Ein gewerkschaftlicher Läuterungsprozess

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **3 (1911)**

Heft 8

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-349813

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Ein gewerkschaftlicher Läuterungsprozess.

In den letzten zwei Jahren ist die Oeffentlichkeit wiederholt gezwungen worden, Zeuge eines solchen Prozesses in der Organisation der schweizerischen Lokomotivführer zu sein, eines Prozesses, der sich gewöhnlich in aller Stille vollzieht. Dass der Streit um die richtige Taktik im Verein schweizerischer Lokomotivführer in die breite Oeffentlichkeit gerückt worden ist, hat seinen besonderen Grund.

Die Funktion des Lokomotivführers im Eisenbahnbetriebe ist eine besonders wichtige. Die herrschende Klasse im Staate hat deshalb auch ein besonderes Interesse an der Taktik der Organisation dieser Berufsgruppe. Die herrschende Klasse war denn auch in allen Staaten ernstlich bestrebt, die Bildung einer modernen gewerkschaftlichen Organisation des Lokomotivpersonals zu verhindern. Freilich nirgends mit viel Glück; in Oesterreich zum Beispiel hat die Regierung durch ihr Verbot einer Reichsorganisation des Lokomotivpersonals sogar sehr viel dazu beigetragen, dass die Lokomotivführer ihren Kastenstolz überwanden und sich der allgemeinen (streng sozialistisch geleiteten) Eisenbahnerorganisation anschlossen.

Die herrschende Klasse ist aber auch allenthalben bestrebt, das Beamten- und Angestelltenproletariat zur Unterstützung ihrer Politik zu gewinnen. Dabei steht ihr eine wirklich gewerkschaftliche Organisation dieser Proletarierschichten gar arg im Wege. Eine richtige Gewerkschaft kämpft nicht nur für höhere Löhne, sondern auch gegen eine Wirtschaftspolitik, die die Lebenshaltung verteuert. Ein richtiger Gewerkschafter kann bei Wahlen und Abstimmungen nicht eine Partei unterstützen, die eine einseitig zugunsten der Produzenten wirkende Wirtschaftspolitik betreibt. Ein geschulter Gewerkschafter lässt sich auch dadurch nicht irre führen, dass ein Teil der herrschenden Partei selbst gegen eine solche Wirtschaftspolitik Front macht. Er sieht darauf, was die Mehrheit treibt und wählt lieber statt eines konsumentenfreundlichen Demokraten einen Sozialisten, weil er weiss, dass die *gesamte* sozialdemokratische Partei *geschlossen* und *energisch* die konsumentenfeindliche Wirtschaftspolitik bekämpft. Der Gewerkschafter braucht gar nicht Sozialist zu sein, um so zu handeln. Er kann gar nicht anders, wenn er sich nicht um den Erfolg seiner gewerkschaftlichen Bestrebungen betrügen will.

Das alles weiss und spürt die Partei, die die Interessen der herrschenden Klasse vertritt, deshalb ihre Feindschaft gegen die moderne Gewerkschaftsbewegung. Herr Dr. Laur, der Häuptling der Agrarier, hat freilich anlässlich der Besoldungskampagne des Bundesbahnpersonals die Ansicht vertreten, die freisinnig-demokratische Partei solle die Eisenbahner laufen lassen, sie werde dafür durch die treuere Unterstützung seitens der Bauern entschädigt werden. Diese Ansicht wird aber vom Gros der freisinnigen Parteiführer nicht geteilt, das sich die Wahlstimmen des Eisenbahnpersonals erhalten möchte.

