Inhaltsverzeichnis

Ein kleiner Überblick

Die persönliche Note

Der Eisenbahndienst im Allgemeinen
- Wir Eisenbahner
- Die Gründung der Eisenbahnergewerkschaft
- Die Unfall- und Versicherung der Eisenbahner
- Das Pensionsrecht der Eisenbahner
- Arbeitszeiten und Arbeitslöhne
- Die Sonn- und Feiertagsruhe
- Wohlfahrtseinrichtungen
- Aus- und Weiterbildung von Eisenbahnbediensteten
- Die Frau im Eisenbahndienst

Der Maschinendienst
- Lokführer und Heizer

Die Zugförderung

Der Wagenaufsichtsdienst
- Die Werkstätten
- Übergreifender Fachdienst: Materialverwaltung und Betriebfeuerwehr

Der Streckendienst
- Bahnmeistereien +Bahnwärter+ Streckengeher+ Lehnenbegeher,
- Brückenmeister
- Streckenbedienstete+ Streckenwärter+Block- und Schrankenwärter
- Sicherungs- und Fernmeldedienst
- Elektrodienst

Verkehrsdienst
- Zugbegleiter, Verschubdienst, Weichen- und Stellwerkswärter, Wagenreinigung,

Bahnhofsvorstand, Fahrdienstleiter, Geschäftsführerr
- Telegraphie, später Fernschreib- und Fernsprechwesen

Kommerzieller Dienst
- Kommerzieller Wagendienst, Gütermagazine, Transiteur
- Eisenbahnzolldienst

Was der Eisenbahner wissen sollte

Wiener Stadtbahn

Berufe, die es am Bahnhof nicht mehr gibt
- Türsteher, Zimmerwärter, Nacht- und Feuerwächter, Lampist, Gepäckträger

Eisenbahner privat+Eisenbahner als Landschaftspfleger und gefragte Imker

Sprachlexikon

Bei diesem Produkt handelt es sich um ein Vorab–Ansichtsexemplar! Die Angabe der Kapiteltitel entspricht der geplanten Aufteilung, jedoch noch nicht dem endgültigen Wortlaut. Impressum und präzise Quellenangaben werden im druckfertigen Buch eingearbeitet.

Viel Vergnügen beim Probelesen wünscht Ihnen die ***Railway - Media - Group***!

Der Eisenbahndienst im Allgemeinen

Wir Eisenbahner

Doch ein seltsames Völkchen?

„Wir Eisenbahner sind doch ein seltsames Völkchen. Man weiß von uns wenig und sieht uns kaum [...] Man schätzt unser Tun und spricht doch von ihm nicht. Man nimmt es hin, unbekümmert und selbstverständlich, wie etwas immer Dagewesenes. Als wäre es nicht erst 100 Jahre her, dass Menschen darauf kamen, ein Dampfross auf die Strecke zu schicken [...] Auch heute weckt eine Lokomotive Interesse, würdigt die großen Fortschritte der Technik und freut sich selbstzufrieden, dass man alles miterleben darf. Und doch, du fröhlicher Fahrgast, der du vor der Reise stehst und uns kurz vor Abfahrt vorn an der Maschine noch einmal besuchst, manches Mal wünsche ich mir, du würdest dir doch einmal einige Gedanken machen über das riesige Schaltwerk, dem du dich so bedingungslos anvertraust, das du immer wieder in Anspruch nimmst und das du kurz ‚Eisenbahn' nennst. Sieh: wir Leute auf der Maschine, wir sind nur ein kleines Rädchen in dem wunderbaren Getriebe; ein Rädchen allerdings, das gewaltige Energien entfesseln kann, und von unserer ruhigen Hand und unserem Blick hängt oft dein Leben ab [...] Und wenn sie auch wissen, dass die Strecke in mustergültiger Ordnung ist, wenn ihnen auch bekannt ist, dass Tausende Tag um Tag daran wirken, sie zu vervollkommnen, zu erneuern und auszubauen, so sind sie doch nicht frei aller Sorge, so sind ihre Sinne doch aufs Äußerste gespannt: sie haben eine tiefere Auffassung von ihrem Dienst und tragen schwer an der Verantwortung, und der sicherste Weg ist nicht ohne Gefahren. Denn auch sie sind nur Menschen aus Fleisch und Blut, Menschen mit allen ihren Sorgen, Nöten und Krankheiten, Freuden, Stimmungen und Gewohnheiten; und es fällt ihnen nicht leicht, die eiserne Pflicht zu erfüllen. Aber habt ihr jemals schon gehört, dass auf einen dieser Männer auch nur der Schein einer Nachlässigkeit gefallen ist?" [1]

Diese Zeilen, geschrieben im Jahr 1935, kann man mit anderen Worten wohl kaum so treffend und berührend ausdrücken.

