Zeitschrift: Rote Revue : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur

Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz

Band: 75 (1997)

Heft: 2

Artikel: Von Menschen und Lochzangen : Eisenbahnpolitik und erster Eisenbahnerstreik vor hundert Jahren

Autor: Kästli, Tobias

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-341337

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: 01.07.2025

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

Von Menschen und Lochzangen

Eisenbahnpolitik und erster Eisenbahnerstreik vor hundert Jahren

Es sei ein Ereignis von «einschneidender, sensationeller Bedeutung», schrieb «Der Bund» am 13. März 1897 über den Streik von etwa 5000 Angestellten der Nordostbahn (NOB). Es war der erste grosse Eisenbahnerstreik in der Schweiz und betraf eine der fünf wichtigsten schweizerischen

Tobias Kästli

Eisenbahngesellschaften. Alle Züge auf den Strecken Zürich –Baden–Brugg–Aarau und Zürich–Winterthur–Romanshorn standen still. Die Streikenden verlangten bessere Anstellungsbedingungen, vor allem höhere Löhne. Sie hielten sich an die Parole der Streikleitung, wonach die Arbeitsniederlegung zu einem disziplinierten Musterstreik werden sollte, bei dem «kein Rad und keine Lochzange Schaden nehmen» dürfe. Man wollte nicht den Eindruck erwecken, die Eisenbahner seien Aufrührer, sondern im Gegenteil beweisen, dass sie zuverlässige, pflichtbewusste Leute seien, die nur auf ihren Rechten bestanden.

Das Bahnpersonal war damals nicht in einer Einheitsgewerkschaft organisiert, sondern in besonderen Berufsverbänden für die Lokomotivführer, die Heizer, die Kondukteure, das Bahnhofs- und das Wartungspersonal. Die grösste Einzelgewerkschaft war der Verein schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter (VSEA), der mit vier andern Verbänden zusammen in der lockeren Föderation des Verbands des Personals schweizerischer Transportanstalten (VPST) zusammengeschlossen war. VPST-Generalsekretär Sourbeck, der gleichzeitig Redaktor der «Eisenbahn-Zeitung» war, hatte schon lange die Löhne, aber auch das Problem des Arbeiterschutzes und der Arbeitssicherheit zur Diskussion gestellt. Der mörderische Konkurrenzkampf zwischen diesen Eisenbahngesellschaften hatte dazu beigetragen, dass die Unternehmensleitungen die Löhne ihres Personals niedrig und die Arbeitszeiten lang zu halten versuchten. Der Druck war so gross, dass die Betriebssicherheit manchmal nicht mehr gewährleistet schien. Mehrere grosse Eisenbahnunglücke schreckten die Öffentlichkeit auf.

Seit 1895 hatte Sourbeck zusammen mit den Einzelgewerkschaften zahlreiche Grosskundgebungen organisiert, beispielsweise den Aarauertag von 1896, an dem sich mehr als 10 000 Eisenbahner beteiligten. Die Direktoren der Eisenbahngesellschaften sahen sich genötigt, Verhandlungen mit den Gewerkschaften aufzunehmen, und schliesslich akzeptierten sie bestimmte arbeitsvertragliche Minimalvorgaben. Einzig NOB-Chef Adolf Guyer-Zeller distanzierte sich von den Verhandlungen und hielt sich nicht an die Abmachungen. Als in der Nacht vom 11. auf den 12. März der Streik ausgerufen wurde, glaubte er noch nicht daran, dass

die Eisenbahner fähig wären, den Bahnbetrieb stillzulegen. Als dies aber tatsächlich geschah, rief er sofort den Bundesrat um Streikschlichtung an. Die Sympathien der Öffentlichkeit waren nicht auf seiner Seite, und der Schiedsspruch fiel zugunsten der Arbeitnehmer aus. Schon nach zwei Tagen konnte die weitgehend befriedigten Streikenden ihre Aktion abbrechen.

