

## Zehn Jahre Organisation

Zum 10 jährigen Bestande des Schaffhauser Strassenbahnervereins.

Als im August 1914 der Weltkrieg begann, da war plötzlich Schluss mit der Fremdensaison, alles eilte der Heimat zu. Auch die Schaffhauser Strassenbahn bekam nun die Wirkungen des Ausfalles in der Fremdenindustrie stark zu spüren. Aber nicht lange dauerte es, da begann man in der hier ansässigen Industrie Kriegsmaterial anzufertigen. Das zog eine Masse Arbeiter auf den hiesigen Platz, und rasch steigerte sich auch die Frequenz der Strassenbahn, und heute erreicht und übertrifft sie die besten Ergebnisse aus der Friedenszeit. Das alles bedingte, dass namentlich in jüngster Zeit das Personal vermehrt werden musste. Sobald nun so ein junger Kollege in Arbeit tritt, wird sofort unsererseits versucht, ihn der Organisation zuzuführen. Als Materialisten, die wir nun einmal alle sind, fragen sie sich dann gewöhnlich: Was erwachsen mir hieraus für Vorteile? Ich will nun in kurzen Zügen das allerwichtigste aufzuzählen versuchen.

Am 13. Juli 1917 sind nun 10 Jahre verflossen seit im Restaurant Adler 23 Mann den Grundstein legten zu unserer heute so blühenden Organisation. Schon vier Jahre früher bestand ein Verein, welcher aber infolge mangelnden Zutrauens der Mitglieder zueinander und infolge der Bemühungen von selten des damaligen Betriebschefs bald wieder einging. Ich will gleich hier bemerken, dass die Verhältnisse heute ganz andere sind und, dass man heute auf jener Seite die Organisation anerkannt hat und mit ihr verkehrt.

Im Juni des Jahres 1907 versuchten die Kollegen Georg Meyer, Ernst Schudel und Adolf Sauter, eine neue Organisation ins Leben zu rufen. Und siehe da, ihre Bemühungen waren nicht umsonst, denn schon am 13. Juli erklärten 23 Mann unterschriftlich ihren Beitritt zum neuen Verein. Heute sind es nun 72 Mitglieder. Der Vorstand, der aus den Kollegen Georg Meyer als Präsident, Jakob Müller als Aktuar und Karl Brunner als Kassier, sowie Fritz Hedinger, L. Wiesmann, Ernst Schudel und Konrad Gisel bestand, legte dann schon am 27. Juli 1907 die neuen Statuten vor, welche ohne Änderung von der Versammlung genehmigt wurden. Gleichzeitig beantragte der Vorstand den Eintritt in den Schweizerischen Strassenbahner-Verband, was ebenfalls einstimmig beschlossen wurde und nicht wenig zu dem guten Gedeihen der Sektion beigetragen hat. Und nun begann eine Zeit der Arbeit für den Vorstand, aber auch eine Zeit der stetigen Erfolge und des langsamen Wachsens der Sektion. Die erste Eingabe, welche an die Direktion gerichtet wurde, betraf bessere Entlöhnung des Aushilfspersonals und die Abgabe von Diensthosen an dasselbe. Beides wurde glatt bewilligt. Auch im Laufe der folgenden Jahre wurde in bezug auf Uniformierung für diese Kategorie noch manches besser. Auch in bezug auf Entlöhnung ist zu bemerken, dass wir nicht stillestanden sind, und heute liegt eine Eingabe beim Stadtrate, die für das Ablöserpersonal einen Stundenlohn von Fr. 1 im Minimum und Fr. 1 ½ im Maximum fordert. Ebenfalls im Juli 1907 wurden uns dann vom Stadtrate die Statuten für die Krankenkasse beschert, und schon damals rügten wir aufs schärfste, dass diese Statuten nur Pflichten, aber keine Rechte der Mitglieder kennen. Im Laufe der Jahre ist es uns aber dennoch infolge des immerwährenden Kampfes gelungen, sowohl die Dauer der Bezugsberechtigung, als auch die Unterstützung zu verbessern. Wären die Kollegen der Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim der Aufforderung, in unsere Organisation einzutreten, nachgekommen, dann hätte auch hier noch manches erreicht werden können und sie müssten sich nun heute nicht sagen lassen, dass die Schaffhauser Kollegen ihnen in bezug auf Bezahlung, Ferien, Uniformierung und Krankenkasse die Kastanien ans dem Feuer geholt haben. Zu einer ausserordentlichen Versammlung am 19. Oktober 1907 waren erschienen die Herren Geiser, Direktor, und H. Blumer aus Zürich, sowie Genosse H. Schlatter, um der Besprechung über das neue Besoldungsreglement beizuwohnen. Im Verlaufe dieser Versammlung wurde dann erklärt, dass die für alle städtischen Arbeiter vorgesehene 9 ½ stündige Arbeitszeit für die Strassenbahner keine Gültigkeit habe, sondern dass wir nach wie vor 10 ½ bis 11 Stunden täglich arbeiten müssten. Hier kam dann das sonst so ruhige Blut der Strassenbahner in etwas raschere Bewegung. Nach länger, heftiger Diskussion erklärte Genosse Schlatter, dass er bereit sei, mit dem Herrn Stadtpräsidenten Rücksprache zu nehmen, und sollte unsere Forderung nicht bewilligt werden, so werde er in der Einwohnergemeinde zu unseren Gunsten einen Beschluss herbeizuführen suchen, was dann auch geschehen ist. Wir haben übrigens noch ein paar mal im Laufe der Jahre sehen können, dass es jeweilen nur die Vertreter der sozialdemokratischen Partei waren, die unsere Interessen warm vertraten.

