

Vor 100 Jahren trat das Schiffspersonal in den Ausstand

Flüelen | Vom 16. bis 17. Juli 1919 verkehrte kein Kursschiff auf dem Vierwaldstättersee

Eine Vielzahl sozialer, wirtschaftlicher und politischer Probleme führte zu Notlagen, welche das Schiffspersonal veranlasste, einen Streik ins Leben zu rufen.

Mario Gavazzi

Wir stehen am Anfang der Sommerferienzeit. Ein gut ausgebauter Fahrplan der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees mit sauberen, intakten Schiffen und motiviertem, kundenfreundlichem Personal wird täglich als attraktives Angebot vom Publikum rege genutzt. Billette und Abonnemente, die Vergünstigungen und Pauschalfahrtausweise mit eingeschlossen, sind gültig. Gute Anschlussverbindungen mit Bahnen und Bussen ermöglichen unvergessliche Reiseerlebnisse, beispielsweise mit der Treib-Seelisberg-Bahn auf den Weg der Schweiz. Das war keineswegs immer so. Vor 100 Jahren herrschte Not. Der Erste Weltkrieg war zwar mit Friedensabkommen beendet worden, doch auch die vom Krieg weitgehend verschont gebliebene Schweiz blieb nicht von wirtschaftlichen Einbussen verschont. Touristische Unternehmen wie die damalige Dampfschiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (DGV, heute SGV), litten unter Frequenzeinbussen. Personal musste entlassen, Fahrpläne und Leistungen gekürzt werden. Es drohte gar der Konkurs, und ohne finanzielle Überbrückungshilfen der öffentlichen Hand hätte es die Dampfschiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees bald nicht mehr gegeben.

Wir müssen uns vergegenwärtigen, dass es zu jener Zeit kaum gesetzlich geregelte Sozialversicherungen gab. Die heutige AHV bildete eine der Hauptforderungen des Landesgeneralstreiks von 1918. Erst 1948 konnte sie eingeführt werden, bei der Invalidenversicherung dauerte es noch länger, nämlich bis 1960. Die wenigen betrieblich geregelten Hilfskassen (in den Chroniken auch «Hülfskassen» genannt) vermochten kaum die Ausfälle auszugleichen, die durch die Rezessionserscheinungen einen Grossteil der Bevölkerung in die Armutsfalle geführt hat. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees hatte vor 1914 erfolgreiche Betriebsjahre hinter sich. Das zeigt sich alleine schon durch den Ausbau der Flotte. Mit Ausnahme des Flaggschiffs Stadt Luzern entstanden alle noch fahrenden Raddampfer einschliesslich das in Luzern als Restaurant verankerte DS Wilhelm Tell in den Jahren 1901 bis 1913. Bereits die vorgängigen Anzeichen einer Krise und erst recht der Kriegsausbruch 1914 brachten den Reise- und Fremdenverkehr nahezu zum Erliegen.

Entlassungen und Lohnkürzungen

Die DGV blieb davon nicht verschont. Sie legte viele Schiffe still, selbst das stolze Flaggschiff Stadt Luzern II, Vorgängerin der in Revision stehenden Stadt Luzern III, wurde ausrangiert. Sie kürzte Fahrpläne und musste Personal abbauen. Die verbliebenen Angestellten hatten Lohnkürzungen hinzunehmen. Bereits damals gab es Gewerkschaften, bei der DGV war dies der Dampfschiffpersonalverband Luzern (DPL). Erst vergleichsweise spät, Ende des 19. Jahrhunderts, konnte sich das DGV-Personal in einer Personalgewerkschaft organisieren. Zu den Gründungsfiguren zählte unter anderen ein Urner Kapitän, Daniel Herger aus Altdorf. Im legendären Kapitänbuch des Schifffahrtssautors Josef Gwerder von 1997 ist dieser sozialpolitische Vorkämpfer dank eines erhalten gebliebenen Lebenslaufs ausführlich beschrieben. Er kämpfte jahrelang gegen die von der damaligen Direktion auferlegten (im Buch spannend beschriebenen) Ungerechtigkeiten und setzte sich zusammen mit engagierten Kollegen für die



Vom 16. bis 17. Juli 1919 standen die Schaufelräder von DS Schiller in Flüelen still (Symbolbild).

FOTOS: MARIO GAVAZZI

Gründung einer Gewerkschaft ein. Der DPL ist die Vorläuferin der heutigen Sektion Vierwaldstättersee/SGV der Gewerkschaft SEV (Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonalverband, eben gerade 100 Jahre alt geworden).

