



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„Die Österreichischen Bundesbahnen und die
austrofaschistische Machtergreifung.“

Verfasser

Bharat-Johannes Kulamarva

angestrebter akademischer Grad

Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, 2013

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

A 312

Studienrichtung lt. Studienblatt:

Diplomstudium Geschichte

Betreuerin / Betreuer:

Univ. Prof. Mag. DDr. Oliver Rathkolb

Danksagung

Ich danke meiner Familie, allen voran meiner Mutter, für ihre Engelsgeduld.

Mein Dank gilt außerdem meinem Freundeskreis für die seelische wie praktische Unterstützung, im Besonderen Martin Koschat, Katharina Kroat und Przemysław Sawiuk.

Dank auch an Karin Schmidt, die mir die Welt der Eisenbahn eröffnet hat.

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG.....	7
2. LITERATUR- UND QUELLENKRITIK	11
2.1. Sekundärliteratur.....	11
2.2. Quellenlage	14
2.2.1. Zeitgenössische Literatur, Kampfschriften und Reden.....	14
2.2.2. Zeitgenössische Zeitungsberichte.....	15
2.2.3. Illegale Gewerkschaftsschriften	17
2.2.4. Bundesgesetzblätter und Parlamentaria.....	18
2.2.5. Aktenmaterial und Veröffentlichungen der ÖBB.....	19
3. DIE BUNDESBAHNEN IN DER 1. REPUBLIK.....	23
3.1. Die finanzielle Lage der Bundesbahnen und der Staatshaushalt.....	27
3.2. Die Lage des Personals – Gehälter und Dienstrecht	30
3.2.1. Das Besoldungsschema – Gehaltsgruppen und Gehaltsstufen	31
3.3. Die Sanierungsmaßnahmen.....	34
3.3.1. Das Budgetsanierungsgesetz 1931	34
3.3.2. Das Bundesbahnbudgetsanierungsgesetz 1932	36
3.3.3. Die Verwaltungsreform 1932 und der Personalabbau.....	38
3.3.4. Die Bundesbahnbudgetsanierungsverordnung 1933	40
3.3.5. Die Verordnungen und Gesetze 1933 bis 1938.....	41
3.4. Die Bundesbahnskandale der 1930er	42
3.4.1. Das Conto separato und das Kohlekomplott	43
3.4.2. Der Fall Strafella	45
3.4.3. Die Hirtenberger Waffenaffäre.....	49
3.5. Die Bundesbahnen als Politikum	52
4. DER WEG IN DIE DIKTATUR	57
4.1. Der Streik vom 1. März 1933 und seine Folgen.....	57
4.1.1. Die Nationalratssitzung vom 4. März 1933.....	61
4.1.2. Die Eisenbahnerfrage nach dem 4. März.....	63
4.1.3. Die Entmachtung der Personalvertretung.....	65
Exkurs: „Abbau verheirateter weiblicher Personen“	68
4.2. Verzweiflung, Versagen, Verlust – Februar 1934	70
4.2.1. ...war der Eisenbahnverkehr völlig normal.....	71

5. DIE BUNDESBAHNEN IM AUSTROFASCHISMUS.....	77
5.1. Die Lage des Personals – Leben und Arbeiten in der Diktatur	79
5.1.1. Der Fall HORAK – ein Drohbrief der „Schwarzen Hand“	81
5.1.2. Der Fall WALENTA – ein Schaffner ohne Posten	83
5.1.3. Der Fall BERANEK – Ein Krankenjahr	84
5.1.4. Der Fall SCHNEIDER – Trunkenheit im Dienst	85
5.2. Postenbesetzungen – Die Bahnhöfe Wien-Süd und Wien-Ost	88
5.2.1. Rudolf REGENSBERGER – Bahnhofsvorstand Wien-Ost.....	90
5.2.2. August HAUSER - Bahnhofsvorstand Wien Süd.....	92
5.2.3. Das Heizhaus Wien Süd – Hans BRUCK und Gustav SCHÖNAUER	94
5.3. Die sozialistischen Gewerkschaften im Untergrund	99
5.3.1. Umfang und Organisation	100
5.3.1. Leistungen und Methoden.....	101
6. RESÜMEE	105
LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS	111
ANHANG	117
Bildanhang	117
Abstract	122
Lebenslauf	124

