

Alfred Horn – Dr. Mihály Kubinszky

K. u. k. Eisenbahn Bilderalbum 2

*Eisenbahnbilder
erzählen Geschichte*

Zur Erinnerung an die Eisenbahnen Österreichs und Ungarns zur Zeit
ihrer Gemeinsamkeit in einem vergangenen bedeutenden europäischen
Reich.

Emlékezésül Ausztria és Magyarország vasutaira, melyek valamikor
együtt szolgálták Európa egyik jelentős birodalmát.

Na památku rakousko – uherských železnic v čase jejich společenství
v období bývalé významné evropské monarchie.

Bohmann Verlag

Titelbild: „Gumpoldskirchen“ – der Bahnhof des weltbekannten Weinortes an der Südbahn vor etwa 100 Jahren. Im Hintergrund die Bahnrestaurations des Franz Schabl, rechts vorne die Hinweistafel auf das Café in der Wienerstraße Nr. 2. Im Bahnhof steht die 1B-n2-Personenzuglokomotive Nr. 504 der Reihe 18 der Südbahn (gebaut in Wiener Neustadt als Nr. 268 im Jahr 1859) und wartet vor einem Lokzug auf die Abfahrterlaubnis in Richtung Wien Südbahnhof. Es handelt sich dabei um eine sehr interessante Lokomotive. Sie wurde für den Betrieb der nicht zustande gekommenen „Kaiser Franz Joseph Orient-Bahn“ gebaut, hatte seinerzeit die Nummer 279 und trug – bei Südbahnlokomotiven nicht allzu oft anzutreffen – auch einen Namen („Szt. Mihály“). Von der Südbahn übernommen wurde sie beim Heizhaus Wien Südbahnhof stationiert, blieb auch ihr Leben lang hier beheimatet und wurde erst in den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts kassiert, nachdem sie 1896 ebenfalls in Wiener Neustadt umgebaut worden war. Ihre Domäne waren die lokalen Personenzüge zwischen Wien und Gloggnitz.

Foto: Sammlung Dr. Pötschner

Umschlag hinten: Bahnhof Neuhaus (Jindřichov Hradec) um die Jahrhundertwende. Das Bild aus der Sammlung des Bezirksmuseums Jindřichov Hradec trägt die Anschrift „Ankunft des Personenzuges aus Iglau“. Es gibt so richtig die Bahnstimmung der alten Zeit wieder. Die Kreisstadt Iglau war das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum dieser Gegend. Einkäufe, Behördenwege, Arztbesuche etc. mußten hier von den Bewohnern des Umlandes erledigt werden, und wenn man von einer der damals seltenen Reisen nach langer Fahrt wieder in den heimatlichen Ort zurückkehrte, hatte man nicht nur etwas zu erzählen, man brachte auch immer etwas mit. Geschäftiges Treiben beim Gepäckwagen hinter der C-n2-Personenzuglokomotive 48.23 der kkStB (Floridsdorf 661 aus dem Jahr 1888) zeugt davon. Die Maschine war im Heizhaus Tabor stationiert, dem Endpunkt der Fahrt dieses Lokalzuges.

639.748 T Foto: Sammlung Dr. Losos



Umschlaggestaltung und Layout: Fritz Kobelhirt

ISBN 3 7002 0833 2

94: 00332

© 1993 by Bohmann Druck und Verlag Gesellschaft m.b.H. & Co. KG., Wien
Alle Rechte vorbehalten. Jede Art der Vervielfältigung, auch auszugsweise,
gesetzlich verboten!
Satz und Druck: Bohmann Druck und Verlag Gesellschaft m.b.H. & Co. KG., Wien
Printed in Austria

Eisenbahner – ihr Arbeitsplatz, ihr Leben

So wie die Lokomotiveisenbahnen und deren technische und betriebliche Gegebenheiten ihre Wurzeln in England fanden, galt dies auch für die bei dem „neuen“ Verkehrsmittel beschäftigten Menschen. Auch die ersten Techniker und Maschinisten kamen aus dem Mutterland der Lokomotive nach Kontinentaleuropa, um hier am Aufbau der ersten Eisenbahnen mitzuwirken. Analog zu der aufstrebenden Industrie und dem sich ständig ausweitenden Handel wurde in der Frühzeit der Eisenbahnen Österreichs das leitende Personal als Handelsangestellte und die manuell tätigen Bediensteten als Industrie- bzw. Hilfsarbeiter eingestuft.

