

Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire
Herausgeber: [s.n.]
Band: 25 (2018)
Heft: 2: La Grève générale de 1918 : crises, conflits, controverses = Der Landesstreik 1918 : Krisen, Konflikte, Kontroversen

Artikel: Generalstreikgeschichte von unten : zwei Quellen zum Streik der Eisenbahner in Biel
Autor: Eitel, Florian
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-787321>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Generalstreikgeschichte von unten

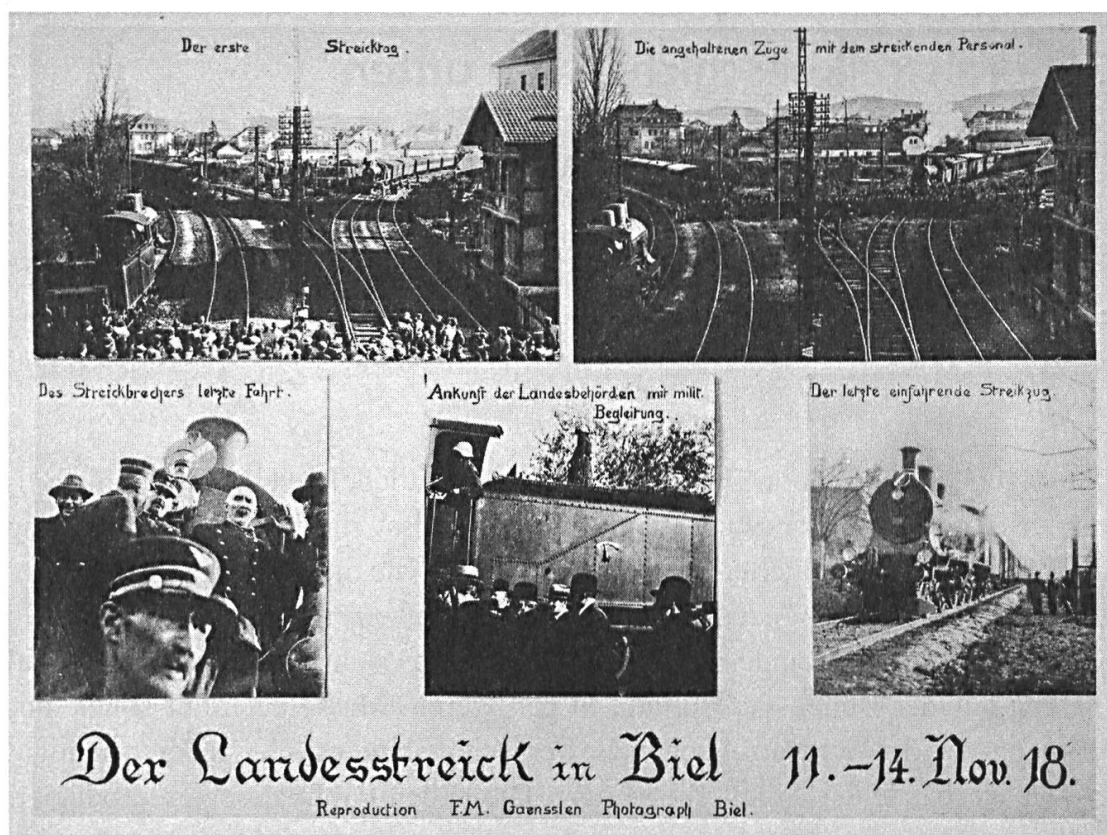
Zwei Quellen zum Streik der Eisenbahner in Biel

Florian Eitel

Die folgende Präsentation einer Text- und einer Bildquelle versteht sich als Beitrag zur Landesstreikforschung von unten, das heisst zur Geschichtsschreibung aus lokaler und individueller Perspektive. Quellen wie diese vermitteln ein differenziertes und zum Teil neues Bild der für die Schweizer Geschichte prägenden Novembertage. Die Landesstreikforschung stützte sich bislang vor allem auf Quellen aus der Bundesverwaltung, in geringerem Masse auch auf solche aus den Archiven des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes oder anderer nationaler Dachverbände der Arbeiterbewegung. Die in den Publikationen reproduzierten Fotografien stammen mit wenigen Ausnahmen aus dem Militärdepartement. Dass die historische Forschung vorwiegend auf Quellen von Akteuren mit nationaler Ausstrahlung beruhte, begünstigte eine einseitige und teils oberflächliche Sicht auf den Landesstreik. Die regionale Dimension und die Erfahrungen der Beteiligten an der Basis blieben dabei oft im Dunkeln.

