügen, Aushülfe auf den Depotstationen, sowie die Zulagen für Goldau und Erstfeld.

Die *Vergütung für Krankheits- und Urlaubstage* beträgt für den Zugführer Fr. 2. 10, den Kondukteur Fr. 1. 80, den Bremser Fr. 1. 35 per Tag. Diese Vergütungen werden für die ersten 4 Monate der Krankheitszeit gewährt, für weitere 4 Monate der Krankheitszeit reduziert sich die Vergütung wie folgt: Zugführer Fr. 1. 60, Kondukteur Fr. 1. 35, Bremser Fr. 1. —. Von den so ermittelten Beträgen werden für dienstfreie Tage 15 % in Abzug gebracht.

Für die *Nacht-* und gewisse *Frühzüge* erhält das Zugspersonal vom 1. Dezember bis zum 1. April ein Bon zum Bezug eines Tellers *Suppe* oder einer Tasse schwarzen *Kaffees.*

Dem Zugspersonal ist zudem die *persönliche Einvernahme in Straffällen,* die *Einsichtnahme in die Akten,* bevor ein Strafantrag gestellt wird, und die Freiheit *schriftlicher Beantwortung* der Fragen gewährleistet.

In den Uebernachtungslokalen des Zugspersonals wird die Bettwäsche täglich gewechselt.

Den Kondukteuren und Bremsern, welche Zugführerdienst besorgen, wird ausserdem Fr. 1. — Zulage per Arbeitstag ausbezahlt, auch wenn dieselben nur bei einem Zuge und nur auf kürzere Strecke als Zugführer zu funktionieren haben.

Rangiergelder, Uebernachtungsgelder, Nachtdienstentschädigung, Zulage für Zugführerdienst, Pauschalen, Entschädigungen für entdeckte Materialschäden etc. werden ***nicht*** *in das garantierte Minimum der Nebenbezüge eingerechnet.*

Dem Zugspersonal wird bei *Entdeckung eines missbräuchlich* benutzten *Beamtenbillets* oder einer *Freikarte* Fr. 3. —, eines dito Generalabonnements Fr. 5. — Gratifikation ausbezahlt. Solche Gratifikationen werden auch für entdeckte *Schienen-, Bandage-* und *Federbrüche* ausgerichtet.

Zu den Nebenbezügen des Zugspersonals gehören auch die *Pauschalvergütungen* von Fr. 1. 50 pro Quartal, welche an die Zugführer, Kondukteure und Schriftenbremser ausbezahlt werden.

II. Nebenbezugsverhältnisse der Oberzugführer.

a) Für jeden Arbeitstag ein Taggeld von Fr. 6. — als Minimum;
b) Für entgangene Nebenbezüge in Krankheits- und Urlaubsfällen per Arbeitstag Fr. 2. 10;
c) Eine Entschädigung von Fr. 4. — für jedes auswärtige Uebernachten;
d) Eine jährliche Pauschalentschädigung von Fr. 12. — für Schreibmaterialien.

Nebenbezüge des Zugspersonals der S. B. B.

Bei den *Schweizerischen Bundesbahnen* sind die Nebenbezüge des Zugspersonals durch das **Reglement No. 22** geordnet.

Wir entnehmen ihm folgende Bestimmungen:

a) Die *Oberzugführer und deren Gehülfen* erhalten eine Entschädigung von
Fr. *3.* — für jeden Diensttag,
„ *4.* — „ auswärtiges Uebernachten,
ausserdem eine feste Zulage von Fr. *720.* — per Jahr.

b) Die *Zugführer, Kondukteure* und *Bremser* erhalten für jeden im Liniendienste zurückgelegten Kilometer:

	Der Zugführer:	Der Kondukteur:	Der Bremser:
Mit Schnell- und Personenzügen	1 Cts.	0,8 Cts.	0,7 Cts.
„ Güterzügen mit und ohne Personenbeförderung	1,5 „	1,1 „	1 „

Kondukteure und Bremser erhalten für die Fahrten, bei denen sie als Zugführer bezw. als Kondukteure zu amten haben, das Kilometergeld nach den Ansätzen für Zugführer bezw. für Kondukteure.

c) Für Bedienung von *Stückgüterzügen* wird eine Vergütung von 20 Cts. per Rangierstunde geleistet.

d) *Reservegeld:* Dieses beträgt für Zugführer, Kondukteure und Bremser 10 Cts. für jede Stunde.

e) Für *Bedienung von Materialzügen* wird an Stelle des Kilometergeldes eine Entschädigung von 30 Cts. für die Stunde an die Zugführer und von 25 Cts. für die Stunde an die Kondukteure und Bremser bezahlt.

f) Für *ausserordentliche Verwendung* der Zugführer, Kondukteure und Bremser im Stationsdienste bei besonderen Anlässen wird eine Entschädigung von 20 Cts. per Stunde bezahlt, im Maximum Fr. *2.* — per Tag.

Bei Verwendung auf Stationen außerhalb des Depots wird außerdem das Kilometergeld für die Hin- und Rückfahrten entrichtet.

g) Für *vorübergehende Aushülfe* im Zugsdienst einer Depotstation, welcher der betreffende Zugführer, Kondukteur oder Bremser nicht zugeteilt ist, werden per Tag Fr. *2.* — und für einen halben Tag Fr. *1.* — Zulage vergütet.

h) *Uebernachtungsgelder:*
a) Bei Anweisung eines Dienstbettes per Nacht . . . . . Fr. 1. 50.
b) Ohne „ „ „ „ „ . . . . . „ 2. 50.

i) *Billetgelder:* Für jeden bei der Billetkontrolle in den Zügen vom Personal zurückgezogenen und vorschriftsmäßig abgelieferten Fahrausweis wird eine Prämie von $^1/_2$ Cts. bezahlt (exklusive Taxmarken).

k) *Feste Nebenbezüge:*
Der Zugführer . . . . . Fr. 600. — per Jahr.
Der Kondukteur und Bremser . . . . . „ 480. — „ „

Das Reglement No. 22 hat dann noch durch eine Verfügung vom 1. Februar 1907 eine authentische Interpretation erfahren. Daraus geht hervor, daß

1. Schneepflugfahrten, Probefahrten und Hülfszüge für die Berechnung des Kilometergeldes als Güterzüge, Leerzüge als Personenzüge gelten.
2. Für Fahrten ohne Zugsdienst kommt der Ansatz für Schnell- und Personenzüge in Anwendung.
3. Für alle Fahrten auf der Brünigbahn wird das Kilometergeld nach dem Ansatz für Güterzüge bezahlt.
4. Bremser, welche in den Zügen den Gepäck- und Schriftendienst besorgen, erhalten für die betreffende Strecke das Kilometergeld nach den Ansätzen für Kondukteure.
5. Als prämienberechtigt gelten auch die Kontrollmarken zu Kollektivbilletten und die Kontrollcoupons von Abonnements.
6. Unter Personenzügen sind auch die Personenzüge mit Güterbeförderung zu verstehen.

Für Entdeckung der mißbräuchlichen Benutzung eines Generalabonnements *Fr. 5.* —.

Der Unterschied zwischen den beiden Nebenbezugssystemen und die Ueberlegenheit des G. B.-Systems kann am besten durch nachstehende Tabellen veranschaulicht werden:

Gruppe der Personenzüge der Strecke Locarno-Luino, Depot Bellinzona.

September Tag	Tour	Strecke	Personen-Kilometer	Güter-Kilometer	Rangier-stunden	Nacht-stunden	Minimum Zugführer Fr.	Kondukteur Fr.	Bremser Fr.
1.	93.	Sonntags. 61. 64. 75. 70. .	158,4	—	—	—	4. —	3. 25	2. 70
2.	93.	61. 62. 71. 60.	158,4	—	—	3. —	4. —	3. 25	2. 70
3.	88.	69. 570. Bel.-Lui. . . .	39,6	39,6	1. —	—	4. —	3. 25	2. 70
4.	89.	85. 86. 91. 90. 95. 94. . .	126	—	—	—	4. —	3. 25	2. 70
5.	90.	63. 68. 91. 90.	121,2	—	—	—	4. —	3. 25	2. 70
6.	91.	Vest. 63. 66. 67. 70. . .	158,4	—	—	—	4. —	3. 25	2. 70
7.	92.	81. 80. 83. 84. 89. 88. . .	126	—	—	—	4. —	3. 25	2. 70
8.		Frei	—	—	—	—	—	—	—
9.	93.	61. 62. 71. 60.	158,4	—	—	3. —	4. —	3. 25	2. 70
10.	88.	69. 570. Bel.-Lui. . . .	39,6	39,6	1. —	—	4. —	3. 25	2. 70
11.	89.	85. 86. 91. 90. 95. 94. . .	126	—	—	—	4. —	3. 25	2. 70
12.	90.	63. 68. 91. 90.	121,2	—	—	—	4. —	3. 25	2. 70
13.	91.	Vest. 63. 66. 67. 70 . .	158,4	—	—	—	4. —	3. 25	2. 70
14.	92.	81. 80. 83. 84. 89. 88. . .	126	—	—	—	4. —	3. 25	2. 70
15.	93.	Sonntags. 61. 64. 75. 70 .	158,4	—	—	—	4. —	3. 25	2. 70
16.		Frei	—	—	—	—	—	—	—
17.	93.	61. 62. 71. 60.	158,4	—	—	3. —	4. —	3. 25	2. 70
18.	88.	Wie oben	39,6	39,6	1. —	—	4. —	3. 25	2. 70
19.	89.	„ „	126	—	—	—	4. —	3. 25	2. 70
20.	90.	„ „	121,2	—	—	—	4. —	3. 25	2. 70
21.	91.	„ ,	158,4	—	—	—	4. —	3. 25	2. 70
22.		Frei	—	—	—	—	—	—	—
23.	92.	Wie oben	126	—	—	—	4. —	3. 25	2. 70
24.	93.	„ „	158,4	—	—	3. —	4. —	3. 25	2. 70
25.	88.	„ „	39,6	39,6	1. —	—	4. —	3. 25	2. 70
26.	89.	„ „	126	—	—	—	4. —	3. 25	2. 70
27.	90.	„ „	121,2	—	—	—	4. —	3. 25	2. 70
28.	91.	„ „	158,4	—	—	—	4. —	3. 25	2. 70
29.		Frei	—	—	—	—	—	—	—
30.	92.	Wie oben	126	—	—	—	4. —	3. 25	2. 70
		Kilometer	3235,2	118,8	4 St.	2 St.	104. —	83. 50	70. 20

Schlussfolgerung.

Nach dem Berechnungsmodus der G. B. Garantiertes Minimum der Nebenbezüge pro Arbeitstag der Strecke Locarno-Luino.

Zugführer Fr. 4. —.		*Kondukteur Fr. 3. 25.*		*Bremser Fr. 2. 70.*	
26 Arbeitstage à Fr. 4. — . .	Fr. 104. —	26 Arbeitstage à Fr. 3. 25 . . .	Fr. 83. 50	26 Arbeitstage à Fr. 2. 70 . . .	Fr. 70. 20
3235,2 Klm. Pers. à 2 Cts. . .	Fr. 64. 70	3235,2 Klm. Pers. à 1½ Cts. . .	Fr. 48. 50	3235,2 Klm. Pers. à 1¼ Cts. . .	Fr. 40. 40
118,8 Klm. Güt. à 3 Cts. . . .	„ 3. 55	118,8 Klm. Güt. à 2¼ Cts. . . .	„ 2. 65	118,8 Klm. Güt. à 1¾ Cts. . . .	„ 2. 05
	Fr. 68. 25	Nachzahlung bis zum Minimum .	„ 32. 35	Nachzahlung bis zum Minimum	„ 27. 75
Nachzahlung auf Minimum . .	„ 35. 75		Fr. 83. 50		Fr. 70. 20
	Fr. 104. —	Hierzu 4 St. Rangierd. à 20 Cts.	„ —. 80	Hierzu 4 St. Rangierd. à 20 Cts.	„ —. 80
Hierzu 4 St. Rangierd. à 20 Cts.	„ —. 80	12 St. Nachtd. à 20 Cts. . . .	„ 2. 40	12 St. Nachtd. à 20 Cts. . . .	„ 2. 40
12 St. Nachtd. à 20 Cts. . . .	„ 2. 40	Total bezogen .	Fr. 86. 70	Total bezogen . .	Fr. 73. 40
Total erhalten .	Fr. 107. 20				

Berechnungsmodus nach dem System der S. B. B. bei gleichen Leistungen.

Zugführer.		*Kondukteur.*		*Bremser.*	
Feste Nebenbezüge	Fr. 50. —	Feste Nebenbezüge	Fr. 40. —	Feste Nebenbezüge	Fr. 40. —
3235,2 Klm. Pers. à 1 Cts. . . .	„ 32. 35	3235,2 Klm. Pers. à 0,8 Cts. . .	„ 25. 90	3235,2 Klm. Pers. à 0,7 Cts. . .	„ 22. 65
Rangiergeld 4 St. à 20 Cts. . .	„ —. 80	118,8 Klm. Güt. à 1,1 Cts. . . .	„ 1. 30	118,8 Klm. Güt. à 1 Cts.	„ 1. 20
Nachtdienst nicht ausgerichtet . .	„ —. —	Rangiergeld 4 St. à 20 Cts. . .	„ —. 80	Rangiergeld 4 St. à 20 Cts. . .	„ —. 80
118,8 Klm. Güt. à 1,5 Cts. . . .	„ 1. 80	Nachtdienst nicht ausgerichtet .	„ —. —	Nachtdienstentschädigung keine	„ —. —
Würden erhalten	Fr. 84. 95	Würden erhalten	Fr. 68. —	Summa	Fr. 64. 65

Differenz bei gleichen Leistungen zugunsten dem G. B.-System.

Zugführer der G. B. bezieht . .	Fr. 107. 20	
Zugführer der S. B. B. bezieht .	„ 84. 95	= Fr. 22. 25.
Kondukteur der G. B. bezieht .	Fr. 86. 70	
Kondukteur der S. B. B. bezieht	„ 68. 70	= Fr. 18. 70.
Bremser der G. B. bezieht . .	Fr. 73. 40	
Bremser der S. B. B. bezieht .	„ 64. 65	= Fr. 8. 75.

Die Gruppe der Güterzüge des Depot Bellinzona läßt folgende Schlußfolgerungen zu:

Nach dem Berechnungssystem der G. B. Garantiertes Minimum der Nebenbezüge.

Zugführer.

24 Arbeitstage à Fr. 4. 40	Fr. 105. 60
2 „ Luino à Fr. 4. — .	„ 8. —
	Fr. 113. 60
2473,2 Klm. Güterzüge à 3 Cts. .	„ 74. 20
172,6 „ Personenzüge à 2 Cts.	„ 3. 45
Nachzahlung auf Minimum . . .	„ 35. 95
57½ Rangierstunden à 20 Cts. . .	„ 11. 50
30 Nachtdienststunden à 20 Cts. .	„ 6. —
2 Uebernachtungen à Fr. 1. 50 . .	„ 3. —
Total erhalten	Fr. 134. —

Bremser.

26 Arbeitstage à Fr. 3. — S. . . .	Fr. 78. —
26 „ à „ 2. 70 B. . . .	„ 70. 20
2473,2 Klm. Güterzüge à 1¾ . . .	Fr. 43. 30
172,6 „ Personenzüge à 1¼ Cts.	„ 2. 15
Nachzahlung auf Minimum S. . .	„ 32. 55
„ „ „ B. . .	„ 24. 75
57½ Rangierstunden à 20 Cts. . .	„ 11. 50
30 Nachtdienststunden à 20 Cts. .	„ 6. —
2 Uebernachtungen à Fr. 1. 50 . .	„ 3. —
Schriftenbremser bezieht	Fr. 98. 50
Bremser bezieht	„ 90. 70

S. B. B.-System.

Feste Nebenbezüge	Fr. 50. —
2473,2 Klm. Güterzüge à 1,5 Cts. .	„ 37. 10
172,6 „ Personenzüge à 1 Cts. .	„ 1. 70
2 Uebernachtungen à Fr. 1. 50 . .	„ 3. —
Rangiergeld nur für Stückgüterzüge Tour 98. 100. 101. und 106, weshalb nur 29 Std. in Anrechnung kommen: 29 Std. à 20 Cts. . .	„ 5. 80
Total Bezug	Fr. 97. 60

S. B. B.-System.

Feste Nebenbezüge	Fr. 40. —
2473,2 Klm. Güterzüge à 1 Cts. . .	„ 24. 70
172,6 „ Personenzüge à 0,7 Cts.	„ 1. 20
2 Uebernachtungen à Fr. 1. 50 . .	„ 3. —
29 Stunden Rangierdienst à 20 Cts.	„ 5. 80
Nachtdienst	„ —. —
Total Bezug	Fr. 74. 70

Differenz bei gleichen Leistungen.

Zugführer der G. B. bezieht	Fr. 134. —
Zugführer der S. B. B. bezieht . . .	„ 97. 60
Schlechterstellung gegenüber G. B. .	Fr. 36. 40

Schriftenbesorger (Bremser) der G. B. bezieht	Fr. 98. 50
Schriftenbesorger (Bremser) der S. B. B. bezieht	„ 77. 40
Schlechterstellung gegenüber der G. B. um .	Fr. 21. 10

Bremser der G. B. bezieht	Fr. 90. 70
Bremser der S. B. B. bezieht	„ 74. 70
Schlechterstellung gegenüber der G. B. um .	Fr. 16. —

NB. S. bedeutet der schriftenbesorgende Bremser, der ein Tagesminimum von Fr. 3. — bezieht.

Wir fügen noch bei:

Aus einer *Enquête über die Arbeitsleistungen und Nebenbezüge* des Zugspersonals der Gotthardbahn im Jahre 1905, die unter den Auspizien des Zentralvorstandes des schweizerischen Zugspersonals stattgefunden, erlauben wir uns, einige Daten zusammenzustellen, da uns die Ergebnisse dieser Erhebung zu beweisen scheinen, daß die Art und Weise der Regelung der Nebenbezüge insofern das Richtige getroffen hat, als dabei sowohl die Interessen der Verwaltung als diejenigen des Personals nach Möglichkeit gewahrt werden.

Göschenen

hat zwei solche Zusammenstellungen eingeschickt, beide von *Bremsern,* von denen der eine bei 14 Urlaubstagen für 22,359 km. Fr. 842. 10 bezog, der andere bei 23 Krankheits- und Urlaubstagen für 30,116 km. an 289 Diensttagen Fr. 908. 17.

Goldau

hat drei derartige Zusammenstellungen geliefert: diejenige eines Zugführers und die zweier Kondukteure. Der *Zugführer* erzielte bei 13 Krankheits- und Urlaubstagen für 34,330 km. an 301 Diensttagen Fr. 1297. 50, von den beiden *Kondukteuren* der eine in 9 Monaten bei 2 Krankheitstagen für 29,401 km. an 222 Diensttagen Fr. 763. 70, der andere bei 10 Krankheits- und Urlaubstagen für 56,301 km. an 303 Diensttagen Fr. 1298. 45.

Airolo

hat fünf dieser Zusammenstellungen eingesandt: diejenige eines Zugführers, die zweier Kondukteure und die zweier Bremser. Der *Zugführer* bezog bei 191 Krankheits- und Urlaubstagen für 30,030 km. an 143 Diensttagen Fr. 938. 95, von den zwei *Kondukteuren* der eine in drei Monaten für 10,461 km. an 77 Diensttagen Fr. 284, der andere bei 11 Krankheits- und Urlaubstagen für 56,163 km. an 302 Diensttagen Fr. 1294. 65, von den zwei *Bremsern* der eine bei 18 Krankheits- und Urlaubstagen für 40,027 km. an 294 Diensttagen Fr. 833. 75, der andere bei 2 Krankheitstagen für 43,022 km. an 308 Diensttagen Fr. 853. 90.

Biasca

hat gleichfalls fünf Zusammenstellungen eingesandt, und zwar auch wieder diejenige eines Zugführers, die zweier Kondukteure und die zweier Bremser. Der *Zugführer* erzielte bei 17 Krankheits- und Urlaubstagen für 44,215 km. an 294 Diensttagen Fr. 1410. 44, von den zwei *Kondukteuren* der eine bei 36 Krankheits- und Urlaubstagen für 40,605 km. an 282 Diensttagen Fr. 1307. 88, der andere bei 2 Krankheitstagen für 42,774 km. an 311 Diensttagen Fr. 1345. 72, von den zwei *Bremsern* der eine bei 28 Krankheits- und Urlaubstagen für 42,773 km. an 296 Diensttagen Fr. 1002. 75.