In weiten Kreisen der Bevölkerung galten die – in Österreich ab 1837 mit Dampfkraft betriebenen – Eisenbahnen in ihrer Frühzeit gemeinhin als importiertes „Teufelszeugs“ und diejenigen, die den „Dampfwagen“ betrieben, als gottlose Abenteurer, wenngleich dem technischen Genius doch ein gewisser Respekt gezollt wurde. Die von den herrschenden Ständen, aber auch von Gewerbetreibenden und Landwirten dem die Macht- und Konkurrenzverhältnisse verändernden Transportmittel entgegengebrachte Ablehnung übertrug sich in Form von Mißgunst und Geringschätzung auch auf die ersten Eisenbahner, ein bunt zusammengewürfeltes Völkchen aus verschiedenen Berufen und Gesellschaftsschichten. Da sich auch deren Bezüge immer an den Untergrenzen der ortsüblichen Löhne bewegten, waren die wirtschaftlichen und sozialen Umstände des neuen Berufsstandes alles andere als rosig.

Dazu kam noch, daß in der Zeit der vormärzlichen und biedermeierlichen Seßhaftigkeit – die Mobilität war auf wenige Kreise von Adel und Bürgertum beschränkt – plötzlich Unruhe in idyllisch ruhige Gegenden und Orte getragen wurde. Dies schon beim Bahnbau. Und dann blieben tatsächlich noch einige Bahnbeamte mit Familie als „Zugereiste“ an Ort und Stelle, womöglich nicht einmal der Umgangssprache mächtig. Alle Vorurteile gegenüber der neumodischen Technik und den nicht immer zimperlich agierenden anonymen Bahngesellschaften entluden sich gegenüber dem örtlichen Personal, das nur

sehr widerwillig und langsam in die lokale Gesellschaft integriert wurde. Es dauerte sehr lange, bis der Stationsvorsteher den ihm gebührenden Platz am Stammtisch der örtlichen Honoratioren, wie Bürgermeister, Pfarrer und Gutsverwalter, einnehmen konnte. Dem Postmeister und Dorfgendarmen mag es anfangs ähnlich ergangen sein.

Das „Polizeigesetz für Eisenbahnen“ vom 14. März 1847 und die kaiserliche Verordnung vom 16. November 1851, mit der eine „Eisenbahnbetriebs-Ordnung für alle Kronländer“ erlassen wurde, beeinflussten die Stellung des Eisenbahnpersonals insoweit, als die Verpflichtungen der Unternehmungen und ihrer Angestellten sehr strenge reglementiert wurden und jede Pflichtverletzung schwer zu bestrafen war. Trotz der zweifelhaften gesellschaftlichen Position, der tristen wirtschaftlichen Situation und der schwierigen Betriebsverhältnisse versah das Personal schon in den ersten Jahrzehnten seinen Dienst pflichtgetreu und aufopferungsvoll, was auch offiziell anerkannt wurde.

Mit dem Bau und Betrieb von Eisenbahnen ab den frühen vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts durch den Staat wurden die Eisenbahner öffentliche Organe, aus den von der Aufsichtsbehörde genehmigten Dienstkleidern wurden Uniformen. Den Status von Staatsbeamten bzw. -dienern mit allen Rechten und Wohltaten erlangten sie jedoch nicht. Sogar die Uniformierung mit den nur silbernen Distinktionen – die Staatsbeamten trugen goldene – führte anfangs zu Widerspruch und Entrüstung beim angestammten Staatsbeamtentum.

Die Rückkehr zum Privatbahnsystem Mitte der fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts war für die Bahnbediensteten ein rechtlicher und materieller Rückschritt. Führungspositionen wurden mit Gewährsleuten der ausländischen Finanzkonsortien besetzt, leitende Beamte konnten nur durch den Übertritt von einem Eisenbahn-Unternehmen zum anderen reüssieren und die große Masse der Bediensteten litt unter der Stagnation. Das öffentliche Interesse an den Eisenbahnen beschränkte sich auf kommerzielle und technische Aspekte. Schulung und Weiterbildung wurden vernachlässigt, der beginnende

staatliche Arbeiterschutz ging an den Bediensteten fast spurlos vorbei. Wie im Standardwerk der Jahrhundertwende „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie“ von Strach nachzulesen ist, war der Spottvers „Wer nichts ist und wer nichts kann – geht zur Post oder Eisenbahn“ in diesen Zeiten sehr aktuell.