Bei der ersten Quelle handelt es sich um eine Bildcollage, die der Bieler Fotograf F. M. Gaensslen zusammenstellte. Sie bildet zentrale Ereignisse während des Streiks der Bieler Eisenbahner ab, insbesondere zwei Zugblockaden am ersten und am letzten Streiktag (12. beziehungsweise 14. November 1918). Es ist nicht bekannt, ob die Eisenbahner einen eigenen Fotografen vor Ort hatten. Die Zusammenstellung, der Titel und die Bildlegenden deuten jedoch auf eine Urheberschaft aus dem Umfeld der Streikenden hin.¹ Der Landesstreik wird als ein erinnerungswürdiges Ereignis und die Eisenbahner werden als Hauptakteure des Landes-

1 Beim in der Quelle aufgeführten Fotografen Gaensslen muss es sich nicht zwingend um den Urheber der Fotografien handeln. Aus Untersuchungsakten der Militärjustiz rund um den Streik der Eisenbahner wissen wir, dass ein gewisser Walter Jäger, Vorsteher des Verkehrsbüros Biel, Bilder vom Streik der Eisenbahner schoss. Zwei in der Collage nicht aufgeführte Bilder liegen einem Bericht bei. Siehe dazu den Rapport an das Kommando der Heerespolizei vom 17. 12. 1918 in den Militärjustizakten im Prozess gegen Otto Jenny und weitere Bieler Eisenbahner, die sich am Landesstreik beteiligten. Schweizerisches Bundesarchiv (BAR), E 5330-01#1000/894#9398*. Es ist davon auszugehen, dass mehrere Fotografen vor Ort waren und die Eisenbahner schliesslich eine Auswahl für die Collage trafen und für die Reproduktion den Fotografen Gaensslen beauftragten.



Bildcollage der Bieler Eisenbahner in Erinnerung an den Landesstreik, Reproduktion F. M. Gaensslen Photograph, Biel. Archiv SEV.

streiks in Biel dargestellt. Indem die Zusammenstellung der Fotografien und die Bildlegenden eine positive Erinnerung an den Landesstreik vermitteln, grenzt sich diese visuelle Quelle von den meisten bekannten Bildquellen ab, die vom Militärdepartement angelegt wurden. Die Bildcollage erfüllte die Funktion eines Erinnerungsmediums, denn sie zierte unter anderem die Innenseite einer umfangreichen gebundenen Quellendokumentation zum Landesstreik der Eisenbahner in Biel, die sich im Archiv der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV), in Bern befindet.² Der historische Wert dieses Dokuments liegt nicht nur darin, dass Fotografien vom Landesstreik aus der Perspektive der Streikenden selten sind. Die visuelle Quelle gewinnt zusätzlich an Aussagekraft, wenn die Dutzenden Schriftquellen in der besagten Dokumentation zur Interpretation beigezogen werden.

² Neben der etwa A4-grossen Fotografie beinhaltet die Dokumentation mit dem Titel *Der Generalstreik auf dem Platze Biel* Zeitungsausschnitte, Korrespondenz, Telegramme und Berichte. SEV-Archiv, ohne Signatur.

- 10 -

Augenblicke an hat kein Eisenbahner einer anderen Order Folge zu leisten als der des Aktionskomitees.

Kameraden, was auch kommen möge, lasst Euch nicht beirren. Wir rechnen auf Eure Disziplin und Entschlossenheit. Keiner werde zum Verräter; keiner bereite der Ehre der Eisenbahner eine Schande.

Bern, den 11. November 1918.

Die Kartelleitung:

Gez.: Allgöwer, Lang, Dr. Woker, Düby, Kaufmann,
Eng, Wey, Huggler, Patocchi, Perrin.

III. Die Organisation und Durchführung des Gene-

ralstreiks des Bundesbahnpersonals auf dem Platze Biel.

Mit dem Eintreffen des Streikbefehls machten sich unsere Kollegenvom Flügelrad eifrig ans Werk um eine vollständige Stilllegung des Bahnbetriebes, gemäss Weisungen der Verbandsbehörden reibungslos und erfolgreich durchführen zu können. Dass die ganze Sache klappte beweist der im Original wiedergegebene Bericht der Bieler Streikleitung:

Bericht über den Verlauf des Landesstreikes

auf dem Platze Biel.

Streikleitung: Ernst Jakob, Lok. Führer als Obmann,
Paul Brönnimann, Gepäckexpedient,
Adolf Hofer, Zugführer,
Albert Schmid, Wagenkontrolleur,
Ernst Studer, Weichenwärter für den R'dienst
Niklaus Hänni, Weichenwärter
und Arnold Wenger R'arbeiter für den E.A.V.

