

# *An das Schweizervolk!*

---

*Tatsächliches  
zum Landesstreik  
vom 12. bis 14. November 1918*



*Unionsdruckerei Bern (Genossenschaft) :: 1918*

# *An das Schweizervolk !*

---

## *Tatsächliches zum Landesstreik*

*vom 12. bis 14. November 1918*

---

### *Ein kurzes Wort zur Aufklärung*

---

Nachdem nun, wenigstens teilweise, Besonnenheit und Ruhe in die aufgeregten Gemüter von Stadt und Land wieder zurückzukehren beginnen, erachten es die unterzeichneten *Eisenbahnerverbände des Platzes Luzern* als ihre Pflicht, durch objektive Aufklärungen auch ihrerseits möglichst beizutragen, dass eine den gegenwärtigen Zeitverhältnissen so nottuende verträgliche Lage wiederum geschaffen werden kann.

Dabei gehen dieselben von der Ansicht aus, dass es unbedingt notwendig sei, nun einmal auch der breitesten Öffentlichkeit darzutun, *warum* das Eisenbahnpersonal mit so seltenem Einmut in den Streik trat. Auch sind sie von dieser Notwendigkeit um so mehr überzeugt, als eine ganze Menge teils *wissentlich falscher*, teils aber nur auf Unwissenheit beruhender Gerüchte in Umlauf gesetzt worden sind, zu dem Zwecke, das Ansehen der beteiligten Organisationen zu untergraben.

Demgegenüber haben die Unterzeichneten einstimmig beschlossen, durch *nur den tatsächlichen Verhältnissen* entsprechende Darstellung alle jene vielen Vorkommnisse gewissenhaft zu beleuchten, die eine in den Annalen der schweizerischen Gewerkschaftsbewegung einzig dastehende Aktion überhaupt möglich machen konnten. Es kann sich hierbei selbstverständlich nicht darum handeln, auf irgendwelche Details einzutreten, sondern müssen wir uns leider darauf beschränken, in möglichst gedrängter Form auf die verschiedenen Tatsachen hinzuweisen.

Wenn wir ausdrücklich verzichten, zurückzugreifen auf dasjenige, was schon vor dem Kriege an Möglichem und Unmöglichem von seiten unserer Verwaltung geschehen, so deshalb, weil wir die Ueberzeugung haben, dass die Bekanntgabe auch nur eines Bruchteils dessen, was seit Kriegsausbruch bis heute alles vorgekommen, vollauf genügen werde, um unsern Mitbürgern etwas mehr Verständnis für unsere Lage beizubringen:

In erster Linie sei uns gestattet, festzustellen, dass überall und zu allen Zeiten nur mit Ausdrücken hohen Lobes und vollster Anerkennung von der Leistungsfähigkeit und Pflichttreue des gesamten Eisenbahnpersonals gesprochen worden ist. Sogar unsere obersten Landesbehörden, die Bundesversammlung und selbst der Bundesrat, nahmen zu wiederholten Malen Anlass, auf diese hervorragenden Eigenschaften des Personals speziell hinzuweisen. So unter anderm Herr Bundesrat Motta, welcher in der denkwürdigen Sitzung des Nationalrates vom 27. September 1916 anlässlich der erstmaligen Behandlung der Teuerungszulagen laut dem uns vorliegenden amtlichen stenographischen Bulletin wörtlich folgendes erklärte: «Die Schweiz. Eidgenossenschaft kann stolz sein auf diese seine so ehrenhaften, treuen und ergebene Funktionäre.»

Warum man dann aber dieses doch so anerkannt tüchtige Personal durch fortgesetzte, systematische Schikanen und rigore, in die Verhältnisse des einzelnen tief einschneidende, total ungerechtfertigte Massnahmen stetsfort reizte und provozierte, mögen jene erklären, die dafür verantwortlich sind. Dass aber nur diese *Provokationen* es sein konnten, die die Verbitterung des gesamten Personals aufs höchste steigerten, werden die nun folgenden Ausführungen zur Evidenz belegen:

Als am 1. August 1914 unerwartet rasch die Gesamtmobilisation der eidgenössischen Armee erfolgte, erwuchs daraus den schweizerischen Transportanstalten eine Aufgabe, die an ihre Leistungsfähigkeit fast unüberwindliche Anforderungen stellte. Doch nicht genug damit, musste auch noch im gleichen Moment der Heimtransport von tausend und aber tausend von Emigranten, Einberufenen, Ausländern etc. vollzogen werden. Da rollte denn ohne Unterbruch Zug auf Zug von Nord nach Süd und West nach Ost, und keine Minute, weder nachts noch tags, war frei vom Räderrollen.

Da war es, wo das gesamte Personal der Schweiz. Bundesbahnen in nicht zu ermüdendem Eifer und grosser Selbstaufopferung alles tat, was zum guten Gelingen dieser hervorragend grossen Aufgabe eben getan werden musste. — Und wie gelang es? Ohne jedwelche nennenswerte Kollision wurde das grosse Werk vollendet! Freilich nicht ohne Aufwendung äusserster Kraftentfaltung von seiten des beteiligten Personals.