1. Einleitung

„The problem of the railroads is the problem of each and every one of us. No single economic activity enters into the life of every individual so much as do these great carriers. It is well to pause a moment and examine the extent of that interest. The issue should be thought through in terms of individual men and women. A railroad indirectly affects everyone within its vast territory.“

Franklin Delano ROOSEVELT¹

Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Zeilen ist im Staatsgebiet Österreichs tatsächlich jedeR – wissend oder unwissend – vom Schicksal der Österreichischen Bundesbahnen betroffen. Denn, während am 4. März 1933 der Autor jener Zeilen, Franklin Delano ROOSEVELT, seinen Amtseid als 32. Präsident der Vereinigten Staaten schwört, findet zum gleichen Zeitpunkt im Österreichischen Parlament die letzte große Debatte des Nationalrats der Ersten Republik statt: Die Debatte um den Eisenbahnerstreik vom 1. März; und noch bevor ROOSEVELT sein neues Kabinett angelobt hat, hat sich das Parlament „selbst ausgeschaltet“.

Die folgenschwere Sitzung vom 4. März 1933 markiert den Kulminationspunkt einer Entwicklung, die sich seit Beginn der Republik langsam aufgebaut und Anfang der 30er Jahre zunehmend verschärft hatte. Diese Arbeit untersucht das. Konkret soll hier die Frage gestellt werden, ob und mit welchen Mitteln der Austrofaschismus – in seinem Beginn und nach seiner Realisierung – auf die Österreichischen Bundesbahnen Einfluss genommen hat, und welche Konsequenzen das vor allem für das Bahnpersonal auf der Strecke und den Bahnhöfen hatte.

Dazu muss zunächst die Bedeutung der BBÖ² für das Österreich der 20er und 30er Jahre im Allgemeinen betrachtet werden, um ihre Rolle im politischen Spannungsfeld der Ersten Republik und im Rahmen der Machtergreifung durch die DOLLFUß-Diktatur zu begreifen. Dabei sind sozialwirtschaftliche Aspekte (Infrastruktur, Budget) ebenso zu untersuchen wie (partei-)politische und strategische (innen- wie außenpolitisch). Von dieser Betrachtung ausgehend muss dann die Frage behandelt werden, inwieweit die

¹ Franklin D. ROOSEVELT, Looking Forward. (New York, März 1933), S. 158 – Das Buch wurde parallel zur Amtseinführung Roosevelts veröffentlicht.

² Die Abkürzung „ÖBB“ bzw. „OeBB“ wurde in der 1. Republik nicht verwendet, da diese bereits an die „Oensingen-Balsthal-Bahn“, eine 1899 gegründete Lokalbahn im Schweizer Kanton Solothurn, vergeben war.

ArchitektInnen des austrofaschistischen Systems sich dieser Bedeutung bewusst waren, und welche Konsequenzen sie daraus zogen. Handelte es sich bei den Interventionen in den Wirtschaftskörper Österreichische Bundesbahnen um politische Angriffe auf eine sozialdemokratische Hochburg oder um unausweichliche Maßnahmen im Rahmen einer konservativen Budgetpolitik?

Auf welchen Ebenen wurde Einfluss auf die BBÖ ausgeübt und welche Folgen hatte dies für Unternehmen, Republik und nicht zuletzt die „einfachen EisenbahnerInnen“?

