

Die Unternehmer und die Eisenbahner

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gewerkschaftliche Rundschau für die Schweiz : Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes**

Band (Jahr): **7 (1915)**

Heft 6

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-350409>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Unternehmer und die Eisenbahner.

Einen lehrreichen Beitrag zum Problem der «Solidarität der Tatsachen», die zwischen den Lohnarbeitern in der Privatindustrie und denen in staatlichen oder kommunalen Betrieben herrscht, bietet nachstehender Artikel, den wir unverändert aus der «*Schweiz. Arbeitgeber-Zeitung*», dem offiziellen Publikationsorgan des Zentralverbandes schweizerischer Arbeitgeber-Organisationen, abdrucken.

Dazu sei vorweg bemerkt, dass dieses Organ nicht etwa das einzige ist, das sich in diesem Sinne ausspricht. Man wird sich noch der Ausführungen des Herrn Ed. Secrétan, des Chefredakteurs der «*Gazette de Lausanne*», in der letzten Session des Nationalrates erinnern, und erst kürzlich brachten die «*Schweiz. Blätter für Handel und Industrie*» einen von alt Nationalrat Alfred Georg in Genf geschriebenen umfangreichen Aufsatz, der das Verhalten des Bundesrates in der Sache scharf kritisiert. Dieses Blatt vertritt die Interessen des Grosskapitals. — Dagegen ist in der politischen und gewerkschaftlichen Arbeiterpresse nur der Interessenstandpunkt der Eisenbahner vertochten worden, trotzdem die Arbeiter der Privatindustrie, die die überwiegende Mehrzahl der obligatorisch Versicherten bilden, mindestens ebenso berechtigt gewesen wären, an der «Promesse Comtesse» Kritik zu üben.

Die Tatsache, dass die organisierte Arbeiterschaft, unbekümmert um derartige Unterschiede in der Behandlung von oben, zu den Arbeitern und Angestellten öffentlicher Betriebe hält, wird hoffentlich dazu beitragen, dass letztere — speziell solche Eisenbahner, die unter dem Vorwand politischer Neutralität sich vom Gewerkschaftsbund noch fernhalten — endlich merken, dass es Zeit ist, sich auch denen gegenüber solidarisch zu zeigen, deren Solidarität in gewissen Zeiten wertvoller ist als die weitestgehende «Promesse Comtesse».

Promesse Comtesse.

«Die in der zweiten Juniwoche gepflogenen Beratungen der Bundesversammlung über die *Ergänzung des Gesetzes betreffend die Unfall- und Krankenversicherung* werfen ein eigentümliches Licht auf die Sorgfalt und Umsicht, die bei uns auf die Ausarbeitung von Gesetzen von grösster finanzieller Tragweite verwendet wird. Der Bundesrat sah sich nämlich zu der amtlichen Erklärung gezwungen (Bundesblatt, Nr. 15, vom 14. April d. J., S. 933), «dass es nötig erscheine, eine Reihe gesetzlicher Bestimmungen zu schaffen, die das Kranken- und Unfallversicherungsgesetz ergänzen, bevor dieses selbst in Kraft tre-

ten könne». Es handelt sich dabei in der Hauptsache um die Aufhebung der zum Teil noch lange laufenden Haftpflichtversicherungsverträge mit Privatgesellschaften, die sich zu keinem freiwilligen Verzicht auf ihre Rechte bereitfinden liessen. Man hatte also bei der Ausarbeitung des Hauptgesetzes diese doch wahrlich leicht voraussehende Schwierigkeit überhaupt nicht ins Auge gefasst. Auch die Umschreibung des Kreises der versicherungspflichtigen Personen und Betriebe scheint nicht mit der wünschenswerten Sorgfalt erfolgt zu sein, sonst wären kaum heute, noch vor dem Inkrafttreten des Hauptgesetzes, umfangreiche Aenderungen und Präzisierungen notwendig. In früherer Zeit pflegte man, wie die Lebensdauer älterer Gesetzeswerke beweist, mit etwas mehr Umsicht und Geschick an schwierige gesetzgeberische Aufgaben heranzugehen als heute, wo sozusagen jedes Gesetz spätestens fünf Jahre nach seinem Inkrafttreten — oder sogar, wie das heutige Beispiel zeigt, noch *vor demselben* — verbesserungsbedürftig ist.