Nach acht aufregenden, mühevollen Arbeitstagen trat dann am 9. August 1914 der famose «Kriegsfahrplan» in Kraft. Es ist nicht unsere Sache, hier zu untersuchen, warum derselbe trotz der augenscheinlichen allgemeinen Inkonvenienz dennoch bis Ende August beibehalten und erst wieder verabschiedet wurde, als die seriösesten Blätter unserer Schweizer Presse dies kategorisch verlangten.

Aber festhalten wollen wir ausdrücklich die Tatsache, dass bei diesem Anlass, das heisst durch diesen «Kriegsfahrplan» das bestehende *Arbeitsgesetz* vom 19. Dezember 1902 in *krassester Form umgangen* wurde und man sich damit zum *ersten Male* der *Rechtsverletzung gegenüber dem Personal schuldig machte*. Eine Massnahme, die dann in der Folge eigentlich Schule machen sollte!

Nicht etwa, dass das beteiligte Personal jemals einen speziellen Dank für die oben nur kurz angedeuteten aussergewöhnlichen Leistungen erwartet hätte. Aber man war doch allseitig unangenehm überrascht, dass statt dessen nun so plötzlich und unnötig die willkürliche Aufhebung von bestehenden Gesetzbestimmungen erfolgte. Wohl war fast gleichzeitig mit dem Mobilisationsbefehl auch der Kriegsbetrieb der Schweizerbahnen angeordnet worden, aber niemand hatte daran gedacht, dass dies nun, genau übersetzt, uns gegenüber Recht- und Gesetzlosigkeit bedeuten sollte. Denn da gab es keine Ruhepausen mehr. Die *maximale* und ganz abnorme elfstündige Arbeitsbeziehungsweise 16stündige Präsenzzeit wurde ohne weiteres als *Minimum* erklärt und dieselben nach Belieben auf 14 und 15 beziehungsweise 20 und 21 Stunden ausgedehnt. Dabei war man, soweit wenigstens das Fahrpersonal in Betracht kommt, immer von Hause abwesend. Die eingeteilten Ruhetage waren anfänglich gänzlich sistiert und bedurfte es nach 21 Tagen ununterbrochener Arbeit noch einer «*Extravergünstigung*», wenn man wieder einmal zwölf Stunden zu Hause, in seinen vier Wänden zubringen und *ausruhen* wollte! Das, werte Mitbürger, war aber nur der Anfang unserer Leidenszeit!

Wie noch jedermann in guter Erinnerung sein dürfte, zogen bald nach Kriegsausbruch viele Lebensmittel langsam, aber stetig im Preise an. Schon nach dem ersten Kriegswinter wurden bereits verschiedene Produkte knapper und damit unverhältnismässig teurer. Dass sich das speziell auch beim untern Eisenbahnpersonal recht fühlbar machte, ist eigentlich selbstverständlich. Aber auf 1. April 1915 wurden ja die laut Bundesgesetz vom 23. Juni 1910 gewährleisteten Besoldungserhöhungen fällig, und allgemein wurde natürlich mit dieser in so schwerer Zeit doppelt willkommenen Zulage gerechnet. Doch, was geschieht? Währenddem einzelne Privatunternehmungen schon angefangen hatten, der Zeitlage entsprechende Lohnerhöhungen eintreten zu

lassen, *entzieht* man durch Bundesratsbeschluss vom 11. September 1914 dem Eisenbahnpersonal *wiederum ganz willkürlich*, was ihm von *Rechtes wegen zukommt*. Ueber die nun ausbrechende, nur zu begreifliche Missstimmung setzt man sich hinweg, und alle Eingaben und Berufungen auf das *gute Recht* nützen nichts! Nach dem Grundsatz: « Wir haben die Macht und sind willens, sie zu gebrauchen », fügt man dem ersten Unrecht gleich ein zweites zu, das nun diesmal nicht die physische, sondern die sowieso schon stark gefährdete *finanzielle* Kraft des Personals ernstlich in Frage stellen sollte.

Durch diesen neuerlichen Akt von *Rechtsverletzung* entzog man dem *einzelnen einen Betrag von Fr. 350.— bis Fr. 600.—* oder zusammen die respektable Summe von zirka 8 Millionen Franken, welche sich heute noch zu Unrecht in der Tasche des Bundes befindet. Im gleichen Moment sistierte der Bundesrat die im Gesetz vorgesehenen Beförderungen. Die einzige Möglichkeit für den aufwärtsstrebenden, fleissigen Beamten und Angestellten, vorwärtszukommen, wurde ihm damit genommen, und erst im Jahre 1917, nach unendlichen Anstrengungen der Personalverbände, gelang es dann endlich, den Bundesrat zu bewegen, die Beförderungen auf *1. April 1918 wieder freizugeben*.