Wolfgang Peters schreibt 1941: *„Im Folgenden wird – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – der Versuch gemacht, dem Eisenbahner in seinen vielfältigen Beschäftigungen im Betriebs- und Verkehrsdienst, aber auch in den Büros der Verwaltung und der Ingenieure nachzugehen, um dadurch dem ganzen Volke einen Eindruck von dem Funktionieren dieses ungeheuer komplizierten und fein gegliederten Uhrwerks zu geben, das den Betrieb der deutschen Reichsbahn darstellt."* [2]

Kein Fleisch, nur Brot.

Am Beginn des Bahnzeitalters stand nicht „Vater Staat" mit einem großen Koffer voll Geld, es waren vielmehr Bankiers, die den Bau der Bahnen finanzierten. Dazu benötigte man Planer, Ingenieure, Fuhrwerksunternehmen und jede Menge Arbeiter. Bis zu 10.000 wurden zum Bau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gebraucht, bis zu 20.000 beim Bau der heutigen Südbahn. Die Arbeitswilligen kamen aus allen Ländern der Monarchie und brachten oft auch ihre Familien mit. Dabei mussten die Frauen ebenso Hand anlegen, um den kläglichen Lohn ein wenig aufzubessern. KFNB stand nicht nur als Abkürzung für Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sondern auch für *„Kein Fleisch, nur Brot"*.[3]

Diese Männer und Frauen der ersten Stunde begründeten die heutigen Bahnmeistereien. So waren nicht nur Arbeiter, die eine Trasse einrichteten und Schienenarbeiten erledigten, im Einsatz, sondern auch Maurer und Zimmerleute für bestimmte Bauarbeiten auf Bahnhöfen und Strecken.

Englische Fachleute begannen schon vor der Eröffnung der Strecke Floridsdorf – Deutsch-Wagram, österreichisches Personal auszubilden. Man benötigte Lokomotivführer, Heizer, Techniker, Zugführer, Conducteure, Bahnhofspersonal in geringer Menge und vor allem Mitarbeiter im Verwaltungsbereich. Die Löhne waren mehr als gering, denn die Bahngesellschaften waren auf Profit orientiert und sparten demgemäß bei den Personalkosten. Versicherungen gab es ebensowenig wie Dienstvorschriften.[4]

Eisenbahnbetriebsordnung und erste Uniformen

Die Eisenbahnchronik der ÖBB vermerkt bereits für 1842 eine Eisenbahnbetriebsordnung [5], aber es dauerte noch bis 1851, ehe eine solche erstmals erlassen wurde.[6] Nunmehr waren Instruktionen, Schulungen und Prüfungen obligatorisch. Diese neue Eisenbahnbetriebsordnung wurde in großen Teilen auch das Dienstrecht der Landwehr angelehnt [7] und das Bahnpersonal erhielt den Status von öffentlich Bediensteten. 1857 wurden alle Eisenbahner, die mit Reisenden befasst waren, mit Uniformen ausgestattet. Sie war nicht jener der Landwehr angeglichen, sondern war (wie die der Marine) in Hellblau mit silbernen Distinktionen gehalten.

Im Jahr 1844 richtete die Nordbahngesellschaft

1 G. Ronniger: „Wir Eisenbahner" in: *Wir Eisenbahner: 55 preisgekrönte Schilderungen deutscher Eisenbahner*; Berlin 1937
2 W. Peters: *Großdeutschlands Eisenbahner*; Berlin 1941
3 G. Trumler / Ch. Wagner: *Stationen der Erinnerung*; Wien 1988
4 *80 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner*; Wien 1972; *100 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner*; Wien 1992
5 ÖBB-Chronik *Geschichte der Eisenbahn in Österreich*; Wien o. J.
6 Wolfdieter Hufnagl
7 Wolfdieter Hufnagl

ein Pensionsinstitut ein.[8] Es sollte eine Wohlfahrtseinrichtung für die Mitarbeiter der KFNB sein, die im Laufe der Zeit verändert und verbessert wurde. Den definitiven aber dienstunfähig gewordenen Bediensteten beziehungsweise deren Witwen sollte diese Einrichtung einen Pensionsbeitrag sichern.[9] Für minderjährige unversorgte Waisen stand ein Erziehungsbeitrag zur Verfügung und den Frauen jener Mitarbeiter, die nicht pensionsberechtigt waren, sollten nach dem Ableben der Bediensteten die Sterbe- und Begräbniskosten beglichen werden.[10]