Aber noch andere, wenig erfreuliche Dinge, die auf eine eigentümliche Auffassung der politischen Moral in gewissen Kreisen schliessen lassen, haben die Beratungen der Bundesversammlung zutage gefördert.

Im Ständerat erklärte der deutsche Berichterstatter der Kommission, Dr. Keller, die Einbeziehung des Eisenbahnpersonals unter das Gesetz bedürfe dringend einer Neuordnung, damit diese Beamtenklasse unter dem Kranken- und Unfallversicherungsgesetz *nicht schlechter gestellt* sei als unter der Herrschaft des frühern Eisenbahnhaftpflichtgesetzes. Nach dem Wortlaut dieses Gesetzes hatte der im Betrieb verunglückte Eisenbahnangestellte Anspruch auf Ersatz des *vollen Schadens*, während ihm das Kranken- und Unfallversicherungsgesetz nur 80 Prozent seines normalen Verdienstes als Krankengeld für die Dauer des Heilungsprozesses und bei nachfolgender gänzlicher Erwerbsunfähigkeit eine Rente im Betrage von 70 Prozent seines frühern Erwerbes zuerkennt. Dafür sind allerdings auch die Nichtbetriebsunfälle in die Versicherung eingeschlossen, während sie durch das frühere Eisenbahnhaftpflichtgesetz nicht gedeckt waren. Als nun seinerzeit die Organisationen des Eisenbahnpersonals an dieser Neuordnung Anstoss nahmen und sich die Gefahr eines starken Widerstandes aus ihren Kreisen zeigte, der unter Umständen das Gesetz hätte zu Fall bringen können, gab der Vorsteher des Eisenbahndepartements, *Bundesrat Comtesse, den Vertretern der Angestelltenverbände privatim die förmliche Zusicherung*, «dass durch die Annahme des Kranken- und Unfallversicherungsgesetzes die Rechtsstellung der Eisenbahner nicht verschlechtert werden solle». Diese

in der «Eisenbahnerzeitung» vom 26. Januar 1912 bekannt gegebene «Promesse Comtesse» hat den Widerstand in den Kreisen des Eisenbahnpersonals zum Schweigen gebracht und damit wesentlich zu der bekanntlich nur mit rund 42,000 Stimmen Mehrheit erfolgten Annahme des Gesetzes beigetragen.

Wir sind in der Schweiz also glücklich soweit gekommen, dass ein Mitglied der obersten Landesbehörde, um einem hart umstrittenen Gesetz zur Annahme zu verhelfen, *in aller Oeffentlichkeit einer einflussreichen Wählerkategorie die förmliche Zusicherung gibt, dass das betreffende Gesetz ihnen gegenüber nicht angewendet werde.* Der gewöhnliche Bürger, der bei Wahlen und Abstimmungen durch Tröckgelder das Ergebnis zu beeinflussen sucht, läuft Gefahr, mit dem Strafrichter Bekanntschaft zu machen, ein Bundesrat, der durch gesetzwidrige Versprechungen einen ähnlichen Erfolg zu erreichen sucht, wird dafür mit — einer hochbesoldeten internationalen Versorgungsstelle bedacht.

Welche Haltung wird nun die Bundesversammlung zu der «Promesse Comtesse» einnehmen? Nach der richtigen, namentlich von Ständerat Böhi vertretenen Auffassung sind die betreffenden Zusicherungen als null und nichtig zu betrachten, da selbstverständlich kein noch so hochgestellter Beamter der Eidgenossenschaft befugt ist, gesetzwidrige Versprechungen zu erteilen. Und gerade der vorliegende Fall böte eine gute Gelegenheit, diesen selbstverständlichen Grundsatz unseres Staatsrechts aufs nachdrücklichste zu betonen. Denn Rücksicht verdienen die Organisationen des Eisenbahnpersonals, die sich ihre Zustimmung zum Kranken- und Unfallversicherungsgesetz *abhandeln* liessen, wahrlich nicht im geringsten. Leider besteht wenig Aussicht, dass sich die Bundesversammlung auf diesen gesunden grundsätzlichen Standpunkt stelle; vielmehr ist zu befürchten, dass sie sich der Auffassung des Bundesrates anschliessen wird, das seinerzeit von Comtesse abgegebene Versprechen müsse — trotz seiner offenbaren Gesetzwidrigkeit — eingelöst werden. Die Steuerzahler hätten dann das Vergnügen, für die Verwirklichung einer leichtsinnigen und ungesetzlichen Zusicherung eines hohen Beamten jährlich mindestens eine Million Franken zu zahlen. Schon aus diesem Grunde ist unseres Erachtens notwendig, dass die angestrebte Besserstellung des Eisenbahnpersonals auf dem Wege der — natürlich dem Referendum unterliegenden — *Gesetzgebung* erfolge. Vollkommen ungehörig wäre es dagegen, *wenn der Bund in seiner Stellung als Arbeitgeber*, wie es in der Bundesversammlung auch angedeutet wurde, den Versuch machen wollte, die «Promesse Comtesse» einzulösen. Wenn ein privater Unternehmer sei-