Vereine von Eisenbahnenbediensteten, die zum Zweck der Verbesserung der dienstlichen und wirtschaftlichen Situation des Personals initiiert wurden, galten als revolutionär. Die Vereinszugehörigkeit wurde im einzelnen Fall als illegales Verhalten gegenüber dem Dienstgeber angesehen und entsprechend geahndet. Mit dem im letzten Quartal des 19. Jahrhunderts neuerlich überwiegenden Staatseisenbahnbetrieb wurde das Eisenbahnwesen vorbildlich neu organisiert, die juristisch geschulte Bürokratie verdrängte die Technik. Mangels geeigneter eisenbahnfachlicher Ausbildung drifteten die am grünen Tisch amtierende Verwaltung und die an der Front des betrieblichen Alltags schuftenden Eisenbahner sozial auseinander.

Der bekannte Eisenbahnfachmann Max Maria von Weber schreibt 1876 sehr anschaulich und offen über den Kälteschlaf, der Lokomotivführer am zugigen Führerstand und Bremsschaffner am offenen Sitz oder im Holzverschlag des Bremserhauses übermannte, bzw. über den Zustand zwischen Wachen und Träumen, der Weichensteller oder Wächter nach überlanger Dienstzeit überfiel.

In der Gestaltung der Führerhäuser der Lokomotiven ist über Jahrzehnte hinweg – zuletzt auch photographisch – dokumentiert, welcher Stellenwert den Arbeitsbedingungen und der Gesundheit des Lokpersonals zugemessen wurde. Es dauerte sehr lange, bis sich nach „Brille“ und Dach auch seitlicher Windschutz und echte Führerhäuser durchsetzten. Der geschlossene Führerstand war erst eine Errungenschaft der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts. Unter Verweis auf den heutigen Stellenwert des Arbeitnehmerschutzes mag es geradezu paradox anmuten, daß der mangelnde Wetterschutz u. a. als Vorkehrung gegen die rasche Übermüdung der durch überlange Dienstsichten geforderten Mitarbeiter angesehen wurde. Statt die Ursache zu bekämpfen, beschränkte man sich auf die Minderung der negativen Auswirkungen eines langen, anstrengenden Dienstes!

Auch das „Bodenpersonal“ war zumeist nicht viel besser gestellt. Bevor die großen gemauerten Stellwerke für die Unterbringung der Block- und Weichenstellapparatu-

ren errichtet wurden, hatten die Weichenwärter und Verschieber meist nur einen Holzverschlag als Unterstand. Die Werkstättenhallen waren oft zugig, finster und ölverschmiert, der herrschende Arbeitslärm, Staub und Hitze nur schwer zu ertragen. Bekohlung und Entschlackung der Dampflokomotiven waren ohne technische Hilfsmittel ebenso wie die Be- und Entladung von Güterwagen und die Stapelarbeit in den Magazinen Schwerarbeit. Bei der Arbeit am Gleis kam noch die ständige Gefahr des Niedergestoßen- oder gar Überfahrenwerdens hinzu. Unaufmerksamkeit und mangelnde Vorsicht führten häufig zu Verletzungen, Invalidität oder gar zum Tod.

Die wirtschaftlichen Lebensverhältnisse der meisten Eisenbahner waren auch in den achtziger und neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts äußerst ungünstig. Wie sogar das vordem zitierte Geschichtswerk, das anlässlich des Regierungsjubiläums des Kaisers 1898 herausgegeben wurde, zugeben mußte, lebten die Unterbeamten und Diener an oder unter der Grenze des Existenzminimums. Im Jahr 1894 betrug der durchschnittliche Jahresverdienst eines Eisenbahners 514 Gulden. Um einen Gulden bekam man damals 1 kg Schweinefleisch oder 30 Eier. Ein Tag in einem Mittelklassehotel kostete 5 Gulden. Vor allem die Stationsexpedienten der kleinen Bahnhöfe, die mit Ausnahme der Naturalwohnung und der Dienstuniform keine Nebenbezüge aufzuweisen hatten, befanden sich mit ihrer meist zahlreichen Familie in einer prekären wirtschaftlichen Lage. Die neben den Bahnwärterhäusern, auch als Wächterhäuser bekannt, und kleinen Stationsgebäuden seinerzeit praktisch überall vorzufindenden Obstbäume und bescheidenen Gemüsegärtchen zeugen ebenso wie die bereits als „Eisenbahnerkuh“ sprichwörtlich gewordene Ziege davon, daß man alle Möglichkeiten ausnutzen mußte, um sich und seine Familie zumindest nicht dem Hunger auszusetzen.

