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

Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund

Band: 2 (1910)

Heft: 1

Artikel: Die Eisenbahner und der Gewerkschaftsbund

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-349656

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: 12.12.2025

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

G Herrn Steininger, Arbeitskammer, Sihlstrasse 43, Zürich

Bern, 31. Januar | II. Jahrgang | 1910 — **Nr. 1**

Gewerkschaftliche Rundschau

für die Schweiz

Publikationsorgan des Schweiz. Gewerkschaftsbundes

Erscheint monatlich einmal | Redaktion: Sekretariat des Schweiz. Gewerkschaftsbundes, Kapellenstrasse 6, Bern | Abonnement jährlich 3 Fr.

INHALT:

	Seite
1. *Die Eisenbahner und der Gewerkschaftsbund*	1
3. *Wirtschaftsbericht*	3
2. *Recht und Unrecht bei Streiks*	4
4. *Solidarität in der Agitation*	7
5. *Schweizerische Gewerkschaftsbewegung:*	
a) Eisenbahner	8
b) Kongresse	9
6. *Aus der internationalen Gewerkschaftsbewegung*	10
7. *Das Risiko der Arbeiter*	13
8. *Die schweizerischen Mühlensyndikate*	16
9. *Diverse Nachrichten*	18
10. *Statistische Notizen*	19
11. *Literatur*	20

Die Eisenbahner und der Gewerkschaftsbund.

In einem verhältnismässig sehr späten Stadium ihrer Entwicklung kommt die schweiz. Eisenbahnerbewegung dazu, Fühlung zu suchen mit der übrigen Arbeiterschaft. In allen übrigen Ländern hat wenigstens ein Teil der organisierten Eisenbahner schon in einer viel früheren Phase seines gewerkschaftlichen Strebens den Anschluss an die gewerkschaftliche Zentralorganisation der Arbeiterschaft gefunden. Welch besondere Ursachen diesem Faktum zugrunde liegen, wäre einer näheren Betrachtung wert, würde aber eine Geschichte der Psychologie der kleinbürgerlichen Volksschichten ergeben, denen das Eisenbahnpersonal zum grössten Teile entstammt. Eine Geschichte solch' grossen Umfanges, dass es sich empfiehlt, nur eine sehr oberflächliche Betrachtung vorzunehmen.

Auch die Eisenbahner in den anderen Ländern rekrutieren sich zumeist aus dem Kleinbürgertum, ihre Stellung zur gewerkschaftlichen Gesamtorganisation ist aber trotzdem eine andere als die der schweiz. Eisenbahner. Die organisatorische Entwicklung nahm nämlich gleich von Anfang an eine andere Richtung. Wenn wir von England absehen, finden wir in allen Ländern eine Eisenbahnerorganisation sozialistischen Charakters, die wie die übrigen gewerkschaftlichen Arbeiterorganisationen in ihren Anfängen die sozialistische Propaganda in die erste Reihe ihrer Bestrebungen stellt. Eines unserer Nachbarländer soll uns als Vergleichsobjekt für unsere Betrachtungen über die Entwicklung der schweiz. Eisenbahnerbewegung dienen.

Das österreichische Beispiel ist typisch, in Oesterreich hat sich die Eisenbahnerbewegung von Anfang an in engster Fühlung mit der gewerkschaftlichen — ja sogar auch mit der politischen — Organisation der übrigen Proletarier befunden. Dies hatte natürlich zur Folge, dass die Eisenbahnerorganisation solange numerisch schwach blieb, als die Klassenpsychologie des grössten Teils der Eisenbahner dem Solidaritätsgedanken in sozialistischer Reinprägung widerstand. Der Eisenbahnbetrieb musste zuerst seine kapitalistischen Ausbeutungstendenzen voll entwickeln und — last not least — es musste erst in der *zweiten* Generation des Eisenbahnproletariats die klassenkämpferische Kerntruppe erstehen, bevor die Organisation auf diesem Wege numerisch stark werden konnte. An Korpsgeist zeigte das österreichische Eisenbahnproletariat keinen Mangel. Er äusserte sich aber in einer, dem modernen Gewerkschaftsgedanken sehr wenig günstigen, den Auffassungen des Kleinbürgertums entsprechenden Form. Das Kleinbürgertum rechnet nicht mit der Entwicklung, es sieht in dem Bestehenden nicht das Werdende, ja selbst von der Vergangenheit sieht es nur ein kleines Stück. Ein Stück, das gewöhnlich nicht einmal als Vergleichsobjekt zur Messung der Gegenwartsverhältnisse ausreicht.

Der in den Eisenbahndienst getretene Kleinbürger sah, dass er nun eine sichere Stellung hatte. Eine Stellung, die nicht von der industriellen Entwicklung bedroht ist, wie die Existenz des Handwerksmeisters oder kleinen Händlers. Er empfand nicht nur das Gefühl der Existenzsicherheit, sondern war in der Regel und insoweit auch mit seiner Stellung zufrieden, als er die mannigfachen Unannehmlichkeiten auf das Konto der Eigenarten seines Berufes setzte. Die Psychologie des kleinbürgerlichen Eisenbahners tritt in geradezu klassischer Form zutage in der Organisationsfrage. Fast jeder Eisenbahner in Oesterreich gehörte *einer* Organisation an. Was man so «Organisation» nennt. Abgesehen davon, dass die Kategorienorganisationen, wie: Kondukteur-, Lokomotivführerverein etc