Die Rolle der sozialdemokratischen Opposition und ihrer *Freien Gewerkschaften* als Gegenpol zur christlichsozialen Bundesregierung lässt sich am deutlichsten in der „heißen Phase“ der frühen 30er Jahre beobachten. In diese Zeit fallen nicht nur die bisher stärksten Sparmaßnahmen, sondern auch mehrere Skandale, die zu heftigen Diskussionen sowohl im Nationalrat als auch auf den Titelseiten der österreichischen Tageszeitungen führen. Die Sozialdemokratische Partei verstand sich hierbei stets als Schutzmacht der Eisenbahnangestellten. Umso schmerzlicher musste deren „Versagen“ im Februar 1934 die Parteigenossen treffen:

„Welch quälendes Warten auf den Augenblick, da der Rauch der Lokomotiven nicht mehr zu sehen sein wird! Und wie vergeblich dieses Warten! An dem entscheidenden Punkt, in Wien, war der Eisenbahnverkehr völlig normal: keine Störung des Verkehrs, keine Schwierigkeiten bei der Zugsabfertigung. [...] Gab es für die Arbeiter in vielen Provinzorten überhaupt ein anderes Signal zum Kampf als das Ausbleiben der Eisenbahnen? Und wenn die Eisenbahner, der Vortrupp des österreichischen Proletariats, Dienst machten – vielleicht gab es gar keinen allgemeinen Kampf: so fragten sich viele Arbeiter in der Provinz. Die Eisenbahnen fuhren nicht nur am Montag, sie verkehrten auch Dienstag, als die Sozialdemokratische Partei aufgelöst und das Rathaus besetzt war. Sie fuhren als entlang den Eisenbahnstrecken geschossen wurde, sie fuhren an dem heiß umkämpften Karl-Marx-Hof vorbei, sie fuhren am Matzleinsdorfer Bahnhof vorbei, wo Dienstag vormittag geschossen wurde, sie fuhren durch Simmering, obwohl man von den Zügen aus sehen konnte, wie die Klassengenossen der Eisenbahner ihr Leben einsetzten für die Freiheit der Arbeiterklasse . . . “³

³ Pertinax [d.i. Otto LEICHTER], Österreich 1934. Die Geschichte einer Konterrevolution. (Zürich 1935), S. 260.

Die Frage nach den Gründen für das Ausbleiben eines Eisenbahnstreiks während der Februarkämpfe 1934 ist oftmals gestellt, jedoch – wie ich meine – nie hinreichend beantwortet worden.

Die vorliegende Arbeit wird die wichtigsten Theorien dazu untersuchen und sich bemühen eine Synthese daraus zu bilden, die schließlich durch die Folgerungen der eigenen Beforschung des Quellenmaterials ergänzt werden soll. Dazu muss auch das Agieren der Sozialdemokratie hinsichtlich der Bundesbahnen einer Betrachtung unterzogen werden. Dabei wird sowohl die Zeit vor dem Februar 1934 untersucht, als auch die Zeit danach, also die Zeit der Freien Gewerkschaften in der Illegalität und im Widerstand gegen das austrofaschistische System. Mit welchen Mitteln dieser Widerstand bestritten wurde und welche weshalb nicht zum Einsatz kamen, kann dabei auch Aufschluss darüber geben, welche Ressourcen den illegalen SozialdemokratInnen und KommunistInnen nach 1938 für den Widerstand gegen das neue nationalsozialistische System zur Verfügung standen.

Da es sich diese Arbeit zum Anliegen gemacht hat auch einen Fokus auf die Auswirkungen der obengenannten wirtschaftlichen und politischen Vorgänge auf das Leben der „einfachen EisenbahnerInnen“ zu legen, wird es zunächst nötig sein, einige Grundlagen zu erörtern, die das berufliche Leben eines/einer EisenbahnerIn bestimmten. Später soll durch eine genauere Betrachtung des „Betriebsklimas“ der Jahre 1934-1938 auf den Bahnhöfen Wien-Süd und Wien-Ost und hier durch die Besprechung einzelner, beispielhafter Fälle bzw. Personen an diesen Bahnhöfen „in terms of individual men and women“⁴ ein Bild des Eisenbahnlebens in den 30er Jahren gezeichnet werden. Die Konzentration auf die Jahre nach der endgültigen Machtergreifung bietet dabei vor allem den Blick auf die Folgen des „Kampfs um die Eisenbahn“, der in den späten 20er Jahren vorbereitet und in den frühen 30er Jahren ausgefochten schließlich in jenem Demonstrationsstreik vom 1. März und der Nationalratssitzung vom 4. März 1933 kulminiert und dessen politische Folgen in den Februarereignissen 1934 deutlich sichtbar werden.