Nebst der Verkürzung der Arbeitszeit brachte diese Aktion aber noch zwei weitere Erfolge. Erstens traten nämlich die Strassenbahner in die Arbeiterunion ein, und zweitens bewog sie die Maschinisten des Elektrizitätswerkes, sich unserer Organisation anzuschliessen, da damals die Sektion Schaffhausen des Verbandes der Gemeinde- und Staatsarbeiter noch nicht bestand. Heute gehören sie nun allerdings jener Organisation, an und wir haben, da die Beziehungen der beiden Sektionen zueinander sehr gute sind und wir alle grösseren Aktionen gemeinsam unternehmen, öfter Gelegenheit, mit ihnen zusammen zu arbeiten. Am 11. Juni 1908 trat dann im Vorstande eine Änderung ein. Es kamen an die Stellen der amtsmüden Kollegen Georg Meyer und Jakob Müller die Kollegen Fritz Hedinger und Ernst Schudel. Diese beiden Kollegen hatten dann mit

dem Depotchef sofort einen harten Kampf auszufechten. Die ganze Geschichte verlief aber zur Zufriedenheit der Mitglieder. Eine weitere unangenehme Angelegenheit war die Abreise eines Hilfsbilleteurs, der als Streikbrecher bei der Limmattalbahn in Arbeit trat. Sein Vater, der ebenfalls unserer Organisation angehörte, trat dann aus. Wir aber beschlossen einstimmig, zwei Franken pro Mitglied an die streikenden Kollegen der Limattalstrassenbahn zu bezahlen.

Die Generalversammlung vom 28. Januar 1909 hatte sich wieder mit Wahlgeschäften zu befassen, da der Kassier und ein Beisitzer ihre Ämter niederlegten. An Stelle des erstem trat Hatt Otto, der, nebenbei bemerkt, in peinlicher Ordnung und mit viel persönlicher Aufopferung noch heute dieses Amt zum grossen Nutzen der Sektion weiterführt. Ich hoffe, im Interesse der Gesamtheit diesen bewährten Kämpfer ein weiteres Jahrzehnt als Finanzchef zu sehen. Der 13. Februar 1909 brachte dann in einer allerdings schwach besuchten Versammlung die Abstimmung über das neu zu schaffende Fachorgan „Schweiz. Strassenbahner-Zeitung“. Es wurden ausgeteilt 15 Stimmzettel und eingezogen wurden 13 mit Ja, 1 mit Nein und 1 leer. Ich bin sicher, heute möchte auch jener Neinsager das so prächtig gediehene Organ nicht mehr missen. Am 15. Mai wurde dann beschlossen, beim Hinschiede eines Mitgliedes einen Sterbebeitrag von 1 Franken zu erheben. Leider hat nun der unerbittliche Tod schon ein paarmal in unsere Reihen gegriffen, so dass wir Gelegenheit hatten, die Wohltat dieser Institution kennen zu lernen. Möge es bald gelingen, die im Wurfe liegende Zentralisation der lokalen Sterbekassen durchzuführen. Anstrengungen in bezug auf bessere Bekleidung hatten nur teilweisen Erfolg.

Die 4. Generalversammlung vom 15. Januar 1910 hatte wiederum den Vorstand zu komplettieren. Es wurden neu gewählt als Präsident Adolf Sauter, als Aktuar Ernst Sigg.