Personal billigt nicht alle Sanktionen

Bei allem Verständnis für notwendige Einschränkungen billigte das Personal nicht alle Sanktionen, und das aus gutem Grund. Die Gewerkschaften beklagten die Tatsache, wonach das Unternehmen vor der grossen Krise es verpasst habe, in den ertragsreichen Jahren der Belle Époque (Zeitraum Jahrhundertwende bis Ausbruch Erster Weltkrieg) genügend Reserven anzulegen. Dieses Kapital fehlte nun, und man hätte zumindest eine gewisse Zeit von den Reserven zehren können. An der Generalversammlung vom 5. Januar 1919 genehmigte die Personalgewerkschaft einen sieben Punkte umfassenden Forderungskatalog. Er umfasste im Wesentlichen Nachzahlungen verpasster Lohnguthaben, zusätzliche Sicherheiten im sozialversicherungsrechtlichen Bereich und die Rückanpassung der Arbeitszeitregelung ans geltende Gesetz.

Der Streik wird zum Thema

Ende 1918 legte der Landesgeneralstreik viele Verkehrswege, die Industrie und Verwaltung teilweise lahm. Dem damit ausgelösten politischen Druck verdankten weite Teile der Bevölkerung Erleichterungen und soziale Absicherungen, die sich bis heute positiv auswirken. Längst nicht allen Anliegen konnte zum Durchbruch verholfen werden. Damit war die Ausgangslage für die Verhandlungen anfangs 1919 gegeben. Anfänglich lenkte die damalige Unternehmensleitung der DGV ein, hielt sich jedoch an keine der sieben erwähnten Punkte. Das liess das Fass überlaufen und das Personal wandte sich an die Behörden bis auf die Ebene des Bundesrates mit der Bitte um Schlichtung!

Die Entwicklung verlief weitgehend ergebnislos, und so entschied das Personal gut ein halbes Jahr nach der erwähnten GV an einer Versammlung, in den Streik zu treten. Die Chronik zum 100-Jahr-Jubiläum der Sektion Vierwaldstättersee der im Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonalverband SEV organisierten SGV-Mitarbeitenden beschreibt dies wie folgt (1998): «Die Plenarver-

sammlung vom 16. Juli (1919, Anm. mag) – notabene vom Personal vollständig besucht! – entschied mit 163 zu fünf Stimmen klar für eine Arbeitsniederlegung. Und zwar mit sofortiger Wirkung!» Der Entscheid trat um Mitternacht in Kraft. Für diese drastische und nicht risikofreie Massnahme boten die Dachverbände der Organisationen juristische und organisatorische Hilfe an.

DS Schiller bleibt in Flüelen

Die Bevölkerung an den Uferorten wurde mit Informationsschreiben an den Landestegen sowie über lokale Medien über Gründe und Massnahmen in Kenntnis gesetzt. Zur Umsetzung des Entscheides über den Streik mussten je nach Standort die Schiffsbesatzungen über Instruktionen verfügen. Auf dem Urnersee betraf das zwei Schiffe. So den Dampfer Schiller, der an jenem Tag in Flüelen übernachtete. Die Gewerkschaftsleitung entwarf mit Datum 16. Juli 1919 ein Schreiben mit folgender Adressierung: «Herrn Kapitän Bucher, z. H. der Mannschaft des Schiffes Schiller». Vorbehaltlich des Entscheides des Personals wird der Kapitän angehalten, mit dem Schiff und der Mannschaft in Flüelen zu verbleiben. Die Besatzung ist den Weisungen des Kapitäns unterstellt und hat dafür zu sorgen, «... dass keinerlei Provokationen vorkommen, Zumutungen in der Richtung der Aufnahme des Verkehrs sind ruhig, aber entschieden zurückzuweisen. Anrempelungen seitens Reisender ist auszuweichen, jede

Streitigkeit zu vermeiden».

Beim zweiten Schiff handelte es sich um ein im Lokalverkehr zwischen Flüelen, Isleten und Bauen ganzjährig eingesetztes kleines Motorschiff. Gemäss dem Schreiben hatte der Kapitän dessen Besatzung «von der Arbeitsniederlegung in Kenntnis zu setzen und zu veranlassen, die Arbeit ebenfalls einzustellen». Die beiden Mannschaften haben sich nach Möglichkeit gemeinsam zu versammeln, «um Weisungen der Streikleitung sofort entgegennehmen zu können». Die Streikleitung befand im Volkshaus Luzern (heute Hotel Anker). Sie liess sogar eine eigene Telefonleitung einrichten. Der Brief erwähnt die Telefonnummer: 18.94, Volkshaus Luzern, und weist darauf hin, dass zwecks Vermeidung eines Missbrauchs des Telefons als Einleitung des Gesprächs das Passwort «Bristen» (!) zu nennen ist. Der Kapitän von DS Schiller als lokaler Streikleiter durfte diesen Code nur seinem Stellvertreter bekannt geben.