Der Arbeitskampf bei der NOB erregte deshalb so grosses Aufsehen, weil er als Signal gegen eine Wirtschaft des kurzsichtigen und unsozialen Profitdenkens verstanden wurde, gegen eine kapitalistische Unternehmermentalität, deren Symbolfigur Guyer-Zeller war. Der Eisenbahnunternehmer und Financier Adolf Guyer-Zeller (1839–1899) hatte in jungen Jahren ausgedehnte Handelsreisen unternommen und sich zunehmend für das Eisenbahnwesen begeistert. Schon in den sechziger Jahren war er ein energischer Förderer des Gotthardbahnprojekts gewesen. Seine Frau Anna , die aus der vornehmen Familie der stadtzürcherischen Industriellenfamilie Zeller stammte, hatte ihm ein grosses Vermögen zugeführt, das er spekulativ zu vermehren trachtete. In der Zeit der Eisenbahnkrise der siebziger Jahre kaufte er billig Aktien der Nordostbahn (NOB) auf und vermochte sich mit Willensstärke und Skrupellosigkeit an die Spitze des Unternehmens hinaufzukämpfen. Er wurde zum grandiosen Eisenbahnkönig, der auch vor dem vermessenen Projekt einer Bahn auf die Jungfrau nicht zurückschreckte. Der NOB-Streik war für ihn eine ernsthafte Erschütterung seiner Selbstherrlichkeit; er überlebte das Ereignis nur um zwei Jahre.

1897 befanden sich die Eisenbahngesellschaften noch in der Hand privater Aktionäre und diverser Kantone, aber das Projekt eines «Rückkaufs» der Eisenbahnhauptlinien durch den Bund war schon weit gediehen. Der NOB-Streik trug dazu bei, dass es zwischen 1900 und 1903 verwirklicht wurde. Die Bahnangestellten waren mehrheitlich für die Verstaatlichung, weil sie sich davon eine Besserstellung erhofften. Der Bund schien ihnen als Garant für einen besseren Arbeiterschutz zu sein. Unter dem Regime der mächtigen Eisenbahnbarone war ihnen bisher der gesetzliche Schutz weitgehend vorenthalten worden; in mancher Beziehung waren sie schlechter gestellt als die Fabrikarbeiter, die dem eidgenössischen Fabrikgesetzes von 1877 unterstellt waren. Während die Fabrikbetriebe von eidgenössischen Fabrikinspektoren regelmässig inspiziert und die Einhaltung der Schutzvorschriften kontrolliert wurden, existierte für den Bahnbetrieb nichts Vergleichbares. Auch eine weitere Öffentlichkeit stand positiv zum Projekt des Bahnrückkaufs, weil das private Eisenbahnwesen aus Gründen, die ich noch aufzeigen werde, schon lange und nachhaltig in Verruf gekommen war.

Während der ersten Jahre der schweizerischen Eisenbahngeschichte hatte es eine starke Gruppe von Politikern gegeben, die eine eidgenössische Staatsbahn gefordert hatten. Unter dem Einfluss des Zürcher Finanz- und Wirtschaftsfreisinns hatte sich der Bund aber im Eisenbahngesetz von 1852 dafür entschieden, das Recht der Konzessionserteilung für den Betrieb einer Eisenbahnlinie den Kantonen zu überlassen. Die Kantone ihrerseits überliessen den Bau der Eisenbahnlinien meistens privaten Aktiengesellschaften, an denen sie sich selbst mehr oder weniger stark beteiligten. Zwar hatte der Bund 1850 die Grundlinien eines künftigen schweizerischen Eisenbahnnetzes mit Hilfe der aus England herbeigerufenen technischen Experten Stephenson und Swinburne festgelegt, aber unter dem Einfluss der privaten Spekulation wurde dann doch relativ wild drauflos gebaut, so dass die einander konkurrenzierenden Eisenbahnlinien die Ertragslage der Eisenbahngesellschaften verschlechterten. Das führte zu spektakulären Pleiten, oder die Kantone mussten, um solches zu vermeiden, grosse Stützungsbeiträge aufbringen. Trotz vieler negativer Erfahrungen erreichte nach der Gründung des

Deutschen Reichs, also in den 1870er Jahren, die Eisenbahnspekulation einen neuen Höhepunkt; es war der sogenannte Gründerboom, der im Katzenjammer der «Grossen Depression» und der politischen Krisen enden sollte.

Der Eisenbahnbau war in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts das wichtigste und aussichtsreichste grosswirtschaftliche Projekt. Er verschlang riesige Kapitalmassen und benötigte Heere von Bauarbeitern und, nach der Fertigstellung einer Linie, Tausende von Betriebsangestellten. Im Eisenbahnwesen war sehr viel Geld zu verdienen, als Eisenbahnaktionär konnte man mit grossen Gewinnen rechnen, aber auch das Verlustrisiko war hoch. Periodisch kam es zu Übernahmen und Bankrotten im grossen Stil. Die Nationalbahn beispielsweise, die eine Konkurrenzlinie zur Nordostbahn bauen wollte, kämpfte von Anfang an mit massiven Kostenüberschreitungen und wurde zahlungsunfähig, als bereits 31 Mio. Franken verbaut waren. 1878 verfügte das Bundesgericht die Zwangsliquidierung. Die NOB übernahm die Nationalbahn für knapp 4 Mio. Franken. Zu diesem Zeitpunkt griff Guyer-Zeller in die Geschicke der NOB ein.