Die erste Eingabe, die nun in diesem Jahre an den Stadtrat gerichtet wurde, Ablösung der Streckenwärter betreffend, wurde abschlägig beantwortet. In Verbindung mit dem Verein der Gemeinde- und Staatsarbeiter erstellten wir ein Statut für eine einheitliche Krankenkasse für alle städtischen Arbeiter. Leider haben infolge Arbeitsüberhäufung die zuständigen Organe noch nie Zeit gehabt, sich damit zu befassen, obschon wir die Angelegenheit schon ein paarmal im Grossen Stadtrate zur Sprache brachten.

Am 3. September 1910 gelangte der Stadtrat in den Besitz einer Eingabe, in der wir für das Jahr 1910 eine Teuerungszulage forderten. Endlich, ein paar Stunden vor Jahresabschluss (31. Dezember 1910, abends 5 Uhr 40 Min.), machte uns der Stadtrat bekannt, dass jedem Angestellten Fr. 60.- bewilligt worden seien.

Schon in der Generalversammlung vom 28. Januar 1911 erhielt der Vorstand den Auftrag, die nötigen Vorarbeiten für eine Lohnbewegung an Hand zu nehmen. Eine Unmasse von Eingaben und Briefen musste erledigt werden. Auch verschiedene Versammlungen und eine Audienz beim Stadtrate waren notwendig, um endlich am 1. Februar 1912 die neue Vorlage zur Abstimmung vor die Gemeinde zu bringen. Dass es dann nochmals eines viele Monate, dauernden Kampfes bedurfte, bis die Arbeiter in den Genuss der von der Gemeinde beschlossenen Löhne kamen, das bildet nicht gerade ein Ruhmesblatt in der Chronik über die Tätigkeit des Finanzreferenten Tanner. Im grossen und ganzen können wir auch mit dem Erfolg des Jahres 1912 zufrieden sein.

1913, am 14. April, verlangten wir, dass die Tage, welche zum Besuche der Delegiertenversammlung benötigt werden, ohne Lohnabzug und ohne Anrechnung an den übrigen Freitagen frei zu geben seien. Damals wurde es abgelehnt, heute haben wir's doch erreicht. „Nüt nahla gwinnt. Auf 1. Mai wurde eine Änderung der Diensterteilung verlangt in dem Sinne, dass die drei- und viermaligen Ablösungen wegfallen und an deren Stelle der sogenannte Zweischichtenbetrieb komme. Am 17. Juni wurde anlässlich der Eröffnung der Mühlentallinie eine neue Diensterteilung angeschlagen, die keinem einzigen unserer Wünsche Rechnung trug. Ich möchte auch hier gleich bemerken, dass die Schuld damals nicht beim Betriebschef lag, sondern an der Aufsichtskommission, der eben kein Fachmann angehört. Schon bei oberflächlicher Betrachtung der Einteilung sahen wir, dass die tägliche Arbeitszeit um 9 Minuten verlängert worden war. Am 18. August fand dann eine Audienz mit der Direktion statt, und schon am 22. August trat eine Diensterteilung in Kraft, die unseren Begehren entsprach. Eine Eingabe wegen dem durch das eidgenössische Gesetz garantierten achttägigen Urlaub, die wir an das schweizerische Eisenbahndepartement richteten, wurde abgewiesen, und wir schrieben schon damals, dass wir der Meinung seien, dass Gesetzesparagrafen nur dann Gültigkeit haben, wenn sie zuungunsten der Arbeiter ausgelegt werden können.

Am 17. Januar 1914 bestellte die Generalversammlung den Vorstand folgendermassen: Präsident: Jakob Meyer; Vizepräsident: Emil Pletscher; Kassier: wiederum Otto Hatt; Sekretär: Julius Lohrer; Protokollführer: Eduard Horlacher; Beisitzer: Karl Keller und Gottfried Lüthi.

In diesem Jahre wurde dann eine Eingabe an den Stadtrat gerichtet, in welcher wir verlangten, dass wir unter dem neuen Unfallgesetz nicht schlechter gestellt seien als früher. Bis heute ist diese Angelegenheit ebenfalls noch nicht definitiv geregelt.

Eine weitere Eingabe verlangte die Schaffung einer Pensionskasse. Aus zuverlässiger Quelle habe ich nun erfahren, dass in nächster Zeit ein Vertreter der Arbeiter vorgeladen werde zur Besprechung der Pensionskassenstatuten. Hoffen wir, dass dann etwas Gutes geschaffen werden könne.