Montag den 11. November, nachts 12 Uhr:

Den Weisungen des Kartells Folge leistend wurden um 12 Uhr sämtliche Weichen- und Bogenlampen ausgelöscht. Der Rangierdienst stand plötzlich still. Das gesamte Rangierpersonal versammelte sich auf meine Weisung vor dem Stellwerk; der diensttuende Beamte, ein ausgesprochener Freisinnsmann und Streikbrecher geriet in Aufregung. Auf seine Anfrage, wer noch weiter arbeiten wolle, meldete sich niemand. Da aber die Rangierlokomotiven sich nicht ins Depot bege-

Ernst Studer, « Bericht über den Verlauf des Landesstreikes auf dem Platze Biel », [1918], in: Verkehrspersonalverband Biel (Hg.), *Gedenkschrift zur Erinnerung an die 10jährige Wiederkehr des Generalstreikes des Bundesbahnpersonals vom 11.-14. November 1918 auf dem Platze Biel*, [Biel], 1928. Archiv SEV. (Übersetzung des Berichts siehe unten S. 302-304)

- 11 -

ben konnten, ohne noch eine Bewegung auszuführen, gab ich dem Personal Befehl, sich sofort auf ihre Posten zu begeben, um noch das Nötige zu beseitigen. Sofort wurde die Arbeit aufgenommen und wir begaben uns um 12.30 Uhr nach dem P.B. Der P.B. war ruhig und die Portale durch Landsturmmännern besetzt, die uns freundlich entgegenlächelten.

Dienstag, den 12. November, morgens 3 Uhr:

Morgens schon nach 2 Uhr trafen die ersten Streikenden, darunter auch ich auf dem Bahnhofplatz ein. Freudige Stimmung bei jedem. Um 3.30 Uhr war die Zahl auf etwa 70 Mann angewachsen. Sauschef Engel öffnete das Portal und liess uns eintreten. Der Obmann verteilte das Personal um eventuelle Streikbrecher abzufangen. Wenger, Hänni und ich begaben uns mit den nötigen Instruktionen nach dem Rangierbahnhof. Die bereits eingeschalteten Lampen wurden sofort ausgeschaltet. Kein Streikbrecher ausser Sauschef Graber. Der Vormittag verlief ruhig. Um Mittag sollten die Züge 2154 von Delsberg und 2219 von Bern eintreffen. Das brachte Leben in die Bude. Die in Frage kommenden Weichen wurden durch den Streikbrecher Sauschef Mollet gestellt. Den Bewachungsdienst sollte die Feldgendarmarie leisten. Diese jedoch erkannten den Ernst der Situation und liessen die Streikenden nach unserem Belieben walten. Kein Zug aus dem Bahnhof, auch keiner hinein war unsere Parole. Ohne ein Glockensignal zu geben kamen die Streikbrecher mit Militär daher. Doch die Rechnung war ohne den Wirt gemacht. Denn weit ausserhalb des Bahnhofes wurde der Zug von einer nach Tausenden zählenden Menge in Empfang genommen.

Rote Flaggen und Bernerfäuste waren das Haltsignal. Der Zug blieb auf der Strecke stehen und die Streikbrecher Döbeli und Hirzel mussten die Lokomotive verlassen. Wir finden im Tierbuch keinen Namen, der ihnen nicht ins Gesicht geschleudert wurde. Es gelang uns, jedoch, die Kerle gegen Tätlichkeiten vor dem Publikum zu schützen.

Bald war der Moment vorbei und es ertönte ein Glockensignal von Bern. Zug 2219 will einfahren. Es erreicht denselben das gleiche Schicksal wie den von Delsberg. Lokomotivführer und Heizer, Letzterer in Uniform erhielten eine gewaltige Tracht Prügel. Ebenso das Zugpersonal, ein Oberzugführer und Kondukteur aus Zürich wurden äusserst unsanft empfangen. Der Oberzugführer wird sich noch lange an die geballten Bernertatzen erinnern. Eine Photographie von diesem Empfange folgt. Der Nachmittag verlief wieder ruhig, "trotzdem schon eine Masse welsche" Bauern" in Uniform angelangt waren. Die Züge konnten bloss bis nach Tüscherz kommen, weiter getrauten die Herren nicht zu fahren. Das Militär musste aussteigen und den Weg nach Biel zu Fuss zurück legen.

- 12 -

Mittwoch, den 13. November 1918.