Erstfeld

hat 9 Zusammenstellungen eingesandt: 3 von Zugführern, 2 von Kondukteuren und 4 von Bremsern. Von den 3 *Zugführern* bezog der erste bei 29 Krankheits- und Urlaubstagen für 45,311 km. an 284 Diensttagen Fr. 1415. 25, der zweite bei 22 Krankheits- und Urlaubstagen für 34,919 km. an 289 Diensttagen Fr. 1421. 15, der dritte bei 23 Krankheits- und Urlaubstagen für 36,870 km. an 290 Diensttagen Fr. 1431. 12, von den 2 *Kondukteuren* der erste bei 25 Krankheits- und Urlaubstagen für 38,788 km. an 288 Diensttagen Fr. 1165. 50, der zweite bei 11 Krankheits- und Urlaubstagen für 38,615 km. an 302 Diensttagen Fr. 1439. 99, von den 4 *Bremsern* der erste bei 15 Krankheits- und Urlaubstagen für 27,730 km. an 290 Diensttagen Fr. 767. 70, der zweite bei 41 Krankheits- und Urlaubstagen für 21,330 km. an 268 Diensttagen Fr. 845. —, der dritte bei 12 Krankheits- und Urlaubstagen für 302 Diensttage Fr. 926. 97, der vierte bei 35 Krankheits- und Urlaubstagen für 33,792 km. an 274 Diensttagen Fr. 946. 46.

Bellinzona

hat 11 Zusammenstellungen eingeschickt: 6 von Zugführern, 2 von Kondukteuren, 3 von Bremsern. Von den 6 *Zugführern* erzielte der erste bei 103 Krankheits- und Urlaubstagen für 25,071 km. an 212 Diensttagen Fr. 1010. 01, der zweite bei 48 Krankheits- und Urlaubstagen für 50,184 km. an 267 Diensttagen Fr. 1384. 47, der dritte bei 15 Krankheits- und Urlaubstagen für 53,910 km. an 298 Diensttagen Fr. 1451. 55, der vierte bei 11 Krankheits- und Urlaubstagen für 54,054 km. an 302 Diensttagen Fr. 1456. 90, der fünfte bei 20 Krankheits- und Urlaubstagen für 32,980 km. an 294 Diensttagen Fr. 1482. 33, der sechste bei 3 Krankheitstagen für 34,040 km. an 296 Diensttagen Fr. 1526. 83, von den 2 *Kondukteuren* der erste bei 52 Krankheits- und Urlaubstagen für 42,870 km. an 267 Diensttagen Fr. 1161. 60, der zweite bei 48 Krankheits- und Urlaubstagen für 46,879 km. an 279 Diensttagen Fr. 1250. 21, von den drei *Bremsern* der erste bei 21 Krankheits- und Urlaubstagen für 42,189 km. an 292 Diensttagen Fr. 923. 64, der zweite bei 11 Krankheits- und Urlaubstagen für 31,442 km. an 302 Diensttagen Fr. 960. 61, der dritte bei 10 Urlaubstagen für 32,615 km. an 303 Diensttagen Fr. 964. 80.

Luzern

hat 13 Zusammenstellungen geliefert: 3 von Zugführern, 3 von Gepäckkondukteuren und 7 von Kondukteuren. Von den 3 *Zugführern* bezog der erste bei 19 Krankheits- und Urlaubstagen für 69,552 km. an 292 Diensttagen Fr. 1651. 85, der zweite bei 22 Krankheits- und Urlaubstagen für 69,372 km. an 292 Diensttagen Fr. 1664. 25, der dritte bei 14 Krankheits- und Urlaubstagen für 70,584 km. Fr. 1677. 11, von den 3 *Gepäckkondukteuren* der erste bei 89 Krankheits- und Urlaubstagen für 52,593 km. an 230 Diensttagen Fr. 1306. 45, der zweite bei 40 Krankheits- und Urlaubstagen für 64,884 km. an 266 Diensttagen Fr. 1432. 70, der dritte bei 48 Krankheits- und Urlaubstagen für 64,729 km. an 268 Diensttagen Fr. 1458. 05, von den 7 *Kondukteuren* der erste bei 62 Krankheits- und Urlaubstagen für 56,434 km. an 251 Diensttagen Fr. 1234. 37, der zweite bei 17 Krankheits- und Urlaubstagen für 69,122 km. an 294 Diensttagen Fr. 1346. 57, der dritte bei 28 Krankheits- und Urlaubstagen für 65,274 km. an 289 Diensttagen Fr. 1348. 10, der vierte bei 40 Krankheits- und Urlaubstagen für 62,862 km. an 276 Diensttagen Fr. 1350. 85, der fünfte bei 9 Krankheits- und Urlaubstagen für 68,432 km. an 306 Diensttagen Fr. 1397. 23, der sechste bei 19 Krankheits- und Urlaubstagen für 71,741 km. an 296 Diensttagen Fr. 1479. 80, der siebente bei 11 Krankheits- und Urlaubstagen für 46,207 km. an 300 Diensttagen Fr. 1495. 68.

Diese vom Schweizerischen Zugspersonalverein veranstaltete Erhebung über die Arbeitsleistungen und Nebenbezüge im Jahre 1905 hat, so wenig sie auch auf Vollständigkeit Anspruch erheben darf, doch den dringenden Nachweis dafür geliefert, wie notwendig die Garantie eines Minimums dieser Nebenbezüge ist. Denn die Kilometerleistungen varieren nicht nur je nach dem Depot und dem Grade, sondern auch unter den Zugsangestellten des gleichen Grades und des nämlichen Depot ganz bedeutend, so daß also die Leistungen und der gute Wille des einzelnen durchaus nicht den Ausschlag geben. Ohne die Garantie eines bestimmten Minimums könnte daher den Forderungen der Gerechtigkeit und Billigkeit nicht Genüge geleistet werden.

Während Luzern nach jener Enquête Kilometerleistungen bis auf 71,741 aufweist, beläuft sich Goldaus höchste Kilometerleistung auf 56,301 Kilometer, Airolos auf 56,163, Bellinzonas auf 54,054, Erstfelds auf 45,311, Biascas auf 44,215 und Göschenens auf 30,116.

Wir haben es hier nicht mit Zufälligkeiten zu tun; vielmehr liegt es in der Natur der Sache, daß der Zugsdienst auf verschiedenen Depots immer ein verschiedener sein und bleiben wird, wie z. B. schon die Höhenlage dieser und jener Station derselben meistens, wenn nicht ausschließlich, Züge eines und desselben Charakters zuweist. Wir verweisen hierfür nur auf die geradezu typischen Beispiele von Luzern und Erstfeld. Es leuchtet daher ein, daß es einer

Korrektur bedarf, wenn die Nebenbezüge den Anforderungen der Billigkeit und Gerechtigkeit entsprechen sollen, weil eine — im Vergleich z. B. zu den Kilometerleistungen Luzerns — geringe Kilometerleistung eines andern Depot einer ebenso großen, wenn nicht unter gewissen Umständen noch größern Kraftanstrengung und Arbeitsleistung bedarf.

Aber auch unter den Zugsangestellten des nämlichen Grades und des gleichen Depot kommen sehr verschiedene Kilometerleistungen vor, wie z. B. nach der oben erwähnten Erhebung die höchste Kilometerleistung Luzerns 71,744 ist, die niedrigste aber 46,207 Kilometer.

Im übrigen setzen wir als selbstverständliche Konsequenz der bundesrätlichen Rückkaufsbotschaft voraus, wollen aber der Deutlichkeit halber nicht unterlassen, es hier noch ausdrücklich zu sagen, daß z. B. die dem Depot Luzern zugeteilten Zugsangestellten der Gotthardbahn durch den Uebergang an den Bund nicht etwa in der Weise in ihrem Einkommen geschmälert werden dürfen, daß ihnen ein gemischter, d. h. auch in andere Kreise der Bundesbahnen, als in den fünften, hineingreifender Dienst zugewiesen würde. Wir nehmen vielmehr als gegeben an, daß die Angestellten der G. B. nach wie vor ausschließlich im fünften Kreise S. B. B. Verwendung finden und in diesem Sinne auch die Beförderungen in bisheriger Weise berücksichtigt werden, sodaß, wie bisher, eine befriedigende Besorgung des beschwerlichen Güterdienstes die Beförderung zum Personendienst zur Folge hat.

Wie nachfolgende Tabellen beweisen, haben übrigens die Kilometerleistungen und damit die Nebenbezüge des Zugspersonals der G. B. vom Depot Luzern im letzten Jahre dem vorjährigen gegenüber eine beträchtliche Steigerung erfahren, welche die Berechtigung unserer Begehren vollauf bestätigt.

Kilometerleistungen und Nebenbezüge des Zugspersonals der G. B. vom Depot Luzern.

1906 Januar	Tour	Züge	Zugführer			Kondukteur			Zugführer und Kondukteur			
									Nachtdienst		Uebernachtung	
			Klm.	Fr	Cts.	Klm.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1	3	3 Ai 118 Gö 109 Chi	255	5	10	225	3	82,5	—	—	1	50
2	4	2 Luzern	225	4	50	225	3	37,5	—	—	—	—
3	5	129 Chiasso 102	225	4	50	225	3	37,5	—	—	1	50
4	6	102 Luzern	225	4	50	225	3	37,5	1	—	—	—
5	frei	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	7	127 Chiasso	225	4	50	225	3	37,5	1	—	1	50
7	8	127. 132 Luzern	225	4	50	225	3	37,5	—	—	—	—
8	9	109 Airolo 4 Luzern	210	4	20	210	3	15	—	—	—	—
9	10	103 Chiasso 128 Luz	450	9	—	450	6	75	—	—	—	—
10	11	105 Chiasso	225	4	50	225	3	37,5	—	—	1	50
11	12	104 Luzern	225	4	50	225	3	37,5	—	80	—	—
12	frei	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	13	125 Chiasso	225	4	50	225	3	37,5	1	—	1	50
14	14	125. 126 Luzern	225	4	50	225	3	37,5	—	—	—	—
15	1	$\frac{301}{112}$ $\left(\frac{303}{304}\right)$ 115 Chi	280	5	60	336,2	5	04	—	—	1	50
16	2	118 Luzern $\left(\frac{305}{126}\right)$	225	4	50	280	4	20	—	—	—	—
17	3	wie oben	255	5	10	255	3	82,5	—	—	1	50
18	4	„ „	225	4	50	225	3	37,5	—	—	—	—
19	5	„ „	225	4	50	225	3	37,5	—	—	1	50
20	6	„ „	225	4	50	225	3	37,5	1	—	—	—
21	frei	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	7	wie oben	225	4	50	225	3	37,5	1	—	1	50
23	8	„ „	225	4	50	225	3	37,5	—	—	—	—
24	9	„ „	210	4	20	210	3	15	—	—	—	—
25	10	„ „	450	9	—	450	6	75	—	—	—	—
26	11	„ „	225	4	50	225	3	37,5	—	—	1	50
27	12	„ „	225	4	50	225	3	37,5	—	80	—	—
28	frei	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	13	wie oben	225	4	50	225	3	37,5	1	—	1	50
30	14	„ „	225	4	50	225	3	37,5	—	—	—	—
31	1	„ „	280	5	60	336,2	5	04	—	—	1	50
			6665	133	30	6831,4	102	48	7	60	18	—

Kilometerleistungen und Nebenbezüge eines Gepäck-Kondukteurs der G. B. in Luzern.

1906 Januar	Tour	Züge	Kilometer	Betrag		Nachtdienst		Uebernachtung	
				Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1	27	115 Mailand	277	4	15	—	—	4	—
2	28	118 Luzern	277	4	15	—	—	—	—
3.	29	125 Chiasso	225	3	37,5	1	—	1	50
4	30	125. 102	—	—	—	—	—	—	—
5	31	102 Luzern	225	3	37,5	1	—	—	—
6	frei	—	—	—	—	—	—	—	—
7	17	103 Mailand	277	4	15	—	—	4	—
8	18	118 Luzern	277	4	15	—	—	—	—
9	19	127 Mailand	277	4	15	1	—	4	—
10	20	127. 132 Luzern	277	4	15	—	—	—	—
11	21	109 Mailand	277	4	15	—	—	4	—
12	22	126 Luzern	277	4	15	—	—	—	—
13	23	129 Mailand	277	4	15	—	—	4	—
14	24	104 Luzern	277	4	15	—	80	—	—
15	frei	—	—	—	—	—	—	—	—
16	25	105 Mailand	277	4	15	—	—	4	—
17	26	122 Luzern	277	4	15	—	—	—	—
18	27	wie oben	277	4	15	—	—	4	—
19	28	„ „	277	4	15	—	—	—	—
20	29	„ „	225	3	37,5	1	—	1	50
21	30	„ „	—	—	—	—	—	—	—
22	31	„ „	225	3	37,5	1	—	—	—
23	frei	—	—	—	—	—	—	—	—
24	17	wie oben	277	4	15	—	—	4	—
25	18	„ „	277	4	15	—	—	—	—
26	19	„ „	277	4	15	1	—	4	—
27	20	„ „	277	4	15	—	—	—	—
28	21	„ „	277	4	15	—	—	4	—
29	22	„ „	277	4	15	—	—	—	—
30	23	„ „	277	4	15	—	—	4	—
31	24	„ „	277	4	15	—	80	—	—
			6994	104	80	7	60	47	—

Zusammenstellung und Bemerkungen.

a) Der Zugführer der G. B. in Luzern bezieht für 6665 Klm. à 2 Cts. . .		Fr. 133. 30	
„ „ „ „ „ „ „ „ 12 Uebernachtungen .		„ 18. —	
„ „ „ „ „ „ „ „ 38 Nachtdienststunden		„ 7. 60	
„ „ „ „ „ „ „ total pro Januar . . .		Fr. 158. 90	Fr. 158. 90
Für die gleichen Leistungen bezieht der Zugführer der S. B. B. nach S. B. B.-Reglement Nr. 22:	Für 6665 Klm. à 1 Ct. . .	Fr. 66. 65	
	Fixum	„ 50. —	
	Für 12 Uebernachtungen . .	„ 18. —	
		Fr. 134. 65	Fr. 134. 65
		Differenz	**Fr. 24. 35**
b) Der Kondukteur d. G. B. in Luzern bezieht für 6831,4 Klm. à 1½ Cts.		Fr. 102. 48	
„ „ „ „ „ „ „ „ 12 Uebernachtungen .		„ 18. —	
„ „ „ „ „ „ „ „ 38 Nachtdienststunden		„ 7. 60	
„ „ „ „ „ „ „ total pro Januar		Fr. 128. 08	Fr. 128. 08
Für die gleichen Leistungen bezieht der Kondukteur der S. B. B. nach S. B. B.-Reglement Nr. 22:	Für 6831,4 Klm. à 0,8 Ct. .	Fr. 54. 65	
	Fixum	„ 40. —	
	Für 12 Uebernachtungen . .	Fr. 18. —	
		Fr. 112. 65	Fr. 112. 65
		Differenz	**Fr. 15. 43**
c) Der Gepäckkond. d. G. B. in Luzern bezieht für 6994 Klm. à 1½ Cts. .		Fr. 104. 80	
„ „ „ „ „ „ „ „ 13 Uebernachtungen .		„ 47. —	
„ „ „ „ „ „ „ „ 38 Nachtdienststunden		„ 7. 60	
„ „ „ „ „ „ „ total pro Januar . . .		Fr. 159. 40	Fr. 159. 40
Für die gleichen Leistungen bezieht ein Gepäckkondukteur der S. B. B. nach S. B. B.-Reglement Nr. 22:			
Für 6994 Klm. à 0,8 Ct.		Fr. 55. 95	
Fixum		„ 40. —	
Eventuell Uebernachtungsgeld nach G. B.-Ansatz		„ 47. —	
		Fr. 142. 95	Fr. 142. 95
		Differenz	**Fr. 16. 45**

Als weitern wichtigen Punkt, welchen wir in den Kreis unserer Betrachtungen und Vergleichungen einbeziehen wollen, nennen wir:

6. Die Pensions- und Hülfskassenverhältnisse.

Die Pensions- und Hülfskassen der Schweizerischen Eisenbahnen unterstehen bekanntlich dem eidgenössischen Hülfskassengesetz vom 28. Juni 1889.

Im Besondern sind bei den schweiz. Bundesbahnen die Hülfskassenverhältnisse durch folgende Gesetzesvorschriften geordnet:

Durch Art. 46 des Rückkaufsgesetzes vom 15. Oktober 1897, lautend:

Art. 46. Für die Beamten, ausgenommen die Mitglieder der General- und Kreisdirektionen und für die ständigen Angestellten wird eine Pensions- und Hülfskasse errichtet. Die erforderlichen Einlagen sind von den Mitgliedern und von der Eisenbahnbetriebskasse zu leisten, wobei die Beiträge der Eisenbahnbetriebskasse nicht weniger als die Hälfte der Gesamteinlagen betragen sollen. Den Rest haben die Beamten und Angestellten zu bezahlen.

Die Statuten werden vom Verwaltungsrate aufgestellt unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Bundesrat.

Bestehende Pensions- und Hülfskassen, deren Verwaltung anläßlich der Erwerbung von Bahnen an die Verwaltung der Bundesbahnen übergeht, können nach dem Ermessen des Bundesrates für deren Mitglieder auf bisheriger Grundlage und unter voller Wahrung der Interessen der Mitglieder weitergeführt werden. Die Mitglieder derartiger Kassen können nicht zugleich Mitglieder der allgemeinen Pensions- und Hülfskasse sein.

Bei allfälliger Aufhebung bestehender Pensions- und Hülfskassen bleiben die bisherigen Ansprüche der Mitglieder dieser Kassen in vollem Umfange gewahrt.

Die einzelnen Bestimmungen sind niedergelegt in den auf 1. Januar 1907 in Kraft tretenden und vom Bundesrat genehmigten Statuten der Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten der Schweizerischen Bundesbahnen.

Für die G. B. sind maßgebend die Statuten der Hülfskasse für die Beamten und Angestellten vom 25. April 1899.

Nachstehende Tabelle gibt die beidseitig in Betracht fallenden Verhältnisse wieder:

Vergleichende Darstellung der Pensions- und Hülfskassenverhältnisse G. B. und S. B. B.

a) Für die Mitglieder der Pensions- und Hülfskasse.

G. B.	S. B. B.
Reglement No. 69. Statuten der Hülfskasse für die Beamten und Angestellten der G. B., vom 25. April 1899.	**Statuten der Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der Schweizerischen Bundesbahnen. Reglement No. 29.**
Gesichtspunkte.	*Gesichtspunkte.*
Art. 2. Für Unfälle im Dienst tritt G. B. ein, Mitglieder haben diesfalls keine Ansprüche an Pensions- und Hülfskasse.	*Art. 4* grundsätzlich geordnet wie bei der G. B. mit folgender Ergänzung: „Ist das haftpflichtentschädigte Mitglied genötigt, infolge des Unfalles aus dem aktiven Dienst und damit aus der Hülfskasse auszutreten, so werden demselben, bezw. im Todesfalle seiner Wittwe und seinen Kindern außerdem 60 % der gemachten eigenen Einlagen ohne Zins rückvergütet.

Altersgrenze: 30 Jahre. *(Art. 4.)*
Ausnahmsweise können Leute, die mehr als 30 Jahre alt sind, aufgenommen werden gegen Zahlung des erforderlichen Deckungskapitals.

Beiträge der G. B. (Art. 5.)
a) 7 % der beitragspflichtigen festen Gehalte der Mitglieder und ihrer Nebenbezüge.

b) Für 6 Monate das Betreffnis der Gehaltserhöhung.

Beiträge der Mitglieder. (Art. 6.)
4 % des festen Gehaltes und der von der Direktion gewerteten Nebenbezüge.

Fr. 4000 Höchstbetrag der Beteiligung an der Hülfskasse.

Bei Herabsetzung des Gehaltes kann das Mitglied für den höhern Betrag versichert bleiben.

