

Wohin geht die Fahrt?

Da ich mich anschicke, die Redaktion der Strassenbahnerzeitung zu übernehmen, kommt mir in Erinnerung, dass ich zum zweitenmal aktiven Anteil an der Strassenbahnerbewegung nehme. Freilich würde es diesmal auch dann erheblich länger sein als das erstemal, wenn die Redaktionsführung meinerseits nur wie vorläufig bestimmt ist, bis zur nächstjährigen Delegiertenversammlung des Verbandes erfolgen sollte. Denn jene aktive Rolle, auf die ich hier hinweise, dauerte etwa von Mitternacht bis gegen Tagesanbruch. Sie bestand im Präsidieren einer Versammlung. Unter normalen Umständen eine Versammlung präsidieren wäre etwas so alltägliches, dass man darüber später kaum ein Wort verlieren dürfte. Aber die betreffende Tagung kann Denkwürdigkeit beanspruchen, weil sie mit einem Streikbeschluss endete. Der Basler Strassenbahnerstreik vom Juli 1905, um den es sich handelte, soll hier nicht beschrieben, sondern nur angedeutet werden. Er hatte etwa die Begründung: „Wenn der Gedrückte nirgends Recht kann finden . . .“. Die Zipfelmützen beiderlei Geschlechts schüttelten sich tüchtig als die Strassenbahner jenem Streikbeschluss zufolge am folgenden Morgen die Räder stille stehen liessen, allein die Aufregung ging vorüber, die Streikenden kehrten wieder zum Betrieb zurück und fuhren vorwärts mit Tram und - Organisation. Letzthin streikten sie wieder. Diesmal nicht nur in Basel und nicht nur für eigene Angelegenheiten, sondern in zahlreichen Schweizerstädten für die gesamte Sache des arbeitenden Volkes. Weil die scharfe Teuerung den Proletarier so hart bedrängt, dass seine vor dem Krieg schon sehr dürftige Lebenshaltung ins grosse Darben hinab gedrückt ist, hat die schweizerische Arbeiterschaft zur halbtägigen Arbeitseinstellung gegriffen und es waren die Strassenbahner, die dieser Aktion das bedeutendste Merkmal aufdrückten, denn ohne ihre Mitwirkung wäre die Demonstration um den starken Eindruck gekommen, den die verkehrslosen Stunden erzeugt haben. Zwischen dem lokalen Kampf in Basel und dem jüngsten schweizerischen Teuerungsprotesttag lagen zwölf Jahre, während denen ich oft Gelegenheit hatte, die Strassenbahner als gute Elemente in der Gewerkschaftsbewegung und als tüchtige Mitstreiter im politischen Kampf der klassenbewussten Arbeiterschaft kennen zu lernen. Und dieses Kennen des in der organisierten Strassenbahnerschaft lebenden Willens zur Herbeiführung einer gerechten sozialen Ordnung hat mich bewogen, der Anfrage um Übernahme der Redaktion des Verbandsorgans zu entsprechen. Ein Programm will ich beim Beginn dieser Tätigkeit nicht entwerfen. Die Tage, in denen wir leben, sind derart, dass sie weniger ein Ausklügeln der Aufgaben erheischen als ein stetes Bereitstehen, damit im gegebenen Momente die Kräfte eingesetzt werden können für die grösstmöglichen Erfolge im Kampfe für die soziale Umwälzung. Was der Krieg in seinen weiteren, hoffentlich letzten Stadien, noch bringen wird, weiss zwar niemand, aber die frohe Gewissheit darf uns alle erfüllen, dass der neue Kurs unfehlbar den sozialen Notwendigkeiten zustrebt. Während im ersten Kriegsjahr die Aussichten für die Arbeiterbewegung trostlos erschienen - die dem Gewerkschaftsbund angehörenden Verbände waren von 90'000 auf 64'000 Mitglieder zurückgefallen - erfuhr sie in den Jahren 1916 und 1917 eine hocheufreuliche Verstärkung. Durch die Mitgliedervermehrung der Gewerkschaftsverbände und durch den Anschluss bisher beiseite gestandener Organisationen kann der Gewerkschaftsbund heute ein Heer von 110'000 Arbeitern und Arbeiterinnen zählen. Die Kriegszeit ist eine erfolgreiche Mahnerin für die Arbeiterschaft. Sie sagt ihr mit schärfster Eindringlichkeit, dass durch den gewerkschaftlichen Zusammenschluss die Existenz des einzelnen Arbeiters und seiner ganzen Klasse gesichert werden muss. Löhne, Arbeitszeit, wie überhaupt alle Ansprüche der lohnarbeitenden Schichten werden nur dann im Sinn der Besserung und des Fortschritts beeinflusst, wenn eine starke Organisation den bezüglichen Forderungen Nachdruck verschafft. Wie jedes Mitglied einer Gewerkschaft solche Äusserungen als Binsenwahrheiten betrachten kann, so wird es darüber im Klaren sein, dass für das Personal in Bund, Kantonen und Gemeinden die politische Arbeiterbewegung besonders notwendig ist. Mit den bedeutenden Wachstumsbeweisen, die bei den Wahlen in letzter Zeit für die Sozialdemokratie zu Tage getreten sind, wurde die Festsetzung von Teuerungszulagen und die Neuordnung von Dienstverhältnissen sehr begünstigt. Das Arbeiterrecht, ob geschrieben oder ungeschrieben, ist nun viel weniger bestritten als noch vor wenigen Jahren, und es dürfte, wenn auf gewerkschaftlichem und auf politischem Boden das Erforderliche getan wird, bald zu einer Geltung kommen, die ohne die harten Stösse und Püffe der Kriegszeit vielleicht noch Jahrzehnte auf sich hätte warten lassen. Die Not ist zur tüchtigen Bahnbrecherin für die soziale Erkenntnis geworden; sie hat den Emanzipationskampf des arbeitenden Volkes nicht nur durch die gewerkschaftlichen und politischen Bestrebungen gefördert, sondern auch durch das Genossenschaftswesen, dem die Aufgabe zukommt, zu verhindern, dass dem Arbeiter durch den Kapitalismus wieder ein Teil dessen geraubt werden kann, das er mit Fleiss und Schweiss so hart erwerben musste. Also, die Mittel wären da um die Bahn zum Sozialismus durchfahren zu können. Deshalb die Kurbel gedreht zur scharfen fröhlichen Fahrt in eine schönere, bessere Zukunft!

Johann Frei.

Strassenbahner-Zeitung, 1917-10-05.

Strassenbahner-Zeitung > Redaktion. 1917-10-05.doc.