Vormittags 10 $\frac{1}{2}$ Uhr grosse Versammlung der gesamten Eisenbahnerschaft. Immer noch ausgezeichnete Stimmung zum Durchhalten. Die Militärzüge von Neuenburg wurden schon in Twann zum Anhalten gebracht. Die Streikenden verhinderten eine jede Weiterfahrt. Das Einfahren eines solchen Zuges in die Station Twann war äusserst interessant.

Der Zug kam mit einer Geschwindigkeit von ca. 6 - 8 km. Vor der Lokomotive 12 berittene Schweizerkosaken mit dem Karabiner im Anschlag. Weiter nach Vorwärts, ca. 100 Streikende mit der roten Signalflagge. Offiziere wollten sich der Flagge bemächtigen, jedoch ohne Erfolg. Gegen Abend veränderte sich die Situation zusehends. Militär war in einer ungeheuren Masse angelangt. Kosaken, Mitrailleure und Infanterie nisteten sich überall ein. Zu allem wurden wir plötzlich vom Telegraphen und Telephon nicht mehr bedient. Ängstlich schaute man einander ins Gesicht. Stimmen wurden laut, das Aktionskomitee habe kapituliert, usw. In der Nacht brachten unsere per Velo nach Bern gesandten Boten einigermaßen Aufklärung. Jedoch keine definitive, aber zum Voraus unerfreuliche.

Donnerstag, den 14. November 1918.

Eine aus Bern eingetroffene Depesche sagt die Forderungen des Aktionskomitees seien angenommen. Die Arbeit sei um 12 Uhr nachts wieder aufzunehmen. Unterdessen wurden wieder andere Gerüchte verbreitet. Es gab ein solches Wirrwarr, dass man nicht mehr wusste, wem man glauben solle.

Mittag 1.10 Uhr ertönt ein Glockensignal von Bern. Es kommt der Zug 2219 mit den Nationalräten von Biel und dem Jura. Alles stürzt nach Madretsch, dem Zug entgegen. Einige Schwellen werden über das Geleise geworfen. Der Zug braust heran. Ein Schuss fällt und unmittelbar vor mir fällt Kollege Jenni, Lokomotivheizer mit zerschossenem Arm nieder. In wenigen Minuten ist der Zug von einer 5 - 6 000 zählenden Menge umzingelt. Auf der Lokomotive sind drei Wadtländersoldaten, sowie die Streikbrecher Henziross und als Heizer ein Techniker. Letzterer machte einen Fluchtversuch. Aber umsonst, die aufgeregte Menge holte ihn ein und zahlte ihm den Streikbrecherlohn bar aus. Ebenso erging es dem Führer sowie dem Kondukteur Nidegger. Die drei Militärs mussten ihre Gewehre entladen und die Lokomotive verlassen. Ich begleitete sie nach dem Bahnhof, wo ich mich bei einem Major und einem Hauptmann einem Verhör unterziehen musste. Dieser Vorfall wird ein kriegsgerichtliches Nachspiel zeitigen. (Der Grund, dass der Zug 2219 vom 14. XI. Anlass zu dem gerichtlichen Nachspiel war, dass Inspektor Liebi in Bern erklärte, dass Bahnhof Biel zur Einfahrt frei sei, worauf der Zug abfuhr, jedoch in Biel aus vorerwähnten Gründen nicht zu-

- 13 -

fahren konnte. Richtigerweise hätte Hr. Inspektor Liebi vom Militärgericht zur Verantwortung gezogen werden sollen und nicht das unschuldige Personal.

Ein Beweis, dass in der ganzen Durchführung grösste Ordnung herrschte, war die Tatsache, dass sämtliche Kollegen zur vorgeschriebenen Dienstzeit während den Streiktagen auf ihren Posten standen.)

Wer den Befehl zum Schiessen gab wissen wir zur Stunde noch nicht. Jedenfalls der Lokomotivführer Henziross.

Nachmittags 4.30 Uhr. Versammlung der gesamten Eisenbahnerschaft. Kollege Jakob verkündet den 500 anwesenden Mannen den Abbruch des Landesstreikes. Er verstand es musterhaft, die Leute im Banne zu halten, indem er auf die Gefahren einer eventuellen Fortsetzung hinwies. Jedoch tadelte er auch scharf das Vorgehen einiger V.S.E.A.-Grössen.

Stumm, mit geballten Fäusten verliessen wir den Saal. Ja wir haben gestreikt. Der Erfolg ist materiell gleich null, moralisch aber doch von grosser Wichtigkeit.

Den Kampf verloren, die Ehre nicht!