Während der Dauer einer Unterstützung oder Pension sind keine Beiträge zu zahlen.

Entscheidet sich der Versicherte für die reduzierte Leistung der Versicherungskasse, so sind ihm seine sämtlichen Mehrleistungen nach der frühern, höhern Besoldung, jedoch ohne Zinsvergütung, zurückzuerstatten.

Eintrittsgelder. (Art. 7.)
Bei einem Alter bis auf 25 Jahre: 3 %,
„ „ „ von 25 bis 30 Jahren: 4 %
des beitragspflichtigen Jahresgehaltes, einschließlich der Nebenbezüge.

Das angetretene Jahr wird als voll gerechnet.

Unterstützungen in Krankheitsfällen. (Art. 10.)
a) Diese können pro Jahr bis 50 % derjenigen Summe betragen, für welche das Mitglied bei der Hülfskasse beteiligt ist. Dauert die Unterstützung länger als 2 Jahre, so darf sie den eigentlichen Pensionsbetrag nicht übersteigen.

b) Kurkosten: ein Zuschuß bis auf Fr. *200.* —.

Altersgrenze: 35 Jahre. *(Art. 1.)*
Die Generaldirektion kann ausnahmsweise Beamten und Angestellten von über 35 Jahren den Beitritt zur Pensions- und Hülfskasse gegen entsprechende Nachzahlungen der Verwaltung und des Mitgliedes gestatten.

Beiträge der S. B. B. (Art. 39.)
a) 7 % des für den versicherten Aktiven anrechenbaren Jahresverdienstes, für Lokomotivführer und Heizer $7^1/_4$ %.
b) Einlage von 5 Monatsbetreffnissen von jeder Erhöhung des anrechenbaren Jahresverdienstes.

Beiträge der Mitglieder. (Art. 42.)
a) Maschinenpersonal $5^1/_4$ %, übriges Personal 5 %.
b) Eine Einlage von 4 Monatsbetreffnissen von jeder Erhöhung des anrechenbaren Jahresverdienstes.

Das Maximum des anrechenbaren Jahresverdienstes beträgt Fr. 6000. (Art. 9.)

Wie G. B. (Art. 10.)

Wie G. B. (Art. 43.)

60 % der einbezahlten Beiträge ohne Zins. (Art. 10.)

Eintrittsgelder. (Art. 42.)
Beim Eintritt vor dem zurückgelegten fünfundzwanzigsten Altersjahr 3 %, nach dem zurückgelegten fünfundzwanzigsten Altersjahr 5 % des anrechenbaren Jahresverdienstes.

Unterstützungen in Krankheitsfällen. (Art. 35.)
Für den 4., 5. und 6. Monat 75 % des ausfallenden anrechenbaren Monatsgehaltes, vom 7. bis und mit 12. Monat 50 %. Dieser Betrag darf aber nicht geringer sein als der Pensionierungsbetrag. Nachher tritt Pension ein.

Ausnahmsweise kann bedürftigen Aktiven von der zuständigen Hülfskassenkommission ein Beitrag an notwendige Kurkosten bewilligt werden.

Der sub *a* aufgeführten Unterstützung vorgängig übernimmt die Betriebskasse für die ersten 4 Monate den vollen und für weitere 4 Monate 75 % des Gehaltes.

Invalidenpension. (Art. 11.)

Bei	1	Dienstjahr	30 %	vom Gehalt.
„	2	„	30 %	„ „
„	3	„	30 %	„ „
„	4	„	30 %	„ „
„	5	„	30 %	„ „
„	6	„	31 %	„ „
„	7	„	32 %	„ „
„	8	„	33 %	„ „
„	9	„	34 %	„ „
„	10	„	35 %	„ „
„	11	„	36 %	„ „
„	12	„	37 %	„ „
„	13	„	38 %	„ „
„	14	„	39 %	„ „
„	15	„	40 %	„ „
„	16	„	42 %	„ „
„	17	„	44 %	„ „
„	18	„	46 %	„ „
„	19	„	48 %	„ „
„	20	„	50 %	„ „
„	21	„	52 %	„ „
„	22	„	55 %	„ „
„	23	„	58 %	„ „
„	24	„	61 %	„ „
„	25	„	64 %	„ „
„	26	„	$^2/_3$	derjenigen Summe,

für welche das Mitglied bei der Kasse beteiligt ist.

Die Betriebskasse übernimmt während der 3 ersten Monate den vollen Gehalt.

Invalidenpension. (Art. 24.)

Einmalige Abfindungen. (Art. 32.)

50 %	des	anrechenbaren	Jahresverdienstes.
75 %	„	„	„
100 %	„	„	„
125 %	„	„	„
150 %	„	„	„
36 %	„	„	„
37 %	„	„	„
38 %	„	„	„
39 %	„	„	„
40 %	„	„	„
41 %	„	„	„
42 %	„	„	„
43 %	„	„	„
44 %	„	„	„
45 %	„	„	„
46 %	„	„	„
47 %	„	„	„
48 %	„	„	„
49,5 %	„	„	„
51 %	„	„	„
52,5 %	„	„	„
54 %	„	„	„
55,5 %	„	„	„
57 %	„	„	„
58,5 %	„	„	„
60 %	„	„	„

Bei	27	Dienstjahren	62 %	d. anrechenb.	Jahresverd.
„	28	„	64 %	„ „	„
„	29	„	66 %	„ „	„
„	30	„	68 %	„ „	„

„ 31 und mehr Dienstjahren 70 % (Maximum).

Für das Personal des Fahrdienstes (Lokomotivführer und Heizer) zählt für die Bemessung der Gehaltsprozente jedes voll zurückgelegte Dienstjahr als ein und ein achtel Jahr.

Art. 25. Die Pensions- und Hülfskasse richtet, unter Vorbehalt der Bestimmungen der Art. 4 und 5 (Unfall und Selbstverschulden) die volle Invalidenpension aus. Wenn jedoch pensionierte Invalide der S. B. B. in anderer Stellung verwendet werden, tritt während der Dauer dieser Verwendung eine angemessene Reduktion der Pension ein. (Art. 25.)

Witwen- und Waisenpension. (Art. 12.)

1. *Frau und Kinder:*

   Frau die Hälfte der Pension des Mannes.

   Kinder bis nach zurückgelegtem 17. Altersjahr die andere Hälfte.

   Wenn die Witwe stirbt, so fällt ihre Hälfte den minderjährigen Kindern zu und zwar bis das jüngste Kind sein 17. Altersjahr zurückgelegt hat.
2. Witwe ohne Kinder oder solche über 17 Jahre erhält 50 % der Pension ihres Mannes.
3. *Doppelwaisen:* Erhalten Pension des Vaters.
4. Wenn ein unverheiratetes Mitglied unterstützungsbedürftige Eltern hinterläßt, so erhalten diese, so lange sie unterstützungsbedürftig sind, die Hälfte der Invalidenpension.

Witwenpension. (Art. 27.)

Wie G. B. mit folgenden Einschränkungen (Art. 28):

Wenn die Verheiratung erst nach dem vollendeten 50. Altersjahr stattgefunden hat, so wird die Witwenpension auf die Hälfte herabgesetzt, sie fällt ganz weg, wenn die Verheiratung erst nach dem vollendeten 60. Altersjahre des Mannes stattgefunden hat oder die Witwe für ihre Kinder nicht als Mutter sorgt oder schuldhafter Weise längere Zeit von ihrem Manne und ihren Kindern getrennt gelebt hat.

Die Witwenpension erlischt mit dem Datum der Wiederverheiratung der pensionierten Witwe. In diesem Falle wird die Witwe mit dem dreifachen Betrage ihrer Jahrespension abgefunden. (Art. 29.)

Waisenpension. (Art. 30.)

Einzelwaisen: Je 10 % der Pension des Vaters bis nach zurückgelegtem 18. Altersjahr. Der Anspruch aller Kinder darf nicht 50 % der Invalidenpension übersteigen.

Doppelwaisen: Wenn beim Tode eines versicherten Aktiven oder eines pensionierten invaliden Vaters nur eheliche Waisen, aber keine Witwe vorhanden sind, oder wenn die Witwe während der Dauer der Waisenpension stirbt, so beziehen von diesem Zeitpunkte an die Doppelwaisen, zusammen außer der eigentlichen Waisenpension, noch die Hälfte der erloschenen Witwenpension, so lange bis das jüngste Kind der Waisengruppe das 18. Altersjahr zurückgelegt hat. Fällt die Pension der Witwe infolge ihres Verschuldens weg, so wird die Pension der Waisen um die Hälfte der Witwenpension erhöht. (Art. 31.)

Unterstützungen an Eltern und Geschwister. (Art. 37.)

Wenn ein versicherter Aktiver nach zurückgelegten 5 Dienstjahren ledig oder als Witwer ohne Kinder stirbt und bedürftige Eltern oder erwerbsunfähige bedürftige Geschwister hinterläßt, zu deren Lebensunterhalt er wesentlich beigetragen hat, so erhalten die Eltern oder Geschwister zusammen, so lange die Bedürftigkeit andauert, eine Unterstützung von 30 % der Pension, welche dem Versicherten im Invaliditätsfalle zugekommen wäre.

Sterbegeld. (Art. 15.)

Für jedes verstorbene Mitglied bezahlt die Hülfskasse einen Betrag von Fr. 50. — an die Beerdigungskosten, ausgenommen sind die Fälle, in denen die G. B. einzutreten hat.

Berechnung der Pension. (Art. 16.)

Dienstzeit wird gerechnet vom Tage der Bezahlung der Beiträge.

Ein Bruchteil eines Jahres wird für voll gerechnet.

Für den Sterbemonat wird die Unterstützung bezw. Pension voll ausgerichtet.

Austritt. (Art. 21.)

Das austretende Mitglied erhält seine Einlagen, jedoch ohne Zinsvergütung und unter Abzug allfällig genossener Unterstützungen zurück.

Verwaltung. (Art. 22—27.)

7 Mitglieder, wovon 2 vom Personal gewählt.

Wertung der Nebenbezüge.

I. Anhang zu den Statuten der Hülfskasse für die Beamten und Angestellten der Gotthardbahn, vom 25. April 1899.

§ 1.

Gemäß § 6, Abs. 1 der Statuten für die Hülfskasse der Beamten und Angestellten der Gotthardbahn hat die Direktion die Beträge, für welche die Mitglieder der Kasse für die sogenannten Nebenbezüge beitragspflichtig und unterstützungs- und pensionsberechtigt sind, unterm 14. April 1903 wie folgt gewertet:

I. Nebenbezüge der ambulanten Stellvertreter mit	Fr.	480. —
II. Nebenbezüge		
a. der Oberzugführer und Zugführer mit	„	1100. —
b. der Kondukteure und Schlafwagendiener mit	„	900. —
c. der Bremser mit	„	700. —
III. Nebenbezüge		
a. der Lokomotivführer mit .	„	1800. —
b. der Heizer mit	„	1100. —

Sterbegeld. (Art. 30.)

Die Pensions- und Hülfskasse bezahlt beim Tode eines aktiven oder pensionierten Mitgliedes den Hinterlassenen einen Beitrag von Fr. 100. — als Sterbegeld.

Artikel 23.

Die Ausrichtung der Pension beginnt mit dem Tage, von welchem an die Besoldung bezw. Entschädigung für Gehaltsausfall in Krankheitsfällen nicht mehr bezogen wird.

Für den ersten Monat wird nur das Betreffnis der Monatsrate für die Zeit vom Aufhören des Gehaltes bis zum Monatsschluß ausbezahlt.

Artikel 12.

60 % der gemachten eigenen Einlagen ohne Zins.

Verwaltung. (Art. 45—48 und Verwaltungsreglement No. 14.)

Die Hülfskassenkommissionen bestehen aus 10 Mitgliedern und 10 Suppleanten, die alle vom Personal gewählt werden. Neu: Die Institution der Delegiertenversammlung.

Wertung der Nebenbezüge.

Anlage I zu den Statuten der Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der Schweiz. Bundesbahnen, vom 19. Oktober 1906.

Der für die Pensions- und Hülfskasse anrechenbare Teil der Nebenbezüge (Art. 9, lit. *b* der Statuten) wird festgesetzt wie folgt:

1. Lokomotivpersonal.

Lokomotivführer (für Hauptlinien)	Fr.	1350. —
Heizer (für Hauptlinien)	„	900. —
Lokomotivführer (für Nebenlinien, Ablöser- und Rangierdienst) . .	„	1080. —
Heizer (für Nebenlinien, Ablöser- und Rangierdienst)	„	720. —

2. Zugspersonal.

Oberzugführer	Fr.	1080. —
Zugführer	„	900. —
Kondukteur	„	720. —
Bremser	„	720. —

3. Dampfbootpersonal.

Kapitän	Fr.	720. —
Steuermann	„	630. —
Trajektkahnführer	„	630. —
Schleppschiffführer	„	405. —

b) Versicherung für Beamte und Angestellte, die nicht der Pensions- und Hülfskasse angehören können.

Die Betriebskasse leistet denjenigen Angestellten, die aus irgend einem Grunde nicht in die Pensions- und Hülfskasse aufgenommen worden sind, eine Pension gleich $^2/_3$ derjenigen, die sie als Mitglieder der Hülfskasse erhalten hätten.

Die Hinterlassenen dieser Beamten und Angestellten erhalten das Sterbegeld von Fr. *50.* — ebenfalls.

(Direktionsbeschluss No. 3029 vom 20. September 1901.)

Dampfbootkassier	Fr.	405. —
Matrosen	„	360. —
Maschinisten	„	720. —
Heizer	„	540. —

Versicherung für Beamte und Angestellte, die nicht der Pensions- und Hülfskasse angehören können.

Artikel 57.

Für diejenigen Beamten und ständigen Angestellten, welche beim Inkrafttreten dieser Statuten definitiv angestellt sind, jedoch das 35. Altersjahr überschritten haben und nicht bei einer der bestehenden Pensions- und Hülfskassen der ehemaligen Privatbahnen versichert sind oder wegen mangelnden Ausweises vollkommener Gesundheit der Pensions- und Hülfskasse nicht als vollberechtigte Mitglieder beitreten können, sind die in Art. 39 und 42 für die versicherten Aktiven festgesetzten ordentlichen Beiträge von den betreffenden Angestellten und der Bundesbahnverwaltung ebenfalls an die Pensions- und Hülfskasse zu entrichten.

Diese Einlagen werden von der Pensions- und Hülfskasse zu $3^1/_2$ % jährlich verzinst und den betreffenden Angestellten samt den erlaufenen Zinsen gutgeschrieben.

Die Beträge dieser Guthaben verfallen in gleicher Weise wie die in Art. 32 und Art. 33 vorgesehenen einmaligen Abfindungen.

Im Falle eines weder durch Tod noch durch Invalidität verursachten Dienstaustrittes werden den gemäß Absatz 1 dieses Artikels Versicherten nur die von ihnen selbst einbezahlten Beiträge samt Zins zurückerstattet.

Für die im ersten Absatze dieses Artikels genannten Beamten und Angestellten wird die in den Art. 34 und 35 dieser Statuten vorgesehene Entschädigung für Gehaltsausfall bei vorübergehender Arbeitsunfähigkeit von der Pensions- und Hülfskasse ohne Entgelt übernommen.

Bei den S. B. B. nicht vorgesehen.

G. B. No. 73.

Beschluss betreffend die Gewährung eines Sterbegeldes an die Hinterlassenen verstorbener Arbeiter

vom 2. November 1904.

Art. 1. Hinterlassene von verstorbenen ständigen Taglohnarbeitern und Arbeitern der Depotwerkstätten und Zentralwerkstätten erhalten ein Sterbegeld.

Art. 3. Skala des Sterbegeldes:

Im	1.	Dienstjahr	= Fr. 60. —
„	2.	„	= „ 100. —
„	3.	„	= „ 150. —
„	4.	„	= „ 200. —
„	5.	„	= „ 250. —
„	6.	„	= 26 % des 300- oder 365fachen Taglohnes.
„	7.	„	= 27 % „ „ „ „ „
„	8.	„	= 28 % „ „ „ „ „
„	9.	„	= 29 % „ „ „ „ „
„	10.	„	= 30 % „ „ „ „ „
„	11.	„	= 32 % „ „ „ „ „
„	12.	„	= 34 % „ „ „ „ „
„	13.	„	= 36 % „ „ „ „ „
„	14.	„	= 38 % „ „ „ „ „
„	15.	„	= 40 % „ „ „ „ „
„	16.	„	= 42 % „ „ „ „ „
„	17.	„	= 44 % „ „ „ „ „
„	18.	„	= 46 % „ „ „ „ „
„	19.	„	= 48 % „ „ „ „ „
„	20.	„	= 50 % „ „ „ „ „
„	21.	„	= 52 % „ „ „ „ „
„	22.	„	= 54 % „ „ „ „ „
„	23.	„	= 56 % „ „ „ „ „
„	24.	„	= 58 % „ „ „ „ „
„	25.	„	= 60 % „ „ „ „ „

und weiter 60 %.

Berechnung der Dienstzeit vom Tage, wo ununterbrochener Dienst beginnt.
Bruchteil von Jahr wird voll gerechnet.

Art. 4. Nächste Hinterlassene sind Frau und Kinder, unterstützungsbedürftige Eltern.

Frau und Kinder unter 17 Jahren erhalten	volles	Sterbegeld.
Frau ohne Kinder oder über 17 Jahre erhalten	halbes	„
Kinder unter 17 Jahren erhalten	volles	„
Unterstützungsbedürftige Eltern (Vater oder Mutter) erhalten	halbes	„

Die Schweizerischen Bundesbahnen kennen dieses Sterbegeld nicht.

7. Krankenkassen der Arbeiter.

Die in Betracht fallenden Bestimmungen werden durch die Reglemente Nos. 47, 49 und 65 umschrieben.

Wir lassen die einzelnen Reglemente hier folgen:

G. B. No. 47.

Statuten der Krankenkasse für die beim Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienste der G. B. beschäftigten Arbeiter

vom 16. Dezember 1896.

§ 7. Für Unfälle tritt G. B. ein.

§ 8. Ansprüche der Mitglieder auf:

1. Transportkosten ins Spital oder anderswohin.
2. Freien Arzt.
3. Medikamente und Heilmittel.
4. Kosten der Verpflegung.

Bei Todesfällen Fr. 50. — an Beerdigungskosten.

§ 10. Behandlung durch nicht bahnseitig bestimmten Arzt darf stattfinden:

a) Wenn Kranker wohnt, wo kein Bahnarzt ist.
b) Wenn Spezialarzt nötig.

§ 11. Im Spital erhält der Kranke volle Verpflegung, Tageszulage von Fr. —. 75 wenn ledig, Tageszulage von Fr. 1. 50 wenn verheiratet.

Bei Verpflegung daheim erhält er Fr. 2. — Krankengeld.

Bei Erkrankungen, die nicht länger als 2 Tage dauern, kein Krankengeld.

§ 12. Krankengeld wird bis 6 Monate voll, von 6—12 Monaten halb bezahlt.
Nach 1 Jahr hören alle Ansprüche an die Krankenkasse auf.

§ 13/24. Bei Benutzung eines Bades oder Besuch eines Kurortes erhält der Kranke außer Krankengeld für längstens 1 Monat täglichen Beitrag von *Fr. 2. 50.* Betrag wird bei Abreise bezahlt.

§ 16. Krankenkasse-Kommission besteht aus: Bahningenieur, Sekretär, 1 Arbeiter.

§ 22. Außerordentliche Unterstützungsgesuche sind der Direktion zum Entscheide vorzulegen.

§ 23. Unterstützungen werden mit den Löhnen ausgezahlt.

§ 4. Regelmäßige Beiträge der Mitglieder *6 Cts.* per Arbeitstag.

§ 6. G. B. zahlt $^1/_6$ der regelmäßigen Beiträge der Mitglieder. Außerdem den eventuell erforderlichen Mehrbetrag.

G. B. No. 49.

Statuten der Krankenkasse für die beim Stations-, Magazins-, Depot- und Werkstättendienst der G. B. beschäftigten Arbeiter

vom 16. Dezember 1896.

§ 4. Eintrittsgeld Fr. 3. —.

§ 5. Regelmäßige Beiträge der Mitglieder monatlich 60 % vom Taglohn. Erhöhung zulässig bis auf 75 %.