⁴ siehe ¹.

Als am 1. Februar 1934, am Vorabend des Österreichischen Bürgerkriegs, die letzte Nummer der sozialdemokratischen Gewerkschaftszeitung *Der Eisenbahner* erscheint, scheint er die kommende Konfrontation bereits anzukündigen. Auf der Titelseite steht ein „Gruß der Hauptversammlung“⁵, der einerseits überraschend offen – „*Der Eisenbahner* steht zu diesem Zeitpunkt bereits unter Vorzensur – die Aktionen der Regierung seit dem Streik beklagt, andererseits betont, die Gewerkschaft sei „eine Organisation, die im Kampfe entstanden ist, im Kampfe groß geworden ist und mit den Traditionen mehr als vierzigjährigen Kampfes gesättigt ist.“⁶

Im Artikel direkt darunter finden sich dann die Worte ROOSEVELTS – diesmal in deutscher Sprache – wieder:

„Das Problem der Eisenbahnen geht uns alle und jeden von uns an.“⁷

⁵ *Der Eisenbahner*. Zentralorgan des deutschösterreichischen Eisenbahn-Personales, 1.2.1934 (Wien), S. 1 – Nummer 4, Jahrgang 42.

⁶ ebenda – Sperrung im Original.

⁷ ebenda – Sperrung im Original. – *Der Eisenbahner* brachte in dieser Ausgabe Auszüge aus der eben erschienenen deutschen Übersetzung von ROOSEVELTS anfangs zitiertem Buch.

2. Literatur- und Quellenkritik

„Es ist immer in Österreich staatsgefährlich, wenn alles in Ordnung ist!“

Otto BAUER⁸

2.1. Sekundärliteratur

Zu Beginn der Recherche für diese Arbeit musste ich überrascht feststellen, dass der vorhandene Literaturstand zum Gebiet der Österreichischen Bundesbahnen eine bemerkenswerte Schräglage aufweist. Der weitaus größte Teil der Monographien zu diesem Thema beschäftigte sich entweder – speziell für die Jahre vor 1945 – mit Technikgeschichte, d.h. Lokomotiv- und Waggontypen sowie der Elektrifizierung der Bahnstrecken, oder folgte – vor allem für die Jahre nach 1945 – einem wirtschafts- bzw. unternehmenshistorischen Ansatz und widmete sich der Betrachtung der Geschäftsgebarung, Managementsystemen und verkehrstechnischer Bedeutung. Werke, die sich mit Bahnhöfen im speziellen beschäftigen, meinen dabei fast immer das Gebäude und nicht die Organisationseinheit, es handelt sich hierbei vor allem um Architekturgeschichte.

Die wenigen polit- und sozialhistorischen, und damit für den von mir verfolgten Themenkomplex relevanten, Monographien über die Bundesbahnen in der Zwischenkriegszeit präsentieren sich einerseits oft eher populärwissenschaftlich, andererseits in dem meisten Fällen politisch subjektiv. Es handelt sich dabei um Werke, deren HerausgeberInnen oder AutorInnen entweder die Gewerkschaft der Eisenbahner selbst^{9,10} oder ehemalige sozialdemokratische (Eisenbahn-)GewerkschafterInnen waren, wie z.B. im Fall von Hans FREIHSL *Bahn ohne Hoffnung*¹¹ oder den Werken von Otto LEICHTER¹², Josef HINDELS¹³ und Friedrich VOGL¹⁴. Da diese AutorInnen selbst

⁸ Zwischenruf Otto BAUERS in der Sitzung vom 4. März 1933 in: Stenographische Protokolle, S. 3355.

⁹ Gewerkschaft der Eisenbahner (Hg.), 80 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner (Wien 1972).

¹⁰ Gewerkschaft der Eisenbahner (Hg.)/Adalbert KORANDA (Red.), 100 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner (Wien 1992).

