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

Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund

Band: 6 (1914)

Heft: 3

Artikel: Die Einheitsorganisation des Eisenbahnpersonals

Autor: Schumacher, G.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-350237

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: 15.12.2025

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

milie. Unter der Teurung der letzten Jahre hatte die Familie mit dem geringsten Einkommen am meisten zu leiden; ausschlaggebend war hier die Verteurung des Brotes und der Kartoffeln. Demnächst die derzeitige Preissteigerung am härtesten die am besten gestellte Familie; hier war weniger die Verteurung des Brotes und der Kartoffel als die Preissteigerung des Fleisches die Ursache der Steigerung der Haushaltskosten.»

Was die Entwicklung der Arbeitslöhne anbelangt, so ist in der Zeitperiode von 1870—1903 ein allgemeines Steigen zu konstatieren. Aus dem Vergleiche der Entwicklung der Nominallöhne mit den Haushaltskosten bekommt man ein richtiges Bild über die Gestaltung der Reallöhne.

« Der Reallohn steht bei sämtlichen vier Arbeiterfamilien am höchsten um das Jahr 1900; bis zu dieser Zeit ist — mit Ausnahme des Zeitraumes 1875—1880 — eine fortgesetzte Steigerung des Reallohnes festzustellen. Die Verschlechterung der Lebensbedingungen in der letztgenannten Periode ist durch die grosse Lebensmittelteurung um 1880 verschuldet, daher auch am schärfsten ausgeprägt in der unbemittelten Familie, die unter der Teurung am meisten zu leiden hatte. Von 1880 zu 1885 ein ganz gewaltiger Aufstieg, bedingt durch das starke Fallen der Lebensmittelpreise bei teilweise steigenden Löhnen. Von 1900 bis 1905 trat wieder eine Verschlechterung der Lebenshaltung ein, die auf das Steigen der Lebensmittelpreise, denen gegenüber die Lohnerhöhung zurückblieb (zum Teil trat sogar ein Lohnrückgang ein), zurückzuführen ist.»

Wir sehen also aus diesen Darlegungen, dass das zwanzigste Jahrhundert dem internationalen Proletariat eine allgemeine Verschlechterung seiner Lage mit sich bringt. Daraus erwachsen auch neue internationale Aufgaben und Kampfmittel, vor allem die internationale Bekämpfung der Schutzzollpolitik, an der nicht nur die sozialistische Partei der ganzen Welt, sondern auch die gewerkschaftlich organisierte Arbeiterschaft das grösste Interesse hat. *Ch. R.*

Die Einheitsorganisation des Eisenbahnpersonals.

(Einges.) — Das schweizerische Eisenbahnpersonal ist bekanntlich sehr umfassend organisiert; es dürfte kaum eine Berufsgruppe zu finden sein, die so vollzählig zur Fahne der Organisation steht. Und doch machen sich in dieser Organisation schwere Mängel bemerkbar.

Mit der Entwicklung des Eisenbahnbetriebes steigerten sich selbstverständlich auch die Anforderungen an das Personal. Um gegen eine Ueberbürdung erfolgreich Stellung zu nehmen und um womöglich die Lage der Angehörigen der einzelnen Berufsgattungen zu verbessern, wurden Berufsverbände gegründet. So finden wir heute den Beamten, das Wärter- und Rangierpersonal so gut wie das Maschinen- und Zugspersonal in gesonderten Verbänden organisiert. Diese Verbände haben das eine Gute an sich, dass sie dadurch, dass sie den Bedürfnissen jedes einzelnen besser Rechnung tragen können als es in einem grossen Verbande möglich wäre, die Eisenbahner in Massen der Organisation zugeführt haben. Anderseits tritt die bedauerliche Erscheinung zutage, dass jeder kleine und kleinste Verband — dank seiner vollständigen Autonomie — für sich den ersten Platz an der Sonne und begreiflicherweise auch die grössten Vorteile ergattern will. Nicht einmal das Kartellverhältnis zwischen den drei grössten Verbänden vermochte eine Bestürmung der vorgesetzten Organe mit einer Flut von Sondereingaben zu verhindern. Dank dieser heillosen Verwirrung hatten natürlich die Generaldirektion und der Verwaltungsrat der S. B. B. ein leichtes, durchaus berechtigte und zeitgemässe Postulate des Personals — wir möchten besonders die Revision des Bekleidungsreglementes hervorheben — auf die lange Bank zu schieben und ganz bedeutend zu beschneiden.