§ 7. Beitrag der G. B. 70 % des Beitrages der Mitglieder.

§ 8. Für Unfälle tritt G. B. ein.

§ 9. Ansprüche der Mitglieder vom Tage der Erkrankung ab auf:
1. Transportkosten ins Spital oder anderswohin.
2. Freien Arzt.
3. Medikamente und Heilmittel.
4. Verpflegungskosten.
Im Todesfalle Fr. 50. — an die Beerdigungskosten.

§ 11. Behandlung durch nicht bahnseitig bestimmten Arzt:
a) Wenn Kranker wohnt wo kein Bahnarzt.
b) Spezialarzt.

§ 12. Im Spital volle Verpflegung und Krankengeld von 20 % des Taglohnes für Ledige und von 50 % des Taglohnes für Verheiratete.

In der Wohnung Krankengeld von 75 % des Taglohnes mit 5 Cts. Aufrundung, im Minimum Fr. 2. — täglich.

Lehrlinge den Taglohn wenn dieser weniger als Fr. 2. —.

§ 22. Für Bad- oder Kurort für 1 Monat täglich noch Fr. 2. 50. Auszahlung bei Abreise.

Für Erkrankungen, die nicht länger als 2 Tage dauern, wird kein Krankengeld vergütet.

§ 13. Krankengeld für 6 Monate voll, vom 7.—12. Monate halb bezahlt für Spitalverpflegung.

Krankengeld für 3 Monate voll, für 4., 5. und 6. Monat 66 %, für 7—12 Monate 33 % für Verpflegung daheim.

Nach 1 Jahr hören Ansprüche auf.

§ 16. Bei Wiedereintritt innert 3 Monaten nach Austritt kein Eintrittsgeld.

§ 17. 2 Kommissionen: O. B. I., Beamter, 1 Arbeiter.
M. M., Beamter und Präs. der Arbeiterkommission der C. W.

§ 21. Die Auszahlung der Krankenunterstützung erfolgt monatlich.

G. B. No. 65.

Statuten für die Krankenkassen der beim Bau des II. Geleises und der nördlichen Zufahrtslinien der G. B. beschäftigten Arbeiter

vom 12. Dezember 1894.

Art. 2. Kommission: Bauführer, Beamter der G. B., 2 Mitglieder gewählt durch Unternehmer, 3 Mitglieder aus Arbeitern.

Art. 4. Beiträge der Mitglieder 3 % vom Lohn.
Unternehmer haben eventuell für Fehlbeträge einzustehen.
Kommission hat Recht auf Abschrift vom Personal und Soldetat.

Art. 5. Ansprüche der Mitglieder für 60 Tage:
1. Transportkosten.
2. Freien Arzt.
3. Medikamente und Heilmittel.
4. Verpflegung.
Kosten für Heimtransporte trägt Kasse.
Beerdigungskosten zahlt Kasse.

Art. 6. Im Spital erhält Kranker volle Verpflegung und 50 Cts. Zulage, wenn er ledig, und Fr. 1. — Zulage, wennn er verheiratet; daheim Fr. 1. 50 Zulage, wenn er verheiratet.

Für Erkrankungen von weniger als 3 Tagen wird keine Entschädigung gezahlt.

Art. 7. Weitergehende Unterstützungen können durch die Direktion bewilligt werden.

Für Unfälle hat Krankenkasse nur insoweit einzustehen, als sie für Behandlung und Verpflegung sorgt und Unternehmer Rechnung stellt.

Zur Ergänzung fügen wir noch bei, daß Bahnärzte Medikamente jeder Art für erkrankte Bahnangestellte und deren Familienangehörige als Eisenbahndienstsache befördern dürfen, eine Vergünstigung, die bei den S. B. B. unbekannt ist.

(Direktionsbeschluss vom 24. Mai 1889.)

Bei den *Schweiz. Bundesbahnen* gelten zur Zeit die Krankenkassenstatuten der

ehemaligen Jura-Simplonbahn,
„ Schweiz. Centralbahn,
„ „ Nordostbahn,
„ Vereinigten Schweizerbahnen.

Wir lassen die in Betracht fallenden Bestimmungen kurz folgen:

Jura-Simplonbahn.

Altersgrenze: 16—43 Jahre. (Art. 2.)

Eintrittsgeld: 2 Taglöhne.

Beitrag: 3 % des jeweiligen Monatslohnes.

Die Beiträge fallen weg, sobald das kranke Mitglied keinen Lohn mehr bezieht. (Art. 4).

Die *Gesellschaft* zahlt am Ende jeden Jahres einen jährlichen Beitrag von 1,8 % des Lohnes der Mitglieder. (Art. 5.)

Bezugsberechtigte: Die Mitglieder, Witwen und ehelichen Kinder in Fällen von Krankheiten, Invalidität, Tod oder Verletzungen. (Art. 6.)

Unterstützungen.

Art. 7.

Von dem Tage an, wo das kranke, arbeitsunfähige Mitglied aufhört, den Lohn von der Gesellschaft zu beziehen, berechtigt jede Arbeitseinstellung, welcher einer der in Art. 6 hievor aufgezählten, durch den Gesellschaftsarzt konstatierten Fälle zu Grunde liegt, vorbehältlich der Einschränkungen Art. 11 hienach, zu folgenden Unterstützungen:

1. Während der ersten sechs Monate erhält der Kranke oder Verletzte nebst den Arzt- und Apothekerkosten von der Kasse 50 % seines Lohnes.
2. Während der folgenden sechs Monate bezahlt die Krankenkasse, wenn die Arbeitsunfähigkeit so lange andauert, noch 25 % des Lohnes und die Arzt- und Apothekerkosten.
3. Nach Verfluß von 12 Monaten hört jede Unterstützung auf; vorbehalten bleiben die in Art. 8 und Art. 32, litt. a, No. 4 vorgesehenen Fälle.
4. Wenn das Mitglied während der Krankheit in einen Spital verbracht werden muß, so bezahlt die Kasse die Spitalkosten und, je nach dem Fall, eine der in Ziffer 1 und 2 dieses Artikels festgesetzten Lohnentschädigungen.
5. Wenn zufolge ausdrücklicher, vom Komitee genehmigter *Anordnung* eines Arztes, mit dem die Gesellschaft in einem Vertragsverhältnis steht, der Kranke in einen Kurort geschickt wird, so bezahlt die Krankenkasse:

a) Die Kosten der Bäder.

b) Für die Dauer der Kur, jedoch höchstens für vier Wochen Aufenthalt des kranken Mitgliedes am Kurorte, einen Beitrag per Tag von im Maximum Fr. 4 an Ledige, welchen die verheirateten Barrierenwärterinnen gleichgestellt werden, und von Fr. 5. 50 an Verheiratete. In diesen Beiträgen ist alles inbegriffen, nämlich: Kostgeld, Wohnung, Lohn, Arzt- und Apothekerkosten.

6. Im Falle des Hinscheides eines Mitgliedes bezahlt die Kasse dessen Familie Fr. 80. — für Beerdigungskosten.

Art. 8.

Wenn das kranke Mitglied wegen Unheilbarkeit vor Ablauf der in Art. 7 hievor genannten zwölf Monate entlassen wird, oder wenn am Ende dieser zwölf Monate der Gesellschaftsarzt bescheinigt, daß die Arbeitsunfähigkeit während langer, nicht zum voraus zu bestimmender Zeit oder zeitlebens andauern werde, so hören die Unterstützungen auf und das Verwaltungskomitee bewilligt dem kranken Mitgliede, wenn die hienach genannten Verhältnisse zutreffen, unter Ratifikationsvorbehalt der Direktion, folgende Unterstützungen:

1. Wenn er während wenigstens zehn aufeinander folgenden Jahren im Dienste gestanden hat (betreffend das frühere Personal der Suisse Occidentale-Simplon und der Jura-Bern-Luzern-Bahn siehe Art. 10 hienach), und wenn er während dieser zehn Jahre, Krankheitszeit inbegriffen, auch Mitglied der Kasse gewesen ist, eine ***feste, ein für allemal zu bezahlende*** Summe von 40 % des Jahreslohnes, beziehungsweise des Lohnes von 300 Arbeitstagen, der für den letzten an die Kasse bezahlten Beitrag als Grundlage gedient hat;

2. Nach dem 11. angefangenen Dienstjahre 42 Prozent.

„	„	12.	„	„	44	„
„	„	13.	„	„	46	„
„	„	14.	„	„	48	„
„	„	15.	„	„	50	„
„	„	16.	„	„	52	„
„	„	17.	„	„	54	„
„	„	18.	„	„	56	„
„	„	19.	„	„	58	„
„	„	20.	„	„	60	„
„	„	21.	„	„	62	„
„	„	22.	„	„	64	„
„	„	23.	„	„	66	„
„	„	24.	„	„	68	„
„	„	25.	„	„	70	„
„	„	26.	„	„	72	„
„	„	27.	„	„	74	„
„	„	28.	„	„	76	„
„	„	29.	„	„	78	„
„	„	30.	und darüber hinaus		80	„

Mit Zustimmung der Direktion können die nämlichen Unterstützungen auch einem Mitgliede der Kasse mit den oben genannten Dienstjahren zugesprochen werden, wenn es wegen Alter oder Abnahme der Kräfte völlig arbeitsunfähig geworden ist, — was mittelst Bescheinigung eines Gesellschaftsarztes festzustellen ist.

Art. 9.

Stirbt ein Mitglied der Krankenkasse, welches die nach Art. 8 erforderlichen Dienstjahre bei der Gesellschaft zugebracht hat, und vorausgesetzt, daß der Tod nicht durch einen Unfall herbeigeführt worden sei, für den die Gesellschaft haftet, so bezahlt die Krankenkasse außer den Beerdigungskosten (Fr. 80) folgende Unterstützungen:

1. an den *überlebenden Gatten* die Hälfte der fixen Summe, welche sein Ehegatte gemäß Art. 8 erhalten hätte, wenn er unfähig geworden wäre, seinen Dienst fortzusetzen, und
2. den *Kindern* des Verstorbenen bezw. der Verstorbenen, die das 18. Altersjahr noch nicht zurückgelegt haben, zusammen die andere Hälfte der genannten Summe.

Art. 19.

Die verheirateten Mitglieder weiblichen Geschlechts erhalten für den Fall von Niederkunft eine Unterstützung von Fr. *20.* —.

Rückerstattungen.

Art. 26.

In der Regel wird den Mitgliedern, die aus der Kasse austreten, 60 % ihrer nach Art. 4, Ziffer 2, in die Kasse bezahlten periodischen Einlagen rückerstattet, jedoch ohne Zins. Hievon sind ausgenommen:

1. diejenigen, welchen selbst, oder ihren Witwen und Kindern eine Unterstützung nach Art. 8 oder 9 hievor zu erkennen ist, und
2. diejenigen, welche von der Gesellschaft für einen erlittenen Unfall eine Entschädigung beziehen.

Schweiz. Centralbahn.

Eintritt: Fr. 3. — pro Mitglied. (Art. 2.)

Beitrag: Monatlich Fr. 1. 50 bezw. 5 Cts. pro Tag.

Die Krankheitstage sind beitragsfrei. Die *Gesellschaft* unterstützt die Kasse mit einem jährlichen Beitrag von 25 % der periodischen Einlagen der Mitglieder.

Unterstützungen (Zeitdauer 9 Monate). (Art. 4.)

a) Freie Verpflegung im Spital und Barzulage von Fr. *1.* — per Tag.

b) Wenn der Erkrankte in der Wohnung verpflegt wird, beträgt die tägliche Vergütung Fr. *2.* —.

c) Dazu ärztliche Behandlung und die ärztlich verordneten Arzneimittel.

d) Bei Verpflegung in einem Bad- oder Kurort wird die tägliche Vergütung während längstens vier Wochen auf Fr. 2. 50 erhöht.

e) Die Kosten für Bruchbänder, Krücken und ähnliche Hülfsmittel trägt die Kasse.

Rücktritt. (Art. 8.)

Mitglieder, die wenigstens 3 Jahresbeiträge entrichtet haben und ohne ein eigenes Verschulden aus dem Dienst entlassen werden, haben Anspruch auf Rückerstattung der Hälfte ihrer periodischen Einlagen unter Abzug der genossenen Unterstützungen.

Beerdigungsgeld: Fr. *40.* — oder Rechnung des Spitals. (Art. 10.)

Das Direktorium kann 10jährigen Mitgliedern außerordentliche Unterstützungen gewähren. (Art. 9.)

Schweiz. Nordostbahn.

Eintrittsgeld: 2 Taglöhne.

Beiträge: 7½ Cts. pro Arbeitstag.

Die Direktion behält sich vor, die Beiträge auf 7½ Rappen zu erhöhen. (Art. 2.)

Unterstützungen. (Art. 3.)

a) Verpflegung im Spital und Tageszulage von Fr. *1.* — an Verheiratete und 50 Cts. an Ledige.

b) Bei Hausverpflegung wird die tägliche Vergütung auf Fr. 2. — erhöht und zwar für 3 Monate, für weitere 3 Monate Fr. 1. 50 und vom 7. bis 12. Monat 75 Cts. vergütet.

c) Arzt- und Apothekerkosten fallen zu Lasten der Kasse.

Bei Besuch eines Bade- oder Kurortes wird die Zulage auf Fr. *2. 50* erhöht. (Art. 4.)

Rücktritt. (Art. 6.)

Nach absolvierter zweijähriger Dienstzeit hat der Zurücktretende Anspruch auf die Rückerstattung der Hälfte seiner Einlagen. Genossene Unterstützungsgelder werden dabei in Abzug gebracht. Im Todesfalle erhalten die Hinterlassenen ebenfalls die Hälfte.

Beerdigungskosten. (Art. 9): Diese werden von der Kasse getragen.

Die *Gesellschaft* leistet keine Beiträge; sollte die Jahresrechnung ein Defizit aufweisen, so wird dieses durch die Gesellschaft gedeckt. (Art. 13.)

Vereinigte Schweizerbahnen.

Eintrittsgeld: 2 einfache Taglöhne. (Art. 2.)

Beiträge: 5 Cts. pro Arbeitstag. (Art. 2.)

Die *Gesellschaft* unterstützt die Krankenkasse mit einem jährlichen Beitrag von 50 Prozent der Einlagen der Mitglieder.

Unterstützungen. (Art. 4.)

a) Verpflegung im Spital und Tageszulage von Fr. *1.* —.

b) Wird der Erkrankte zu Hause verpflegt, so erhöht sich die Entschädigung auf Fr. *2.* —.

c) Aerztliche Behandlung und Arzneimittel auf Kosten der Kasse.

d) Bei Bade- oder Kuraufenthalt wird die Unterstützung während längstens 4 Wochen auf Fr. *1.* — erhöht.

Beerdigungskosten: Diese werden von der Kasse bestritten.

Verzinsung: Der Fonds der Krankenkasse wird von der Gesellschaft zu 5 % verzinst.

Vergleichung der Krankenkassen der 5 Gesellschaften.

	G. B.	N. O. B.	S. C. B.	V. S. B.	J. S.
Beitrag der Gesellschaft .	70 % der Beiträge	Deckung ein. ev. Defizites	25 % der Beiträge	50 % der Beiträge	1,8 % des Lohnes
Eintrittsgeld	Fr. 3. —	2 Taglöhne	Fr. 3. —	2 Taglöhne	2 Taglöhne
Monatlicher Beitrag der Mitglieder	60 % eines Taglohnes	7½ Cts. tägl. Fr. 1,875 monatlich	5 Cts. tägl. Fr. 1. 50 monatlich	5 Cts. tägl. Fr. 1. 25 monatlich	75 % eines Taglohnes

	G. B.	N. O. B.	S. C. B.	V. S. B.	J. S.
Unterstützung bei Spitalverpflegung:					
Verheiratete	50 % des Taglohnes	Fr. 1. —	Fr. 1. —	Fr. 1. —	50 % des Taglohnes
Ledige	20 %	50 Cts.	Fr. 1. —	Fr. 1. —	50 %
Unterstützung bei Hausverpflegung	75 %	Fr. 2. —	Fr. 2. —	Fr. 2. —	50 %
Dauer der Unterstützung:					
1. 2. 3. Monat . . .	75 %	Fr. 2. —	9 Monate	?	50 %
4. 5. 6. „ . . .	66 %	Fr. 1. 50	den vollen	?	50 %
7.—12. „ . . .	33 %	75 Cts.	Betrag	?	25 %
Sterbegeld	Fr. 50. —	Die Spesen	Fr. 40. —	Die Spesen	Fr. 80. —
Extra-Beitrag bei Kuraufenthalt	Fr. 2. 50	Fr. 1. —	50 Cts.	Fr. 1. —	*) Fr. 5. 50

*) In diesem Betrag sind Kost, Wohnung, Arzt und Medikamente, sowie der Lohn inbegriffen.

Eine wichtige Frage beschlägt das

8. Dienstverhältnis,

wie solches durch die einschlägigen Reglemente geordnet ist. Wir lassen die beidseitig in Betracht fallenden Bestimmungen nachstehend folgen:

I. Allgemeine Bestimmungen.

G. B.

Reglement Nr. 6. Allgemeine Vorschriften für die ständigen Beamten und Angestellten der **Gotthardbahn.**

Das Dienstverhältnis der ständigen Beamten und Angestellten der Gotthardbahn ist festgestellt:

a) Durch den Dienstvertrag;

b) Durch die allgemeinen Vorschriften für die Beamten und Angestellten der Gotthardbahn vom 1. Mai 1904.

a) Dienstvertrag.

Der zwischen der Gotthardbahngesellschaft und den Beamten vorgesehene Anstellungsvertrag wird auf die Dauer von *6 Jahren* abgeschlossen. Die Wiederwahl findet je 6 Monate vor Ablauf der Amtsdauer statt. Der Anstellungsvertrag hat folgenden Wortlaut:

S. B. B.

Reglement Nr. 3 betreffend die Allgemeinen Dienstvorschriften für die Beamten und ständigen **Angestellten der S. B. B.**

Die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen unterstehen der für die Bundesbeamten geltenden Gesetzgebung; Art. 12 Al. 2 des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweiz. Bundesbahnen vom 15. Oktober 1897.

Die Amtsdauer der Beamten und der ständigen Angestellten beträgt *3 Jahre,* Art. 41 des erwähnten Gesetzes.

An Stelle der Dienstverträge werden dem Personal von den betreffenden Direktionen Wahlbestätigungen, in der Form von gewöhnlichen Schreiben zugestellt. Die Ernennung der Beamten und Angestellten erfolgt im übrigen auf Grund-

Art. 1. Die Direktion der Gotthardbahn überträgt dem Herrn .....
mit Dienstantritt vom .....
ab die Stelle eines .....
wobei sie sich vorbehält, ihn auch an eine andere für ihn passende Stelle zu versetzen.

Art. 2. Herr ..... ist nach dem Besoldungsregulativ für das Personal .....
..... der Klasse ..... zugeteilt. Demgemäß beträgt seine feste Jahresbesoldung zur Zeit Fr. .....

Art. 3. Die Vertragsdauer geht bis 31. Dezember 1907.

Art. 4. Für das Vertragsverhältnis sind für beide Teile maßgebend die Allgemeinen Vorschriften für die ständigen Beamten und Angestellten der Gotthardbahn vom 1. Mai 1904 und das von der Direktion aufgestellte Besoldungsregulativ. Herr ..... verpflichtet sich, im allgemeinen mit Fleiß, Sorgfalt und Treue, sowohl die mit seiner Stelle verbundenen Pflichten und Verrichtungen zu erfüllen, als im besondern alle Vorschriften und Anforderungen zu befolgen, die in den genannten, gemeinsamen Allgemeinen Vorschriften und in den, seine Stelle besonders betreffenden Dienstanweisungen enthalten sind, oder auch durch zukünftige Reglementsbestimmungen, Dienstanweisungen und Verfügungen von der Direktion oder von kompetenten Stellen erlassen werden.

Dieser Vertrag wird in zwei gleichlautenden Doppeln ausgefertigt, wovon jedem Teile ein Exemplar zugestellt wird.

Luzern, den .....

Unterschriften:

....

lage der Bestimmungen des Reglementes betreffend die allgemeinen Dienstvorschriften für die Beamten und ständigen Angestellten vom 17. Oktober 1901.

