Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1952)

Heft: 1

Artikel: Die Bundesbahnen und ihr Personal = Les Chemins de fer fédéraux et leur personnel

Autor: Bratschi, Robert

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-775027

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

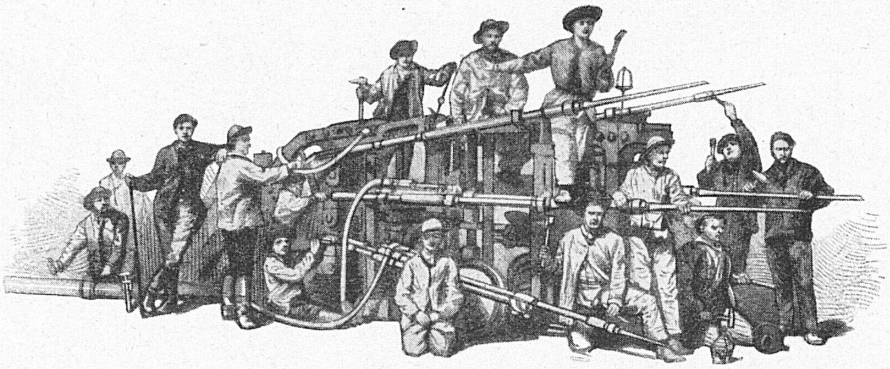
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

Links außen: Lokomotivführer auf Fahrt. – Links: In der Milchküche. Photos: Th. Frey

A gauche à l'extérieur: Chef de locomotive. – A gauche: Dans la cantine du personnel.



Rechts: Arbeiter beim Bau des Gotthardtunnels.

A droite: Ouvriers lors de la construction du tunnel du Gothard.

DIE BUNDESBAHNEN UND IHR PERSONAL

Vor vier Jahren konnte das Jubiläum des hundertjährigen Bestehens der Eisenbahnen in der Schweiz gefeiert werden. Die Verbundenheit dieses wichtigsten Verkehrsmittels der Gegenwart mit dem gesamten Schweizervolk kam dabei erfreulich zum Ausdruck.

Dieses Jahr sind die Bundesbahnen Jubilar als große schweizerische Staatsbahn geworden. Vor fünfzig Jahren ist der erste Zug der Bundesbahnen mit blumengeschmückter Lokomotive im Bahnhof Bern eingefahren. In der Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen war damit ein neuer, äußerst wichtiger Zeitabschnitt angebrochen.

Der Verstaatlichung der Hauptbahnen sind in unserem Lande heftige Kämpfe vorangegangen. Die Auseinandersetzungen über die Frage Staatsbahn oder Privatbahn sind so alt wie die Eisenbahnen unseres Landes selbst. Sie hörten auch nicht auf, als der erste Entscheid vor hundert Jahren zugunsten der Privatbahnen gefallen war. Das wichtigste Verkehrsmittel des Landes in der Hand privater, zum Teil landesfremder Besitzer barg so viele Gefahren wirtschaftlicher, finanzieller, politischer, militärischer und sozialer Natur, daß die Bestrebungen, die Eigentumsverhältnisse zu ändern und wenigstens die Hauptbahnen in die Verfügungsgewalt unseres Bundesstaates selbst zu bringen, nie aufhörten.

Besonders stoßend war die soziale Rückständigkeit, die im allgemeinen die früheren großen Bahngesellschaften unseres Landes kennzeichnete. Die Arbeitszeit betrug zwölf Stunden und mehr. Ruhetage waren so gut wie unbekannt, von Ferien gar nicht zu reden. Die Löhne waren noch viel schlechter, als sie zur damaligen Zeit in Industrie und Gewerbe waren. Die in den siebziger und achtziger Jahren entstandenen Gewerkschaften drängten auf Verbesserung des unwürdigen Zustandes, vermochten sich aber zunächst nicht durchzusetzen. Die mehr und mehr unhaltbar gewordenen Verhältnisse führten zu den ernsten Auseinandersetzungen der Neunzigerjahre, die im Nordostbahnstreik vom März 1897, der nach Intervention der Bundesräte Zemp und Müller zugunsten des Personals entschieden wurde, ihren Höhepunkt fanden.

Die soziale Rückständigkeit der damaligen Betriebe hat im gesamten Personal die Überzeugung reifen lassen, daß unserem demokratischen Volksstaat würdige soziale Verhältnisse bei den Eisenbahnen nur durch die Verstaatlichung der Hauptbahnen geschaffen werden könnten. Den unbefriedigenden Personalverhältnissen entsprach die technische Verlotterung, in welche die Bahnen unter dem früheren Regime geraten waren und die niemand besser kannte als das Personal. Es ist daher zu verstehen, wenn sich dieses Personal mit der letzten Entschlossenheit für den Rückkauf einsetzte.