Heute nun sieht man hüben und drüben die Nichtsnutzigkeit dieses plan- und ziellosen Draufgehens ein — die Generaldirektion hat mit ihrer famosen « Vertrauensfrage » anlässlich der Behandlung der Nachtdienstentschädigung im Verwaltungsrate den nötigen Wasserstrahl zur Ernüchterung überhitzter Köpfe selbst herbeigeschafft — die Vorschläge zur Reorganisation fallen hageldicht. Die meisten davon mögen wirklich ernst gemeint sein, daran zweifeln wir nicht, aber der Geist der Absonderung ist in den grossen Massen so fest verankert, dass es mit dieser Einheitsorganisation noch lange Zeit seine liebe Not haben wird. Ein ebenfalls nicht zu unterschätzender Uebelstand besteht in der Vielspurigkeit der Eisenbahnerfachpresse. Man erlaubt sich nämlich den Luxus, nicht weniger denn *acht* eigene Zeitungen zu halten. Was für eine Unsumme von Arbeit und Geld da « versportlet » wird, davon haben viele noch gar keine Ahnung. Die Verhältnisse, in die diese Organe hineingezwängt sind, sind ohnehin keine glücklichen zu nennen. Einmal schon deshalb, weil man der Billigkeit halber die Redaktion derselben fast durchweg den Generalsekretären aufgebürdet hat, die dann entweder ihre eigentliche Tätigkeit einschränken müssen, oder aber die Redaktion kann — auch mit dem besten Willen — nicht so besorgt werden, wie es vonnöten wäre. Anderseits ist die Verzettelung der geistigen Kost, der Mitarbeit, vielfach die Ur-

heberin der grossen Interessenlosigkeit an den Zeitungen selbst und schadet, wenn auch nicht immer, sichtbar doch ganz gewaltig.

In bezug auf die Reorganisation der Presse soll nun allerdings ein ernsthafter Schritt nach vorwärts getan werden. Die Verbandsbehörde V. P. S. T. wird unseres Wissens an die diesjährige Delegiertenversammlung eine entsprechende Motion stellen. Hoffen wir, dass diesem sehr zeitgemässen Postulate die nötige Aufmerksamkeit geschenkt werde. Grundsätzlich wird dieser Neuerung keine Opposition gemacht; die Organe des Lokomotiv- und Zugspersonals haben sich zugunsten einer Fusion ausgesprochen. Als Vorläufer der Einheitsorganisation wird und muss die « Einheitspresse » geschaffen werden; sie soll und wird das werden, was man heutigentags verlangen darf: ein Produkt gegenseitiger Verständigung auf der Grundlage gewerkschaftlicher Solidarität.

Gottl. Schumacher.

Die Frage der Verschmelzung des Verbandes der Handels- und Transportarbeiter mit dem Verband der Lebens- und Genussmittelarbeiter in der Schweiz.

(Summarischer Bericht aus den Verhandlungen des Kongresses der Handels- und Transportarbeiter in Luzern.)

SB. Ostersonntag und -Montag fand im Volkshaus in Luzern der Verbandstag des Verbandes der Handels- und Transportarbeiter der Schweiz statt. Den Vorsitz führten abwechslungsweise die Genossen Walter (Basel) und Conzett (Zürich). Das wichtigste Traktandum bildete die Stellungnahme des Verbandstages zum Beschluss des Ausschusses des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes, der bekanntlich die beiden Verbände aufforderte, sich in einem Verbande zu vereinigen.