II. Besondere Bestimmungen.

Art. 6. Urlaubsgesuche, die *mehr als eine Woche* beschlagen, werden von der *Direktion* behandelt. Beziehen sie sich dagegen bloß auf eine Woche oder auf eine noch kürzere Zeitfrist, so werden sie von dem Departemente oder dem Präsidenten der Direktion oder dem Abteilungsvorstande, dem der Beamte oder Angestellte untergeordnet ist, erledigt.

In der Regel soll ein Urlaubsgesuch auf höchstens 4 Wochen lauten.

Urlaub kann erteilt werden:

1. Von den Abteilungsvorständen bis auf *eine Woche*.
2. Von den Bahningenieuren, dem Ober-Depotchef und dem Werkstättechef bis auf *3 Tage*.
3. Von den Stationsvorständen und den Bahnmeistern $^1/_2$ *Tag*.

Art. 7. Für dienstliche Verrichtungen dürfen keine Trinkgelder *verlangt* werden.

Art. 28. Für Beamte und Angestellte, auf welche die Bundesgesetzgebung betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten Anwendung findet, gelten — hinsichtlich Bewilligung von Urlaub — die daherigen besondern Vorschriften.

Art. 29. Beamten und Angestellten, für welche die in Art. 28 erwähnte Gesetzgebung keine Ruhetage vorschreibt, ist ein zusammenhängender Urlaub zur Erholung zu bewilligen:

a) Von 1 Woche, bei einer Amtsdauer im Eisenbahndienste bis auf *10 Jahre;*

b) Von 2 Wochen, bei einer ununterbrochenen Amtsdauer im Eisenbahndienste von *11 bis 20 Jahren;*

c) Von 3 Wochen, bei einer ununterbrochenen Amtsdauer im Eisenbahndienste von *mehr als 20 Jahren.*

Die vorstehenden Bestimmungen finden keine Anwendung auf Dienstabwesenheiten, die aus Gesundheitsrücksichten zufolge ärztlicher Anordnung bewilligt werden müssen.

Die vorgesetzte Direktion wird entscheiden, ob solche Abwesenheiten in den gewöhnlichen Urlaub einzurechnen sind.

Art. 30. Soweit nicht vorherige Zuteilung stattgefunden hat, geschieht die Bewilligung von Urlaub für die Dauer bis *auf 3 Tage* durch den vorgesetzten *Abteilungsvorstand*, von *4 bis 14 Tage* durch das vorgesetzte *Departement,* und von *mehr als 14 Tagen* durch die vorgesetzte *Direktion.*

Art. 31. Für Abwesenheit im obligatorischen Militärdienste ist kein Urlaub im Sinne des Reglements Nr. 3 nötig. Dagegen ist dem Vorgesetzten von der Einberufung sofort Kenntnis zu geben, so daß rechtzeitig für Ersatz gesorgt werden kann. Die vorgesetzte Direktion wird darüber entscheiden, ob Abwesenheit im Militärdienste in den gewöhnlichen Jahresurlaub einzurechnen ist.

Art. 22. Den Beamten und Angestellten ist verboten, für dienstliche Verrichtungen Vergütungen oder Geschenke *anzunehmen.*

Art. 9. Den ständigen Beamten und Angestellten werden, sofern nicht eine sofortige Entlassung erfolgt, ***bei Erkrankungen*** *bis* ***auf 4 Monate*** *der volle Gehalt, und nach Ablauf dieser Frist bis auf weitere* ***4 Monate*** *$^3/_4$ des Gehaltes bezahlt. Dauert die Krankheit länger als* ***8 Monate,*** *so hören alle Leistungen der Gesellschaft auf.*

Beamte und Angestellte, denen der Dienst wegen Krankheit gekündet wird, oder die nach Kündigung, aber vor dem Dienstaustritt erkranken, beziehen die in Absatz 1 festgesetzten Unterstützungen von der Gesellschaft.

Die Unterstützungspflicht der Hülfskasse für Krankheitsfälle tritt erst ein, wenn die Gesellschaft 8 Monate lang ihre Beiträge geleistet hat.

Von Bedeutung erscheinen uns dann noch folgende kürzlich erlassene Vorschriften:

Vorschriften *über ausserordentlichen Urlaub bei Geburts- und Todesfällen in der eigenen Familie.*

1. Ein außerordentlicher Urlaub wird nach Ziffer 2 dem mit Jahres- oder Monatsbesoldung angestellten Personal gewährt, und ebenso dem Taglohnpersonal, wenn dieses seit einem Vierteljahr regelmäßig im Dienste steht.

2. Dieser Urlaub beträgt:

a) bei Geburten bis zwei Tage,
bei Todesfällen bis drei Tage,

wenn der Angestellte oder Arbeiter der Versorger der eigenen Familie ist, in der sich das Vorkommnis zuträgt,

b) bei Todesfällen in der eigenen Familie einen Tag,

wenn der Angestellte oder Arbeiter nicht der Versorger dieser Familie ist.

3. Dieser Urlaub ist in jedem einzelnen Fall nachzusuchen und wird unter den für ihn gültigen Voraussetzungen bewilligt, unter Kenntnisgabe an den Vorstand der Dienstabteilung.

4. Jeder außerordentliche Urlaub wird nicht in die gesetzlichen oder reglementarischen Ruhetage eingerechnet; auch wird, sofern auf den Urlaubstag ohne dieses Vorkommnis eine Lohnzahlung fällt, diese Zahlung gleichwohl ausgerichtet.

Art. 25. Bei Dienstaussetzung infolge ***von Krankheit*** *oder von nicht haftpflichtigen Unfällen wird die Besoldung während* ***3 Monaten*** *weiter bezahlt.*

Art. 26. Bei Erledigung von Stellen durch Todes- oder Krankheitsfälle kann *ein Nachgenuß der Besoldung* bis auf *ein Jahr* eintreten. Die Entscheidung, je nach den Umständen des einzelnen Falles, steht der Generaldirektion zu.

Für Personen, welche gegenüber den Pensions- und Hülfskassen pensionsberechtigt sind, kann ein solcher *Nachgenuß der Besoldung* nur für *einen Monat* nach dem Todesfall bewilligt werden.

III. Aufhebung des Dienstverhältnisses.

Art. 11. Der Anstellungsvertrag kann aus wichtigen Gründen im Sinne des Art. 346 O. R. auch während der Amtsdauer auf *2 Monate* gekündigt oder durch sofortige Entlassung aufgelöst werden. Als wichtige Gründe gelten insbesondere:

a) Schwere Dienstvergehen;

b) Fortgesetzte Nachlässigkeit im Dienste;

c) Nachgewiesene Dienstuntauglichkeit.

Als *schwere Dienstvergehen* werden namentlich betrachtet:

1. Unredlichkeit im Dienste,
2. Widersetzlichkeit gegen Vorgesetzte,
3. Trunkenheit im Dienste,
4. Ungebührlichkeiten gegen das Publikum,
5. Beteiligung am Börsenspiel.

Als fortgesetzte Nachlässigkeiten im Dienste werden namentlich bezeichnet:

1. Wiederholtes, unentschuldigtes Wegbleiben vom Dienste,
2. fortgesetzte Mißachtung der Dienstvorschriften.

Die Dienstuntauglichkeit kann auf geistiger oder körperlicher Unfähigkeit beruhen.

Als dienstuntauglich können insbesondere auch die Beamten entlassen werden, welche den Anforderungen der von der Bundesbehörde genehmigten Vorschriften über die periodischen Prüfungen des Betriebspersonals nicht entsprechen.

Art. 12. Den Beamten steht der Austritt aus dem Dienste jederzeit auf dreimonatliche Kündigung zu.

Art. 13. Streitigkeiten über das Dienstverhältnis mit Inbegriff desjenigen über erfolgte Dienstkündigung oder Dienstentlassung unterliegen dem Entscheide der Gerichte des Sitzes der Gesellschaft.

Art. 32 und 33, Alinea 1—7 des Reglements Nr. 3, betreffend die Allgemeinen Dienstvorschriften für die Beamten und ständigen Angestellten der S. B. B., enthalten gleichlautende Bestimmungen.

Art. 33, Alinea 8.

Gegenüber der verfügten Dienstkündigung oder Entlassung bleibt dem Betroffenen die Anrufung des Richters vorbehalten, jedoch in der Beschränkung, daß demselben im Falle unberechtigter Dienstkündigung oder Entlassung nur das Recht auf Entschädigung gewahrt wird. (Art. 65, Alinea 5 der Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899.)

IV. Disziplinarbestimmungen.

Art. 10. Pflichtwidriges Verhalten kann mit Ordnungs(bußen)strafen geahndet werden. Diese bestehen in:

a) Verweis,
b) Geldbußen,
c) Zeitweilige Diensteinstellung, bei der der Gehalt entzogen wird.

Die Befugnis zur Erteilung eines Verweises steht jedem Vorgesetzten gegenüber seinem Untergebenen zu.

Geldbußen können auferlegt werden:

1. Von sämtlichen Abteilungsvorständen bis *auf Fr. 10.*
2. Von den Bahningenieuren, den Betriebsinspektoren und den Vorständen der Maschinendepots bis *auf Fr. 5.*

Den Gebüßten steht das Beschwerderecht an die Abteilungsvorstände und an die Direktion zu. Höhere Bußen können nur von der Direktion verhängt werden.

Jeder Vorgesetzte ist befugt, in dringenden Fällen eine einstweilige Diensteinstellung auszusprechen; er hat aber sofort zum Zwecke einer definitiven Diensteinstellung Bericht und Antrag an den Abteilungsvorstand zu richten. Den Betroffenen bleibt der Rekurs an die Direktion offen.

Diensteinstellungen von mehr als 14 Tagen sind stets dem Entscheide der Direktion vorbehalten.

Art. 35. Beamte und Angestellte, welche absichtlich oder aus Nachlässigkeit ihre Dienstpflichten nicht erfüllen, werden, unter Vorbehalt des gerichtlichen Einschreitens gegen den Fehlbaren, durch die zuständigen Vorgesetzten auf dem Disziplinarwege bestraft.

Art. 36. Die Disziplinarstrafen sind:

1. Mündlicher Verweis.
2. Schriftlicher Verweis.
3. Entzug oder Einschränkung der reglementarischen Urlaubsbewilligung.
4. Ordnungsbußen bis auf Fr. 100.
5. Zeitweilige Einstellung im Dienste.
6. Versetzungen im Dienste und zwar:
   a) in gleicher Stellung an einen andern Dienstort mit gleicher oder geringerer Besoldung;
   b) an eine andere Stellung mit gleicher oder geringerer Besoldung.
7. Einstellung in der periodischen Besoldungserhöhung.

Art. 37. Wenn aus der Nichterfüllung von Dienstpflichten Schaden entstanden ist, kann der Fehlbare außer der Bestrafung zum ganzen oder teilweisen Ersatz des Schadens angehalten werden.

Art. 40. Die Befugnis zur Erteilung eines Verweises steht *jedem Vorgesetzten* gegen seine Untergebenen zu. Bestrafung mit Ordnungsbuße, sowie Beteiligung am entstandenen Schaden bis auf Fr. 10 wird vom *vorgesetzten Abteilungsvorstand,*

Einstellung im Dienste bis auf 14 Tage und Bestrafung mit Ordnungsbuße bis auf Fr. 50, sowie Beteiligung am Schaden im gleichen Betrage vom *Departementsvorsteher*

und Einstellung im Dienste für die Dauer von mehr als 14 Tagen, Entzug oder Beschränkung der reglementarischen Urlaubsbewilligung und Bestrafung mit Ordnungsbußen von mehr als Fr. 50, sowie Beteiligung am Schaden im gleichen Betrage von der *Wahlbehörde* verfügt.

Art. 40. Gegen die disziplinarische Bestrafung oder Beteiligung am entstandenen Schaden steht dem Betreffenden das Rekursrecht an die Stelle offen, welche derjenigen, die ihn bestraft oder am Schaden beteiligt hat, unmittelbar übergeordnet ist.

Der Rekurs hat keine aufschiebende Wirkung und muß innert 10 Tagen angebracht werden.

Entscheide der Generaldirektion können nicht weitergezogen werden.

Auf speziellen Wunsch des Personals möge hier noch die Bemerkung eingeschaltet sein, daß seine politische und religiöse Ueberzeugung von der Direktion in keiner Weise angetastet wurde. Die Direktion hat denn auch verschiedenen Beamten und Angestellten gestattet, eine auf sie gefallene Wahl in eine kantonale oder kommunale Behörde anzunehmen und dieses Mandat auszuüben.

Umzugs-Entschädigung.

G. B.

Bei dienstlichen Versetzungen von Beamten und Angestellten der Gotthardbahn erhalten die Versetzten:

1. Freie Fahrt für sich und ihre Familienangehörigen;
2. Gratistransport ihres sämtlichen Umzugsgutes;
3. Rückvergütung sämtlicher wirklichen Auslagen anlässlich des Umzuges auf Grund einzureichender Rechnungen.

S. B. B.

Bei dienstlichen Versetzungen von Beamten und Angestellten der Schweiz. Bundesbahnen in ein anderes Dienstdomizil werden nebst freier Fahrt für sich und ihre Familienangehörigen, sowie Gratistransport des Umzugsgutes vergütet:

1. an *unverheiratete Beamte:* die nachgewiesenen wirklichen Auslagen, im Maximum Fr. 20. —.
2. an *verheiratete Beamte der I. bis VI. Gehaltsklasse:* die nachgewiesenen wirklichen Auslagen, im Maximum Fr. 120. —, mit einem Zuschlag von Fr. 30. — bei einer Entfernung von mehr als 150 km und für jedes Kind Fr. 10. —.
3. an *verheiratete Beamte der VII. bis IX. Gehaltsklasse:* die nachgewiesenen wirklichen Auslagen, im Maximum $^2/_3$ des unter Ziffer 2 festgesetzten Betrages.

Der Mietzins von innegehabten Wohnungen wird für die Zeit zwischen dem Wegzuge und dem nächstmöglichen Kündigungstermin, jedoch höchstens für 3 Monate vergütet.

Für strafweise Versetzungen wird keine Entschädigung geleistet.

8. Freikartenwesen.

Bestimmungen der G. B.	Bestimmungen der S. B. B.
A. Freikarten für Beamte, Angestellte und Arbeiter.	
1. *Anzahl der Freikarten:* Interne: 10. Direkte: 4.	1. *Anzahl der Freikarten:* Total 12, wovon höchstens 4 für den direkten Verkehr verwendet werden dürfen.
2. An provisorische Angestellte werden für den internen Verkehr sofort vom Eintritt an Freikarten abgegeben.	2. Erst nach 1 Jahr Dienst.
3. Das Ausstellen der internen Freikarten besorgt die Station selbst.	3. Wird durch die Betriebsleitung besorgt (Kreisdirektion).
Freikarten II. Kl. werden von der G. B., nicht aber von den S. B. B., folgenden Beamten und Angestellten und ihren Angehörigen gewährt: Kondukteure, Güterschaffner, Rangiermeister, Volontäre auf den Stationen, Portier, Bahnmeistergehülfen, Strecken-, Magazin-, Depot- und Werkstätten-Vorarbeiter, Telegraphenaufseher, Abwarte und Abwartgehülfen.	
Freikarten für Familienangehörige der Beamten und Angestellten.	
1. *Anzahl der gewährten Freikarten:* 4 Interne. 2 Direkte.	1. *Anzahl der gewährten Freikarten:* Nur 2 Freikarten.
2. Für in ungetrennter Haushaltung lebende Töchter und Söhne, deren Erwerb zu ihrem Unterhalt nicht ausreicht, ist *keine Altersgrenze* bestimmt.	2. Nur bis zum zurückgelegten 20. Altersjahr zum Bezuge berechtigt.
3. Für nicht selbständig etablierte, keinen Beruf treibende, sondern zur Ausbildung oder Erlernung eines Berufes auswärts wohnende Kinder ist keine Altersgrenze bestimmt.	3. Nur bis zum zurückgelegten 20. Altersjahr zum Bezuge von Freikarten berechtigt.
4. Nach Bedürfnis werden auch Markt- und Schüler-Freikarten abgegeben.	4. Existieren nicht.
B. Jahresfreikarten.	
Von der Institution der Abgabe von *Jahresfreikarten* wird bei der G. B. viel mehr Gebrauch gemacht als bei den Schweiz. Bundesbahnen. Z. B. möge hier Erwähnung finden, dass die Sekretäre der Bahningenieure, Bahnmeister, Aufseher, Monteure und technischen Gehülfen der Bahningenieure, die Gehülfen der ersten Gehaltsklasse der allgemeinen Verwaltung, der Materialverwaltung und der Zentralbureaux des Oberingenieurs, des Maschinen-	

Bestimmungen der G. B.	Bestimmungen der S. B. B.
meisters und des Oberbetriebsinspektors, die Depotsouschefs, die Vorstände der Güterexpeditionen Chiasso, Luino, Bellinzona, Lugano, Locarno, Biasca, Goldau, sowie die Rechnungsführer in Chiasso und Luino auf dem ganzen Netz der G. B. Jahresfreikarten erhalten. Ebenso haben die Mitglieder der Hülfskassekommission Jahresfreikarten auf dem ganzen Netz der G. B., u. s. w. Die Souschefs erhalten Jahresfreikarten auf dem ganzen Netz.	
C. Beamtenbillete.	
1. An auswärts behufs Erlernung eines Berufes oder zur Ausbildung wohnende Kinder von Beamten werden Beamtenbillette, ohne Rücksicht auf das Alter, abgegeben.	1. Nur bis zum zurückgelegten 24. Altersjahr.
2. Für die in ungetrennter Haushaltung lebenden, keinen Beruf treibenden Kinder ist ebenfalls keine Altersgrenze für den Bezug von Beamtenbilletten bestimmt.	2. Altersgrenze: 24. zurückgelegtes Altersjahr, ausgenommen erwerbsunfähige Kinder, sowie Töchter, die dem Vater beständig die Haushaltung führen.
3. An provisorische Heizer und Bremser, sowie an ihre Familienangehörige werden Beamtenbillette nach 1 Monat Dienst abgegeben.	3. Erst nach 6 Monaten Dienst.
4. Arbeitern, die 6 Monate im Dienst standen, werden auch während der Zeit eines Arbeitsunterbruches, sofern derselbe durch unfreiwilligen Einfluß (Mangel an Arbeit, Krankheit etc.) entstand, Beamtenbillete abgegeben.	4. Nichts vorgesehen.
5. Kinder vom 4.—12. Altersjahr bezahlen nur die Hälfte der Erwachsenen.	5. Kinder haben keine weitergehende Ermäßigung.
6. Auswärts wohnende Söhne erhalten *für ihre Eltern* behufs Abstattung von Besuch ebenfalls Beamtenbillette nach dem Stationierungsort und zurück.	6. Keine Ermäßigung.
7. Lehrer der G. B. und Bahnärzte erhalten Beamtenbillete.	7. Keine Ermäßigung. (Nichts vorgesehen.)
8. Zur Bestimmung der zum Bezug von Beamtenbilletten berechtigten *Familienangehörigen von pensionierten* Angestellten gelten die gleichen Normen wie für Beamte und Angestellte selbst.	8. Nur Ehefrau und Kinder bis zum 20. Altersjahr haben Berechtigung zum Bezug von Beamtenbilletten.

Allgemeine Bemerkungen.

Das Freikartenwesen für Beamte und Angestellte selbst weist nur geringfügige Differenzen auf.

Schwerer würde dagegen empfunden, wenn die von der G. B. den Familienangehörigen gewährten vier Freikarten (interne) wie bei der S. B. B. auf zwei reduziert werden sollten. Da mit Rücksicht auf die besondern Verhältnisse bei der G. B. deren Angestellte sich meistens aus der Zentralschweiz rekrutieren und diese den begreiflichen Wunsch hegen, mehr als zwei Mal ihre heimatliche Scholle aufzusuchen, wäre dies alsdann mit bedeutenden Kosten verbunden.

Im weitern darf auch nicht außer Acht gelassen werden, daß bei der S. B. B. für Kinder unter 12 Jahren keine Ermäßigung bewilligt wird (G. B. Hälfte der Taxe für Erwachsene).