Nachher wurden in rascher Reihenfolge die Reglemente betreffend *Abgabe von Dienstkleidern und Freifahrtscheinen* immer *zuungunsten des beteiligten Personals abgeändert*. Währenddem man hier die Tragzeit einfach um Jahre verlängerte, reduzierte man dort ganz einfach den wohl erworbenen Anspruch um die Hälfte. — Dem Lokomotiv- und Zugpersonal beschnitt man ohne weiteres seine ihm laut Nebenbezugsreglement vom 18. Januar 1913 *zukommenden Diäten*, so dass dieses für die Betriebssicherheit speziell verantwortliche Personal noch extra stark geschädigt wurde.

Alle diese zum grossen Teil heute noch bestehenden offenkundigen Ungerechtigkeiten hätten an sich vollauf genügt, das Personal aufzuregen und störrisch zu machen. Damit Hand in Hand aber ging nun noch eine, wir unterstreichen es, direkt *menschenunwürdige Behandlung*. Man *wollte* unter allen Umständen das schon stark in Wallung geratene Blut vollends zum Sieden bringen.

Mit dem Fortschreiten der deutschen Militärerfolge in Belgien und Frankreich wuchs auch unserem System der Kamm. Vollständig *preussische Manieren* legte man sich zu, um das Personal beizeiten schon das « Sich ducken » lernen zu lassen! Hatte der Bundesrat oder die Generaldirektion irgendeine Verfügung erlassen, die uns betraf und immer irgend etwas wegdekretierte, so waren diese Erlasse, wenn selben an Ort und Stelle nachgelebt werden konnte, bis zur Unkenntlichkeit verstümmelt. Denn jeder

« Obere » und « Untere » wollte sich die billige Genugtuung nicht versagen, sein Mütchen auch ein klein wenig gekühlt zu haben. Nach oben devot wie in Preussen, nach unten aber demgemäss *brutal!*

Wir wollen schweigen von den hundert und hunderttausend Nadelstichen, die man uns gefühllos versetzte, und auch diesbezüglich nur wieder das Hauptsächlichste zur Sprache bringen:

Einmal wurde, statt der fälligen Lohnerhöhung, ein *Bussen-system* gehandhabt, das jeglicher Beschreibung spottet. Selbst die geringsten Vergehen, kleine, überaus menschliche Unterlassungssünden wurden schon mit Fr. 1.— bis 2.— und Fr. 5.— gebüsst. Das Rekursrecht gegen solche sogenannte « Disziplinarverfügungen » stand freilich jedem zu, aber wehe dem Opfer, das sich erlaubte, solches zu beanspruchen, denn *Recht* erhielt es unter keinen Umständen, wohl aber eine in irgendeiner Form verschärfte Strafe.

Ueberhaupt ist das ganze sogenannte Rapportwesen bei den S. B. B. ein absolut willkürliches zu nennen. — Dieses Urteil ist kein einseitiges oder gar nur das unsrige, sondern wird dasselbe geteilt von Männern mit hervorragender Bedeutung! So hat u. a. der verstorbene Nationalrat F. Koch zu wiederholten Malen die bezüglichen Missstände scharf gegeisselt und sich wohl deshalb auf dem Gebiete der eidg. Verwaltungs- und Disziplinargerichtsbarkeit ganz ausserordentlich betätigt. — Und in der « Schweiz. Post-, Zoll- und Telegraphen-Zeitung » wies seinerzeit deren Redaktor Herr Dr. L. F. Meyer in Luzern in einer längeren Artikelserie ausdrücklich darauf hin, dass es zum mindesten ganz unhaltbare Rechtszustände seien, wenn ein und dieselbe Person, wie das eben bei den S. B. B. allgemein üblich, Untersuchender, Antragsteller und *Richter* zugleich sei!

Doch weiter: Als im Winter 1916/17 zum ersten Male der bundesrätliche Beschluss betreffend Einschränkung der *Abgabe von warmen Speisen und Getränken* erschien, beeilte man sich, sofort Diensterteilungen zu erstellen, die möglichst wenig Rücksicht auf diese abnormen Verhältnisse nahmen. So wurden Dienstreisen konstruiert, die es möglich machten, dass tagtäglich bei strengster Winterkälte eine Anzahl Leute arbeiten, d. h. fahren musste, ohne während 8—10stündiger Dienstzeit Gelegenheit zu haben, *etwas Warmes* geniessen zu können. — Ein überaus typisches Beispiel hiefür ist wohl ein vom Betriebschef Kreis V an das Zugpersonal erlassenes « Zirkular », worin dem Personal ausdrücklich verboten wird, auf Ausgangs-, End- und Unterwegstationen etwas zu geniessen. Es heisst da u. a. wörtlich: « Den Stationen wird ausdrücklich untersagt, dem Zugpersonal die Erlaubnis zum Buffetbesuch zu erteilen. Zuwiderhandelnde werden gebüsst » etc. etc. — So brachte man es tatsächlich fertig, dass

sogar im Dienste ergraute Zugangestellte, weil sie beim Nachtzuge Chiasso-Luzern in Göschenen morgens um 2 Uhr einen schwarzen Kaffee tranken, deshalb gestraft werden konnten!

Bestehende Wohlfahrtseinrichtungen, statt dieselben in so schwerer Zeit auszubauen, wurden *illusorisch* gemacht.