Die Entlohnung der Eisenbahner erfolgte nach einer Art Prämiensystem. Neben dem eher geringen Grundlohn wurden Prämien für Extraleistungen in Form von Kohlen-, Kilometer- und Stundengeldern ausgeschüttet. Dieses System und der oft rücksichtslose Druck der Vorgesetzten trieb viele Bedienstete zu für sich und den Eisenbahnbetrieb gefährlichen Handlungen. Signifikant war die Vorliebe vieler Bahngesellschaften, als Vorarbeiter beim Bahnbau oder in Werkstätten ausgediente Unteroffiziere der Armee zu beschäftigen, die ihre Untergebenen mit militärischer Strenge und unter lautstarker

Verwendung des Kasernenhoftons zu möglichst hohen Leistungen antrieben. Schließlich gab es für den „Aufseher“ ja auch eine Prämie!

Unterschiedliche finanzielle Verhältnisse und die dem klassischen altösterreichischen Beamtentum innewohnende nahezu militärisch organisierte Hierarchie führte auch zu Reibereien innerhalb des Eisenbahnerpersonals. Moderne Verhaltensforscher würden von genauer Einhaltung der Hackordnung sprechen. Erwähnt sei nur der klassische Fall des Verhältnisses zwischen dem Lokomotivführer, dem „Herrn Meister“, und seinem Gehilfen, dem Heizer. Gehörte der Lokomotivführer der Kategorie der Unterbeamten an, war der Lokomotivheizer nur Diener. Dem Herrn mit steifer Hemdbrust und Hut stand der schuftende Mann im Schlossergewand gegenüber. Kolportiert wird immer wieder, daß der Heizer erst nach ausdrücklicher Bitte an den Herrn Maschinführer den Führerstand betreten durfte. Vielfach dürfte das Verhältnis aber doch ein ziemlich korrektes gewesen sein, hing doch die Reputation des Meisters hinsichtlich Pünktlichkeit und Wirtschaftlichkeit auch von der Schmier- und Feuerungskunst des Heizers ab.

Vorstands-Bureau oder Verkehrs-Kanzlei waren für den kleinen Mann im Dienste des Flügelrades nahezu heilige Stätten, die nur bei besonderem Anlaß und mit geziemendem Respekt betreten werden durften. Und mancherorts herrschte der „Herr Vorstand“ wie ein Patriarch, wobei manchmal die guten, meistens aber die eher als negativ angesehenen Eigenschaften dieser Machtposition den Ton gaben.

Die Wiederaufnahme der Verstaatlichung und des Staatsbetriebes von Eisenbahnen führte in den Jahren ab 1882 zu einer positiven Regelung und Vereinheitlichung der Dienstverhältnisse der Eisenbahner. Für das Personal der k.k. Staatsbahnen wurde 1884 eine einheitliche Dienstpragmatik erlassen, die 1898 durch die Dienstordnung ersetzt wurde, welche in den Grundzügen auch in der Gegenwart noch Geltung hat. Einen wesentlichen Fortschritt der Dienstordnung von 1884 stellte die Einschränkung der Entlassung ohne Disziplinarverfahren auf bestimmte Fälle dar. Die Palette der Ordnungs- und Disziplinarstrafen reichte je nach der Schwere des Dienstvergehens von der Mahnung über die Geldstrafe bis zur dauernden Entfernung vom Dienst.