Einer der gefährdendsten Berufe

Da die Eisenbahner in einer Liste der gefährdendsten Berufe hinter den Bergarbeitern mit einer Lebenserwartung von nur 62,5 Jahren angeführt waren, sollte diese Gruppen wesentlich früher in Pension gehen dürfen als andere.[11] (Wobei noch erwähnt werden sollte, dass der Eisenbahner nicht in Pension ging, sondern in den dauernden Ruhestand.)

Als 1950 alle Pensionskassen leer waren, wurden sie aufgelöst. Der Staat garantierte von da an die Pensionen der Eisenbahner. Alle anderen Einrichtungen der Eisenbahnen wie beispielsweise die Sozialversicherungsanstalt waren privatrechtlicher Natur, eine Einmaligkeit im Vergleich zu anderen Pflichtversicherungen.

Viele Neuerungen auf dem Sicherheitssektor schufen sich stets verändernde Aufgabenbereiche für die Bediensteten. So wurden Bahnwächter unter „recht ausnützerischen Bedingungen“ angestellt. Es war für einen Wärter selbstverständlich, 16 Stunden am Tag Dienst versehen zu müssen. In seiner Ruhezeit hatte ihn seine Frau im Dienst zu vertreten. Nicht besser ging es den Werkstättenarbeitern, für die es weder soziale noch wirtschaftliche Sicherheiten gab.
Die Verschieber arbeiteten unter äußerst gefährlichen Voraussetzungen. Auf dem Verschiebebahnhof hatten sie die ankommenden Güterzüge zu „zerlegen“. Dabei wurden diese Züge zunächst auf den heute noch üblichen Ablaufberg geschoben. Von dort aus rollten die einzelnen Wagen auf verschiedene Gleise, wo sie für neue Züge mit gleichem Ziel zusammengestellt wurden. Allerdings besaßen nicht alle Wagen eigene Handbremsen. Die Verschieber mussten jeden Wagen stoppen, indem sie einen Bremsknüppel gegen den Spurkranz pressten. Schlug der Knüppel aus, war oftmals ein Arm des Verschiebers zerschmettert.

Mädchen für alles und ein bitterer Hauch von Militär

Auch die Arbeit der Zugbegleiter war mitunter „kein Honiglecken“, spielten sie doch „Mädchen für alles“. Wagen mussten vor der Fahrt untersucht und geschmiert werden, Fahrkarten waren mehrmals zu kontrollieren, Gepäck hatte man ein- und auszuladen, die Passagiere mussten angehalten werden, nichts auf die Sitze zu legen – die Aufgaben des Zugbegleiters erwiesen sich als schier nicht enden wollend.[12]

Wie aber kam die Bahnverwaltung zu diesem Personal? Einem Erlass aus dem Jahr 1879 ist zu entnehmen, dass bei den in der Zwischenzeit entstandenen Staatsbahnen eine gewisse Zahl an ausgedienten k. k. Unteroffizieren als Beamte vorzusehen oder an sonstige Stellen zu vergeben seien. Die Bahnen waren ja – auch durch das Landwehrrecht – militärisch aufgebaut. Die Unteroffiziere waren gegen die Zivilisten oft übermächtig, denn sie waren militärisch organisiert. Speziell bei der Bahnerhaltung behandelten sie die Arbeiter mitunter wie Sklaven. Auch sonst war das Militärische bei der Bahn zu verspüren: man denke an Ausdrücke wie „Befehl“, „Kaserne“, Kartusche“ (Schaffnerjacke), „Wärter“, „Salutieren“ oder „Signal“.[12]

In den Anfängen des Dampfeisenbahnwesens war das Verhältnis zwischen Unternehmen und Bediensteten noch nicht schriftlich geregelt. Man beschränkte sich auf mündliche Weisungen, was anfänglich auch reichte. Als jedoch das Eisenbahnwesen immer umfangreicher wurde, erkannte der Staat die Notwendigkeit, Gesetze zu erlassen. So entstanden die bereits erwähnte Eisenbahnordnung von 1851 und das *Polizeigesetz für Eisenbahnen* von 1847.[14]

Den Behörden war wichtig, nicht nur den anwachsenden Betrieb zu überprüfen und zu überwachen, sondern auch die ständig größer werdende Zahl der Beschäftigten unter Kontrolle zu halten. Sowohl in der Eisenbahnbetriebsordnung als auch im Polizeigesetz für Eisenbahnen wurde eindeutig festgehalten, dass die Bahnverwaltungen auch für das Verhalten ihrer Bediensteten verantwortlich waren. Dementsprechende Regelungen für den Betriebsablauf waren deshalb zu erlassen.