nebst der Gewährung von Rechtsschutz, Krankenunterstützung und Sterbegeldern nur Unterhaltungszwecken dienten, gab es noch eine Unmenge lokaler Geselligkeitsklubs, Begräbnisvereine, die fast nur den Zweck hatten, bei allen sich bietenden Gelegenheiten den Vorgesetzten Ovationen darzubringen und so den Geist des Byzantinismus zu verbreiten. Was auf der einen Seite an Servilismus geleistet wurde, machte man auf der anderen Seite durch hochmütiges Gebaren gegen die Angehörigen niedrigerer Kategorien wieder wett. Ja, sogar kirchliche Eisenbahnerorganisationen hatte Oesterreich noch vor wenigen Jahren aufzuweisen, und zwar noch ausser der christlichen Eisenbahnerorganisation, die sich seit längerer Zeit vergeblich anstrengt, die Eisenbahner für sich zu gewinnen. Nicht unerwähnt lassen wollen wir die nationalen Vereine. Die Verhetzung der Nationalitäten in Oesterreich untereinander bietet bürgerlichen Demagogen die Möglichkeit, auch noch gewerkschaftliche Eisenbahnerorganisationen nationaler Marke zu gründen.

Dieses gräuliche Chaos auf dem Organisationsgebiete hat aber das Wachstum der einzigen, modernen Eisenbahnerorganisation Oesterreichs nur zu hemmen, nicht aber zu verhindern vermocht. Die kapitalistische Entwicklung hat allmählich mit der Loyalitätsduselei der Eisenbahner gründlich aufgeräumt. Noch vor etwa 8 Jahren hat die österreichische Regierung geglaubt, den Lokomotivführern den Weg zur sozialdemokratischen Gesamtorganisation der Eisenbahner dadurch abzuschneiden, dass sie die Bildung eines Reichsvereins der Lokomotivführer verbot. Die Lokomotivführer kamen auf sehr einfache Weise, trotz dem Verbote der Regierung zu einem Reichsverein. Sie schlossen sich nämlich kurzerhand der allgemeinen Eisenbahnerorganisation an. Als vorläufig letzte Etappe in der Entwicklung der österreichischen Eisenbahnerorganisation können wir konstatieren: Als Wahrzeichen der Ueberwindung des kleingürgerlichen Denkens entsprossenen Kastengeistes eine *einheitliche, in keiner Aktion den proletarischen Klassenkampfcharakter verläugnende Eisenbahnerorganisation.*

In der Schweiz sind die Eisenbahner ohne grosse Schwierigkeiten zu einer *numerisch* starken Organisation gelangt. Der Umstand aber, dass diese heute erst im Begriffe steht, sich den gewerkschaftlichen Organisationen der übrigen Arbeiterschaft zu nähern, zeigt schon, dass die *geistige* Entwicklung hinter der *numerischen* zurückgeblieben ist. Die kleinbürgerliche Gesinnung des Grossteiles der schweiz. Eisenbahnerschaft verhinderte das Wachstum der Organisation nicht, weil diese dem Kastengeist, Servilismus und der Vereinsmeierei etc. weitesten Spielraum bot. Der Unterschied zwischen der Entwicklung der österreichischen und der schweizerischen Eisenbahnerbewegung liegt darin, dass in ersterer der proletarische Geist sich allmählich den grossen Anhang erwarb, während in letzterer die Masse sich erst in grossen Verbänden zusammenfand, in denen nun der proletarische Geist um Anerkennung ringt.

Es ist in diesem Zusammenhange überflüssig, zu erörtern, welche Entwicklungsform die bessere ist. Die Theorie, dass es vor allem nötig sei, die Massen zusammenzukriegen, die geistige Erziehung sei eine Sache, die sich dann schon ergebe, hat in unsern Kreisen viele unbedingte Anhänger. Vor allem kommt es darauf an, welche Art der Entwicklung die meisten Erfolge für die Eisenbahner gezeitigt hat. Obwohl es durchaus nicht so einfach ist, zwei solche Bewegungen einwandfrei abzuschätzen, erlauben wir uns doch zu behaupten, dass die österreichische Eisenbahnerorganisation sich eine stärkere Position zu erringen vermocht hat, als die schweizerische. Erstere ist — im Verhältnis zur Zahl der organisationsfähigen Masse — *numerisch* schwächer als letztere, aber viel kampfestüchtiger. Nicht zuletzt gerade deshalb, weil sie eng verbunden ist mit den Organisationen des übrigen Proletariats.

Ueber die Bedeutung einer solchen Verbindung sind sich eine erhebliche Anzahl organisierter schweizerischer Eisenbahner schon seit längerer Zeit im klaren. Die Versuche, einzelne Eisenbahnerverbände dem Gewerkschaftsbunde anzugliedern, sind bekannt. Waren sie bisher auch erfolglos, so haben sie doch den Boden vorbereitet für eine spätere Vereinigung. Dass gegenwärtig eine Reihe neuer Versuche gemacht werden, zum Teil mit Erfolg, ist wohl kein Zufall. Wenn irgdend etwas geeignet ist, den schweizerischen Eisenbahnern Bahnen einer grosszügigeren, erfolgreicheren Gewerkschaftspolitik zu weisen, als es die bisher betriebene ist, so die Leidensgeschichte der schon seit vier Jahren schwebenden und auch heute noch nicht erledigten Besoldungsreform. Wie diese ausfallen wird, ist wohl heute schon zu erkennen, sie wird vor allem die innerliche Schwäche der schweiz. Eisenbahnerbewegung in so ungeschminkter Nacktheit zeigen, dass es leichter sein wird, als nur irgend zu einer früheren Zeit, in den Kreisen der organisierten Eisenbahner über die dringend notwendige Erweiterung der Aktionsbasis der Eisenbahnerorganisation zu reden. Als Demonstrationsobjekt, um den Eisenbahnern zu zeigen, dass die Verhältnisse sich eben geändert haben und die Anwendung anderer Organisationsmethoden erheischen, ist die Besoldungsreformmisere ausgezeichnet. (Schluss folgt.)