In Vorstehendem haben wir den Grund aufgezeigt, weshalb der Streit um die gewerkschaftliche Taktik im V. S. L. F. nicht im internen Rahmen geblieben ist. Die Opposition gegen die Abschwenkung des V. S. L. F. in das gewerkschaftliche Fahrwasser wurde von Olten aus geleitet, nicht etwa, weil in den dortigen Lokomotivführerkreisen die überzeugtesten Gegner der modernen Gewerkschaftstaktik sich befanden, sondern weil Oltener freisinnige Parteihäupter es für nötig hielten, den *natürlichen* Läuterungsprozess im V. S. L. F. zu hemmen. Es ist auch für die übrigen Gewerkschafter nicht uninteressant gewesen, die Vorgänge im V. S. L. F. zu verfolgen. Die von Olten aus geleitete Opposition gegen den Anschluss des V. S. L. F. an den Gewerkschaftsbund war nichts besonderes. Die gleiche Frage hat auch in anderen Organisationen mehr oder minder grossen Widerspruch gefunden. Hingegen war es eine absonderliche Erscheinung, dass die Opposition sich nicht damit zufrieden gab, dass es ihr gelang, den von einer Delegiertenversammlung beschlossenen Anschluss an den Gewerkschaftsbund in der Urabstimmung zu verhindern. In anderen Organisationen hat man nachher wieder einträchtig zusammengearbeitet, die unterliegene Richtung hat sich dem Mehrheitsentscheid gefügt. Letzteres war auch hier der Fall. Die freisinnigen Advokaten in Olten wollten aber ganze Arbeit machen. Die für den Anschluss an den Gewerkschaftsbund stimmende Minderheit war ihnen zu gross, die Gefahr, dass die Mehrheit zur Minderheit werde, schien ihnen zu nahe. Sie hatten einmal davon gehört, dass man das Eisen schmieden müsse, solange es glüht. Dass lebendige Menschen etwas anderes sind als ein Stück Eisen, das konnten die Herren nicht wissen, sonst wären sie ja nicht freisinnig-demokratische Parteiadvokaten. Es ist eigentlich gar nicht nötig zu vermerken, dass die freisinnigen Drahtzieher auch die vom modernen gewerkschaftlichen Geiste erfassten Lokomotivführer als Hampelmänner betrachteten. Um die gewerkschaftliche « Hydra » ganz zu vernichten, brauche man ihr nur den Kopf abzuschlagen, den sie im Generalsekretär Rimathé erblickten. Kein Wunder, dass die Hetze, die die freisinnigen Drahtzieher gegen die gewerkschaftliche « Hydra » entfesselten, ein ekliger Personenkampf war. Das Privatleben Rimathés wurde durchschnüffelt und man war ganz glücklich als man herausfand, dass seine modern-gewerkschaftliche Gesinnung den

Generalsekretär Rimathé nicht abhält, ab und zu sogar ein Café zu frequentieren. Heiliger Adrian! — pardon, wir wollten sagen: o sankta simplizitas!

Der Hydrakopf Rimathé war nicht zu kriegen, dafür sahen aber die Oltener Kämpen zu ihrem Schrecken, dass die Hydra immer mehr kampfbereite Köpfe bekam. Die freisinnig-demokratische Kotschleuder wurde demgemäss neu visiert und auch gegen das Zentralkomitee des V. S. L. F. gerichtet. Es würde uns zu weit führen, alle die Bannflüche zu registrieren, die die Oltener Drahtzieher von ihren Hampelmännern in geschlossenen Konventikeln gegen Sekretär und Zentralkomitee beschliessen und in der kapitalistischen Presse veröffentlichen liessen. Nur ein jeden bisherigen Rekord schlagender Schildburgerstreich sei hier erwähnt. Eine nur von den Getreuen Oltens besuchte Konferenz von Mitgliedern des V. S. L. F. beschloss die Abberufung von Sekretär und Zentralkomitee. Beide hatten aber bereits vorher ihre Demission auf 1. Oktober 1911 gegeben. Durch die bürgerliche Presse ging also die Notiz: Sekretär und Zentralkomitee des V. S. L. F. sind abgesetzt worden. Sekretär und Zentralkomitee amteten natürlich weiter. Nun leiteten die Oltener eine Urabstimmung ein, um den Absetzungsbeschluss von den Mitgliedern sanktionieren zu lassen. Sie behaupteten dann in der Presse wohl, die Mehrheit der Mitglieder des V. S. L. F. hätten für die Absetzung des Sekretärs und des Zentralkomitees gestimmt. Eine Prüfung des Abstimmungsresultatets gestatteten die Herren aber nicht, so dass diese Behauptung nicht auf ihre Richtigkeit kontrolliert werden konnte. Möglich wäre es schon, dass sie eine Mehrheit zusammenbrachten, haben doch einzelne Mitglieder sogar vier Stimmzettel erhalten. Die Oltener Opposition fand es merkwürdigerweise für nötig, die Lächerlichkeit ihrer Aktion extra herauszustreichen, indem sie der vom Zentralkomitee auf 4. Juli 1911 einberufenen Delegiertenversammlung beantragte, die doch schon zweimal « abgesetzte » Vereinsleitung ihres Amtes zu entheben.