Die sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts ergebende Häufung von Eisenbahnunfällen führte im Zusammen-

hang mit der von den Gerichten immer öfter als berücksichtigungswürdig angesehenen „dienstlichen Überbürdung“ zur Notwendigkeit, die Regelung der Dienstzeit im ausführenden Eisenbahnbetrieb den Grenzen der menschlichen Leistungsfähigkeit anzupassen. Aus Ersparnisgründen hatte man die Dauer der Dienstsichten möglichst in die Länge gezogen, sogar in einem Handelsministerial-Erlaß aus 1874 war die ausnahmsweise Zulässigkeit eines ununterbrochenen Dienstes von 36 Stunden noch in Betracht gezogen. Erst 1894 wurde eine Maximaldienstzeit von 24 Stunden, 1898 letztlich eine von 16 Stunden festgelegt. Die Dauer der zwischen den Dienstsichten liegenden Ruhezeiten wurde ebenfalls verlängert. Unter den durch die Dienstordnung von 1898 gewährleisteten Rechten findet sich auch das Recht auf einen jährlichen Erholungsurlaub, für Unterbeamte und Diener damals ein Novum.

Mit der Thematik „Eisenbahner – ihr Arbeitsplatz, ihr Leben“ ist untrennbar die Geschichte ihrer gewerkschaftlichen Organisation verbunden.

Die Niederschlagung der Revolution von 1848 führte dazu, daß die den Arbeitern gegebenen geringen Zugeständnisse wieder genommen wurden. Verabredungen wurden unter Strafe gestellt. Erst die verlorenen Kriege von 1859 und 1866 zwangen das Kaiserhaus und die Machthabenden zu Zugeständnissen. Das im Staatsgrundgesetz von 1867 verankerte Vereins- und Versammlungsrecht erfüllte teilweise die Forderungen, erst mit Streiks und Demonstrationen konnte der Reichsrat im Jahr 1870 zur Verabschiedung des Koalitionsgesetzes gezwungen werden. In der Folge wurden auch bei den Eisenbahnern verschiedene Vereine gegründet, z. B. 1870 der Lokomotivführerverein, 1873 der Kondukteurverein, 1877 der Club österreichischer Eisenbahner und 1885 der Österreichische Eisenbahnbeamtenverein.

Am 2. April 1892 konstituierte sich in Wien der „Fach- und Unterstützungsverein der Verkehrsbediensteten Österreichs“, die Keimzelle der Gewerkschaft der Eisenbahner. Trotz Pressionen seitens des Staates und der Bahnverwaltungen konnte im Mai 1896 der „Erste österreichische Eisenbahn-Congress“ stattfinden. Im Jahre 1897 wurden sämtliche der Gewerkschaftskommission angeschlossenen Eisenbahnvereine wegen Verstoßes der Organisationen gegen das Staatsinteresse aufgelöst. Aber schon 1898 erfolgte die Neugründung als „Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Österreich“.

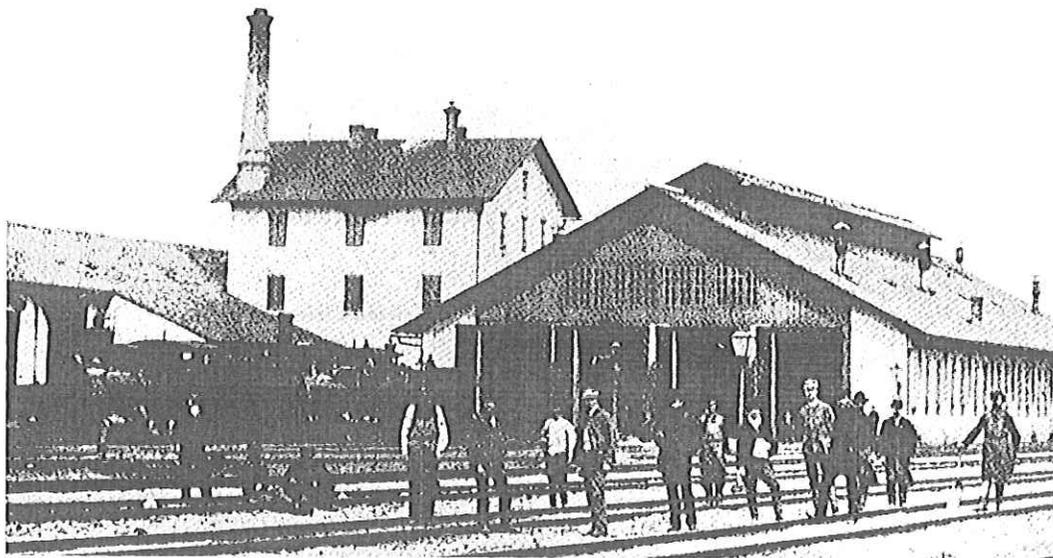
Die gesicherte Wohnung und deren billige Beheizung wurde allerdings auch durch die jederzeitige persönliche Verfügbarkeit des Bewohners für den Dienstgeber erkaufte.