Die Verstaatlichung hat sich technisch und wirtschaftlich als große Errungenschaft erwiesen. Die gewaltige Entwicklung unserer Bahnen, die Durchführung des großen Werkes der Elektrifikation in der Zeit von zwei Weltkriegen und einer wirtschaftlichen Krise von früher nie gekannter Dauer und Intensität wären sicher ohne Verstaatlichung nicht möglich gewesen. Die Sorgen des Personals sind natürlich auch nach der Verstaatlichung geblieben. Immerhin wurde im Jahre 1902 die elfstündige Arbeitszeit eingeführt. Verbunden damit war die Garantierung gesetzlicher Ruhetage und auch ein erster Anfang von Ferien. Die Löhne blieben zunächst äußerst bescheiden und vor allem weit hinter den Bezügen der Kollegen anderer eidgenössischer Verwaltungen und Betriebe zurück. Dieser Rückstand ist bis auf den heutigen Tag, entgegen den bestehenden gesetzlichen Vorschriften, durchaus nicht ganz aufgeholt, aber gemessen an den früheren Zuständen ist auch auf dem Gebiete der Personalpolitik seit der Verstaatlichung ein weiter Weg zurückgelegt worden.

Auch das Regime der Verstaatlichung hat nicht alle Spannungen zwischen Verwaltung und Personal beseitigen können. Indessen darf festgestellt werden, daß seit vielen Jahren alle wichtigen Personalfragen auf dem Wege der Verständigung zwischen den leitenden Organen der Bundesbahnen bzw. des Bundes und dem Personal bzw. seiner Gewerkschaften gelöst werden konnten, wobei auf der Personalseite der weit über 90 % des Personals umfassende Schweizerische Eisenbahnerverband naturgemäß die ausschlaggebende Rolle gespielt hat. Ohne viel Aufhebens davon zu machen, ist bei den Bundesbahnen zum Vorteil der Verwaltung, des Personals und vor allem des gesamten Volkes der Arbeitsfriede hergestellt worden.

Wenn die Bundesbahnen in der Schweiz und im Ausland den Ruf eines ausgezeichnet organisierten und vorzüglich geleiteten Betriebes genießen, so hat das Personal sicher einen großen Anteil daran. Seine absolute Zuverlässigkeit, sein ruhiges und sicheres Auftreten, seine Zuvorkommenheit gegenüber der Kundschaft und seine Sauberkeit sind Eigenschaften, die von niemandem bestritten werden können. Sie haben in hohem Maße zum Ansehen beigetragen, dessen sich die Bundesbahnen erfreuen. Nicht weniger groß ist der Anteil des Personals an der Betriebssicherheit, die ein weiteres Kennzeichen unseres großen Staatsbetriebes ist. Die modernen Errungenschaften auf dem Gebiete der technischen Einrichtungen zur Erhöhung des Grades der Sicherheit haben bei den Bundesbahnen einen erfreulich hohen Stand erreicht; im Mittelpunkt aber ist und bleibt der Mensch, das auf der Höhe seiner schweren Aufgabe stehende Personal.

Seine Arbeitsfreude, sein dienstliches Können und seine geistige Einstellung zur Unternehmung bieten Gewähr für eine weitere verständnisvolle Zusammenarbeit mit einer sozial aufgeschlossenen Leitung; seine Treue zu Volk und Staat sichern dem Land die restlose Einsatzbereitschaft der Bundesbahnen als wichtigstes Verkehrsinstrument in guten und in bösen Tagen.

Nationalrat Robert Bratschi

LES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX ET LEUR PERSONNEL

Il y a cette année cinquante ans que nos chemins de fer ont été étatisés. Non sans de vives luttes, dont une des causes essentielles fut l'esprit social rétrograde qui caractérisait alors les grandes compagnies ferroviaires de notre pays. La journée de travail comptait douze heures; point de jours de repos, ni de vacances. Les salaires étaient inférieurs à ceux de l'industrie et de l'artisanat. Cette lutte atteignit son apogée en mars 1897; une grève nécessita l'intervention, en faveur du personnel, de deux conseillers fédéraux. Devant cet état de fait, on comprit que seule l'étatisation des chemins de fer permettrait d'accorder au personnel des conditions de vie dignes de notre démocratie. Comment douter des bienfaits de cette étatisation? Aurait-on vu sans elle le gigantesque essor de nos chemins de fer et leur électrification se poursuivre malgré deux guerres mondiales et une crise économique sans précédent?

La situation du personnel, sans se transformer du jour au lendemain, bénéficia de sensibles améliorations, pour la durée du travail, pour les salaires et pour les vacances. L'excellente réputation de nos CFF, en Suisse et à l'étranger, est due en bonne partie à son personnel qui se caractérise par son calme, sa serviabilité, sa propreté. C'est là une précieuse contribution à la sécurité générale. Mais si la technique a atteint un très grand développement, l'homme – en l'espèce le personnel qualifié – joue toujours le rôle prépondérant. Br.

Links außen: Eisblöcke, die die Bahn gefährden, werden in mühsamer Arbeit entfernt. – Links: «Kramper» auf sommerlicher Strecke.

A gauche à l'extérieur: Ces blocs de glace qui risquent d'entraver la ligne sont enlevés à grand-peine. – A gauche: Ouvriers de la voie. Photos: SBB, Froebel