Einen ganz besonders schweren Stand hatte das, wie schon oben erwähnt, hauptsächlich für die Betriebssicherheit verantwortliche Lokomotiv- und Zugpersonal. — Diesem wurden Zumutungen gemacht, die ans Haarsträubende grenzen. Die verschiedenen Fahrpläneinschränkungen brachten es mit sich, dass da und dort etwelcher Personalüberfluss vorhanden war. Dies traf in bedeutendem Masse hauptsächlich auf dem Platz Luzern zu. Statt nun demselben einen angemessenen leichtern Dienst einzuteilen, um es für frühere ausserordentliche Leistungen einigermaßen zu entschädigen und für die Zukunft arbeitsfreudigeres Personal zu schaffen, wurde das gegenteilige Verfahren angewandt. Neun-, zehn- und sogar elfstündige effektive Arbeitsmit 14-, 15- und 16stündigen Präsenzzeiten und nur acht- statt der gesetzlichen zehnstündigen Nachtruhe waren an der Tagesordnung. Und warum das alles? Um möglichst viel Personal freizubekommen, welches dann ganz untergeordnete, ihm laut Vertrag *nie* zukommende Arbeiten verrichten musste. Hier öffnete sich dann ein unergründliches Feld zur *rücksichtslosesten Schikane*.

Währenddem die Lokomotivheizer und -führer in den Reparaturwerkstätten die geringsten Handlangerarbeiten verrichten mussten und sogar heute noch zum Kohlenaus- und umladen beordert werden, darf bzw. durfte das Zugpersonal *Viehwagen reinigen, die Bahnhofperrons wischen, Fenster putzen, Sockel und Kandelaber reinigen*, ja noch zum *Abortwaschen* wollte man es abkommandieren. Davon, dass jahraus, jahrein dank dieser *flissentlichen Personaleinsparerei im Eil- und Güterschuppen zehn Stunden gearbeitet* und dort Pflastersteine, Ziegel etc. umgeladen werden mussten, wollten wir eigentlich schweigen! Zu dieser selben Zeit aber, gleichsam wie zum Hohne, wurden Prüfungen vorgenommen, an welchen sich das Zugpersonal über seine Sprachenkenntnisse — man verlangte mindestens die drei Landes-, prüfte aber auch noch die vierte, englische Sprache — auszuweisen hatte.

Man wird uns hier entgegenhalten wollen, dass ausserordentliche Zeitumstände auch ebensolche Massnahmen erfordern und rechtfertigen oder aber, dass Arbeit, solange sie überhaupt nur « ehrlich » sei, noch nie und niemand geschändet habe. — Jawohl, werte Mitbürger, das würde stimmen, wenn man bei alldem eben *konsequent* geblieben wäre! Warum aber behandelte man nur die eine und nicht auch andere Personalkategorien so?

Weshalb schuf man auch da wieder zweierlei Recht? Warum, fragen wir, wurde z. B. nicht auch das Stationspersonal, die überzähligen Herren Souschefs zu andern, eventuell untergeordneten Leistungen herangezogen? Warum hatte z. B. auf dem Platze Luzern gerade diese Kategorie das Gute voraus, sich selbst schon nach den ersten Verkehrseinschränkungen eine knapp *achtstündige Arbeitszeit* einteilen zu können, welche selben immer noch genügend Zeit liess, die andern — die Fronarbeiter — hohnlächelnd zu schikanieren? Aber freilich, sie haben sich ja nun revanchiert durch ihre billigen Resolutionen, mit denen sie ihren Arbeitskollegen in den Rücken fielen.

Zur bessern Illustration, wie und in welcher Tonart gewöhnlich mit dem Personal verkehrt wurde, wollen wir nachstehend nur eines der vielen typischen « Zirkulare » im Wortlaut wiedergeben:

« Nr. 2239. Anlässlich der Untersuchung betr. Beraubung einer Orangenladung durch die Luftklappen des Wagens hindurch, hat das Rechtsbureau bei der Generaldirektion bemerkt: « Das Zugpersonal, das einen beraubten Wagen zuführt, ist dafür verantwortlich. Wenn es bei der Zugübernahme die Unregelmässigkeit dem Aufsichtsbeamten nicht meldet, darf bis zum Beweise des Gegenteils, vermutet werden, der Wagen sei von ihm selbst beraubt worden. » (!!)

« Luzern, 19. Juni 1915.

Der Bahnhofvorstand:  
sig.: A. Baur. »

Dass man mit solchen Verdächtigungen die persönliche Ehre jedes einzelnen schwer angriff, spielte keine Rolle, im Gegenteil, für gewisse Beamte war es förmlich eine Wohltat, untergebenes Personal beleidigen zu können.

Einzelne Verfügungen, die speziell finanzielle Schädigungen verursacht hatten, mussten dann nachträglich wieder rückgängig gemacht und aufgehoben werden.

So wurde unterm 11. Dezember 1914 verfügt, dass die Heizer und Lokomotivführer, die Zugführer und Kondukteure wieder ihrem Range gemäss (!) entschädigt werden sollten.

