

Schwyz vor 100 Jahren

Streik auf dem Vierwaldstättersee

Am 17. Juli 1919 trat das Personal der Dampfschiff-Gesellschaft des Vierwaldstättersees wegen ausstehenden Teuerungszulagen in den Streik. Mitten in der Sommersaison war das ein harter Schlag; zumindest aus Gersau wurde berichtet, dass zahlreiche Passagiere von diesem Schritt überrascht worden seien. Zwei Tage später, am 19. Juli, fuhren die Schiffe wieder.

Erwin Horat

STASZ_SG.CIV.12.615



Das Dampfschiff «Unterwalden» vor Brunnen in Richtung Rütli um 1920.

Mit dem Streikende waren die sozialpolitischen Probleme nicht beseitigt. Das Personal der Dampfschiff-Gesellschaft forderte auch 1920 eine höhere Teuerungszulage. Diesem Begehren entsprach der Verwaltungsrat nicht. Nachdem dieser einige Personen hatte entlassen und andere nur zu schlechteren Bedingungen weiter beschäftigen wollen, protestierte das Personal, unterstützt von Teilen der Öffentlichkeit. Daraufhin wurden die meisten Massnahmen zurückgenommen.

Das Ende der «goldenen Zeit»

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs endete die «goldene Zeit» des Tourismus der Belle Epoque auf einen Schlag. Die reichen ausländischen Gäste blieben aus. Davon betroffen waren nicht nur die Hotels und Restaurants am Vierwaldstättersee und den andern Gegenden, sondern auch die Transportbetriebe. In unserer Region traf es neben der Dampfschiff-Gesellschaft des Vierwaldstättersees die Arth-Rigi-Bahn und die Südostbahn. Diese beiden Unternehmungen versuchten die Schieflage mit harten Sparmassnahmen vor allem auf dem Buckel des Personals zu lösen. Das reichte nicht; es mussten auch tiefe Kapitalschnitte vorgenommen werden. Bei der Arth-Rigi-Bahn beispielsweise wurde unter anderem das Aktienstammkapital pro Aktie von 300 Franken auf 50 Franken abgeschrieben. Der Verwaltungsrat der Südostbahn wählte ein ähnliches Vorgehen.

Die Schieflage der Dampfschiff-Gesellschaft des Vierwaldstättersees

Die Zahlen der Dampfschiff-Gesellschaft des Vierwaldstättersees illustrieren die Krise im Tourismus nach dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs eindrücklich. Die Passagierfrequenzen und damit verbunden die Einnahmen brechen ab 1914 dramatisch ein. Gegenüber 1913, dem letzten Jahr vor dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs, sank die Zahl der beförderten Passagiere (und damit auch die Einnahmen) um mehr als die Hälfte. Damit liessen sich die Ausgaben, die wegen der höheren Brennstoffpreise auch bei gedrosseltem Betrieb in die Höhe schossen, nicht mehr finanzieren. Zudem mussten die Personalausgaben wegen der herrschenden Teuerung ab 1916 wieder erhöht werden. Auf diese Weise gerieten die Finanzen Lage der Dampfschiff-Gesellschaft immer mehr in die Schieflage.

Die Hilfsaktion

Ende 1918 und anfangs 1919 beteiligte sich der Kanton Schwyz an mehreren Hilfsaktionen für die Dampfschiff-Gesellschaft. Die Bezirke Gersau und Küsnacht sowie die Gemeinde Ingenbohl übernahmen jeweils die Hälfte des Kantonsanteils. In der Kantonsrats-sitzung vom 9. Juli 1919 wurde der regierungsrätliche Antrag, dem Regierungsrat die Vollmacht zu erteilen, «im Sinne des bisherigen Vorgehens und gemäss Verteilungsplan 12% der Hilfskosten zu übernehmen», angenommen. Allerdings schimmerte der Ärger über die wiederkehrenden Gesuche und die sture Haltung der Aktionäre, die keine Abschreibung auf dem Aktienkapital vornehmen wollten, deutlich durch. Auch 1920 beteiligte sich der Kanton Schwyz an einer weiteren Hilfsaktion für die Dampfschiff-Gesellschaft.

Streik und Streikende

Der «Bote» vom 18. Juli teilte mit, dass das Personal der Dampfschiff-Gesellschaft die Arbeit auf den 17. Juli eingestellt habe, was angesichts der vom Verwaltungsrat versprochenen, aber nicht eingehaltenen Teuerungszulage verständlich sei. Angesichts der Zusicherungen des Kantons Luzern betreffend Vorfinanzierung der ausstehenden Unterstützung der Uferkantone wurde der Streik abgebrochen. Das «Aufschnaufen» über den glücklichen Ausgang lässt sich in der Pressemitteilung des «Bote» vom 22. Juli fast mit den Händen greifen: «Das Ende des Streikes der Dampfschiff-Angestellten am Vierwaldstättersee wurde für die See-Anwohner zum Fest. Die ersten ausfahrenden Dampfer wurden am Freitag abends dem ganzen Ufer entlang mit lautem Jubel begrüsst; an verschiedenen Orten war sogar beflaggt worden. Als der Flüelen-Dampfer um halb 8 Uhr abends nach Luzern zurückkehrte, begrüsst ihn vom Quai her ein Jubel, der nicht enden wollte.»

Pressepolemik

Der Streik führte auch zu einer kleinen Pressepolemik. In einem Artikel im «Bote» vom 18. Juli 1919 wehrte sich die Redaktion gegen angebliche Beiträge in Luzerner Zeitungen, in denen behauptet werde, die Uferkantone seien schuld am Streik, weil sie die Hilfsaktion zu wenig unterstützt hätten. «Diese Behauptung ist, soweit der Kanton Schwyz in Frage kommt, eine krasse Unwahrheit. Der schwyzerische Regierungsrat hat alle ihm zugemuteten Opfer mit Beteiligung der Seegemeinden prompt erfüllt und die Teilnahme an der allgemeinen Hilfsaktion ist durch den Kantonsrat am 9. Juli 1919 einstimmig beschlossen worden. Es ist übrigens interessant, wie die Uferkantone und speziell der Kanton Schwyz nun den Blitzableiter bilden sollen für die äusserst kurzsichtige Verwaltung und den Egoismus der Luzerner Aktionäre und nun denselben ein Hauptverschulden am Streike andichtet als Entgelt dafür, dass er an den bisherigen Sonderaktionen sich mit Fr. 15'403 beteiligt hat und die Gesellschaft eine zeitweise rücksichtslos schlechte Bedienung des Obersees nicht entgelten liess.»

Dampfschiff-Gesellschaft des Vierwaldstättersees, Frequenzen und Einnahmen 1911–1920

	Frequenzen	Einnahmen
1911	2 428 667	2 183 656
1912	2 291 468	2 064 943
1913	2 401 473	2 072 765
1914	1 599 153	1 247 927
1915	1 002 004	665 704
1916	1 332 924	906 978
1917	1 219 924	1 050 256
1918	994 008	1 180 528
1919	1 065 129	1 425 427
1920	1 221 861	1 736 044

Dieser Artikel ist im «Bote der Urschweiz», Nr. 4, 7. Januar 2019, S. 9, erschienen.