Wie so oft wurden technische Errungenschaften für kriegerische Auseinandersetzungen ausgenutzt und ihnen erst dadurch von höherer Stelle die notwendige Aufmerksamkeit gewidmet. So war der Generalstab nach den missglückten Kriegen gegen Italien und später gegen Preußen zur Erkenntnis gekommen, dass ein entsprechendes modernes Transportsystem von eminenter strategischer Bedeutung war. Ein solches Transportsystem hatte man in der Eisenbahn gefunden. Deshalb behielt sich der österreichisch-ungarische Generalstab bei Bahnbauten und Planungen ein Mitsprache- und Dirimierungsrecht (Entscheidungsrecht eines Vorsitzenden bei Stimm-

8 *Darstellung der Wohlfahrtseinrichtungen der k. k. Kaiser Ferdinands-Nordbahn*; Wien 1897
9 *80 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner*; Wien 1972
10 *100 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner*; Wien 1992
11 Günther Kraus
12 *100 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner*; Wien 1992
13 Wolfdieter Hufnagl
14 Publikation über das *Polizeigesetz für Eisenbahnen*; Wien 1847

Ein ehemaliger Unteroffizier befiehlt den Arbeitern. Archiv VIDA

Der Fahrdienstleiter gibt den Durchfahrtsbefehl. Archiv Karl Wildberger

Allgemeiner Rechtsschutzverein. Archiv VIDA

gleichheit in einer Abstimmung) vor. Durch diese Einspruchsbestimmungen des Militärs konnten viele Bahnen in Österreich überhaupt erst entstehen, aber auch Entscheidungen wie zum Beispiel die Spurweite von Schmalspurbahnen (einheitlich 760 mm) waren davon maßgeblich beeinflusst.

Der lange Weg zu gewerkschaftlichen Gruppierungen

Mit dem Wachstum der Eisenbahnen war ein rasantes Ansteigen der Bahnbeschäftigten, die übersichtlich organisiert werden mussten, verbunden. Daher beschloss die k. k. österreichische Staatseisenbahngesellschaft im Jahr 1878 eine Instruktion über den Vorgang in Personalangelegenheiten.[15] Der entscheidende Passus dieser Instruktion findet sich im § 1, wo das Beamten- und Dienerpersonal in fünf Kategorien eingeteilt wurde:

1. Definitive Beamte
2. Provisorische Beamte
3. Definitive Diener
4. Provisorische Diener
5. Diurnisten (= Aushilfskräfte)

Dazu kamen noch die Arbeiter und Taglöhner, die aber mangels Rechtsgrundlage von dieser Instruktion nicht erfasst wurden. Die Beamten wurden von den k. k. priv. Staatseisenbahnen willkürlich bestellt. Auch bei den übrigen Bahngesellschaften wurde dies so gehandhabt, weil sie die *Instruction Nr. I* übernommen hatten. Eisenbahner des ausführenden Betriebsdienstes, wozu das gesamte fahrende Personal zählte, waren hauptsächlich Diener. Der Unterschied zwischen Beamten und Dienern bestand nicht nur auf sozialem Gebiet, sondern war besonders bei der Bezahlung deutlich erkennbar. Beamte der Kategorie 1 erhielten jährlich ein Gehalt von bis zu 4.000 Gulden. Außerdem stand ihnen ein jährliches Quartiergeld zu und entsprechende Diäten bei auswärtigen Dienstleistungen. Ein Lokomotivführer hingegen erhielt jährlich 800 Gulden, ein Heizer lediglich 450 Gulden. Bestimmte Beamte bezogen schon nach 25 Dienstjahren 100% des letzten Gehalts als Pension, wobei die Beamtendienstzeit in der Regel 35 Dienstjahre betrug.[16]

Diese diskriminierende Behandlung einer großen Zahl an Dienstnehmern führte dazu, dass man sich in kleinen als Gruppen organisierten Vereinen traf, die der Gründung einer Gewerkschaft Auftrieb gaben. So etwa entstand der *Unterstützungs- und Rechtsschutzverein für alle im Fahrbetrieb Tätigen*.