Noch wesentlich schlechter gestellt waren in diesem Fall die Bediensteten in den Wächterhäusern auf der freien Strecke einer Bahnlinie. Sie waren praktisch eine gemilderte Form von Leibeigenen der Bahnverwaltung. Diese fast immer weitab jedes bewohnten Gebietes gelegenen Wächterhäuser wurden an Familien als Dienstwohnungen vergeben. Für diese Gratisquartiere mußten sie allerdings dem Dienstgeber jahraus jahrein rund um die Uhr zur Verfügung stehen. Der Familienerhalter und Eisenbahner hatte einen 96stündigen Wochenarbeitsdienst. In seinen Ruhepausen mußte ein Familienmitglied den Dienst ausüben. Die Aufgaben für die Bewohner dieser Wächterhäuser waren unterschiedlich. Sie reichten von reinen Beobachtungsfunktionen der Strecke und der Züge, der Sicherung von Wegübergängen bis zur Betätigung von Blocksignalen oder Schranken. Für diese meist nach einem Einheitsmuster gebauten Wächterhäuser waren die in unmittelbarer Nähe, oftmals auf Anschüttungen von Heizhauslöschsche oder Oberbauabraummaterial mühevoll angelegten kleinen Hausgärten und ein angebauter Holzverschlag, der Ziegenstall, charakteristisch. Gemüsegarten und „Eisenbahnerkuh“ dienten zur Verbesse-

rung der mehr als bescheidenen Lebensbedingungen. Die Entlohnung erfolgte unter anderem wegen der Bonifikation der Gratiswohnung nur nach der niedrigsten Gehaltsstufe.

Dennoch waren auch diese Bahnwärter treue Diener ihrer Herren und mit dem einfachen Leben zufrieden, hob es sie doch noch immer über hunderttausende andere Arbeiter in noch viel schlechteren Verhältnissen heraus.

„Eisenbahnatmosphäre“ vermittelten auch die Heizhäuser, denn sogar bei Sonnenschein herrschte in den Lang- oder Rundschuppen fast immer dämmeriges Halbdunkel. Die Fußböden waren ölig-klebrig, zumeist lagen irgendwelche Eisenteile von in Reparatur befindlichen Lokomotiven herum. Im Winter war es kalt und zugig, im Sommer dafür stickig heiß. Es roch immer nach Rauch und Ruß. Durch die mit Schwefeldioxid aus den Verbrennungsrückständen der Lokomotiven angereicherte Luft war stets ein mehr oder weniger starkes Kratzen im Hals zu verspüren. Und in diesem Umfeld arbeiteten, rund um die Uhr, fleißige Menschen mit viel Liebe zu ihren Maschinen. Dreher, Schlosser, Schmierer, Lokführer, Heizer, Lampisten und viele andere mehr trugen ihren Teil mit einer oft sehr schweren, schmutzigen und unfallträchtigen Tätigkeit bei, damit dieses System „Eisenbahn“ klaglos funktionierte.

