

Correspondent

Erſcheint
Dienſtag, Donnerſtag,
Sonntag.
Jährlich 160 Nummern.

für
Deutschlands Buchdrucker und Schriftgießer.

Alle Poſtankaſten
nehmen Beſtellungen an.
Preis
vierteljährlich eine Mart.

XXXII.

Leipzig, Donnerſtag den 19. Juli 1894.

№ 82.

Amerikanische Eisenbahnerverhältnisse; ein Analogon.

Aus der Feder eines ihrer tüchtigsten sozialpolitischen Mitarbeiter bringt die Frankf. Ztg. anlässlich des jenseits des Ozeans wütenden kolossalen wirtschaftlichen Kampfes in den Eisenbahnbetrieben eine instruktive Darstellung der herrschenden Zustände zwischen den Eisenbahnkönigen und ihren Lohnsklaven. Den ersteren ist darin der keineswegs nur auf jene Unternehmergruppe passende schwere Vorwurf entgegen geschleudert, daß sie nichts anderes als die Erraffung mächtigen Vermögens im Auge hatten auf Kosten des Publikums und der Arbeiter, deren gefährlicher Dienst in keiner Weise ein Äquivalent seitens der Bahngesellschaften fand.

Daraus entwickelte sich denn ähnlich wie in anderen Branchen die gewerkschaftliche Selbsthilfe der Eisenbahner, das feindselige Gegenüberstehen und last not least genau wie bei uns deutschen Buchdruckern das stümperhafte Konkurrenzwesen der Gesellschaften, mit dem Effekte neuer Streitankläge und Erweiterung der bestehenden Klust. Der wohlunterrichtete Verfasser veranschaulicht dies sehr begreiflich.

Die soziale Geschichte der amerikanischen Eisenbahnen beginnt mit der sozialen Pflichtvergessenheit der Unternehmer, d. i. der Kompanien, gegenüber ihren hunderttausenden von Angestellten. So lange der Angestellte gesund und leistungsfähig war, bekam er seinen Lohn, sofern er nicht zuvor aus dem Dienst entlassen wird. Verlor er bei einem Unfälle sein Leben oder blühte er dabei seine Gesundheit oder Leistungsfähigkeit ein, so gab's zunächst zwischen ihm bzw. seinen Hinterbliebenen und der Kompanie einen Prozeß, der nach dem common law, dem alten gemeinen Rechte, geführt wurde, das in einem offiziellen Berichte des Department of Labor als „durchaus absurd“ bezeichnet wird. 1880 ersekte England diese für den modernen Eisenbahndienst sinnlos gewordenen alten Gesetze durch ein modernes Haftpflichtgesetz. Dieses wurde nur in zwei Staaten der Union, in Alabama und Massachusetts, nachgeahmt. In vielen anderen Staaten der Union, speziell fast in allen westlichen, wurde teils durch neue Gesetzgebung, teils durch die Rechtsprechung die ohnedies völlig ungenügende Haftpflicht der Kompanien noch weiter fast auf ein Nichts verringert. Gesetlich stand und steht also der Eisenbahngestellte in den meisten Staaten der Union gerade in den für ihn wichtigsten sozialpolitischen Beziehungen beinahe schutzlos da und mehr als die Gesetze geboten, leisteten die Kompanien gewiß nicht.

Da begannen, etwa seit dem Ende des Bürgerkrieges, die Eisenbahnarbeiter sich zu Fachvereinen zusammenzutun, um ihre eignen sozialpolitischen Interessen selbst in die Hand zu nehmen. Im Dezember 1867 konstituierte sich die Grand International Brotherhood of Locomotive Engineers, der Fachverein der Maschinenisten. Er gründete eine auf Gegenseitigkeitsystem beruhende Versicherung seiner Mitglieder gegen den Verlust von Weinen, Händen, Augen und gegen den Tod. Die Versicherung auf den Todesfall z. B. beträgt 1500 bis 4500 Dollars, je nach Höhe der Einlagen. Daneben laufen Versicherungen gegen Krankheit, endlich eine Unterstützungskasse für unverheiratet ins Elend gekommene oder beschäftigungslos gewordene Mitglieder. Zu der ökonomischen gesellt sich eine andre Tendenz. Der Verein ist bestrebt, das moralische Niveau seiner Mitglieder und des ganzen Standes zu heben, indem er als Bedingungen zum Beitritte moralischen Lebenswandel, Mäßigkeit, Kenntnis des Lesens und