Etwas geschickter als hier opperierten die freisinnigen Parteiadvokaten in den vielen Flugblättern und Broschüren, die sie für die « oppositionellen » Lokomotivführer verfassten. Nur schade, dass sie im entscheidenden Moment sich auf die Intelligenz ihrer Hampelmänner verlassen mussten. An der Delegiertenversammlung vom 4. Juli fehlte zur Vollendung der freisinnigen Pläne unbedingt der rastlos tätige Geist, der sie ausgeheckt hat. Die ihm dienstbaren Lokomotivführer sagten zwar mit einer respektabeln Zungenfertigkeit ihr auswendig gelerntes Sprüchlein auf, dann waren sie aber fertig. Fertig gerade in dem Moment, wo sich sozusagen das Schicksal des V. S. L. F. entschied. Diese Delegiertenversammlung hat nämlich auf Antrag der Sektion Erstfeld den Beschluss gefasst, den freiwilligen Austritt aus dem Verein zu ermöglichen, indem den Austretenden die in die Unterstützungskasse einbezahlten Beiträge (ohne Zins) zurückbezahlt werden. Die modern-gewerkschaftliche Richtung ist es nämlich müde, sich mit einer Opposition herumzuschlagen, die nur blindlings auszuführen hat, was eine mit dem Dienste des Lokomotivpersonals in keiner näheren Beziehung stehende Clique ausheckt. Die Gewerkschafter wollen den Verein vollständig der Oltener « Richtung » überlassen, die — wie wir am Schlusse zeigen werden — sich eine ganz eigene Methode in der Vertretung der Berufsinteressen zugelegt hat.

Die aus dem V. S. L. F. austretenden Gewerkschafter brauchen bekanntlich gar nicht erst einen eigenen Verein zu gründen, um eine ihrer Ueberzeugung entsprechende Gewerkschaftspolitik treiben zu können. Der Verein schweizerischer Lokomotiv*heizer* hat nämlich eine Aenderung seiner Konstitution vorgenommen, sich zum Maschinenpersonalverband erweitert. Lokomotivführer und -Heizer in einer Organisation vereinigt, das ist das vorläufige Ziel der gewerkschaftlichen Richtung im Maschinenpersonal. Mit 1. Oktober 1911 beginnt die Tätigkeit des neuen Maschinenpersonalverbandes (S. L. P. V.). Bis dahin wird auch über den Beschluss der Delegiertenversammlung des V. S. L. F. vom 4. Juli 1911 entschieden sein. Die Sektion Olten und noch vier weitere Sektionen haben nämlich über diesen Beschluss die Urabstimmung verlangt, die mit dem 26. August 1911 beendet ist.

In dem Moment, wo wir diesen Artikel schreiben, ist noch nicht abzusehen, wie das Resultat der Urabstimmung ausfallen wird. Man läuft aber wohl kaum Gefahr, sich als schlechter Prophet zu deklarieren, wenn man die Annahme des Antrages Erstfeld als sicher voraussagt. Die gewerkschaftliche Richtung im V. S. L. F. hat die Vereinsleitung aus der Hand gegeben, sie hat aber auch keinen Zweifel darüber offen gelassen, dass sie den ihr von der Oltener Opposition aufgenötigten Kampf weiter und zu Ende zu führen entschlossen ist. Wird der freie Austritt nicht ermöglicht, so geht eben der Kampf in noch schärferer Form als bisher weiter. Dem werden aber die meisten Mitglieder des V. S. L. F. vorbeugen wollen.

Wird der freie Austritt beschlossen, so werden die famosen freisinnig-demokratischen Strategen in Olten in wenigen Wochen mit Schrecken sehen, wie leichflüssig die ihnen ergebene Mehrheit im V. S. L. F. gewesen ist. Mit dem verbleibenden geistig und numerisch kläglichen Rest können sie dann die Methoden praktizieren, die ein Oltener Lokomotivführer auf der Delegiertenversammlung des V. S. L. F. vom 4. Juli in seiner unüberbiet-

baren Einfalt so offenherzig blosgelegt hat. Die Methode nämlich, die vorgesetzten Behörden darauf aufmerksam zu machen, dass andere Dienstes-kategorien eigentlich eher eine Ablehnung ihrer Forderungen vertragen könnten, als die eigene Berufsgruppe. Auf Kosten von Klassengenossen und durch Intrigen gegen dieselben für sich Sondervorteile herauszuschlagen, das ist eine Methode, die offenbar nicht einmal den ethischen Anschauungen des Normalbourgeois entspricht. Kein Wunder, wenn der charakterfeste Teil der Lokomotivführer keinen sehnlicheren Wunsch kennt, als sich solche « Kollegen » möglichst weit vom Leibe zu halten.

P.....a.

Internationale Gewerkschaftsbewegung.

Die Massenstreiks in Grossbritannien.