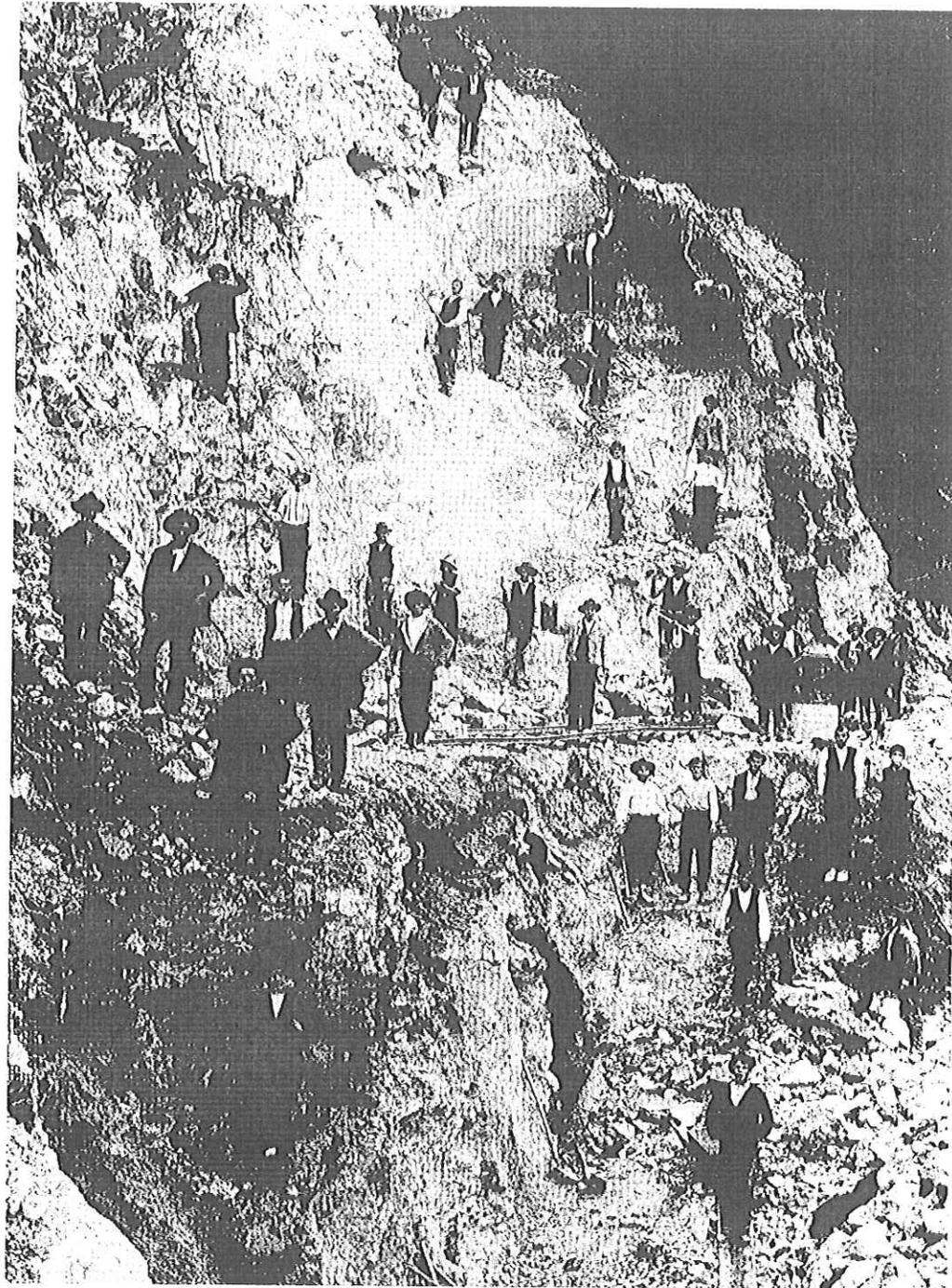


Langschuppen im Heizhaus Jägerndorf, photographiert im Jahr 1873. Davor zwei Lokomotiven der Mährisch-schlesischen Central-Bahn, der dieses Heizhaus damals gehörte.

Foto: S. Friedl, Sammlung Ing. Bauer

So wie bei zahlreichen anderen Bahnbauten fanden auch bei der Errichtung der Mariazellerbahn vor allem kroatische und italienische Arbeiter Beschäftigung. Ihre Bezahlung war schlecht. Menschliche Arbeitskraft war damals billiger als der Preis für Dynamit und wurde daher bei Bedarf in „geballter Form“ eingesetzt, wie dieses Bild von einer Lehnabtragung im Streckenabschnitt zwischen Sigmundsberg und Bohrwerk (Gußwerk) im Jahr 1905 zeigt. 39 Arbeiter sind auf dem Bild zu sehen, die auf engstem Raum im steilen Gelände mit primitivem Werkzeug im wahrsten Sinne des Wortes durch ihrer Hände Arbeit „Berge versetzen“.

Foto: Sammlung Fahrngruber





Bau der Almtalbahn von Wels nach Grünau.

Foto: Sammlung Dipl.-Ing. Knoll