Von weittragender Bedeutung für die ganze Lebenshaltung des G. B.-Personals ist das

9. Lebensmittelmagazin.

Wir lassen einige Bestimmungen des in Betracht fallenden Reglementes nachstehend folgen. Daraus ergibt sich mit aller nur wünschbaren Deutlichkeit, daß die Aufhebung dieses Magazins ein schwerer Schlag für das Personal bedeuten würde.

Art. 1.

Die Verwaltung der G. B. gewährt ihren Beamten und Angestellten, sowie den beim Gemeinschaftsdienst in Luzern betätigten Beamten und Angestellten den Bezug von Lebensmitteln und Brennmaterialien aus dem von ihr errichteten Lebensmittelmagazin gegen Vergütung der Selbstkostenpreise.

Art. 9.

Schuldige Beträge werden vom Gehalt in Abzug gebracht.

Art. 13.

Die Ausgaben des Lebensmittelmagazins für Gehalte, Löhne, Porti, Bureaumaterialien, Drucksachen, Beheizung, Beleuchtung, Reinigung, Unterhalt und Erneuerung des Inventars, einschließlich Kohlenkörbe und Coakssäcke, sind monatlich der Betriebsrechnung, alle übrigen Ausgaben, wie für Verpackungsmaterialien und dergleichen, dem Konto Lebensmittelmagazin zu belasten.

Wir erwähnen noch, dass die G. B. für die Beförderung von Brot, Fleisch, Milch etc. nach abgelegenen Stationen, wo diese Lebensmittel nicht oder nur sehr schwer und in schlechter Qualität erhältlich sind, den Gratistransport bewilligt.

10. Die Schulen der Gotthardbahn.

1. Einleitung.

Wem Göttin Fortuna an der Wiege lachte, widmet sich gewöhnlich nicht dem Beamtenstande, sondern sucht eine *selbständigere und lukrativere Existenz.*

Schätze zu sammeln, um die eigene Zukunft und diejenige der Kinder zu sichern, ist nur wenigen *fixbesoldeten Beamten und Angestellten* ermöglicht und doch ist letzteres eine der höchsten und heiligsten *Pflichten* der Eltern. In dieser Sorge kommt dem Bahnpersonal die *Alters- und Hülfskasse* auf halbem Wege entgegen, indem sich ihre Wohltat auch auf die Waisen erstreckt. — Ein Weiteres tun die *Schulen,* welche die Gotthardbahn-Direktion ins Leben gerufen hat.

Keine bessere Gabe können wir unsern Kindern auf den Lebensweg mitgeben, als eine *gute Schulbildung.* Wer diese besitzt, hat einen Schatz, welcher Geld und Gut weit überwiegt. Unsere Zeit stellt sehr hohe Anforderungen an diejenigen, welche mit irdischen Gütern nicht gesegnet und daher gezwungen sind, in *abhängiger Stellung* ihren Unterhalt zu verdienen. Die Konkurrenz ist auf *allen Gebieten* überaus groß. — Dieser Tatsache dürfen weder Eltern noch Lehrer gleichgültig gegenüberstehen. Den Lehrenden legt dieselbe die Pflicht auf, die *individuellen Anlagen* der Schüler, welche sich selten über alle Gebiete des menschlichen Wissens gleichermaßen erstrecken, zu studieren, einer Zersplitterung der Kräfte tunlichst vorzubeugen und das *Hauptaugenmerk* auf diejenigen zu richten, auf welche *Anlagen und Neigung* in erster Linie hinweisen. Dieser *allgemeine Grundsatz* in der Jugenderziehung erheischt ganz besondere Berücksichtigung in Schulen, welche berufen sind, *Beamtenkinder* zu erziehen, die im spätern Leben zumeist eine dienende Stellung einnehmen. — Das mögen wohl die Erwägungen gewesen sein, welche die Direktion der Gotthardbahn veranlaßt haben, sich die Gründung *eigener Schulen* angelegen sein zu lassen.

Uneingeweihte könnten leicht zu der Ansicht hinneigen, daß die Gotthardbahn dabei einzig und allein ihr eigenes Interesse im Auge hatte, daß sie sich selbst ein tüchtiges Personal erziehen wollte. Diese Ansicht, falls sie irgendwo bestehen sollte, ist eine *durchaus irrige.* Die Gotthardbahn hat noch nie Mangel gehabt an wirklich gut geschultem Personal. Daß bei Gründung der Schulen nicht Egoismus das leitende Motiv war, mag übrigens am besten daraus hervorgehen, daß auch den *Mädchen,* ja selbst den *Kindern von Nicht-Beamten* die Schulen offen stehen, und daß die Knaben keineswegs verpflichtet sind, sich später dem Eisenbahndienste zu widmen.

2. Entstehungsgeschichte.

Nach Eröffnung der tessinischen Talbahnen siedelte sich eine große Anzahl von deutschschweizerischen Beamtenfamilien in jenem südlichen Landesteile an, da letzterer nicht selbst genügend Personal von den erforderlichen Eigenschaften liefern konnte. Alsbald wurde die Frage laut: *Wohin sollen wir unsere Kinder zur Schule schicken?* Bei der gänzlichen Unkenntnis der Landessprache konnte von einem Besuche der *Staatsschulen* keine Rede sein. Die einen

brachten ihre Kinder bei *Verwandten* in der deutschen Schweiz unter, andere versorgten dieselben in *Instituten.* In beiden Fällen wurden die Kinder der elterlichen Zucht entzogen und der Familie entfremdet. Wieder andere suchten denselben für teures Geld durch Erteilung von *Privatunterricht* diejenigen Sprachkenntnisse beizubringen, welche zu einem auch nur einigermaßen nutzbringenden Besuche der öffentlichen Schulen unbedingt erforderlich sind. Dazu kommt noch der Umstand, daß der Deutschschweizer im allgemeinen an das Schulwesen die Anforderungen seiner engern Heimat stellt. Weder diese noch seine Sprache will er aufgeben. Er betrachtet den Aufenthalt jenseits des Gotthard, ja schon denjenigen im Kanton Uri, als einen vorübergehenden. Es war daher eine Konzession an die heißesten Gefühle und Wünsche des Deutschschweizers, daß man seinen Kindern in der „Fremde" deutsche Schulen zugänglich machte. Ja, zweifellos hatten viele nur unter dieser Voraussetzung sich bereit finden lassen, im Süden ihren Aufenthalt zu nehmen.

a) Chiasso.

Im Jahr 1887 wurde in Chiasso von Familienvätern und sonstigen Schulfreunden ein *Verein* gegründet zu dem Zwecke, eine *deutsche Privatschule* ins Leben zu rufen. Die nötigen Mittel wurden beschafft und der Unterricht konnte in einem Lokale des Gemeindeschulhauses beginnen. Damit war der sehnlichste Wunsch aller derjenigen, welchen das Wohl und Wehe ihrer Kinder am Herzen lag, in Erfüllung gegangen. Die Kosten des Unterhaltes mehrten sich jedoch derart, daß bei der nicht allzugroßen Zahl von Mitgliedern die einzelnen finanziell zu sehr belastet wurden, das Schifflein ins Schwanken geriet und die Existenz der Schule gefährdet schien. Da trat als Retterin in der Not die *Gotthardbahn-Direktion,* welche schon vorher eine offene Hand gezeigt hatte, auf den Plan mit dem Anerbieten, die Schule zu übernehmen und auf eigene Kosten weiter zu führen. Daß die Offerte mit Dank angenommen wurde, ist wohl selbstverständlich. Die neue Besitzerin war hochherzig genug, auch den Kindern von Nicht-Beamten den weitern Besuch der Schule gegen eine ganz *minime Entschädigung* in bisheriger Weise zu gestatten.

Vor einigen Jahren wurde ein Pavillon erstellt, in welchem die Schule ein neues Heim gefunden hat.

Gegenwärtige Schülerzahl in 7 Klassen = 32. Ein bedeutender Zuwachs für die nächsten Jahre steht in Aussicht.

b) Bellinzona.

Für das Depot *Bellinzona* befand sich ursprünglich die Werkstätte der Gotthardbahn auf dem Gebiete der Gemeinde *Daro.* Dieselbe erwies sich bald als zu klein, konnte jedoch wegen Platzmangel daselbst nicht wohl erweitert werden. Da verpflichtete sich die G. B.-Direktion, in Bellinzona eine neue Werkstatt zu bauen gegen die Zusicherung, daß die Stadt für die Kinder ihrer Angestellten eine *deutsche Schule* gründe. Diese Schule konnte nur von den Kindern des in Bellinzona domizilierten, nicht aber des auswärts, in *Daro* und *Prato Carasso,* wohnenden Personals besucht werden. Die Schule, im Herbst 1884 eröffnet, stand unter *städtischer Aufsicht.* Infolge ungenügender Besoldung fand *häufig Lehrerwechsel* statt. Als im Jahr 1889 die Lehrerstelle abermals zur freien Bewerbung ausgeschrieben wurde, verpflichtete sich die *Gotthardbahn,* um dem unhaltbaren Zustande ein Ende zu machen, zu einem *jährlichen Beitrage* von 300 Fr. Da auch viele protestantische Kinder vom Besuche ausgeschlossen waren, hatte der protestantisch-kirchliche Hülfsverein Basel im Jahr 1885 eine *deutsche protestantische Schule* ins Leben gerufen. Das Schulgeld, welches diese Kinder bezahlten, wurde später von der Gotthardbahn zurückerstattet. Im Jahr 1891 beschloß endlich letztere, die *Stadtschule* zu übernehmen, deren Tore sich nunmehr *allen Kindern* ihrer Angestellten öffneten. Die protestantische Schule wurde aufgelöst. Die Stadt bezahlt seither der G. B.

jährlich 1200 Fr., hat aber mit der Schule weiter nichts mehr zu tun. Im gleichen Jahre wurde auch eine *Sekundarschule* eröffnet und für die beiden Schulen das Haus gemietet, in welchem die frühere Stadtschule untergebracht war. Die Schülerzahl stieg von Jahr zu Jahr, was die Direktion bewog, einen *Neubau* zu erstellen. Derselbe wurde im Jahr 1896 bezogen. In die gleiche Zeit fällt die Anstellung eines zweiten Primarlehrers. Das Jahr 1904 brachte eine weitere Vermehrung der Lehrkräfte. Gegenwärtig wirken an den Privatschulen in Bellinzona *vier Primar- und zwei Sekundarlehrer.*

Zahl der Primarschüler = 140, der Sekundarschüler = 33.

c) Luino.

Die Gründung der *deutschen Schule* in Luino fällt in das Jahr 1883. Die Anregung hiezu ging von den Beamten der *Gotthardbahn,* des *Schweizerzolls* und der *Schweizerpost* im Verein mit den *Fabrikbesitzern von Creva* aus. Seit Frühjahr 1905 wirken an der Schule in von den Interessenten gemieteten Lokalen zwei Lehrer. — Die Ausgaben werden bestritten durch einen *jährlichen Beitrag der G. B.* von 1200 Fr., einen *Bundesbeitrag* von 1000 Fr., ein *monatliches Schulgeld* von Fr. 2. 50 per Schüler, eine *Grundtaxe* von Fr. 10. —, die jeder Familienvater, der Kinder zur Schule schickt, zu zahlen hat, und endlich aus *freiwilligen Beiträgen,* welche unter den Mitgliedern der Schweizerkolonie gesammelt werden. — Den Gotthardbahn-Angestellten werden jeweils am Schlusse des Jahres die bezahlten Monatsgelder zurückvergütet.

Die Schülerzahl ist von 25—30 auf 60—65 angewachsen.

d) Biasca.

Die Basler Missionsgesellschaft hatte im Jahre 1886 für die Diaspora eine protestantische Kirche erbaut und bald darauf auch eine *protestantische Schule* eröffnet, welche ohne Unterschied der Konfessionen von den Kindern der Bahnangestellten frequentiert wurde. Letztere wünschten aber für ihre Söhne und Töchter nicht italienischen, sondern *deutschen Unterricht* und vor allem eine Schule, welche nicht *hauptsächlich* religiöse Zwecke verfolgte. Ende der achtzigerjahre wurde daher von der Sektion Biasca des S. L. F. V. die Gründung einer *konfessionslosen* deutschen Schule angeregt. Eine aus fünf Mitgliedern bestehende Kommission erhielt den Auftrag, zunächst bei der G. B.-Direktion anzuklopfen. Die Eingabe verfehlte ihren Zweck nicht. Nachdem die nötigen Erhebungen über die Zahl der deutsch-schweizerischen Angestellten und der schulpflichtigen Kinder gemacht worden waren, erklärte sich die *Direktion* bereit, im neuen Dienstgebäude eine *Privatschule* einzurichten, welche denn auch im Oktober 1893 eröffnet wurde.

Gegenwärtige Schülerzahl = 40.

e) Airolo.

In Anbetracht des Umstandes, daß die Gemeindeschulen von Airolo nur *Winterschulen* sind und den Kindern der dort niedergelassenen Deutschschweizer bisher jede Gelegenheit fehlte, ihre *Muttersprache* in Wort und Schrift gründlich zu erlernen, wurde am 11. Januar 1904 von *Gotthardbahn- und Fortbeamten* eine Genossenschaft zu dem Zwecke gegründet, eine *deutsche Privatschule* ins Leben zu rufen. Mit Rücksicht auf die bescheidenen Mittel und die Tatsache, daß ein geeignetes Schullokal nur für den Sommer erhältlich war, nahm man von der Gründung einer Jahresschule Umgang. Am 9. Mai des gleichen Jahres konnte in einem Lokal des Gemeinde-Schulhauses, das die *Gemeindebehörde* samt Inventar zur Verfügung stellte, die Schule beginnen. — Das Unnatürliche eines Systems, wonach der Unterricht die Hälfte des Jahres *deutsch,* die andere *italienisch* erteilt wurde, veranlaßte die Genossenschaft, die *Gott-*

hardbahn sowohl als auch die *schweizerische Militärbehörde* wenn möglich zu veranlassen, zur Gründung einer *Jahresschule* Hand zu bieten. Die Schritte hatten den gewünschten Erfolg. *Die Direktion der G. B.* erklärte sich bereit, sich der guten Sache anzunehmen und gelegentlich mit bestimmten Projekten hervorzutreten. Inzwischen ging sie die Verpflichtung ein, pro 1905 ihre Angestellten für die einbezahlten Jahresbeiträge und Schulgelder schadlos zu halten. Die gleiche Vergünstigung wurde auch den Fortbeamten zu teil, unter Inanspruchnahme der Genossenschafts-Kasse. Im Frühjahr 1906 endlich gründeten *Gotthardbahn und Bund* eine *Ganzjahr-Privatschule,* welche am 10. Mai in einem Anbau des sogenannten Sektionshauses der G. B. mit 24 Schülern in vorläufig sechs Klassen eröffnet wurde.

f) Erstfeld.

Die *Privatschulen* des Kantons Uri mit seinen eigentümlichen *topographischen Verhältnissen,* seinen beschwerlichen und im Winter öfters geradezu unwegsamen *Gebirgspfaden,* seiner *alpwirtschaftlichen Bevölkerung,* welche einen großen Teil des Jahres in beschaulicher Zurückgezogenheit auf den fernen Anhöhen zubringt, können *beim besten Willen* nicht das bieten, was man heutzutage von Schulen verlangt, aus denen Leute hervorgehen, die sich den *verschiedensten Berufsarten* widmen, von Schulen, welche den Fortschritten auf allen Gebieten des menschlichen Wissens möglichst Rechnung tragen sollen. — Es ist keine Frage, daß das bescheidene Maß von Kenntnissen und Fertigkeiten, verbunden mit einem gewissen *natürlichen Verstande,* welcher den *Gebirgsbewohnern* zumeist eigen ist, letztern vollständig genügt und daß dieselben in ihren denkbar einfachsten Lebensverhältnissen ein *glückliches,* weil *zufriedenes Dasein* fristen. — Anders dagegen verhält es sich mit den Kindern *unserer Angestellten,* die in *weitaus den meisten Fällen* nach beendigter Schulzeit in die Welt hinaus wandern müssen, um dort eine Existenz zu gründen. — Schon seit Jahren bestand in Erstfeld eine von einem Geistlichen geleitete *Sekundarschule.* Dieselbe hatte jedoch, weil auch von Kindern der einheimischen Bevölkerung besucht, mit den bereits erwähnten *Schwierigkeiten* zu kämpfen. Die *Schulzeit* wurde dadurch so *verkürzt,* daß dieselbe für den Ausfall an der Primarschule nur ungenügenden Ersatz bot.

Im Jahre 1890 wurde die Frage der Gründung einer *Privat-Sekundarschule* in Erstfeld vom dortigen Vereine *schweizerischer Eisenbahn-Angestellter* zum erstenmal aufgerollt. Zwecks Weiterbehandlung erfolgte die Wahl einer *Kommission,* die in einer schriftlichen Eingabe die *Direktion der G. B.* für das Projekt günstig zu stimmen suchte. Der Gedanke fiel auf gutes Erdreich; die Realisierung ließ jedoch noch längere Zeit auf sich warten.

Endlich im Frühjahr 1893 wurde die Schule in einem Hause der G. B., dem sogenannten Broggihause, mit einer Kinderzahl von 32 eröffnet. Diese große Zahl bewies zur Evidenz, daß die Neuerung einem *wirklichen Bedürfnisse* entsprach. — Im Jahr 1896 erfolgte die Anstellung eines *zweiten Lehrers,* da man an Hand der gemachten Erfahrungen zur Ueberzeugung gekommen war, daß eine *Zwischenstufe,* eine *Vorbereitungsklasse* geschaffen werden müsse, um den *Uebertritt* zur *eigentlichen Sekundarschule* zu erleichtern. Weil die Lokalitäten in keiner Hinsicht gerechten Anforderungen entsprachen, entschloß sich die Direktion, unweit des Bahnhofes ein *Schulhaus* zu bauen, das am Ostertag des Jahres 1898 in Anwesenheit des Direktionspräsidenten, *Herrn Dr. Stoffel,* welcher als die Seele aller *humanitären Bestrebungen* der Gotthardbahn bezeichnet werden muss, bei herrlichstem Frühlingswetter eingeweiht und alsdann bezogen wurde. Im Jahre 1906 wurde eine *Turnhalle* erstellt, die sowohl von der Sekundarschule, als auch vom Turnverein benützt wird.

Gegenwärtige Schülerzahl = 75.

An dieser Stelle möge auch die Erwähnung Raum finden, daß die *Sekundarschule Brunnen* solange von der Gotthardbahn finanziell unterstützt wurde, bis dieselbe in den Besitz der Gemeinde überging.

Die Gründung einer *Sekundarschule* in *Göschenen* scheiterte seinerzeit hauptsächlich an der Frage, ob eine männliche oder weibliche Lehrkraft angestellt werden solle.

An sämtlichen Schulorten bestehen auch *Arbeitsschulen,* deren Leiterinnen ebenfalls von der Gotthardbahn besoldet werden, sowie *Jugendbibliotheken.*

In Erstfeld ist eine freiwillige Fortbildungsschule, an welcher Unterricht erteilt wird im Zeichnen, Rechnen und Aufsatz. Dieselbe wird hauptsächlich von Lehrlingen der Depotwerkstätte besucht.

Die *neueste Schöpfung* auf dem Gebiete des Schulwesens ist eine *pädagogische Bibliothek* mit *Lesemappe für die Lehrer* und eine Sammlung *moderner Bilderwerke* für den Anschauungsunterricht, für welche durch Direktionsbeschluss vom 7. Mai 1907 ein erster Kredit von Fr. 600 und zur Fortsetzung und Erweiterung ein jährlicher Beitrag von Fr. 200 bewilligt wurde.

3. Die Lehrerschaft.

Die *Wahl der Lehrer* erfolgt durch die Direktion.

Ihre *Gehaltsansprüche* sind durch ein Regulativ fixiert, die Sekundarlehrer sind der II. (Fr. 2400—4020), die Primarlehrer der III. Gehaltsklasse (Fr. 1800—3480) zugeteilt. Dazu kommen noch die üblichen Gratifikationen.