Am 20. April 1915 ordnete man an, dass rückwirkend auf den 1. November 1914 die Entschädigungen für geleisteten Stationsdienst nach Art. 15 des Nebenbezugsreglements wieder voll ausbezahlt werden sollen.

Ebenso wurde endlich anlässlich einer Audienz bei der Kreisdirektion V zugesichert, dass *zukünftig* das « Bussensystem » weniger rigoros gehandhabt werden solle.

Der weitaus grössere Teil sämtlicher Erlasse, die immer in irgendeiner Form die Schädigung des Personals in sich fassten, befindet sich noch heute in Kraft und werden damit speziell dem Lokomotiv- und Zugpersonal jährlich *Hunderte von Franken einfach abge—zwackt!*

Damit aber ist der *vollgültige Beweis geleistet*, dass weder Bundesrat noch Bundesbahn irgendwelches Verständnis für die *äusserst prekäre ökonomische Lage* des Personals je gehabt haben!

Endlich noch ein kurzes Wort zum Kapitel «Teuerungszulagen». — Wir reden wiederum nicht vom Hangen und Bangen der Menge, bis endlich der erste positive Erfolg gesichert war, welcher dann speziell die untern und untersten Schichten vor bitterster Not schützen konnte. Aber wir wollen reden von der Tatsache, wie auch hier wiederum die Willkür eine Rolle spielen konnte. Trotzdem der erste diesbezügliche Beschluss der Bundesversammlung ganz präzise lautete, wurden doch bezüglich der Kinderzulagen wieder ganz eigenmächtige Auslegungen möglich. Mit einer erstaunlichen Spitzfindigkeit, die ihresgleichen sucht, erklärte man diejenigen Kinder der Zulage für verlustig, welche einen Jahresverdienst von 300 Fr. aufbringen konnten. Natürlich traf das nicht die ökonomisch Bessergestellten, weil diese gewöhnlich ihre Kinder noch über das 16. Altersjahr hinaus zur Schule schicken können, sondern man drehte auch hier wieder dem Gesetz eine Nase, *zum Nachteil der wirtschaftlich Schwachen*.

Was in bezug auf die Behandlung des Fahrpersonals gesagt worden ist, trifft nicht minder auf das untere Arbeiterpersonal zu. Erst nach vielen Eingaben mit entsprechenden Audienzen wurde zugestanden, dass Bahn- und Güterarbeiter zur definitiven Anstellung gelangen, respektive zu ständigen Arbeitern ernannt werden sollten.

Durch eine kleinliche Schikane wurde dieser Vorteil zum Teil wieder illusorisch gemacht. Junge, kräftige Leute mit 500 und mehr Tagen Aktivmilitärdienst wurden wegen leichten Plattfusses, Anlagen zu Drüsenanschwellungen etc., trotzdem sie vier, fünf und mehr Dienstjahre bei den S. B. B. zugebracht hatten, durch den Oberbahnarzt für die definitive Anstellung untauglich erklärt. Leute, die ohne Beschwerden die Strapazen des Grenzbesetzungsdienstes ertrugen, sollten nicht geeignet sein, als Bahn- oder Güterarbeiter angestellt zu werden.

Diese Arbeiterkategorien, inklusive die Fahrdienstarbeiter, welche Wind und Wetter ausgesetzt sind oder einer kleiderschleissenden Arbeit obzuliegen haben, wurden im Bekleidungsreglement ganz stiefmütterlich behandelt.

Und die Sicherung der Arbeiter für die alten Tage? Sie liegt sehr im argen, ganz davon zu schweigen, wie Witwen und

Waisen allzufrüh dahingeschiedener, auch langjähriger Arbeiter abgefunden werden.

Jede einzelne dieser ungezählten Massnahmen und Erlasse, von denen hier, wir wiederholen es, nur die hauptsächlichsten angeführt sind, war darauf gerichtet, die begründete Verbitte rung unter dem Personal noch mehr zu verschärfen, die Aufregung konstant zu erneuern. Unter solchen Umständen musste allgemein angenommen werden, es sei dies flissentlich gewollte Absicht. So brachte man es allmählich fertig, dass sich ein Zustand herausbildete, der alles eher als ein verträglicher genannt werden konnte. Man wusste genau, dass hinter jeder noch so harmlos präsentierten Verfügung etwas lauerte, das entweder die Beschneidung längst bestehender Rechte oder dann, wenn es gut ging, wenigstens eine kleinliche Schikane in sich fasste. Immer und überall musste man auf dem Sprunge sein, gegen solche Uebergriffe sich zur Wehre setzen zu können.

Die Hunderte von Eingaben an die Betriebschefs, die Kreis- und Generaldirektionen, hatten nur dann etwelchen Erfolg, wenn man gar nicht mehr anders konnte. Doch das waren die Ausnahmen. Regel war, dass selbe, so sie nicht in irgendeiner Schublade liegen gelassen und daher überhaupt nicht beantwortet wurden, nur zur jeweiligen Aushöhnung der betreffenden Eingabesteller höchst willkommenen Anlass boten.

Alles das sind nicht etwa Flunkereien, sondern nackte Tatsachen, die samt und sonders, soweit dies nicht bereits geschehen, bewiesen und belegt werden können.