Ernst Studer. "

Aus diesem Bericht geht hervor, wie wacker, zuverlässig und treu unsere Eisenbahnerkollegen aller Kategorien sich verhalten haben, um die ganze Aktion ohne nennenswerte Störung durchzuführen. Erfreulicherweise konnten die Bielerstreiktage auch in einigen Bildern festgehalten werden, welche manchem Kollegen interessante Erinnerungen wachrufen werden. Der Verkehrspersonalverband hat eine Anzahl Reproduktionen dieser Photographien herstellen lassen, in der Annahme und Ueberzeugung, dass dieselben einen raschen Absatz finden werden.

Zur Orientierung über die Sachlage wurden von der Streikleitung am 13./14. November Streikversammlungen veranstaltet über deren Verlauf die nachfolgenden Stenogramme in ausführlicher Weise berichten:

STREIKVERSAMMLUNG DES EISENBAHNPERSONALS,
=====

den 13. November 10 1/4 Uhr vorm. im Café Emch, in Biel

Jakob, Lokomotivführer, Biel:

Werte Kollegen! Wir haben Sie zur heutigen Versammlung eingeladen, um die Situation zu besprechen. Dieselbe ist heute anders als gestern. Wir haben Kenntnis davon, dass

Insbesondere der Bericht von Ernst Studer, die zweite hier vorgestellte Quelle, erläutert die auf den Fotos abgebildeten Ereignisse. Unmittelbar nach dem Streik verfasste der aus Madretsch (heute ein Teil von Biel) stammende Weichenwärter im Rangierdienst einen Bericht über die Tage vom 11. bis zum 14. November aus Sicht der Streikenden.³ Ähnlich wie andere Einträge in den Protokollbüchern lokaler Gewerkschaftssektionen schildert Studer den Landesstreik trotz des bedingungslosen Streikabbruches als eine für die organisierte Arbeiterschaft positive Erfahrung.⁴ Sein Bericht sticht jedoch wegen seines Detailreichtums und insbesondere wegen seines emotionsgeschichtlichen Quellenwerts hervor. Laut Studer einten ein ausgeprägter korporatistischer Geist und Berufsstolz die Eisenbahner in jenen Novembertagen. Stolz waren sie auf die (fast) geschlossenen Reihen und auf ihre Disziplin während des ganzen Landesstreiks. Alle hätten gemäss Order pünktlich auf ihren Posten gestanden und niemand habe Alkohol konsumiert.

Neben Stolz und Siegeswillen spricht Studer jedoch auch von Verunsicherung und Ängsten. Diese waren durch die diffuse Informationslage bedingt, denn die Eisenbahner hatten keinen Zugang zu gesicherten Informationen und Gerüchte prägten ihre Wahrnehmung des Geschehens. Hatten am ersten Streiktag noch Zuversicht und Freude dominiert, schlug die Stimmung am zweiten Tag um. Die verstärkte Präsenz von «Kosaken, Mitrailleure[n] und Infanterie», die sich «überall einnisteten», dämpfte die Euphorie und liess die Siegesgewissheit schwinden. Die Armee schnitt zudem die Eisenbahner vom Telefon und vom Telegrafen ab, was das Gefühl verstärkte, eingekesselt zu sein und einer Übermacht gegenüberzustehen. Die zunehmende Angst und die Ratlosigkeit beschrieb Studer im Eintrag vom 13. November 1918 folgendermassen: «Ängstlich schaute man einander ins Gesicht.» Die Nachricht vom bedingungslosen Streikabbruch in der Nacht vom 13. auf den 14. November erreichte die Streikenden in Biel erst später beziehungsweise unvollständig. Am 14. November mittags gingen die

3 Der Bericht liegt in der Quellensammlung im SEV-Archiv in einer Reproduktion von 1928 vor: Verkehrspersonalverband Biel (Hg.), *Gedenkschrift zur Erinnerung an die 10jährige Wiederkehr des Generalstreikes des Bundesbahnpersonals vom 11.–14. November 1918 auf dem Platze Biel*, [Biel], 1928. Siehe dazu das Faksimile und die französische Übersetzung am Ende des Artikels. Ein Exemplar der vervielfältigten 36-seitigen Erinnerungsschrift von 1928 befindet sich auch im Familienarchiv Jakob und Gabriela Neuhaus, Zürich.

4 Es sei hier exemplarisch auf die Protokollbücher der Sektion Saint-Imier der Gewerkschaft der Uhren- und Metallarbeiter im Bestand Unia Transjuranne im Centre jurassien d'archives et de recherches économiques (CEJARE), Saint-Imier, oder auf das Protokollbuch des Arbeiter-Radfahrerbundes Solidarität Madretsch, 1915–1922 (Sammlung Beat Schaffer, Biel, ohne Signatur) hingewiesen.