Streikende um 15.45 Uhr

Dampfschiff Schiller blieb zusammen mit dem in der Chronik nicht namentlich genannten Lokalverkehrsmotorschiff in Flüelen. Am 17. Juli 1919, um 15.45 Uhr, wurde der Streik beendet und die Schiffe verkehrten wieder gemäss Fahrplan. Es gibt Quellen, die im Gegensatz zur SEV-Geschichtsschreibung als Datum der Wiederaufnahme des Betriebs den 19. Juli nennen. Unabhängig davon äusserten sich weite Kreise der Bevölkerung zu-

mindest verständnisvoll über diese nicht leichtfertig beschlossene Arbeitsniederlegung. In den Medien der Anrainerkantone entbrannte in der Folge eine Diskussion, in denen einerseits die als stur empfundene Haltung der DGV-Leitung und vieler Aktionäre kritisiert wurde. Zum andern schoben sich behördliche Gremien einzelner Kantone gegenseitig die Schuld am Streik in die Schuhe, weil diese je nach Betrachtungsweise der DGV zu wenig Finanzhilfe hätten zukommen lassen. Die Kantone unterstützten bereits vorher und in den Krisenmonaten mit finanziellen Mitteln die DGV, damit sie ihren Verpflichtungen auch gegenüber dem Personal nachkommen konnte.

Der Streik blieb für das Personal nicht ohne Folgen. Die DGV-Leitung ging zwar auf einzelne Forderungen ein. Doch die fortdauernde Teuerung veranlasste die Personalorganisationen, auch 1920 neue, begründete Ausgleichsforderungen zu stellen. Nun reagierte das Unternehmen mit drastischen Massnahmen: Nicht weniger als 14 Entlassungen wurden vollzogen. Sie betrafen Mitarbeiter aller Kategorien. Unter ihnen findet sich der Name des Kontrolleurs Anton Muheim. Er stammte aus dem Kanton Uri und wurde nach der Entlassung bei der Suva angestellt. Aus einer politisch aktiven Familie stammend, engagierte er sich später in der lokalen Politik Luzerns. Die Erfahrungen nicht zuletzt aus dem Arbeitskampf bei der DGV machten ihn zum überzeugten Sozialdemokraten. Er gründete eine Familie, und sein Sohn gleichen Vornamens, der sich ebenfalls in der SP engagierte, wurde später erster SP-Regierungsrat im Kanton Luzern. Zwischen 1963 und 1983 vertrat er seinen Kanton im Nationalrat.

Lösungen auf dem Verhandlungsweg

Die Krisenzeit vor gut 100 Jahren veränderte die Politik und Gesellschaft auch in unserem Lande nachhaltig. Sie schuf aber die Grundlage für Verfassungsregeln und Gesetze, die eine Stärkung der sozialen Abfederung in schwierigen Zeiten zum Ziele hatten. Rückblickend mag es erstaunen, dass so wichtige Bereiche wie die Altersvorsorge, das Frauenstimmrecht, Krankenversicherungen, Arbeitnehmerrechte und vieles mehr erst vergleichsweise spät geregelt werden konnten. Immerhin kann festgestellt werden, dass die ebenso schwierige Zeit in den 1930er-Jahren bis nach 1945 keine so schwerwiegenden sozialen Spannungen verursacht hat wie vor einem Jahrhundert, als dem Dampfschiffpersonal keine andere Möglichkeit zur Verfügung stand, als einen Generalstreik auf dem Vierwaldstättersee durchzuführen. Wer heute mit jenen SGV-Dampfschiffen den See und die Gegend erlebt, die vor 100 Jahren bereits im Einsatz standen – «Gallia», «Schiller», «Uri» und «Unterwalden» –, würde kaum erahnen, dass sie zusammen mit allen anderen Einheiten der Flotte bestreikt worden sind. Welche Schicksale ertrugen die Menschen, die sich damals auf den Decks und in den Maschinenräumen bewegt haben? Die Notlage und soziale Unsicherheit liess sie wohl kaum das erleben, was wir heute als Reisevergnügen auf allen SGV-Schiffen kennen. Aber auch heute, 100 Jahre nach dem Streik, muss unsere Generation das Bewusstsein in sich tragen, dass es immer wieder politische Lösungen für anstehende Fragen und mögliche Konflikte braucht. Die Globalisierung ersetzt die Suche nach tragbaren Ergebnissen auf regionaler Ebene nicht. Das paritätische Verhandeln wird immer der bessere Weg bleiben. Dieser Dialog wird auch bei der SGV im Rahmen der Sozialpartnerschaft zwischen den verschiedenen Gewerkschaften (SEV und Transfair) und der Unternehmensleitung gepflegt.



Teile des im Verkehrshaus ausgestellten Maschinenraums von DS Pilatus lassen erahnen, wie hart die Arbeit zur Zeit der Kohlenfeuerung gewesen ist.