15 *Instruction Nr. I, Vorgang in Personalangelegenheiten der k. k. priv. Staatseisenbahnen*; Wien 1878
16 *Verordnungs- und Anzeigeblatt der k. k. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien*, XIII. Jahrgang; Wien 1884

Rudolf Müller, Mitbegründer der Gewerkschaft der Eisenbahner. Archiv VIDA

Die Gründung der Eisenbahnergewerkschaft

Zwei Männer sind im Zusammenhang mit der Gewerkschaft in den Mittelpunkt zu stellen: Rudolf Müller und Josef Tomschik. Sie gelten als Pioniere der österreichischen Eisenbahnerbewegung vor dem Gründungsjahr der Gewerkschaft 1892.

Ein widerständiger Magazineur

Rudolf Müller, der in der Nähe von Karlsbad geborene Sohn eines Webers und Kleinhäuslers, erlernte das Bäckerhandwerk und war kurze Zeit in Wien als Gehilfe tätig. Nachdem er arbeitslos geworden war, fand er bei der Aspangbahn eine Stelle als Magazineur. Bald fand der exzellente Redner Gefallen an den Inhalten der Sozialdemokratischen Partei. Wann und wo immer es möglich war, setzte er sich für seine Arbeitskollegen, seine Partei und für die Schaffung einer Gewerkschaftsbewegung der österreichischen Eisenbahner ein. Das missfiel seinen Vorgesetzten bei der Aspangbahn so sehr, dass sie zunächst mit Rügen und Geldstrafen versuchten, den Aufmüpfigen einzuschüchtern – ohne Erfolg! So wurde Müller zunächst entlassen, später aber wieder eingestellt. Und wieder setzte der spätere Reichsratsabgeordnete sein Bestreben, eine Gewerkschaftsorganisation zu gründen, unbeirrt fort.

Der Beginn in einem kleinen Kabinett

Der blendende Organisator Josef Tomschik richtete schon um das Jahr 1890 als Vertreter der Werkstättenarbeiter des Westbahnhofes in einem kleinen Kabinett sein erstes „Sekretariat“ ein, um eine gewerkschaftliche Organisation aufzubauen. Ihm ist zweifellos der traditionelle Zusammenhalt der Eisenbahnerorganisation zu danken.

Auf diese beiden Männer geht die Gründung der kraftvollen und später so mächtigen Organisation der österreichischen Eisenbahner zurück.
Jahre später wurde auch eine christliche Gewerkschaft gegründet. Ohne diese Gewerkschaft hätten die Dienstnehmer vieles nicht erreicht, was sie im Laufe der Jahrzehnte durchzusetzen vermocht hatten. Rückschläge und Schwierigkeiten blieben selbstverständlich auch ihnen nicht erspart- die Gewerkschaft wurde aus politischen Gründen mehrmals verboten, der harte Kern blieb aber dennoch stets aktiv.[17]

17 *80 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner*; Wien 1972; *100 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner*; Wien 1992

Josef Tomschik, Mitbegründer der Gewerkschaft. Archiv VIDA

Probe-Nummer!

Sonntag den 15. Oktober 1893.

Der Eisenbahner
Centralorgan
des
Oesterreichischen Eisenbahn-
Personales.

Redaktion, Administration und Expedition: X., Bau der Südgasse 18 in Wien.

Erscheint jeden 1. und 15. eines jeden Monats.

Pränumerations-Preise: Ganzjährig . . . . . fl. 1.50 Halbjährig . . . . . „ —.80 Vierteljährig . . . . . „ —.45 Einzelne Nummern 7 kr.

Wahlspruch: Was wir begehren von der Zukunft Zinnen: Daß unsere Kinder in der Schule lernen Daß Brot und Arbeit uns grüßet heiter, Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen. G. Herwegh

Freunde und Collegen!

Kollegen! Unterstützt und agitirt für Eure Presse!

Der Eisenbahner, Medium der Gewerkschaft d. E. Archiv VIDA

Die Unfall- und Sozialversicherung der Eisenbahner

Selbsthilfe gegen säumige Arbeitgeber

Die Entwicklung auf sozialem Gebiet verlief bei den österreichischen Eisenbahnen ähnlich wie in der Industrie. Der Staat blieb passiv und die Arbeitgeber befolgten die gesetzliche Verpflichtung zur Errichtung von Betriebskassen nur schleppend und in unzureichendem Ausmaß. Die Folge war, dass die betroffenen Bevölkerungsschichten zur Selbsthilfe griffen und zahlreiche Hilfs-, Kranken-, Unterstützungs- und Sterbekassen gründeten.
Mit dem Einsatz von Maschinen in den Fabriken, der wirtschaftlichen Nutzung der Dampfkraft und vor allem dem Bau der Eisenbahnen hatte das Industriezeitalter seinen Anfang gefunden. Im Zuge dieser Industrialisierung entstand auch das soziale Arbeitsrecht im heutigen Sinn.