Aus all den geschilderten Umständen entstand eine intensive Spannung. Es bedurfte daher nur noch des geringsten Anlasses, um deren explosive Entladung sofort herbeizuführen. — Derselbe bot sich nun durch die bekannten Vorgänge in den Novembertagen 1918 in Zürich. Es ist nicht speziell unsere Sache, zu untersuchen, ob die Massnahmen, die zum bekannten ersten Truppenaufgebot nach Zürich führten, begründete waren oder nicht. Für uns allein massgebend ist die Tatsache, dass auch bei diesem Anlass das Eisenbahnpersonal speziell wiederum *schwer provoziert* worden ist.

Währenddem doch im ganzen Lande, und in Zürich hauptsächlich, genau bekannt war, dass das gesamte eidgenössische Personal, somit auch die Eisenbahner, von dem für Samstag den 9. November 1918 proklamierten Proteststreik ausdrücklich angenommen war, entblödete man sich nicht, im Bahnhof Zürich, nebst starker militärischer Bewachung, noch Mitrailleusen aufzustellen.

Das Bahnpersonal des Platzes Zürich, das genannten Samstags vollzählig zu seinem Dienst antrat, wurde durch diese *erneute, schwere* und keinesfalls begründete *Provokation* in seinen innersten Gefühlen aufs tiefste verletzt und beleidigt. —

Die grenzenlose Erbitterung steigerte sich aufs äusserste. Man verlangte bei der Bahnhofleitung kategorisch die sofortige Entfernung wenigstens der Maschinengewehre. Man wurde achselzuckend an das Platzkommando verwiesen. Als man dann aber aus dem Munde des Herrn Obersten Sonderegger vernehmen musste, dass diese empörende, von ihm — dem Herrn Obersten — selbst als ganz unnötig erachtete Massnahme auf Antrag der *Kreisdirektion III durch den zürcherischen Regierungsrat* anbefohlen worden sei, war die Situation abgeklärt! Die jahrelang systematisch genährte Erbitterung, der Hass, die Wut gelangten nun zum Ausdruck durch eine spontane und einstimmig beschlossene Arbeitsniederlegung des Eisenbahnpersonals des Platzes Zürich!

Dass diese durch solche Begleitumstände heraufbeschworene Arbeitsniederlegung auf die gesamte schweizerische Eisenbahnerschaft nicht ohne Einfluss bleiben konnte, ist selbstverständlich. Dass nun aber auch das Wort «*Solidarität*» hier kein leerer Schall mehr bleiben durfte, werden wohl alle diejenigen gut begreifen, die imstande sind, sich auch nur einigermaßen in unsere Gefühle hineinzudenken. — Wir fügen bei, dass diese letzte Provokation, die nun eben geeignet war, dem Fass den Boden auszuschlagen, ebensogut in Luzern, Olten, Bern, Basel oder an jedem beliebigen andern Ort hätte erfolgen können!

Wer aber soll nun, und damit kommen wir auf die Frage der Verantwortung zu sprechen, *schuld* sein an all den Vorgängen, die den Eisenbahner-«Landesstreik» heraufbeschworen? Wir wollen diese Frage vorerst kurz beantworten: Es ist das heute noch herrschende *grundfalsche* «**System**»!

Uns Eisenbahnern wirft man nun in erster Linie vor, wir hätten durch die Arbeitsniederlegung vom 12. bis 14. November 1918 das Gesetz verletzt und damit den Boden des bestehenden Rechts verlassen.

Wer aber, fragen nun *wir*, hat uns in Dutzenden von Fällen das schon seit vier langen Jahren *zuerst* vorgemacht?

Wer hat, fragen wir weiter, alle jene vom Bundesrat bzw. der Bundesversammlung beschlossenen Arbeits- und Besoldungsgesetze kleinlich und schikanös ausgelegt und angewendet?

Wer hat, fragen wir immer noch, alle die grossen und kleinen Gesetzbestimmungen und Reglemente, die uns zum mindesten Schutz gegen Willkür garantieren sollten, durch einfache Federstriche umgangen, dieselben zum grossen Teil vollständig annulliert?

Und *wer* hat, fragen wir letzten Endes, all diese offenkundigen, klar zutage liegenden *Rechtsverletzungen* sanktioniert?

Vielleicht die vielen, 40,000 Arbeiter und Angestellten, die man damit *rechtlos* machte und *quälte* bis aufs Blut?

Wo und bei *wem* liegt nun die *Schuld*? Die Beantwortung dieser Frage heisst wiederum *System!*

Wer aber vertritt und *wer stützt* ein *solches* System? — Das, werte Mitbürger, dürfen wir wohl ruhig Ihrer eigenen Beantwortung überlassen.