Eisenbahner laut Studer davon aus, dass die Forderungen des Oltener Aktionskomitees angenommen worden seien und der Streik deshalb abgebrochen werde. Siegesgewissheit und Freude seien aufgrund der besagten Verunsicherungen und Ängste allerdings nicht aufgekommen.

Auch für die kritischen Momente mit dem Potenzial einer Gewalteskalation am letzten Streiktag ist der Bericht aufschlussreich. In Madretsch blockierten aufgebrachte Eisenbahner und andere Streikende um die Mittagszeit einen einfahrenden Zug. Darin befanden sich Bieler und jurassische Nationalräte, die auf dem Rückweg von der Sondersession von drei Soldaten beschützt wurden. Eine Kombination aus Kampfeswille und Frustration über die ersten Gerüchte zum Streikabbruch auf der Seite der Streikenden sowie das ungeschickte Verhalten der Soldaten ergaben eine explosive Mischung, die eine Gewaltspirale mit etlichen Toten hätte auslösen können. Dass es nicht so weit kam, verdanke man dem deeskalierenden Verhalten einiger Eisenbahner und vor allem Ernst Studers, so der Autor des Berichts. Nachdem die Soldaten einen Gewehrschuss abgegeben hatten, der einen Eisenbahner namens Jenni zu Boden brachte, sei die mittlerweile auf mehrere Tausend Personen angewachsene Menge in Richtung des Zuges gestürmt.⁵ Studer sei es gelungen, noch vor der Menschenmenge auf den Führerstand zu steigen und die Soldaten zu entwaffnen. Danach habe er die Soldaten bis zum Bahnhof Biel schützend begleitet und sie dort einem Kommandanten übergeben. Studer war der Ansicht, durch sein Verhalten nicht nur das Leben der Soldaten gerettet, sondern auch ein Blutbad verhindert zu haben. Die Militär Richter liessen im folgenden Prozess weder dieses Argument noch die Bitte um Milde des finanziell schwer angeschlagenen Vaters von fünf Kindern gelten. Das Gericht verurteilte ihn wegen «Gefährdung der inneren Sicherheit der Eidgenossenschaft» zu zwei Tagen Gefängnis, drei Monaten Dienstsuspension und 160 Franken Verfahrenskosten.⁶ Der Bericht von Studer ist schliesslich eine gute Quelle für das äusserst angespannte und häufig gewalttätige Verhältnis zwischen Streikenden und Streikbrechern. Gewalt, sei es verbale oder körperliche, taucht im Bericht immer wieder auf. An mehreren Stellen ist von Beschimpfungen und Tätlichkeiten die Rede. Neben den Soldaten erfuhren insbesondere Streikbrecher die Gewaltbereitschaft

5 Aufgrund des parteilichen Charakters des Berichts muss man die Zahlenangaben mit Vorbehalt betrachten. Studer spricht von 5000–6000 Streikenden, die den Zug blockiert haben sollen. Die Zahl dürfte um einiges tiefer gewesen sein, wenn man die Fotografien zum Ereignis als Massstab nimmt.

6 Siehe dazu die umfangreichen Untersuchungsakten zum Fall Studer in BAR, E5330-01#1000/894#9342*. Noch als Neunzigjährigen plagte Studer das Gefühl, damals ungerecht behandelt worden zu sein. Gegenüber dem Historiker Tobias Kästli sagte er: «Man warf mir vor, dass ich die Soldaten entwaffnet hatte. Dabei hatte ich nur ein Blutbad verhindert.» Siehe Tobias Kästli, *Die Vergangenheit der Zukunftsstadt. Arbeiterbewegung, Fortschritt und Krisen in Biel 1815–1919*, Bern, 1989, S. 198.

der Streikenden. Anlässlich der Zugblockade vom 14. November gingen die Streikenden gegen die drei Eisenbahner, die den Zug von Bern nach Biel fuhren, tätlich vor. Gewalt gegen Streikbrecher wurde als legitim angesehen. So übten die Streikenden in Madretsch Selbstjustiz aus und es traten Formen von Lynchjustiz auf. Dies zeigen Beschreibungen im Bericht von Studer und in den Untersuchungsakten der Militärjustiz zu gewaltsamen Übergriffen auf den Streikbrecher Richard Henziross, den einzelne Gewerkschafter im Verlauf des Tages mehrmals verprügelten, eindrücklich. Auf seiner «Flucht» zurück nach Bern wurde Henziross wiederholt als Streikbrecher erkannt und physisch angegangen. Der Eisenbahner musste schliesslich in ein Krankenhaus eingeliefert werden, war einen Monat lang arbeitsunfähig und erlitt einen Gehörschaden.⁷ Der Streikbrecher musste sich zudem bei seiner «schändlichen Tat» vor die Kamera stellen. So wurde er auch im hier abgedruckten Erinnerungsfoto der Eisenbahner als Streikbrecher gebrandmarkt und an den sozialen Pranger gestellt. Der Kommentar «des Streikbrechers letzte Fahrt» unter dem Foto von Henziross sollte als mahnender Hinweis an alle Eisenbahner dienen, bei einem künftigen Streik nicht auszuscheren. Die gewaltsame Ausgrenzung von andersdenkenden Arbeitern bildete somit die Kehrseite des «geschlossenen» Verhaltens der Eisenbahner in Biel während des Landesstreiks, das Studer mit folgendem Satz zusammenfasste: «Den Kampf verloren, die Ehre nicht!»