¹¹ Hans FREIHSL, *Bahn ohne Hoffnung: die österreichischen Eisenbahnen von 1918 bis 1938; Versuch einer historischen Analyse*. (Wien 1971).

¹² Otto LEICHTER, *Österreichs Freie Gewerkschaften im Untergrund*. (Wien 1963) und
Otto LEICHTER, *Glanz und Ende der Ersten Republik. Wie es zum österreichischen Bürgerkrieg kam*. (Wien 1964).

¹³ Josef HINDELS, *Österreichs Gewerkschaften im Widerstand 1934-1945*. (Wien 1976).

Zeugen der besprochenen Zeit waren, liefern sie oft wertvolle Einblicke, die bei reiner Betrachtung der Akten und zeitgenössischen Tagespresse wohl verborgen blieben. Gleichzeitig ist ihr letztendlicher Beleg allzu oft durch eigenes Erleben und persönliche Ideologie geprägt, waren sie doch als Funktionäre der Arbeiterbewegung „in der Schule des Austromarxismus geformt worden“¹⁵, wie HINDELS in seinem Vorwort selbst zugibt. Bei Otto LEICHTER wird diese Problematik besonders deutlich. Große Teile seines Werks *Glanz und Ende der Ersten Republik* sind in nur leicht veränderter Form aus einem Buch übernommen, das von ihm bereits 1934 im vollen Eindruck des verlorenen Bürgerkriegs verfasst worden war und unter einem Pseudonym im Ausland erschien.¹⁶ Die Werke dieser AutorInnen können daher nur bedingt als Sekundärliteratur dienen, sondern müssen in vielen Fällen als Quellen ausgewertet werden. Dahingehend bilden sie allerdings ein willkommenes Werkzeug, da sie – formell als Überblickswerke gehalten – oftmals zur Erklärung von Begriffen, Institutionen oder gar Gedankengängen dienen können, die für ZeitgenossInnen selbstverständlich waren, und so eine Verortung im Zeitkontext erleichtern.

Monographien, die einen christlichsozialen bzw. konservativ-bürgerlichen Standpunkt zu diesem Thema einnehmen, fehlen in der Literatur völlig. Wissenschaftliche Monographien, deren Hauptthema die Sozialgeschichte der Österreichischen Bundesbahnen in der Ersten Republik ist, sind ebenfalls nicht vorhanden.

Im wissenschaftlichen Kontext musste daher hauptsächlich auf Aufsätze in Sammelwerken zurückgegriffen werden, wobei hier an erster Stelle Hans LINDENBAUMS *„Applaus von links taugt nichts, wenn Rechtskurs einzuhalten ist“*¹⁷ zu nennen ist, der eine hervorragende Beschreibung der politischen Situation der Bundesbahn in der Ersten Republik liefert. In der jüngeren Literatur¹⁸ sind außerdem einige Hochschulschriften für das Thema von Bedeutung, allen voran die detaillierte

¹⁴ Friedrich VOGL (Hg.), Österreichs Eisenbahner im Widerstand. (Wien 1968).

¹⁵ HINDELS, S. 12.

¹⁶ Pertinax [d.i. Otto LEICHTER], Österreich 1934. Die Geschichte einer Konterrevolution. (Zürich 1935).

¹⁷ Hans LINDENBAUM, „Applaus von links taugt nichts, wenn Rechtskurs einzuhalten ist“*. in: Georg SCHMID/Hans LINDENBAUM/Peter STAUDACHER, Bewegung und Beharrung. Transport und Transportsysteme in Österreich 1918-1938: Eisenbahn, Automobil, Tramway. (Wien/Köln/Weimar 1994) – *Der „Eingriff in die Judikatur“, in Reichspost, 25.9.1930 [Aufsatztitel im Original unter Anführungszeichen, da Reichspostzitat].

¹⁸ nach 1990.