Schreibens fordert und von den Kompanien gerechte Prüfungsnormen für die Anstellung von Eisenbahnarbeitern und eine Avancements-Ordnung verlangt. Die Brotherhood (Bruderschaft) hat bis zum Jahr 1892 aus ihrer Unfallkasse allein 3 Millionen Dollars, aus dem Unterstützungsfonds 500 000 Dollars ausbezahlt. Sie besitzt ihr eignes Vereinsorgan, welches in Cleveland, Ohio, erscheint. Nach ähnlichem Plan und in gleichem Geiste hat sich selber eine größere Anzahl von Eisenbahnarbeiter-Fachvereinen gebildet. Erwähnt sei der Order of Railway Conductors of America, gegründet 1882, der 1892 bereits 18 000 Mitglieder zählte, 990 732 Dollars in Fällen von Tod oder gänzlicher Leistungsunfähigkeit ausbezahlt (der Versicherungsbetrag ist pro Mann 2500 Dollars) und Pollen im Totalwerte von 19 759 000 Dollars ausständig gehabt hat. Die Weichensteller haben ihre Switchmens Mutual Aid Association of North America mit 10 000 Mitgliedern, die Bremser ihre Brotherhood of Railroad Brakemen (Mitgliederzahl 25 000, Versicherungen in Kraft: 23 000 000 Doll., Auszahlungen für Tod und völlige Untauglichkeit seit 1884 bis 1892: 441 000 Doll.) usw.

Diese organisierte Selbsthilfe der Eisenbahnarbeiter wurde von den Eisenbahn-Gesellschaften anfangs mit Gleichgültigkeit, später, als die Vereine Macht und Ansehen gewannen, mit offener Feindseligkeit verfolgt. Die Gesellschaften maßregelten die Vereinsmitglieder, aber ihre Kraft reichte nicht aus, das Vereinsleben zu ertöten. Schließlich kamen einige und zwar zum Teil große Gesellschaften auf die nützliche Idee, die Vereintre „positiv“, d. h. durch Gründung von eignen Versicherungsanstalten und sonstigen Wohlfahrts-Institutionen zu bekämpfen. Die Beiträge werden den Angestellten vom Lohn abgezogen. Trotz der sabelhaften Größe und des Reichthums der Eisenbahngesellschaften ist es um ihre Hilfskassen viel schlechter bestellt als um die der Arbeitervereine. Bei der ersten Enquete 1889 fällt das Labour Department das Urteil: „Im ganzen kann man nicht sagen, daß die Eisenbahngesellschaften dieses Landes in irgend wie großem Umfange sei es eigne Wohlfahrts-Einrichtungen oder die von ihren Angestellten gegründeten unterhalten oder auswärtige Wohlfahrts-Institute unterstützen.“ Besser, aber nicht um viel, ist es jetzt geworden, wie die zweite Enquete, die von 1892, zeigt. Eine Fürsorge für ausgediente Beamte, wie sie bei uns so ziemlich jede Eisenbahnunternehmung haben dürfte, kannten von den untersuchten 350 Eisenbahngesellschaften nur 13 (sage: dreizehn). Ist ein Beamter durch einen Betriebsunfall für seinen bisherigen Dienst unfähig geworden, so wird er nur bei 125 Gesellschaften für die Anstellung in einem andern Dienstweg vorzugsweise berücksichtigt; bei den 225 anderen gibt's nicht einmal das! Wie zum Spohne wird solche Numenschlichkeit von manchen Gesellschaften mit der Benutzung auf die Prinzipien der Freiheit und Gleichheit gedeckt, mit denen eine besondere Bevorzugung der eignen Angestellten vor denen anderer privater oder öffentlicher Unternehmungen in Widerspruch stände — man denke!

Diese schätzbare Sorte von gleichniger Arbeiterfreundlichkeit durchschauen die amerikanischen Eisenbahnarbeiter sehr genau. Charakteristisch dafür ist eine Ausrufung des Generalsekretärs der Bruderschaft der Eisenbahnbremser, des Herrn Edward F. O'Shea in der Enquete von 1889. Er sagt, daß die „sogenannten“ Unterstützungskassen der Kompanien keinen andern wirklichen Zweck haben als die Arbeiter-Organisationen zu unterminieren und zu zerstören, die Arbeiter aber durch die ihnen zu gunsten der Kasse aufgelegten Abzüge vom Lohn unwillkürlich in die Abhängigkeit vom Unternehmer zu versetzen. „Die Unterstützungskasse ist eine Täuschung und eine Falle, das wissen viele Bremser aus bitterer Erfahrung.“ So haben denn auch diese der Mühsamkeit entsprungenen Wohlfahrtsanstalten der Eisenbahngesellschaften eher zur Verschärfung als zur Milderung des Gegensatzes zwischen Unternehmern und Arbeitern beigetragen.

Korrespondenzen.