7 Zu den Tätlichkeiten gegenüber Henziross siehe ausführlich die Untersuchungsakten in BAR, E 5330-01#1000/894#9398*.

Rapport sur le déroulement de la Grève générale en place de Bienne

Comité de grève :

Ernst Jakob, mécanicien de locomotive, président

Paul Brönnimann, bagagiste

Adolf Hofer, conducteur

Albert Schmid, contrôleur de wagons

Ernst Studer, aiguilleur au triage

Niklaus Hänni, aiguilleur et

Arnold Wenger, ouvrier du triage

Lundi 11 novembre, minuit :

Conformément aux directives du Cartel, à minuit toutes les lampes et lanternes d'aiguille ont été éteintes. Le service d'aiguillage s'est brusquement arrêté. À mon ordre, tout le personnel de la manœuvre s'est rassemblé devant le poste d'aiguillage ; l'employé de service, un radical avoué et un briseur de grève, s'est mis à s'exciter. Quand il a demandé qui voulait continuer à travailler, personne ne s'est annoncé. Mais comme les locomotives de manœuvre ne pouvaient pas retourner au dépôt sans faire un mouvement, j'ai ordonné au personnel de reprendre immédiatement son poste pour faire le nécessaire. Le travail a été vite effectué et nous nous sommes rendus à minuit trente à la gare des voyageurs. La gare était calme, les portes gardées par des hommes de la Landsturm qui nous ont aimablement rendu nos saluts.

Mardi 12 novembre, 3 heures du matin

Ce matin, dès après 2 heures, les premiers grévistes, dont je faisais partie, sont arrivés sur la place de la Gare. Bonne humeur générale. Le sous-chef Engel a ouvert le portail et nous a laissés entrer. Le chef a réparti le personnel pour attraper d'éventuels briseurs de grève. Wenger, Hänni et moi sommes allés à la gare de triage avec les instructions nécessaires. Les lanternes déjà allumées ont immédiatement été éteintes. Pas de jaune, sauf le sous-chef Graber. La matinée a été calme. Vers midi, les trains 2154 de Delémont et 2219 de Berne devaient arriver. Ça a mis de l'animation dans la piaule. Les aiguillages nécessaires ont été mis en place par le sous-chef jaune Mollet. C'est la gendarmerie de campagne qui devait assurer la surveillance. Mais ils ont constaté le sérieux de la situation et nous ont laissé gérer les grévistes à notre guise. Aucun train ne sort, aucun n'entre, c'était notre principe. Sans

aucun son de cloche, les briseurs de grève s'entendirent avec les militaires. Mais ils avaient mal fait leurs calculs. À l'extérieur de la gare, le train a été accueilli par une foule de milliers de personnes.

Drapeaux rouges et poings levés lui faisaient signe de s'arrêter. Le train s'est immobilisé, et les kroumirs Döbeli et Hirzel ont dû abandonner la locomotive. Tout le répertoire des noms d'animaux leur a été jeté à la figure. Mais nous sommes parvenus quand même à les protéger de voies de fait de la part du public.

Peu après, on a entendu la cloche de Berne. Le train 2219 veut entrer en gare. Il a le même sort que celui de Delémont. Le conducteur et le chauffeur, ce dernier en uniforme, reçoivent une volée de bois vert. Le personnel, un chef de train et un conducteur de Zurich, sont aussi fort mal accueillis. Le chef de train se souviendra longtemps des poings bernois. Vous recevrez une photo de la réception. L'après-midi s'est déroulé dans le calme, malgré l'arrivée d'une masse de « paysans » welches en uniforme. Les trains ne pouvaient circuler que jusqu'à Tüscherz, ces messieurs n'osaient pas aller plus loin. Les militaires ont dû descendre et poursuivre à pied jusqu'à Bienne.