Die Lehrer der G. B. sind in allen Beziehungen den übrigen Beamten *gleichgestellt.* Die meisten sind Mitglieder der *Hülfs- und Pensionskasse.*

Sie sind berechtigt zum Bezuge von *Lebensmitteln* aus dem Depot in Bellinzona und von *Freikarten und Beamtenbillets,* sowohl auf dem Netze der G. B. als auch auf den übrigen in Betracht fallenden Verkehrsanstalten des *In- und Auslandes.* Für ihre *Konferenzen* beziehen sie *Dienstfreikarten* und *Diäten* nach Maßgabe ihres Gehaltes.

4. Die Behörden.

Der *Schulrat,* welcher sich aus Beamten und Angestellten der G. B. zusammensetzt, ist die direkte, örtliche Aufsichtsbehörde. Er wird wie das Lehrpersonal und das Inspektorat von der Direktion ernannt.

Der *Schulinspektor* ist das zweite Schulaufsichtsorgan, der *pädagogische* Experte der Direktion bei Aufstellung von Lehrplänen, bei Einführung und Anschaffung der allgemeinen und individuellen Lehrmittel und gleichzeitig der *schultechnische Berater* der Schulräte und der Lehrerschaft.

Die *Arbeitslehrerinnen* sind einer besondern *weiblichen Aufsichtskommission* unterstellt.

Die *kantonalen Erziehungsbehörden* haben das Recht, die Privatschulen der G. B. zu inspizieren und werden jeweils zu den ordentlichen *Jahresprüfungen* eingeladen.

5. Allgemeine Bemerkungen.

Die Privatschulen der G. B. sind zum *unentgeltlichen Besuch* der Kinder ihrer Beamten und Angestellten bestimmt. Falls die Platzverhältnisse es gestatten, kann auch *andern Kindern* gegen angemessene Entschädigung (15 Fr. für Primar-, 20 Fr. für Sekundar-Schüler) der Schulbesuch gestattet werden.

Für alle Schulen der G. B. sind die *Lehrpläne und Lehrmittel* der Primar- und Sekundarschulen des *Kantons Thurgau* maßgebend.

Die *Schulmaterialien* sind für *sämtliche Schüler unentgeltlich.*

Für den allgemeinen Unterricht stehen physikalische Apparate, mineralogische und geologische Sammlungen, sowie Tabellen und andere *Veranschaulichungsmittel* zur Verfügung.

Jährlich werden mit finanzieller Unterstützung der Gotthardbahn größere *Schulausflüge* gemacht. Besondere Erwähnung verdient die *Schillerfeier,* welche am 2. und 3. Juli 1905 alle Schulen der G. B. in Flüelen vereinigte zum Besuche der *Tellaufführung* in Altdorf und einer *Fahrt auf dem Vierwaldstättersee* mit *patriotischem Akt* auf dem Rütli.

6. Finanzielles.

Den Geschäftsberichten ist zu entnehmen, dass die Gotthardbahn seit 1891 für ihre Schulen verausgabt hat:

1891:	Fr. 2,841. 49	1899:	Fr. 20,886. 25
1892:	„ 7,620. 54	1900:	„ 23,182. 60
1893:	„ 12,347. 53	1901:	„ 22,303. 80
1894:	„ 12,848. 06	1902:	„ 22,271. 86
1895:	„ 15,916. 69	1903:	„ 21,977. 97
1896:	„ 21,832. 19	1904:	„ 30,678. —
1897:	„ 19,594. 07	1905:	„ 35,925. 32
1898:	„ 21,335. 45	1906:	„ 38,778. 23

Die *Baukosten* sind in obigen Zahlen nicht inbegriffen.

Unterstützung weiterer Bildungsstätten, an denen sich ein Teil des G. B.-Personals beteiligt.

Die Gotthardbahn bezahlt seit Jahren ihren Beamten und Angestellten, welche die Unterrichtskurse an den Schulen des kaufmännischen Vereins Luzern und Bellinzona besuchen, die bezüglichen Kursgelder. Pro letztes Schuljahr (1907) beliefen sich die Kosten dieses Kursgeldes für den Kaufmännischen Verein Luzern Fr. 793. — und für den Kaufmännischen Verein Bellinzona Fr. 168. —

Die Gotthardbahn leistet ferner an die Kosten des Lesezimmers des V. S. E. A. Luzern, welches sich im Bahnhofdienstgebäude daselbst befindet, einen jährlichen Beitrag von Fr. 100.

11. Bekleidungswesen.

Auch hier muß gesagt werden, die G. B.-Normen seien günstiger; wir verweisen auf nachstehende Zusammenstellung:

Abgabe von Dienstkleidern.

Dienstliche Stellung	Verwaltungen	Filzhut		Kaput		Uniform Rock		Jacke		Bluse		Gilet		Hose		Mütze		Bemerkungen
		Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	
Allgemeine Verwaltung und Materialmagazin.																		
Abwart	G. B.			1	3	2	2					1	1	2	1			
	S. B. B.			1	5	1	1			1	1 [1])	1	1	1	1	1	1	[1]) Tuch.
Ausläufer	G. B.			1	3			2	2					2	1	1	1	
	S. B. B.			1	3			1	1 1/2			1	1	1	1	1	1	
Hausknecht	G. B.			1	3											1	1	
	S. B. B.			1	5			1	1 1/2	1	1	1	1	1	1	1	1	
Magaziniers	G. B.			1	3											1	1	
	S. B. B.			1	3			2 [2])	1	1 [3])	1/2			1	1	1	1	[2]) Wovon 1 Drilchjacke. [3]) Blauleinene.
Magazinsgehülfen	G. B.			1	3											1	1	
	S. B. B.			1	3			2 [2])	1	1	1/2					1	1	
Magazinvorarbeiter	G. B.			1	3			1	1/2					1	1/2	1	1	
	S. B. B.			1	3			2 [2])	1	1	1/2					1	1	
Magazinarbeiter	G. B.			1	3			1	1/2					1	1/2	1	1	
	S. B. B.			1	3			2 [2])	1	1	1/2					1	1	
Kohlenvorarbeiter	G. B.	1	3	1	3			1	1/2					1	1/2	1	1	
	S. B. B.			1	3			2 [2])	1	1	1/2					1	1	
Kohlenarbeiter	G. B.	1	3	1	3			1	1/2					1	1/2	1	1	
	S. B. B.			1	3			2 [2])	1	1	1 2					1	1	

Dienstliche Stellung	Verwaltungen	Mütze		Filzhut		Strohhut		Kaput		Jacke		Bluse		Hose		Hemd		Gilet		Bemerkungen
		Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	
Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.																				
Abwart des Bahningenieurs	G. B.	1	1					1	3											
	S.B.B.	(Nicht vorgesehen.)																		
Elektrotechniker	G. B							2 [1]	Nach Bedarf											[1] Wovon 1 Wintermantel
	S.B.B.	(Nicht vorgesehen.)																		
Telegraphenkontrolleure	G. B.							2 [1]	Nach Bedarf											
	S.B.B.	(Nicht vorgesehen.)																		
Monteur für elektrische Einrichtungen	G. B.	1	1					1 [1] 1	3 6	1	2	1	2	1 [2] 2	1 2					[2] 1 Marengotuch. 1 Halbtuch. 1 Ueberhosen.
	S.B.B.	(Nicht vorgesehen.)																		
Aufseher für elektrische Einrichtungen	G. B.	1	1					1	3	1	2	1	2	1 [2] 2	1 2					
	S.B.B.	1	1					1	3	1	1	1	1	1	1					
Aufseher für mechan. Einrichtungen	G. B.	1	1					1 1	3 6	1	2	1	2	1 [2] 2	1 2					
	S.B.B.	1	1					1	3	2	2			2	2					
Brückenaufseher	G. B.	1	1					1 1	3 6	1	2	1	1	1 [2] 2	1 2					
	S.B.B.	1	1					1	3	1	1	1	1	2	2					
Bahnmeister	G. B.	1	(l) 1/2			1	2	1 1	6 3	1	2	1	2	2 [3]	1 2					[3] Tuchhosen.
	S.B.B.	1	1					1	3	2	2			1	1			1	1	
Bahnmeistergehülfen	G. B.	1	(l) 1/2			1	2	1 1	6 3	1	2	1	2	1 [3] 1	1 2					
	S.B.B.	1	1					1	3	2	2			1	1			1	1	
Vorarbeiter	G. B.	1	(l) 1/2			1	2	1 [1] 1	3 6	1	2	1	2	1 1	1 2	1 [4]	1			[4] In der Fieberzone stationiert.
	S.B.B.	1	1	1	4			1	3	1	1	1	1	1	1					
Vorarbeitergehülfen	G. B.	1	(l) 1/2			1	2	1 [1] 1	3 6	1	2	1	2	1 1	1 2	1 [4]	1			
	S.B.B.	(Nicht vorgesehen.)																		
Streckenwärter	G. B.	1	1	1	3	1	2	1 [1] 1	6 3	1	2	1	2 1	1	1 2	1 [4]	1			
	S.B.B.	1	1	1	4			1	3	1	1	1	1	1	1					
Blocksignalwärter	G. B.	1	1	1	3	1	2	1 [1] 1	6 3	1	2	1	1 2	1	1 2	1 [4]	1			
	S.B.B.	1	1					1	3	2 [5]	1	1		1	1					[5] 1 Tuchjacke. 1 Drilchjacke.
Ständige Taglohn- und Bahnarbeiter (Tunnelwärter, Ventilationswärter)	G. B.	1	1	1	3			1	3	1	2	1	1 2	1	1 2	1 [4]	1			
	S.B.B.	1	1	1	4			1	4	1	2	1	1							
Ablöser der Wärter	G. B.	1	1	1	3	1	2	1 [1] 1	6 3			1	1/2			1 [4]	1			
[1] Wenig. als 52 Stellv.-Tage	S.B.B.	1	1									1	1							
[2] 52—250 Stellvertr.-Tage	„	1	1	1	4			1	5			1	1/2							
[3] Mehr als 250 Stellv.-Tage	„	1	1	1	4			1	4	1	2	1	1							
Barrierenwärterinnen	G. B.							1	6											
	S.B.B.							1	4											

Dienstliche Stellung	Verwaltungen	Mütze		Filzhut		Strohhut		Kaput		Uniform		Jacke		Bluse		Hose		Weste		Bemerkungen
		Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	
Stations- und Expeditionsdienst.																				
Lagerhausverwalter .	G. B.	1	1					1	3											
	S. B. B.	1	1					1	3											
„ Stellvertreter	G. B.	1	1					1	3											
	S. B. B.	1	1					1	3											
Lagerhausgehülfe . .	G. B.	1	1																	
	S. B. B.	1	1																	
Bahnhofvorstände . .	G. B.	1	1					1[1]	6 3	1	2			1[2]	1	2	1			[1]) Winterkaput. [2]) Tuchbluse.
	S. B. B.	1	1					1	3	1	1					2	1	1	1	
„ **Stellvertreter**	G. B.	1	1					1[1]	6 3	1	2			1[2]	1	2	1			
	S. B. B.	1	1					1	3	1	1					2	1			
Stationsvorstände . .	G. B.	1	1					1[1]	6 3	1	2			1[2]	1	2	1			
	S. B. B.	1	1					1	3	1	1					2	1			
Chef der Einnehmerei und Einnehmer . .	G. B.	1	1					1	3	1	2			1[2]	1	2	1			
	S. B. B.	1	1																	
Gepäckexpedienten . .	G. B.	1	1					1	3	1	2			1[2]	1	2	1			
	S. B. B.	1	1					1[3]	3											[3]) Vorwiegend im äussern Dienst Beschäftigte.
Ambulante Stellvertret.	G. B.	1	1					1[1]	6 3	1	2			1[2]	1	2	1			
	S. B. B.	(Nicht vorgesehen.)																		
Stationsgehülfen . .	G. B.	1	1					1[1]	6 3	1	2			1[2]	1	2	1			
	S. B. B.	1	1					1[3]	3	1	1					2[3]	1			
Chef der Güterexped. und Güterexpedienten	G. B.	1	1																	
	S. B. B.	1	1					1	3											
Portier	G. B.	1	1					1	3	1	2			1[2]	1	2	1			
	S. B. B.	1	1					1	3	1	1			1[4]	1	2	1			[4]) Blauleinen.
„ Ablöser[5]) . .	G. B.	1	2							1	2			1[2]	2	2	2			[5]) Erhalten überdies die ihnen nach ihrer Stellung zukommenden Dienstkleider.
	S. B. B.	(Nicht vorgesehen.)																		
Stationswärter . . .	G. B.	1	1	1	3	1	2	1[1]	6 3			1	2	1[1]	2 1	1	1 2	1	Hemd 1[6]	[6]) Fieberzone.
	S. B. B.	1	1					1	3			1[7]) 1[8])	1 1	1	1		1	1		[7]) Tuchjacke. [8]) Drilchjacke.
Nachtwächter . . .	G. B.	1	1	1	3			1	3											
	S. B. B.	1	1					1	3					1[4]	1 2					

Dienstliche Stellung	Verwaltungen	Mütze		Filzhut		Kaput		Uniform		Jacke		Bluse		Hose		Bemerkungen
		Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	
Güterschaffner	G. B.	1	1			1	3			1 2) 1	2 1			1 1	1 2	
	S. B. B.	1	1			1	3			1	1 1/2	1 1)	1/2	1	1	1) Blauleinen.
Wagenkontrolleure	G. B.	1	1	1	3	1	2			1 2) 1 3)	2 1			1	1 2	2) Tuchjacke. 3) Drilchjacke.
	S. B. B.	1	1			1	3			1 2) 1 3)	2 1					
Rangiermeister	G. B.	1	1	1	3	1	2			1 2) 1 3)	1 1			1	1 2	
	S. B. B.	1	1			1	2			1 2) 1 3)	1 1	1 1)	1	1	1	
Rangiermeistergehülfe	G. B.	1	1	1	3	1	2			1 2) 1 3)	1 1			1	1 2	
	S. B. B.	1	1			1	2			1 2) 1 3)	1 1	1 1)	1	1	1	
Rangiervorarbeiter	G. B.	1	1	1	3	1	2			1 2) 1 3)	1 1			1	1 2	
	S. B. B.	1	1			1	2			1 2) 1 3)	1 1	1 1)	1	1	1	
Manövristen	G. B.	1	1	1	3	1	2			1 2) 1 3)	1 1			1	1 2	
	S. B. B.	1	1			1	2			1 2) 1 3)	1 1	1 1)	1	1	1	
Beleuchtungswärter	G. B.	1	1			1	3			1 2) 1 3)	2 1					
	S. B. B.	1	1			1	3			1 4)	1/2	1 1)	1/2			4) Ueberjacke.
Lampisten	G. B.	1	1			1	3			1 4)	1/2			1 4)	1/2	4) „ und Hosen.
	S. B. B.	(Nicht vorgesehen.)														
Gütervorarbeiter	G. B.	1	1			1	3			1	2	1 5) 1 1)	2 1			5) Tuch.
	S. B. B.	1	1			1	3			1 3)	1					
Güterarbeiter	G. B.	1	1			1	3					1 1)	1/2			
	S. B. B.	1	1			1	3					1 1)	1/2			
Gepäckarbeiter	G. B.	1	1			1	3					1	1/2			
	S. B. B.	1	1			1	3			1 3)	1	1	1			
Oberzugführer	G. B.	1	1			1	2	1	1					1 1	1 1	
	S. B. B.	1	1/2			1 6) 1	4 3	1	1			1 5)	1	1 1	1/2 1	6) Wintermantel.
Zugführer Personen-Zug	G. B.	1	1			1 6) 1	4 3	1	2			1 5)	1	1 1	1 1	
	S. B. B.	1	1			1	2	1	1			1 1)	1	1 1	1 1	
„ **Güterzug**	G. B.	1	1			1 6) 1	4 3	1	2			1 5) 1 1)	1 1/2	1 1	1 1	
	S. B. B.	1	1			1	2	1	1			1 1)	1	1 1	1 1	Für das ganze Zugspersonal ist die Uniformierung in Bezug auf die Qualität der dabei verwendeten Stoffe eine einheitliche.
Kondukteur	G. B.	1	1			1 6) 1	4 3	1	2			1 5) 1 1)	1 1/2	1 1	1 1	
	S. B. B.	1	1			1	2	1	1			1 1)	1	1 1	1 1	
Gepäckkondukteur	G. B.	1	1			1 6) 1	4 3	1	2			1 5) 1 1)	1 1 2	1 1	1 1	
	S. B. B.	1	1			1	2	1	1			1 1)	1	1 1	1 1	
Bremser	G. B.	1	1			1 6) 1	4 3	1	2			1 5) 1 1)	1 1/2	1 1	1 1	
	S. B. B.	1	1			1	2			1 2) 1 3)	1 1					

Dienstliche Stellung	Verwaltungen	Mütze		Filzhut		Kaput		Uniform		Jacke		Bluse		Hose		Bemerkungen
		Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	Anzahl	Tragzeit Jahre	
Maschinen- und Werkstättedienst.																
Depotchef und Souschef	G. B.					1 [1]	6									[1] Wintermantel.
						1	3									
	S. B. B.					1	3									
Depot-Bureaugehülfe	G. B.					1	3									
	S. B. B.					1	3									
Lokomotivführer	G. B.					1 [1]	6									
						1	3									
	S. B. B.					1	3									
Heizer	G. B.					1 [1]	6									
						1	3			1 [2]	1/2			1 [2]	1/2	[2] Blauer Leinwand.
	S. B. B.					1	3			1 [3]	1/2			1 [3]	1/2	[3] Drlch.
Wagenaufseher	G. B.	1	1			1	2			1 [4]	1			1	1	[4] Tuch.
										1 [3]	1			1	2	
	S. B. B.	1	1			1	3									
Wagenvisiteur	G. B.	1	1			1	2			1 [4]	1			1	1	
										1 [5]	1			1	2	
	S. B. B.	1	1			1	3			1 [4]	2	1 [2]	1	1	1	
										1 [5]	1					
Aufseher der elektrischen Zugsbeleuchtung	G. B.	1	1			1	2			1 [4]	1			1	1	
										1 [5]	1			1	2	
	S. B. B.	(Nicht vorgesehen.)														
Putzermeister	G. B.	1	1			1	2			1 [2]	1/2			1 [2]	1/2	
	S. B. B.	(Nicht vorgesehen.)														
Lokomotiv- und Wagenreiniger	G. B.	1	1			1	3			1 [2]	1/2			1 [2]	1/2	
	S. B. B.	1	1			1	3					1 [2]	1/2			
Gasmeister und Gehülfe	G. B.	1	1			1	2			1 [4]	1			1	1	
										1 [3]	1			1	1	
	S. B. B.	1	1			1	3									
Maschinenwärter in den elektrischen Anlagen	G. B.	1	1			1	2			1 [2]	1/2			1 [2]	1/2	
	S. B. B.	(Nicht vorgesehen.)														
Gasarbeiter	G. B.	1	1			1	3			1 [2]	1/2			1 [2]	1/2	
	S. B. B.	(Nicht vorgesehen.)														
Vorarbeiter und Arbeiter in der Depotwerkstätte	G. B.									1 [2]	1/2			1 [2]	1/2	
	S. B. B.	1	1			1 [5]	3			1 [3]	1/2			1 [3]	1/2	[5] Nur für vorwiegend im Freien Beschäftigte.

Die Schweizerischen Bundesbahnen kennen die Abgabe besonderer Winterkleider nicht. Wir verweisen in dieser Beziehung auf die von der G. B. abgegebenen Wintermäntel.

12. Klassifikation der Stationen.

Klassifikation der Stationen der Gotthardbahn

Verkehrsstatistik:

Gotthardbahn.

Stationen	Gehalt	Klasse	Personen	Gepäck	Tiere	Güter
Klassenweise	Fr.		Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen
Chiasso	4008/6204	I a	248,574	521	29,066	90,064
Arth-Goldau			121,149	157	1548	37,773
Erstfeld			59,039	56	539	13,840
Biasca	3600/5808	I b	46,111	82	3426	24,120
Bellinzona			220,550	471	2326	53,553
Lugano			170,885	1087	2036	80,925
Göschenen			29,362	161	1199	8,080
Locarno			94,807	368	2586	48,905
Schwyz			96,071	193	4546	31,494
Brunnen			91,017	427	540	276,785
Flüelen	3000/4404	II	47,659	103	255	14,395
Altdorf			53,690	142	4368	19,205
Airolo			24,594	90	1427	7,365
Mendrisio			105,564	101	681	29,667
Giubiasco			27,070	25	3185	9,606
Küssnacht			49,067	79	3246	12,226
Immensee			18,481	12	914	1,996
Faido	2400/3804	III	19,657	65	1689	6,129
Osogna			33,374	15	135	25,534
Cadenazzo			28,107	21	291	2,037
Rivera-Bironico			18,903	24	310	3,095

und der Schweizerischen Bundesbahnen.