Göttingen. Am 3. Juni d. J. war auf Veranlassung des hiesigen Bezirksvorstandes in Heiligenstadt eine Versammlung einberufen worden zwecks Agitation für den Verband. Diese war um so mehr geboten, als in Heiligenstadt der zweitgrößten Druckstadt des Bezirkes (30 Gehilfen laut Statist.) kein einziges Verbandsmitglied konditionierte, trotzdem wir bis vor wenigen Jahren immer 8 bis 10 Mitglieder dort hatten. Die Versammlung war von 24 Heiligenstädter Kollegen besucht. Kollege Richter aus Göttingen führte den Anwesenden in kurzer, sachlicher Weise die Ziele und Bestrebungen des Verbandes sowie die Unterstützungszweige desselben mit der Aufzählung zum Beitritte vor Augen. Nach dem mit Beifall aufgenommenen Referate trat der Faktor einer dortigen Druckerei, Herr L., sich ausdrücklich als Verbandsgegner bezeichnend, auf, um den Ausführungen des Referenten entgegenzutreten. Er sei früher langjähriges, eifriges Verbandsmitglied gewesen, habe aber später in seiner Eigenschaft als Faktor mit dem Einstellen von Verbandsmitgliedern derartig trübe Erfahrungen in bezug auf Leistungsfähigkeit usw. derselben gemacht, daß ihm die Lust am Verbandsvergangen sei. Die Vorführung einiger Beispiele sollte diese Meinung erhärten, hinderte den Redner aber nicht, aus diesen Einzelfällen Rückschlüsse — oder besser gesagt Trugschlüsse — auf die Gesamtheit zu ziehen sowie sich in heftigen Ausfällen gegen den Verbandsvorstand und den Corr. resp. dessen Leitung zu ergehen. Er habe früher stets und gern den Corr. gelesen, ihn aber doch zuletzt seines provokatorischen Tones wegen „an die Wand geschmissen“. Wenn trotzdem Vorstand und Corr. im Sinn eines friedlichen Handinhandgehens von Prinzipalen und Gehilfen ihre Taktik ändern würden, wäre er (trotz der „trüben Erfahrungen“) einer der ersten, der dem Verbandsverbands beitrete. (Mag sich der Herr Faktor nur fest an die Gutenbergschinder angeschlossen, da findet er was er sucht. Uns predigt er sein Ciapopeia vergebens, wir sind davon turtelt. Red.) — In der sich anschließenden Debatte wurden von den Kollegen Bornemann und Richter aus Göttingen diese Angriffe zurückgewiesen und es zeigte sich im Verlaufe derselben, daß Herr L. über viele Vorgänge in unserm Gewerbe und die Institutionen unser Verbandes die richtigsten Ansichten hat, welche richtig zu stellen den beiden genannten Kollegen ein Leichtes war. Leider hielt es schwer und ist auch wohl kaum gelungen, Herrn L. von seinen Ansichten abzurufen. Immer und immer wieder betonte er, daß es hauptsächlich die Schreibweise des Corr. sei, welche das „gute Einvernehmen“ zwischen Prinzipalen und Gehilfen störe und dadurch den „Frieden im Gewerbe“ erheblich schädige. Es sei doch nur durch einmütiges Zusammengehen beider Teile Ersprießliches zu erwarten. Die ihm vom Kollegen B. vorgehaltenen Thatsachen in betreff der Stettiner Resolution sowie die Maßregelungen und Schikanen, welche die letzte Bewegung hervorgerufen, vermochten nicht, ihn zu überzeugen. — Kurios war die Ansicht des Herrn L., daß die „hohe“ Reiseunterstützung die Mitglieder des Verbandes geradezu verlorde, ihrestellungen mit dem dolos far niente der Landstraße zu verkaufen. Die ihm von seinen Kollegen B. und K. entgegengehaltene Thatsache, daß doch wohl in erster Linie die gewissenlose Lehrlingszüchterei schuld an der Ueberfüllung der Landstraße sei, veranlaßte ihn zu dem klassischen Auspruch, das sei kein „christlicher Prinzipal“, der seine jungen Leute nach Beendigung der Lehrzeit auf's Pfaster setze. (Zur Illustration: In der Heiligenstädter Druckerei, welcher Herr L. als Faktor vorsteht, sind laut Statist. vom 1. Mai d. J. 9 Gehilfen und 8 Lehrlinge beschäftigt. Der Bezahlung des Herrn L. über die angeblich so geringsten Lohnverhältnisse der Heiligenstädter Kollegen sei ebenfalls die genannte Statist. gegenübergestellt; nach derselben variieren die Löhne zwischen 12 und 20 Mt.). — Doch genug; es ist nicht möglich, in dem