Noch kapitalintensiver und eng mit ausländischen Interessen verflochten war der Bau der Gotthardbahn. 1872 wurde das Projekt aufgrund internationaler Verträge in Angriff genommen. Vor allem das Kernstück, der Tunnel durch den Gotthard, erwies sich als komplizierter als vorausgesehen; Bauunternehmer Favre versuchte, die absehbaren Verluste dadurch aufzufangen, dass er die Arbeiter zu höchster Eile antrieb. Der Streik der Tunnelarbeiter von 1875 machte auf die Missstände auf der Baustelle aufmerksam. Die bewaffnete Intervention gegen die Streikenden empörte die Öffentlichkeit. Nicht nur der Bauunternehmer, sondern auch die Gotthardbahngesellschaft als Bauherrin geriet in ein finanzielles Desaster, was zum Sturz des Eisenbahnkönigs Alfred Escher führte.

Nicht nur einzelne Personen, sondern auch Kantonsregierungen wurden wegen Eisenbahnskandalen gestürzt. Exemplarisch ist der Fall des Kantons Bern: 1874 wurde auf Betreiben privater Kreise und des Kantons die Juralinie über den Pierre Pertuis und durch die Taubenlochschlucht nach Biel fertiggestellt. Schon vorher hatte das Berner Volk einen Kredit von 8,5 Mio. Franken als Anleihe an die Bern-Luzern-Bahngesellschaft bewilligt, um die Fortsetzung der Linie Bern-Langnau bis Luzern und damit den Anschluss an die künftige Gotthardlinie zu sichern. Der Bahnbau durch das Entlebuch erwies sich als teurer als vorgesehen, und der Gesellschaft drohte der Konkurs. Bis 1875 konnte die Linie trotzdem fertiggestellt werden, aber nur deshalb, weil die Berner Regierung, ohne hierfür die verfassungsmässige Kompetenz zu besitzen, beinah 1 Mio. Franken nachgeschossen hatte. Der Vorgang wurde öffentlich, als die Bahngesellschaft schliesslich doch noch Konkurs anmeldete und dem Kanton Bern nichts anderes übrig blieb, als noch einmal Steuermittel aufzuwerfen und die Bahn zu kaufen. Diese «Verschleuderung von Staatsgeldern» war der Grund dafür, dass bei den nächsten Wahlen 1878 die Freisinnsherrschaft gestürzt wurde und die Konservativen wieder in der Regierung Einsitz nehmen konnten.

Solche und ähnliche Vorgänge bewirkten, dass die Eisenbahngesellschaften in der Öffentlichkeit ein schlechtes Ansehen genossen und sich allmählich der Ruf nach «Rückkauf» der Bahnen verstärkte. Schon durch die neue Bundesverfassung von 1874 hatte sich der Bund vermehrte Kompetenzen in der Eisenbahnfrage gegeben, vor allem das Recht der Konzessionserteilung. 1878 wurde das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement geschaffen, das nun dafür sorgte, dass der Bund gezielt Eisenbahnaktien aufkaufte und so nach und nach die Kontrolle über das Eisenbahnwesen erlangte. 1891 waren die Vertreter der Privatbahnidee noch einmal er-

folgreich, als sie den Referendumskampf gegen den Kauf der Centralbahn durch den Bund gewannen. 1897 aber legte der Bund den eidgenössischen Räten seine Botschaft «betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen» vor. Genau in die Zeit der Vorbereitung dieses Geschäfts fiel der NOB-Streik vom 12./13. März 1897, und die dadurch offenbar gewordenen Missstände bei der Bahngesellschaft bestärkten eine Mehrheit des Stimmvolks in der Meinung, die Eisenbahnen gehörten in die Hand des Bundes; der Rückkauf wurde im gleichen Jahr 1897 beschlossen, und unter dem Namen «Schweizerische Bundesbahnen» entstand eine nationale Eisenbahngesellschaft.

Tobias Kästli ist freischaffender Historiker in Bern