Der *internationale Seemannsausstand*, der in England mit glänzendem Erfolge beendet wurde, hat dort den Anstoss zu einer gewaltigen Streikwelle gegeben, die mit reissender Schnelle das Land überflutete. Zuerst waren es die *Dockarbeiter* von *London*, die in den Ausstand traten, um Lohnerhöhungen durchzusetzen. Ihnen schlossen sich bald alle anderen Arten von Transportarbeitern an: Kohlenlader, Fuhrleute, Lichterschiffer, Stauer usw. Sie alle hatten Abrechnung mit ihren Ausbeutern zu halten und forderten die eine oder andere Verbesserung ihres Loses: mehr Lohn, kürzere und geregelte Arbeitszeit, Anerkennung ihrer Gewerkschaftsorganisation und anderes mehr. Die Bewegung brach bei manchen Arbeitergruppen unvermittelt und wild aus, gegen den Willen ihrer Organisation; sie erhielt aber dann in ihrer Gesamtheit eine gemeinsame Leitung durch den Transportarbeiterverband, dem seit ungefähr einem halben Jahr alle in Betracht kommenden Gewerkschaften angegliedert sind. Unser bekannter Genosse Will *Thorne*, einer der besten und zuverlässigsten sozialistischen Arbeiterführer, und der ebenfalls sehr angesehene Ben *Tillett* traten dabei in den Vordergrund. Die Bewegung griff rasch um sich, war von ebenso grosser Begeisterung als Einmütigkeit beseelt, brachte den Londoner Güterverkehr in empfindlicher Weise ins Stocken und entriss binnen wenigen Tagen den Unternehmern wertvolle Zugeständnisse.

Noch ehe sich die Gewässer dieses Massenkampfes ganz verlaufen hatten, kam es zum Ausstand der Lastträger der Lancashire-, Yorkshire- und Nordwest-Eisenbahngesellschaften. Liverpool war der Mittelpunkt ihres Kampfes, der sehr bald dort die Eisenbahner mit fortriss, die die 54stündige Arbeitswoche, eine Lohnerhöhung um 2 Schilling wöchentlich und vor allem die *Aufhebung der Einigungsämter* verlangten, welche 1907 geschaffen worden waren und auf Grund ihrer bisherigen Tätigkeit von den Arbeitern und Angestellten als grosse Prellerei gewertet wurden. Die Bewegung gewann an Ausdehnung und Erbitterung durch den Beschluss der Reeder von Liverpool, alle Dockarbeiter auszusperren, wenn die Eisenbahner nicht das alte Joch ohne Erleichterung weiterschleppen wollten. Diese Bekundung der Unternehmersolidarität wurde von der Arbeiterschaft Liverpools mit einer grossartigen Demonstration der Solidarität der Ausgebeuteten beantwortet, an der 60,000 Personen teilnahmen. Das töricht brutale Vorgehen der Polizei, die mit Gummiknüppeln gegen die friedlichen Manifestanten wütete, führte zu Zusammenstössen, bei denen es gegen 250 Verwundete gegeben haben soll.

Die Massen haben sich durch Polizei- und Militäraufgebote nicht zurückschrecken lassen. Die Bewegung hat in raschem Sprunge immer neue Orte und neue Arbeiterkategorien — besonders im Verkehrsgewerbe — erfasst. In Glasgow, Manchester, Sheffield usw. traten Docker, Eisenbahner, Trambahner usw. in den Ausstand. In London kam es zu neuen Auseinandersetzungen zwischen Arbeit und Kapital im Transportgewerbe. 15,000 Arbeiterinnen der Konserven- und Zuckerwarenfabriken traten in den Streik, um ihre elende Lage zu verbessern, und 5000 davon haben bereits Erfolge errungen. Noch andere Gruppen Ausgebeuteter nahmen den Kampf gegen ihre Herren auf. Am bedeutsamsten war bis zur Zeit die Bewegung der Eisenbahner, deren vier Gewerkschaften — die der Angestellten, der Arbeiter, der Maschinisten und Heizer, der Weichensteller und Bahnwärter — zusammen 170,000 Mitglieder umschliessen. Die Weigerung der Eisenbahngesellschaften, mit den Vertretern der Organisation direkt zu verhandeln, beantworteten die Eisenbahner durch die Androhung des Generalstreiks, und diese Drohung ward Wirklichkeit, als Vermittlungsversuche der Regierung zu keinem die Eisenbahner befriedigenden Resultat führten, vielmehr von diesen als Verschleppungsversuche und Täuschungsmanöver empfunden wurden. Der fieberhaft rege Eisenbahnverkehr des riesigen Londons war zum grossen Teil lahmgelegt, die Züge nach der Provinz gingen spärlich und unregelmässig aus und ein, mit vielen Orten im Westen und vor allem im Norden hatte jede Zugverbindung aufgehört, nur der Verkehr mit den Hafenorten im Süden litt nicht. Mit den Eisenbahnern zusammen traten in manchen Städten die Angestellten und Arbeiter der Tram in den Streik, das Personal der Londoner Untergrundbahn stand auf dem Punkte, sich dem Kampfe anzuschliessen, die