Dissertation über das Dienstrecht der Bundesbahnen von Peter PILS¹⁹, die erst vor kurzem erschienen ist, und die unter Anderem zur Erläuterung der Sparmaßnahmen in den frühen 30er Jahren herangezogen werden soll. Ebenso erwähnt werden soll die Diplomarbeit von Peter HOFMANN²⁰, die auch über die Lage der Eisenbahner nach 1934 berichtet und als einziges Werk den sozialhistorischen Aspekt in den Vordergrund stellt.

Die nur karge Behandlung der austrofaschistischen Zeit hat gerade im Bereich der österreichischen Bundesbahnen auch nach Emmerich TÁLOS wegweisender Aufsatzsammlung²¹ nur sehr langsam Besserung erfahren. Die Problematik des Umgangs mit der Zeit von 1934 bis 1938, sowohl in der öffentlichen Diskussion als auch in der wissenschaftlichen Literatur der Zweiten Republik, ist bekannt und in der jüngeren Zeit sowohl beforscht²², als auch öffentlich diskutiert²³ worden. Die Lücken, die aus dieser Problematik resultieren, sind auch im Großteil der Literatur zu den Österreichischen Bundesbahnen zu finden, so sich diese nicht gesondert mit eben dieser Zeit beschäftigt²⁴.

Um dies zu illustrieren soll hier beispielgebend ein Absatz aus Ingrid FLECKS Dissertation über die Gewerkschaft der Eisenbahner angeführt werden:

„Diese illegale Bewegung zählte bereits nach wenigen Monaten rund zwanzigtausend Mitglieder.⁸⁷ Das große Hauptziel dieser Vereinigung bestand jedenfalls in dem Versuch, Dollfuß zum Beschluß der (Aufhebung der) Auflösung der verbotenen Freien Gewerkschaften zu

¹⁹ Peter PILS, Die Entwicklung des Dienstrechts der Eisenbahnbediensteten in Österreich von den Anfängen bis zur Ausgliederung der ÖBB aus der Bundesverwaltung. (Dissertation der Rechtswissenschaften, Universität Wien 2011).

²⁰ Peter HOFMANN, Lebens- und Arbeitsbedingungen von Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen in der Zwischenkriegszeit. (Diplomarbeit der Geisteswissenschaften, Universität Wien 1994).

²¹ Emmerich TALOS/Wolfgang NEUGEBAUER (Hg.), „Austrofaschismus“. Beiträge über Politik, Ökonomie und Kultur 1934 - 1938 (Wien 1984). – Die vorliegende Arbeit verwendet die 6. Auflage: Emmerich TALOS/Wolfgang NEUGEBAUER (Hg.), „Austrofaschismus“. Beiträge über Politik, Ökonomie und Kultur 1934 - 1938 (Politik und Zeitgeschichte 1)(Wien/Berlin 2012).

²² z.B. Oliver RATHKOLB, Die paradoxe Republik. Österreich 1945 bis 2005. (Wien 2005), S. 401ff. – „Der vergessene Faschismus“.

²³ z.B. Die Zeit, 21.7.2011 (Nr. 30) – „Engelbert Dollfuß Arbeitermörder oder Märtyrer?“ <http://www.zeit.de/2011/30/A-Kontroverse> [26.1.2013].

²⁴ z.B. LEICHTER 1963 oder FREIHSL.

bewegen. Doch die Geschichte brachte noch größere Veränderungen mit sich. Am 12. März 1938 besetzten deutsche Truppen Österreich.“²⁵

Die Autorin, die es sich zur Aufgabe gemacht hat eine umfassende Beschreibung der österreichischen Eisenbahngewerkschaften zu liefern, übergeht hier in einem Satz 4 Jahre österreichischer und (illegal) gewerkschaftlicher Geschichte und springt vom Jahr 1934 bis zum Anschluss 1938 – und noch auf der selben Seite ins Jahr 1945.²⁶

2.2. Quellenlage

Diese mangelhafte Behandlung der Jahre 1934-1938 dürfte jedoch nicht allein auf politisches Taktgefühl, sondern durchaus auch auf die problematische Quellenlage zurückzuführen sein. Denn einerseits sind viele der relevanten Materialien im Laufe der Zeit verlorengegangen oder in Folge der Zensur und Gleichschaltung der Medien bereits damals vernichtet bzw. gar nicht erst erstellt worden. Andererseits können die verbleibenden mit Hinblick auf die starke politische Polarisierung der Zeit bzw. die obengenannte Gleichschaltung nur in Zusammenschau mit anderem Material oder im Vergleich untereinander ausgewertet werden. Im Folgenden soll nun eine kurze Gliederung der verschiedenen Kategorien stehen und ihre jeweilige Problematik besprochen werden.