Der Wunsch nach einer gesetzlichen Regelung

Die Eisenbahnbediensteten standen während der Privatbahnperiode (1824 – 1841) im Taglohnverhältnis. Wurden sie durch Krankheit oder einen Arbeitsunfall arbeitsunfähig, bekamen sie kein Entgelt. Das dadurch entstandene Bedürfnis nach entsprechenden Sozialeinrichtungen wurde befriedigt, indem man Unterstützungskassen bei den einzelnen Eisenbahnen errichtete. Während der folgenden Staatsbahnperiode (1841 – 1852) kam es zu einer vorübergehenden Besserstellung der Eisenbahnbediensteten. 1853 wurde per Erlass die Reorganisation der Staatseisenbahnen vorgenommen. Es war auch ein richtungsweisender Erlass für die Entwicklung des Unterstützungskassenwesens. Er bewirkte in erster Linie, dass bei allen(auch bei später gegründeten) Eisenbahngesellschaften Unterstützungskassen eingerichtet und im Großen und Ganzen nach einheitlichen Grundsätzen geführt wurden. Die Höhe der Beiträge schwankte zwischen ein und drei Prozent des Lohnes der Mitglieder. Ärztlich betreut wurden sie von den Bahnärzten, Medikamente in der Regel kostenlos verabreicht. Es gab Kranken- und Wochengeld, allenfalls sogar Unterstützungsleistungen an Hinterbliebene.

Dennoch stellte sich bald heraus, dass durch diese Unterstützungskassen die Notlage der unselbständig Erwerbstätigen nicht grundlegend beseitigt werden konnte. So wurde der Wunsch nach einer gesetzlichen Regelung der Sozialversicherung immer lauter.

1869 versuchte der Gesetzgeber durch das Eisenbahnhaftgesetz wenigstens nach Arbeitsunfällen einen hinreichenden Ersatz des erlittenen Schadens nach dem Prinzip der Erfolgshaftung durch die Eisenbahnen zu schaffen. Mit der schon am 8. März 1855 eingeführten Gewerbenovelle wurde erstmals ein tiefgreifender Arbeitsschutz verwirklicht.
Am 28. Dezember 1887 wurde die Unfallversicherung für Arbeiter gesetzlich beschlossen. Aber erst

Haus der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahner in Wien. Archiv VIDA

1894 bezog man die Eisenbahnbediensteten durch das sogenannte *Ausdehnungsgesetz* in den Unfallversicherungsschutz ein. Laufende Abänderungen wurden in einem Gesetz 1929 wieder verlautbart und in der Folge gab es bis 1938 weitere Abänderungen. In diesem Jahr wurde das österreichische Unfallversicherungsrecht durch die am 1. Oktober 1938 in Kraft getretene *Reichsversicherungsordnung* abgelöst.

Nach 1945 wurde die Krankenversicherung zunächst in Form einer Betriebskrankenkasse weiter geführt, mit 1. Jänner 1948 wurde die „Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen“ wirksam.

Die Dienstordnung von 1898 (Dienstpragmatik) für die Beamten der k. k. österreichischen Staatsbahnen wurde als einzige Dienstrechtsnorm in das Dienstrechtssystem der Zweiten Republik übernommen und hat sogar, mit verschiedenen Ergänzungen und Abänderungen, bis heute (2012) Geltung.

Das Pensionsrecht der Eisenbahner

Auch hier ging man, wie bei der Entwicklung der bahneigenen Sozialversicherungsanstalt, immer eigene Wege. Folgender kurzer Überblick soll nur einen knappen Eindruck der Veränderungen vermitteln.

Allgemein Gültiges nach rund 100 Jahren Eisenbahnbetrieb

Zunächst hatten die verschiedenen Bahngesellschaften jeweils ihre Pensionsfonds.

Erst 1921 begannen Reformen, die allerdings erst im Jahre 1925 die gesetzlichen Rahmenbedingungen schufen, das Pensionsrecht in das Dienstrecht einzuarbeiten – eine Regelung, deren Grundsätze bis 1995 galten.[18]

18 *80 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner*; Wien 1972; *100 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner*; Wien 1992