Wir, die wir in jenen Novembertagen «gestreikt» haben aus «Solidaritätsgefühl», entsprungen einer tiefgehenden Verbitterung, *wir haben ein gutes Gewissen* deshalb, weil wir es haben können und dürfen. Ja, auch wir wollen und wünschen nichts sehnlicher, als dass nun einmal eine Untersuchung einsetze, auf dass die *wirklich Schuldigen* ans Tageslicht gezogen, gekennzeichnet und bestraft werden können! Doch wir sind überzeugt, dass neben und mit uns Leute auf der Anklagebank sitzen würden, *die eben nicht in unsern Reihen gesucht und geholt werden können.*

Wenn wir uns bisher darauf beschränkten, darzutun, was und welche Umstände zum Streik selbst geführt haben, so sei uns am Schluss noch gestattet, einige Bemerkungen anzubringen bezüglich desjenigen, was nun *nach* demselben noch alles gesprochen und geschrieben worden ist.

Wir gehen dabei vollkommen mit einem Ausspruche unseres Dichters C. Spitteler einig, worin er sagt: «Zur Kriegsmunition gehört eben leider auch der Geifer.»

In den schweizerischen Tagesblättern, die Arbeiterpresse ausgenommen, versucht man nun umsonst, nachzuweisen, dass der Landesstreik nur deshalb ausgebrochen sei, weil die russischen Revolutionsideen auch hierher in die Schweiz verpflanzt werden sollten; dass wir alle, samt und sonders dem Bolschewismus huldigten und daher «Bolschewiki» schlimmster Sorte seien. Mit diesem «Bölima» wurde und wird noch heute Stimmung gegen uns gemacht. Das alles ist aber nackte Unwahrheit und entbehrt jeglicher Begründung.

Sämtliche unterzeichneten Verbände benützen daher den Anlass, *um ausdrücklich zu erklären*, dass sie mit solchen oder ähnlichen Ideen nie irgendwelche Gemeinschaft hatten, noch in Zukunft haben werden. Wir alle, die wir nicht bloss Namensschweizer sind, fühlen noch die Kraft, uns dasjenige Recht selbst zu zimmern, das für unsere Verhältnisse passt. Jeden Bolschewismus lehnen wir daher, als unserm Wesen völlig fremd, entschieden ab, weisen aber auch alle diesbezüglich gemachten Vorhalte ganz energisch zurück.

Wenn wir der russischen Revolution als solcher unsere Sympathie nicht versagten, so deshalb, weil sie es war, die mit elementarer Gewalt endlich ein Joch abschüttelte, das Willkür und Gewaltherrschaft dem russischen Volke jahrzehntelang aufgezungen hatte. Ebenso anerkennen wir mit Bewunderung die Tatsache, dass dort in Russland vor Jahresfrist zuerst jenes Licht

aufgesteckt wurde, das sich nun anschiebt, zur Morgenröte für sämtliche noch in unwürdiger Knechtschaft liegenden Völkerschaften zu werden, und unbestritten beitrug, ein rascheres Kriegsende herbeizuführen! — Das ist aber auch alles, was wir jetzt mit Russland gemein haben wollen!

Ferner will man uns nun auch noch verantwortlich machen für die vielen Todesfälle, die die Grippe unter den durch das unselige Truppenaufgebot Eingerückten leider gefordert hat. Wir bedauern diese Opfer ebenso sehr und mindestens so aufrichtig wie jene Blätter, die uns mit « Mördern » etc. auf eine Bank zu setzen beliebten.

Demgegenüber sind wir genötigt, auf folgendes unbedingt aufmerksam zu machen:

Einmal ist nun einwandfrei festgestellt, dass gerade das Bataillon 47, das nun leider so viele Tote zu beklagen hat, schon den Krankheitskeim in sich trug, als es aufgeboden wurde. — Denn gerade zu jener Zeit war die Sterblichkeit unter der Zivilbevölkerung von ganz Ob- und Nidwalden eine erschreckend grosse, und die Mehrzahl der einrückenden 47er kam, wenn nicht direkt aus Trauerhäusern, so doch aus stark infizierten « Grippeherden ». Dieser Umstand musste aber den betreffenden Militärbehörden doch ebenfalls bekannt sein, und war es daher unverantwortlich, solche von der Grippe verseuchte Truppenkontingente einzuberufen.

Im allgemeinen aber ist zu sagen, dass trotz den vielen Erfahrungen, die seit Ausbruch der Grippe-Epidemie gemacht werden konnten, noch nichts, aber auch gar nichts gelernt worden ist. — Ueberall wurden die Truppen trotz der gerade in jenen Tagen stark einsetzenden Winterkälte in ungeheizten Kantonementen auf Stroh gelegt. Die Leute waren also gezwungen, wenn sie nicht ganz erfrieren wollten, in ihren Kleidern sich schlafen zu legen, und das tage-, wochenlang! Wir glauben, dankbarer würden die Soldaten schon gewesen sein, wenn ihnen statt huldreiche Ovationen heizbare Kantonemente, statt Blumen und Zigaretten warme Betten zur Verfügung gestellt worden wären, denn die Erfahrung lehrte doch, dass die Grippe wohl vor einem warmen Bette, nie aber vor der Kälte haltgemacht hatte.