Der *Referent Walter* (Basel) begründete ausführlich die Stellung des Zentralvorstandes in dieser Frage. Derselbe hat einstimmig beschlossen, dem Verbandstag Ablehnung der Verschmelzung zu beantragen. Der Verbandstag habe schon im Jahre 1911 eine ablehnende Haltung eingenommen. Eine Ursache, diese Stellungnahme zu ändern, liege nicht vor, denn schon vor dem Jahre 1911 seien jeweilen Differenzen hinsichtlich der Agitationsgrenzen ausgebrochen. Genosse Huggler gab sich zu jener Zeit bereits alle erdenkliche Mühe, eine Verständigung herbeizuführen. Die Aufgaben und die Ziele des Schweiz. Transportarbeiterverbandes seien wichtig und klar umschrieben. Dieser erstrebe die Vereinigung aller Transport- und Verkehrsarbeiter; Strassenbahner und Eisenbahner bekommen wir aber nicht, wenn wir uns mit dem Lebens- und Genussmittelarbeiter-Verband vereinigen, dessen Mitglieder meist den produktiven und nicht den distributiven Arbeiterkategorien angehören. Der Schweiz. Transportarbeiter-Verband ging nicht aus einem bereits organisierten, kleineren oder grösseren Komplex hervor; der Verband wurde ganz neu und unter den schwierigsten Verhältnissen zur Zeit einer Krise gegründet. Ausser den Handelshilfsarbeitern und den bereits genannten grossen Verkehrsarbeiterschichten sind noch weit über 10,000 organisationsfähige Transportarbeiter zu berücksichtigen. Der Zentralrat der internationalen Transportarbeiterföderation hat denn auch aus sehr wichtigen Gründen von einer Verschmelzung dringend abgeraten. Die Industrieverbände sind noch in den Kinderschuhen; später vollzieht sich der Prozess vielleicht eher nach dieser Richtung. Der Verband der Lebens- und Genussmittelarbeiter ist aber heute schon vielgestaltig. Diese Vielgestaltigkeit würde bei einer Verschmelzung noch mehr ins Uferlose gehen und die in unserm Verbande organisierten Transportarbeiter zersplittern. Jedenfalls haben wir nicht die mindeste Garantie, dass eine Verschmelzung für die allgemeine Bewegung Fortschritte brächte. Nicht auf Grund von Hypothesen, sondern auf Grund von Tatsachen und Erfahrungen und Einsicht in die Entwicklungstendenzen kommen wir zu unserm Antrag auf Ablehuung. Zu einer Verständigung waren wir längst bereit als wir noch keine Mitgliederkategorien hatten, die der Verband der Lebens- und Genussmittelarbeiter heute so gerne wünscht, nachdem er doch gewiss ein überaus genügendes Feld hinsichtlich der eigentlichen, wirklichen Lebensmittelarbeiter zu beackern hätte. Warum bemüht er sich in seiner eigentlichen Sphäre so wenig? Die grosse Zahl der Hilfsarbeiter würde er nie erhalten. Der Beschluss des Gewerkschaftsausschusses, der mit 11 gegen 9 Stimmen gefasst wurde, ist ein *bis jetzt ungewohnter Eingriff in die Selbständigkeit der Gewerkschaftsverbände.* Der Kern der Sache wurde dort gar nicht gewürdigt. Der Standpunkt der Mehrheit des Ausschusses war ein *Bequemlichkeitsstandpunkt.* Ein Beispiel aus Frankreich, das allerdings einen andern Hintergrund hatte, zeigte, wohin eine unnatürliche Verschmelzung führt — zur Zersplitterung.*

Wir verschliessen uns keineswegs der Einsicht, dass Agitationsdifferenzen nicht von gutem sind. Aber auch bis jetzt war es möglich, dass drei bis vier Organisationen mit den Konsumgenossenschaften etc. Tarifverträge abschlossen. Dies hatte keine nachteiligen Folgen. Die Hauptsache ist eben die, dass die Vertreter, welche solche Verträge abschliessen, den nötigen Rückhalt besitzen.

Die Lebens- und Genussmittelarbeiter sagen, unser Streben sei darauf gerichtet, die Konsumangestellten in « eine » Organisation zu bringen. Die Tendenz ist aber die, dass die Konsumangestellten auch ohne die beiden Verbände Seitensprünge machen. Bereits wird über die Beiträge geklagt und nach eigenen Verbänden gerufen, obschon die bisherige Organisation ihr Entstehen und Gedeihen gerade auch unsern Fuhrleuten verdankt. Selbst wenn die Verschmelzung zustande käme, würde der Ruf nach eigenen Verbänden nicht verstummen. Eine Verschmelzung könnte nur das Resultat der wirtschaftlichen Entwicklung, niemals aber eines Beschlusses des Gewerkschaftsausschusses sein. Es ist daher gegen den Versuch, über die Köpfe der Führer hinweg an die Mitglieder zu gelangen, Verwahrung einzulegen und namentlich auch gegen den Versuch, die Selbständigkeit der Verbände anzutasten. Den Antrag unseres Sekretärs Gen. Schneider, der Ausschuss möge beschliessen, auf zwei Jahre eine Vereinbarung zwecks Abgrenzung des Gebietes zu treffen, hätte man annehmen dürfen. Vor der Gründung unseres Verbandes waren die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Transportarbeiter viel trauriger als heute. Wir bemühten uns fortgesetzt, nicht nur die Löhne zu verbessern, sondern auch die Arbeitszeit zu kürzen, das Kost- und Logiswesen und nicht zuletzt die Behandlung durch die Unternehmer zu verbessern. Und mit einem Erfolg, den wir jederzeit ziffernmässig belegen können. Im Jahre 1907, vor Gründung des Verbandes waren die Verhältnisse im Transportgewerbe so schlimm, dass 80 bis 100 Fr. Monatslöhne bezahlt wurden, die Arbeitszeit war meist eine 18- bis 20stündige (?), der Kost- und Logiszwang bestand in den meisten Fällen, die Behandlung der Arbeiter musste eine unmenschliche genannt werden. Heute, 1913/14

* Der grösste Teil der Maschinenbauer ist dem französischen Metallarbeiter-Verband beigetreten. Red.)