Einige kleinere Eingaben, die Uniformierung und den Dienst betreffend, waren von Erfolg begleitet.

Amtsmüde legten dann am 30. Januar 1915 der Präsident und die Sekretäre ihre Mandate nieder und es traten neu in den Vorstand die Kollegen Adolf Sauter, Ernst Sigg und Hermann Wäffler, die alle noch heute im Vorstände tätig sind. Viel, aber mit grosser Freude getane Arbeit brachte die am 20. und 21. März 1915 abgehaltene Delegiertenversammlung des Verbandes. Eine Menge Korrespondenzen erforderte die Erledigung des Unfalles Schwyn. Hier bot die Versicherung zuerst Fr. 8'000.-, mit Hilfe des Genossen Allgöwer aus Luzern konnte die Summe dann auf Fr. 14'000.- erhöht werden.

Mit Eingabe vom 20. Februar konnten die Lohnansätze, welche bei Kriegsausbruch reduziert worden waren, wieder auf ihren alten Stand gebracht werden.

Ferner wurde der Plan des Finanzreferenten, die ordentlichen Aufbesserungen zu sistieren, erfolgreich durchkreuzt. Die Spartendenz bei den Uniformen konnte leider nicht behoben werden. Auch bei den Lohnabzügen während des Militärdienstes wurde nur eine kleine Erleichterung erreicht. Immerhin ist es sonderbar, dass man Arbeiter, welche ihre Pflicht gegenüber dem Vaterlande erfüllen, mit Lohnabzügen bestraft. Die fortschreitende Teuerung veranlasste uns, am 20. November an den Stadtrat zu gelangen und die Auszahlung einer Teuerungszulage zu verlangen. Auch hier wieder zeigte sich, dass nur zähestes Zusammenhalten der Arbeiter zu endlichem Erfolge führt. Wurde es doch Mitte Mai, bis der Grosse Stadtrat beschloss, es seien jedem Arbeiter Fr. 60.- und für jedes Kind Fr. 40.- auszusahlen. Kaum war dieser Beschluss gefasst, forderten wir eine neue Teuerungszulage für das Jahr 1917. Heute, da ich dies niederschreibe, sieht ein Beschluss des Grossen Stadtrates seiner Erledigung durch die Einwohnergemeinde entgegen. Danach erhält jeder Beamte, Angestellte und Arbeiter Fr. 200.- persönliche, Fr. 100.- Haushaltungszulage und für jedes Kind unter 16 Jahren Fr. 50.-. Auf die Probe gestellt, wie sich im Ernstfalle die Gewerkschaft verhalte, wurden wir durch eine Verfügung der Aufsichtskommission, welche eine Verschlechterung in der Berechnung der Überstunden herbeiführen wollte. Allerdings hat sich die Kommission am gewerkschaftlichen Zusammengehörigkeitsgefühl der Strassenbahner gehörig getäuscht, denn hätte sie ihren Beschluss nicht sofort zurückgenommen, wäre am andere Morgen kein Supplementskurs mehr gefahren.

Das sind so die wesentlichsten Erfolge, die im Laufe der Jahre errungen werden konnten. Führen wir uns noch vor Augen, dass im Laufe dieses Jahres nun noch das Besoldungsreglement geändert wird, dann können wir zufrieden sein, und wir können mit gutem Gewissen sagen: Die Organisation, die aus den kleinsten Anfängen entstanden, ist zielbewusst vorwärts geschritten!

Kollegen! Heute steht ihr vor einem neuen Lohnkampfe. Es müssen der Achtsturentag und die Verlängerung der Ferien errungen werden. Ferner habt ihr durch die Schaffung der Pensionskasse für eure alten Tage zu sorgen. Das sind vier Marksteine an eurem Lebenswege, um die es sich wohl einen harten Kampf verlohnt. Dieser Kampf wird kommen; sorgt dafür, dass dann unsere Gewerkschaft die zweite Feuerprobe besteht. Wir werden siegen, kämpfen wir unter der Devise: „Einer für alle - alle für einen!“

Darum vorwärts, Kollegen! Sorgt dafür, dass wir herauskommen aus dem ewigen kapitalistischen Ring: Preissteigerung - Lohnkampf, Lohnerhöhung - neue Preissteigerung. Es lebe die Organisation!

Adolf Sauter.

Strassenbahner-Zeitung, 1917-06-15.  
Strassenbahner Schaffhausen > Geschichte 1907-1917.doc.