Gerade in dieser Beziehung wurden und werden noch heute von den Soldaten sehr häufig Klagen geführt, und unser Zugpersonal, das speziell Gelegenheit hatte, mit diesen Leuten in Berührung zu kommen, hat sich denn auch der Mühe unterzogen, diesbezügliches Material zu sammeln. Wir werden nicht verfehlen, dasselbe zu gegebener Zeit der Oeffentlichkeit ebenfalls zu unterbreiten.

Ohne uns über die Opportunität — wir verneinen sie — des Truppenaufgebots speziell zu äussern, müssen wir aus den ange-

führten Gründen auch dieserseits jede Verantwortung entschieden ablehnen.

Werte Mitbürger! Wir glauben annehmen zu dürfen, dass das Ihnen vorliegend unterbreitete Material geeignet sei, eine wesentlich andere Meinung aufkommen zu lassen über die Gründe, die speziell das Eisenbahnpersonal veranlassten, den Landesstreik mitzumachen. Wir wiederholen, dass das hier Veröffentlichte nur ein Bruchteil dessen ist, was alles seit der Verstaatlichung der S. B. B. dem Personal an Unrecht zugefügt worden ist; und sind unsere Vereinspräsidenten auf Wunsch jederzeit gerne bereit, allfälligen Interessenten weiteres vollwertiges Material zur Verfügung zu stellen. — Auch halten wir nochmals ausdrücklich fest, dass unsererseits das Resultat der eingeleiteten Untersuchung mit vollkommener Ruhe erwartet wird und bemerken, dass *wir* die Schuldigen schon längst kennen.

Bereits hat man wiederum angefangen, durch neuerliche Massnahmen das Personal weiter zu provozieren und zu reizen. Man will also zuständigen Orten nicht, dass man zur Ruhe komme.

Wir bedauern dies um so mehr, als damit weiter die Unmöglichkeit geschaffen wird, zu erspriesslicher Zusammenarbeit die Hand zu reichen. In diesem Sinne halten wir daher die in der « Neuen Zürcher-Zeitung », Nr. 1553, veröffentlichte Forderung für berechtigt, welche Herr Pfarrer Dr. Benz in Basel anlässlich der dortigen liberalen Parteiversammlung gestellt hat und die die rücksichtslose Entfernung aller jener Beamten energisch verlangt, welche sich als *unfähig erwiesen haben*, mit dem ihnen untergebenen Personal verkehren zu können.

Zum Schlusse endlich, glauben wir noch darauf aufmerksam machen zu dürfen, dass der erste und oberste Grundsatz unserer Bundesverfassung, der da heisst: « *Jeder Bürger ist vor dem Gesetze gleich* », nun einmal auch für uns *wirklich Geltung* haben sollte!

*Verband schweiz. Lokomotivführer, Sektion Luzern.*

*Schweiz. Lokomotivpersonalverein, Sektion Luzern.*

*Schweiz. Zugpersonalverein, Sektion Luzern.*

*Schweiz. Rangierpersonalverein, Sektion Luzern.*

*Eisenbahnarbeiterverein Luzern.*

*Dampfschiffpersonal Luzern.*

*Resolution:*

Die aus allen Kategorien des Verkehrspersonals des Platzes Luzern von über 500 Mann besuchte Versammlung vom 15. Dezember 1918 hat beschlossen:

1. Gegenüber einer rückständigen reaktionären Machtpolitik der herrschenden Partei und ihres Anhanges wird der Generalstreik als letztes ordentliches Kampfmittel unter allen Umständen gutgeheissen.

Die Versammlung erklärt sich mit der gesamten Arbeiterschaft solidarisch und mit den getroffenen Massnahmen anlässlich des letzten Generalstreiks durchaus einverstanden. Sie drückt den Führern ihr volles Vertrauen aus und sichert ihnen Solidarität zu.

2. Die Begründung zu der sub 1 erklärten Stellungnahme findet sich in dem heute genehmigten und an die Bundesversammlung gerichteten, einlässlich gehaltenen Memorial der Eisenbahnerorganisationen des Platzes Luzern.

3. Die heutige Versammlung protestiert energisch gegen die Tendenz der bürgerlichen Nationalräte, für die Auslösung des Landesstreiks und die Folgen desselben die Unterzeichner des Streikaufrufes oder weitere unserer Führer verantwortlich zu machen, resp. den Bundesrat in seinem Bestreben, seine eigene Verantwortlichkeit auf eine unehrliche Weise von sich auf andere abzuwälzen, zu unterstützen.

4. Die Bundesversammlung wird ersucht, der Anregung von Herrn Nationalrat Fritschi Folge zu geben und eine Kommission zur Prüfung der Beschwerden des eidg. Personals, insbesondere der Eisenbahner, einzusetzen, und

5. die zuständigen Organe zu beauftragen, solche Beamte, die sich als unfähig erweisen, ihren Dienstobliegenheiten gerecht zu werden oder mit dem ihnen unterstellten Personal anständig zu verkehren, in eine ihren Fähigkeiten entsprechende Stellung zu versetzen.

*Für das Tagesbureau:*

Der Präsident:

*A. Cottier.*

Der Sekretär:

*Fr. Heiniger.**Luzern, den 15. Dezember 1918.*