nen Arbeitern die gesetzlichen Leistungen der Unfallversicherungsanstalt aufbessert, so ist das seine Sache, über die er niemand Rechenschaft schuldet. Die Bundesbahnen sind aber nicht Eigentum des Verwaltungsrates oder der Eisenbahnerorganisationen, sondern des ganzen Schweizervolkes; das Personal hat lediglich Anspruch auf die ihm *kraft Gesetzes* zustehende Besoldung, Alters-, Kranken- und Unfallversorgung, und jeder Versuch, ihm auf Umwegen: etwa durch eine Inanspruchnahme der Kranken- oder Hilfskasse, eine Erweiterung der Leistungen der eidgenössischen Unfallversicherung zuzuschancen, wäre als gesetzwidrig abzulehnen.

Unseres Erachtens erfordert es aber schon die Selbstachtung des Parlaments, dass es in dieser Frage einmal hart bleibe und die Einlösung der «Promesse Comtesse», die nichts anderes ist als ein recht anrüchiger referendumpolitischer Kuhhandel, schlankweg verweigere.»



Kongresse und Konferenzen.

Schweizerischer Typographenbund.

An Stelle der bisher alljährlich zu Pfingsten stattfindenden Generalversammlung fand am 15./16. Mai eine Delegiertenversammlung in Zürich statt. Dieselbe war von 25 Sektionen mit 46 Delegierten besetzt. Die Tagung am 15. Mai war nicht öffentlich und der Diskussion mit Beschlussfassung der Frage gewidmet: «Soll die Vereinbarung der Tarifkontrahenten aufgehoben und an ihrer Stelle wieder der Tarif in Kraft treten oder soll nur eine Revision derselben stattfinden?» Man entschied sich für das letztere.

Bei der Verhandlung des Traktandums Geschäftsbericht des Zentralvorstandes wird der Antrag gestellt, dass sich die einzelnen Sektionen an die Regierungen und Gemeinden um Unterstützung ihrer Arbeitslosenkassen wenden sollen. Dieser Antrag wird noch ergänzt, indem man gemeinsam mit den andern Berufsorganisationen, welche Arbeitslose unterstützen, vorgehen empfiehlt und so zum Beschluss erhoben. Einer Resolution aus der Mitte der Delegiertenversammlung, welche dem Zentralkomitee und Sekretär Dank und Anerkennung für seine geschickte Geschäftsführung und treue Pflichterfüllung während der Kriegszeit ausspricht, wird einhellig zugestimmt. Als Subvention an die Spartenvereinigung der Buchdruckmaschinenmeister werden 200 Fr. statt bisher 100 Fr. pro Jahr aus der Hauptkasse bewilligt. Das Zentralkomitee ward ermächtigt, die Dauer der Arbeitslosenunterstützung auf ein Jahr auszudehnen. Eine Reihe Interimsbestimmungen werden ebenfalls gutgeheissen. Nach einem einlässlichen Referat und Begründung eines Antrages wird beschlossen, die gleichzeitige Mitgliedschaft beim Typographenbund und beim Faktorenverband ist nicht zulässig. Als Vorort für 1916 wird Bern und als Sitz der Revisionskommission Zürich bestätigt. Die nächste Generalversammlung findet eventuell in Winterthur statt.