Ergebnisse des Jahres 1906.

Schweiz. Bundesbahnen.

Stationen	Gehalt	Klasse	Personen	Gepäck	Tiere	Güter
Klassenweise	Fr.		Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen
	Bahnhof-Vorstände					
Basel	4500 / 6500	I a	1,538,623	7,218	9,767	1,051,885
Zürich			2,963,802	14,259	10,809	643,486
Luzern	Bahnhof-Vorstände 4000 / 6000	I b	630,483	4,728	21,083	254,936
Lausanne			1,538,188	5,376	9,010	293,616
Neuchâtel			285,675	1,145	819	80,651
Olten			737,673	954	6,281	67,262
Bern			1,272,303	4,604	34,221	278,582
Biel			748,228	2,039	7,020	115,098
Aarau			597,162	1,351	4,140	121,727
Winterthur			1,289,520	2,652	5,674	272,873
St. Gallen			1,244,081	8,235	5,309	294,397
Zug	Bahnhof-Vorstände 3300 / 4800	II	220,583	484	1,495	46,532
Vevey			428,364	1,759	2,271	122,379
Fribourg			293,332	886	10,927	108,882
Burgdorf			182,543	495	4,016	55,248
Thun			184,015	855	8,570	81,937
Pruntrut			159,269	451	31,424	35,122
Rapperswil			145,664	433	1,880	33,785
St. Margrethen			180,027	717	3,887	90,547
Chur			103,273	568	8,863	93,046
Renens			242,059	143	545	53,476
Brugg			259,354	701	6,295	54,768
Nyon	Stations-vorstände 2400 / 4000	I	265,533	606	3,251	29,127
Montreux			344,417	1,665	1,665	69,216
Aigle			159,018	517	3,730	41,597
Sion			101,162	471	5,342	30,640
Liestal			290,092	598	5,862	39,665
Aarburg			251,774	222	277	23,603
Zofingen			194,204	661	2,312	53,164

Gotthardbahn.

Stationen	Gehalt	Klasse	Personen	Gepäck	Tiere	Güter
Klassenweise	Fr.		Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen
Meggen	2400/3804	III	42,949	58	177	5,859
Steinen			47,779	112	699	8,126
Gurtnellen			14,452	12	134	17,078
Castione			18,965	14	2010	14,672
Melide			42,581	13	34	16,197
Capolago			47,348	16	49	4,334
Balerna			32,290	6	38	11,983
Walchwil	1800/3504	IV	23,536	44	232	1,728
Sisikon			15,964	10	94	536
Amsteg			17,448	29	236	2,276
Wassen			8,666	16	50	6,384
Ambri-Piotta			13,469	38	923	4,730
Rodi-Fiesso			11,076	25	383	2,314
Lavorgo			12,045	9	394	8,572
Giornico			3,522	6	474	2,073
Bodio			11,840	13	429	5,509
Claro			24,110	6	56	639
Taverne			44,870	16	262	6,986
Maroggia			41,220	24	69	17,571
Magadino			14,895	38	212	4,819
S. Nazzaro			4,009	8	11	140
Ranzo Gerra			11,015	10	17	136
Gordola			67,829	21	805	8,725

Schweiz. Bundesbahnen.

Stationen	Gehalt	Klasse	Personen	Gepäck	Tiere	Güter
Klassenweise	Fr.		Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen
Herzogenbuchsee	Stations-Vorstände 2400/4000	I	136,670	373	2533	27,001
Altstetten			246,700	278	171	46,994
Baden			587,569	1299	1988	74,058
Oerlikon			569,402	636	456	84,563
Landquart			49,748	88	5635	83,468
Etzwilen			20,158	24	174	1,099
Arbon			359,684	789	695	53,149
Morges			253,991	535	2358	41,085
Bouveret			27,797	91	348	63,715
Rheinfelden			135,463	372	779	72,203
Lutry	Stations-Vorstände 1800/3000	II	57,169	50	106	44,772
Muttenz			181,585	56	362	8,060
Emmenbrücke			43,593	68	365	41,036
Schönenwerd			340,826	281	414	26,305
Pfäffikon (Schwyz)			40,299	38	484	5,213
Netstal			75,460	99	148	33,432
Rheineck			208,802	776	2179	103,740
Ragaz			64,927	468	1457	11,016
Cressier	Stations-vorstände 1800/2700	III	38,580	35	41	6,888
Sommerau			28,968	23	114	2,500
Mett			60,074	37	122	25,224
Worb			48,597	81	390	10,455
Oberrieden			87,084	99	220	6,477
Schwanden			94,017	129	2100	19,714
Goldach			101,026	198	718	43,054
Mörschwil			84,545	60	436	4,992
Rebstein			29,644	494	611	4,778

Gotthardbahn.

Stationen	Gehalt	Klasse	Personen	Gepäck	Tiere	Güter
Klassenweise	Fr.		Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen
	1800 / 3504	IV				
Reazzino	Haltestelle		15,404			
Ranzo Gerra . . . . frant. G. E. Luino.					54,308	10,840

Schweiz. Bundesbahnen.

Stationen	Gehalt	Klasse	Personen	Gepäck	Tiere	Güter
Klassenweise	Fr.		Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen
Tourtemagne	Stations-Vorstände 1500/2300	IV	12,817	15	291	1,422
Gampel			20,885	34	409	17,034
Lüsslingen			22,488	10	93	1,147
Leuzigen			29,973	15	180	2,539
Niederhasle			15,972	67	157	531
Felsenau			6,050	17	444	29,038
Maienfeld			28,318	54	1085	3,976
Sevelen			33,699	74	4166	4,473
Ramsen			48,077	57	618	2,528
Lonay	Haltestellen 1200/1800	V	17,166		19	
Pully			28,149	18	13	
Villette			11,573			
Sorvillier			30,619	23	10	
Sisseln			14,710	14	8	
Sulz			16,823	19	24	
Schwarzenbach			24,014	17	58	115

A. Allgemeine Bemerkungen.

Vorstehende Tabelle zeigt, daß die Stationsklassifikation im Vergleich zu derjenigen der Bundesbahnen im denkbar loyalsten Sinne durchgeführt ist. Während bei den S. B. B. acht Klassen vorgesehen sind, bestehen bei der G. B. deren nur fünf. Für diese günstige Einreihung sprechen hauptsächlich der eigenartige Verkehr dieser internationalen Linie, der außerordentlich rege Personen- und Güter-Transitverkehr, die grosse Zugsdichtigkeit, die unzulänglichen Geleiseanlagen, der durchgehende Nachtdienst und die ungünstigen Lebensverhältnisse auf den Bergstationen.

Im Uebrigen sei hier noch beigefügt, daß die tit. Direktion im gegebenen Moment, gestützt auf ihre traditionelle wohlwollende Behandlung der Untergebenen, die Gründe mitteilen wird, welche für die gegenwärtige Klassifikation bestimmend in die Wagschale fallen.

B. Besondere Bemerkungen.

In die Klasse I^a ist einzig die Station **Chiasso** eingestellt. Diese Einreihung rechtfertigt sich durch die total ungenügenden Platzverhältnisse, die unzulänglichen und unzweckmäßigen Geleiseanlagen, durch den außerordentlich regen Verkehr, wobei auf den Eilgutverkehr speziell hingewiesen werden darf, durch die Zahl der zu behandelnden Güterwagen, den Spediteurverkehr, den Verkehr mit der italienischen Staatsbahn, Post und Zoll, als Grenzstation. Auch die Bedienung und der Verkehr mit der Zementfabrik Montandon mit täglich vier auszuführenden Zügen verursacht dieser Station einen nicht zu unterschätzenden Arbeitsaufwand.

Es bleibt darauf hinzuweisen, daß in der tabellarischen Gegenüberstellung nur der G. B.-Verkehr vorgemerkt ist, nicht aber auch die statistischen Verkehrsziffern der italienischen Staatsbahn, wobei der Personenverkehr besonders hervorgehoben zu werden verdient. Es sei noch erwähnt, daß in Chiasso auf Neujahr 1908 über 650 Beamte, Angestellte und Arbeiter, ausschließlich Personal der Gotthardbahn, im Dienste stehen. Dazu kommen noch 100 Angestellte der italienischen Bahnen, gewiß ein schlagender Beweis für die Wichtigkeit dieses Bahnhofes.

Unter der Klasse I^b figurieren die Bahnhöfe **Goldau, Erstfeld, Biasca, Bellinzona** und **Lugano.** Goldau ist Eisenbahnknotenpunkt, Lokomotivdepot G. B., S. B. B. und S. O. B., Depot für Zugspersonal G. B., S. B. B. und S. O. B., hat Industriegeleise mit dem Petroldepot, ist Rangierbahnhof für Neuformation der Güterzüge nach dem Süden, der Luzerner-, Aarauer- und Zuger-Linie, sowie nach der S. O. B., Verschmelzung bezw. Neubildung der Schnellzüge, großer Fremdenverkehr von und nach der Rigi, Pilgerzüge von und nach der Südostbahn.

In den statistischen Ziffern ist der Verkehr der S. O. B. nicht inbegriffen.

Erstfeld und Biasca große Lokomotiv- und Zugspersonaldepot, Rangierbahnhöfe, Formation der Züge über Berg unter besonderer Berücksichtigung des Bremsverhältnisses, Vorspann- und Schiebedienst. Erstfeld ist Einleitungsstation für Fakultativzüge und ist Kohlen- und Materialdepot.

Bellinzona hat große Lokomotiv- und Personaldepot, Sitz der Zentralwerkstätte, Lebensmitteldepot und Materialmagazin, Rangierbahnhof: Formation der Züge Richtung Norden, Chiasso und Luino. Endstation der Luiner- und Locarnerlinie und der Misoxerbahn, Einleitungsstation für Fakultativzüge.

Lugano Fremdenstation, großer Lokalverkehr, Anschluß an die Schiffskurse.

In der Klasse II sind **Göschenen, Locarno, Schwyz, Brunnen, Flüelen, Altdorf, Airolo, Giubiasco** und **Mendrisio** aufgeführt. Göschenen und Airolo sind Endstationen der Bergstrecke, woselbst Vorspann- und Schiebelokomotiven weggestellt werden. Verantwortungsvoller Dienst

infolge schwieriger Schneeverhältnisse und weil an der Ausmündung des Gotthardtunnels gelegen; zur Einleitung von Leerfahrten und dringenden Extrazügen ermächtigt, Depotstationen für Zugspersonal, in der Nähe der beiden Stationen befinden sich Waffenplätze. Locarno ist Endstation, hat großen Fremdenverkehr. Anschlußstation an das Dampfboot.

Schwyz, Brunnen, Flüelen und Altdorf haben große Lagerhäuser, hiezu ist jedoch zu bemerken, daß der Lagerhausverkehr der Stationen Altdorf und Flüelen auf dem Verkehrsrapport der Station Brunnen aufgeführt wird. Bei Brunnen und Flüelen kommt großer Fremdenverkehr in Betracht, Flüelen hat Anschluß an die Schiffkurse des Vierwaldstättersees.

Giubiasco ist Abzweigstation, Vorspann- und Schiebedienst über den Monte Cenere.

Mendrisio. Infolge des in den letzten Jahren sich immer mehr entwickelnden Güterverkehrs von Norden nach Süden ist die Geleiseanlage dieser Station dermaßen erweitert worden, daß solche nunmehr zur Rangierstation für die Station Chiasso geworden ist. Seit zirka 2 Jahren werden sämtliche von Norden kommenden Güterzüge mit Ausnahme der Stückgüterzüge daselbst abgestellt und nach dem Bedürfnis der Station Chiasso ausrangiert.

Weiter liegt dieser Station in Verspätungsfällen in der Hauptsache die Regulierung des Zugsverkehrs auf der Strecke Lugano-Chiasso ob, weshalb auch mit Rücksicht auf den Lokalverkehr die Einreihung in Klasse II gegeben ist.

Klasse III. Für die Einreihung in diese Klasse sprechen die allgemeinen Bemerkungen, Immensee und Cadenazzo sind Abzweigstationen, Castione hat Anschluß an die Misoxerbahn und Capolago an die Generosobahn, bei Meggen, Küßnacht und Faido kommt Fremdenverkehr in Betracht.

Rivera. Endstation zahlreicher Fakultativzüge von Süden, gleichzeitig Endpunkt der Montecenererampe. Nachdem in der Regel sämtliche von Norden kommenden Güterzüge und teilweise auch die Personenzüge auf der Strecke Giubiasco-Rivera geschoben werden, herrscht auf genannter Station ein sehr reger Zugsverkehr.

Für die übrigen Stationen fallen die Verkehrsziffern in Betracht.

Klasse IV. Wir verweisen auf die unter A wiedergegebenen Bemerkungen.

Hochgeachteter Herr Präsident!
Hochgeachtete Herren!

Wir sind mit unseren Ausführungen zu Ende. Was diese in der Hauptsache bezwecken, läßt sich in die Worte zusammenfassen:

Wahrung des bisherigen Besitzstandes.

Wenn wir heute im Auftrage des Personals der Gotthardbahn dafür Ihr Wohlwollen anrufen, so sind wir dabei gewiß, auf Ihr Entgegenkommen rechnen zu dürfen. Genährt wird ja diese Hoffnung, die zugleich auch eine durch die Verhältnisse mehr als gerechtfertigte Erwartung zum Ausdruck bringen will, durch die Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen vom 25. März 1897, eine offizielle Auslassung die in Bezug auf die von uns vertretene Wahrung des Besitzstandes

die beruhigendsten Zusicherungen enthält. Wir glauben die letzteren hier nochmals kurz festhalten zu sollen:

Seite 60 der Botschaft: „Nicht nur das mit den Bahnen verkehrende Publikum wird aber die Vorteile des Betriebs der schweizerischen Eisenbahnen durch den Bund geniessen, auch das Personal der Bahnen wird seine Stellung *wesentlich* verbessern." An einer andern Stelle der Botschaft lesen wir: *Seite 166:* „.... es sei nur eine notwendige Konsequenz, daß der Bund als Erwerber der Bahnen zum mindesten in die vollen bezüglichen Verpflichtungen eintrete. Die Beamten dürfen vielmehr erwarten, *dass der Bund noch ausgiebiger und sicherer für sie sorge.*"

Von ganz besonderer Bedeutung und Tragweite ist aber folgende Stelle der mehrfach zitierten Botschaft: „.... *dass bei dieser Ausgleichung nicht von einer Herabsetzung der bestehenden Gehälter die Rede sein kann, steht ausser Zweifel.*" (Seite 62.)

Wir glauben nun nicht unbescheiden zu sein, wenn wir die damit in verdankenswerter Weise dokumentierte Absicht auch zu Gunsten der übrigen von der Verwaltung der Gotthardbahn im Laufe der Jahre konzedierten Vergünstigungen anrufen und diese auch ausdehnen möchten auf alle weitern Konzessionen, die vielleicht noch nach der Einreichung des vorliegenden Memorials dem Personal der Gotthardbahn zugute kommen sollten, oder aus irgend einem Grunde im vorliegenden Memorial nicht Aufnahme gefunden haben.

Zum Schlusse erübrigt uns nur noch zu besprechen *die Stellungnahme des G. B.-Personals zu der bevorstehenden Revision der Gehalts- und Taglohnverhältnisse des Personals der Schweizerischen Bundesbahnen.*

Diese Revision bildete in Kreisen des Personals der Gotthardbahn Gegenstand lebhafter Diskussion und führte zu der Feststellung folgender Tatsachen und Beschlüsse:

Die Gehaltsregulative der Gotthardbahn sind letztmals auf 1. Januar 1907 einer Revision im Sinne einer Erhöhung der Minimal- und Maximalgehälter unterzogen worden. Damit wollte die Direktion der Gotthardbahn die Schattenseiten unserer heutigen wirtschaftlichen Entwicklung, eine Folge der eingetretenen und immer noch anhaltenden Verteuerung der Lebenshaltung für das Personal weniger fühlbar machen. Dabei waren ihr aber schon mit Rücksicht auf den bevorstehenden Rückkaufstermin in der Dekretierung neuer Personalausgaben gewisse Schranken auferlegt.

Wenn wir daher verstehen, wenn die Direktion der Gotthardbahn gleich wie die frühern Privatbahngesellschaften unmittelbar vor ihrem Rückkauf eine gewisse Zurückhaltung beobachtet und so kein, der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen vielleicht unangenehmes Präjudiz schaffen wollen, so müssen wir auch für das Personal der Gotthardbahn den Grundsatz aufstellen, daß sich die Gehaltsfestsetzungen den Lebensverhältnissen anzupassen und in der Richtung der dienstlichen Ansprüche entwickeln müssen. Durch die immer noch anhaltende Teuerung werden auch die G. B.-Normen in ganz absehbarer Zeit unzulängliche sein und wir waren daher nicht überrascht, als die Vertrauensmänner des G. B.-Personals gelegentlich ihrer letzten Sitzung beschlossen haben, sich der zu Gunsten des Personals der Bundesbahnen von den Personalverbänden unternommenen Revisionsbewegung anzuschliessen und sich mit ihr solidarisch zu erklären.

Der 30. April 1909 wird die Rückkaufsoperationen zum Abschluß bringen und damit ein Werk vollenden und krönen, das jahrzehntelang einsichtigen Staatsmännern als Ideal vorgeschwebt hat. Wenn das Personal der Gotthardbahn stolz darauf ist, in absehbarer Zeit mit unentwegter Pflichttreue dem großen eidgenössischen Staatsgedanken dienen zu dürfen, so ist es dabei gewiß, daß die ihm obliegenden schweren Pflichten, die zu jeder Tages- und Nachtzeit wachende Fürsorge für eine allen Gefahren entzogene Bedienung und Instandhaltung der wichtigen Weltverkehrsstraße von den eidgenössischen Behörden nach Gebühr eingeschätzt und seine sozialen Verhältnisse, die, wie das vorliedende Memorial beweist, auf der ganzen Linie bessere sind, als bei den Schweizerischen Bundesbahnen, damit in Einklang gebracht werden.

Gerne benützen wir den Anlaß, Sie unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

St. Gallen und *Olten*, den 20. Januar 1908.

Für den Verband des Personals schweiz. Transportanstalten (V. P. S. T),

Der Präsident: **Dr. G. Eigenmann.**

Der Generalsekretär: **E. Düby.**

Für den Zentralvorstand des schweiz. Zugspersonalvereins (S. Z. P. V.),

Der Präsident: **J. Theiler.**

Der Sekretär: **A. Brotschi.**

Für das Zentralkomitee der Arbeiterunion schweiz. Transportanstalten (A. U. S. T.),

Der Präsident: **O. Weber.**

Der Generalsekretär: **P. Brandt.**

Für das Personal der Gotthardbahn:

König, Souschef, Chiasso.
A. Hodel, Souschef, Goldau.
F. Reber, Einnehmer, Chiasso.
O. Giugni, Souschef, Bellenz.
H. Sigrist, G. E.-Gehülfe, Chiasso.
A. Schmid, Stationsvorstand, Rivera.
J. Sidler, Stationsgehülfe, Flüelen.
H. Schalch, Visiteur, Goldau.
J. Stöckli, Werkstätte, Erstfeld.
F. Stadler, Ersatzarbeiter, Erstfeld.
G. Tamò, Oberzugführer, Bellenz.
W. Krähenbühl, Kondukteur, Bellenz.
Rob. Käppeli, Zugführer, Erstfeld.
X. Traxel, Rangiermeister, Erstfeld.
A. Furrer, Weichenwärter, Erstfeld.
J. Wyss, Gehülfe der O. B. I., Luzern.
Ed. Furrer, Gehülfe des O. I., Luzern.
Fr. Gwerder, Bahnarbeiter, Brunnen.
L. Bassini, Vorarbeiter, Chiasso.
Eligeo Conza, Arbeiter Z. W., Bellenz.
Zürcher-Galliker, Gehülfe O. I., Luzern.
Ed. Reinhard, Arbeiter Z. W., Bellenz.