Mercredi 13 novembre 1918

À 10 heures et demie du matin, grande assemblée des cheminots. D'excellente humeur pour tenir bon. Les trains militaires de Neuchâtel ont déjà été arrêtés à Douanne, les grévistes interdisant d'aller plus loin. L'entrée de ce genre de train en gare de Douanne était fort intéressante. Le train est arrivé à une vitesse d'environ 6-8 km. Devant la locomotive chevauchaient douze cosaques suisses, carabines prêtes à tirer. Plus loin, une centaine de grévistes avec le drapeau rouge de signalisation. Des officiers ont voulu s'en emparer, mais sans succès. Vers le soir, la situation a nettement changé. Des masses de militaires étaient arrivés. Cosaques, mitrailleurs et infanterie se nichaient partout. En plus, soudain nous n'avons plus eu de liaison par télégraphe ni par téléphone. On se regardait, l'air inquiet. On entendait dire que le comité d'action avait capitulé, etc. Pendant la nuit, des nôtres sont venus à vélo de Berne avec quelques informations. Pas de nouvelles définitives, mais pas réjouissantes.

Jeudi 14 novembre 1918

Une dépêche reçue de Berne dit que les revendications du comité d'action ont été acceptées. Le travail devra reprendre à minuit. Mais d'autres bruits circulent. Il y avait un tel méli-mélo qu'on ne savait plus qui croire.

À la mi-journée, 1 heure 10, signal de la cloche de Berne. Le train 2219 arrive avec les Conseillers nationaux de Bienne et du Jura. On se précipite tous à Madretsch à la rencontre du train. Quelques traverses sont jetées sur les voies. Le train siffle. Un coup de fusil part, et juste devant moi s'écroule le collègue Jenni, chauffeur de locomotive, atteint au bras. En quelques minutes, le train est cerné par une foule de 5000 à 6000 personnes. Sur la locomotive, trois soldats vaudois, les jaunes Henziross et un technicien qui fait office de chauffeur. Ce dernier essaie de s'enfuir, mais en vain, la foule excitée le rattrape et lui paie en nature le salaire du briseur de grève. Il en va de même pour le chef de train et le conducteur Nidegger. Les trois soldats doivent décharger leurs fusils et quitter la locomotive. Je les ai accompagnés à la gare, où j'ai dû me soumettre à un interrogatoire par un major et un lieutenant. Cet incident aura des suites devant le conseil de guerre. (La raison pour laquelle le train 2219 du 14. XI donne lieu à des conséquences judiciaires vient du fait que l'inspecteur Liebi avait déclaré à Berne que la gare de Bienne était libre d'accès, sur quoi le train est parti mais n'a pu arriver à Bienne pour les raisons citées. Il aurait été plus juste que M. l'inspecteur Liebi soit tenu pour responsable par le tribunal militaire, et non le personnel innocent. Une preuve de l'ordre qui a régné pendant tout cela, c'est que tous les collègues appelés sous les drapeaux pendant la grève sont restés à leur poste.)

Qui a donné l'ordre de tirer ? nous ne le savons pas pour l'heure. Sans doute le mécanicien de locomotive Henziross.

L'après-midi à 4 heures 30, assemblée de tous les cheminots. Le collègue Jakob annonce aux 500 présents la levée de la Grève générale. Il a su de manière exemplaire tenir les gens, en évoquant les risques d'une éventuelle prolongation. Mais il a aussi critiqué vivement l'attitude de plusieurs huiles de la Fédération des employés du rail VSEA.¹

Nous avons quitté la salle en silence, les poings serrés. Oui, nous avons fait grève. Le résultat est quasiment nul, mais très important au niveau moral.

On a perdu la bataille, pas l'honneur !

Ernst Studer.

(Traduction: Marianne Enckell)

1 Verein schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter –
Société suisse des employés de chemins de fer et de bateaux à vapeur.

Résumé

Une histoire populaire de la Grève générale. Deux sources sur la grève des cheminots à Bienne

Les textes et images portant sur les actions des cheminots à Bienne lors de la Grève générale rappellent ce qui s'est passé du point de vue des grévistes. La valeur de ces sources tient en outre à leurs relations entre elles. Le rapport du cheminot Ernst Studer décrit en détail les événements que l'on voit sur la photographie. Ce texte est aussi important pour l'histoire des émotions : il parle des changements d'humeur parmi le personnel biennois des CFF au cours de la grève. Depuis le deuxième jour, les craintes l'emportèrent peu à peu sur l'euphorie de la victoire. La source publiée documente aussi la question de la violence, en particulier celle exercée contre les briseurs de grève.

(Traduction: Marianne Enckell)