2.2.1. Zeitgenössische Literatur, Kampfschriften und Reden

Bereits der Titel dieser Kategorie mag zeigen, dass im politischen Spannungsfeld der 30er Jahre vergeblich nach Literatur zum Thema gesucht wird, die keinen klaren politischen Standpunkt einnimmt. Selbst scheinbar unpolitische Werke, wie die Festschrift zum 100-jährigen Jubiläum der Dampfeisenbahn²⁷, sind durch die ideologische Affiliation ihrer herausgebenden Körperschaft informiert und betreiben an

²⁵ Ingrid FLECK, Die österreichische Eisenbahngewerkschaft – ihre nationale und internationale Bedeutung unter besonderer Berücksichtigung ihrer Beziehungen zur internationalen Transportarbeiter-Föderation. (Dissertation der Geisteswissenschaften Universität Wien, 1990), S. 45f – Klammerausdruck im Original händisch eingefügt. Die Fußnote ⁸⁷ lautet „80 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner. S.289.“ und entspricht dem auch hier zitierten Werk.

²⁶ ebenda.

²⁷ Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen (Hg.), Die österreichischen Eisenbahnen 1837-1937. Gedenkbücher zur Hundertjahrfeier der Eröffnung der ersten österreichischen Dampfeisenbahn. (Wien 1937). – Im Folgenden zitiert als „Die österreichischen Eisenbahnen 1837-1937“.

den entsprechenden Stellen Geschichtsklitterung, sodass sich nicht allein die Interpretationen der Fakten, sondern oft auch die Fakten selbst – gemäß der einander gegenüberstehenden politischen Seiten – voneinander unterscheiden. Wenn z.B. das obenstehende Werk behauptet, am 1. März 1933 hätte das Eisenbahnpersonal sich „in der Stunde ärgster Spannung für die Regierung, für die Verwaltung entschieden“²⁸, so widerspricht dies fast allen zeitgenössischen Berichten – auch christlich-sozialer Quellen.²⁹

Das Thema Bundesbahnen ist zudem ein fruchtbarer Grund für diverse politische Broschüren und Heftchen, die im Auftrag der jeweiligen Parteien oder im Selbstverlag erscheinen³⁰, sowie Anlass für Reden vor politischen Versammlungen, die später gedruckt veröffentlicht werden. All diese können sowohl der Illustration der politischen Situation dienen, als auch in der Zusammenschau Hinweise bzw. definitive Aussagen über tatsächliche Vorgänge liefern.

2.2.2. Zeitgenössische Zeitungsberichte

Speziell in der Betrachtung der Jahre 1930-34 wird diese Arbeit stark auf die Berichte der *Arbeiter-Zeitung*, *Reichspost* und die *Neue Freie Presse* sowie noch einiger anderer Printmedien der Zeit zurückgreifen – im Fall der Hirtenberger Waffenaffäre auch auf außerösterreichische. Die beiden Parteiorgane³¹ liefern nicht nur einen guten Blick auf die Stellung der politischen Lager, sie zeigen auch die öffentliche Präsenz der jeweiligen Einzelthemen, was besonders bei Betrachtung der diversen BBÖ-Skandale einen Beitrag zur Einschätzung ihrer gesellschaftlichen Bedeutsamkeit leistet. Die parteiunabhängigere *Neue Freie Presse* dient hier immer wieder als „Kontrollgruppe“ um nicht Gefahr zu laufen, der einen oder anderen Propaganda anheimzufallen. Zwar gibt sich die *Presse* bürgerlich anti-marxistisch, bringt jedoch immer wieder ihr

²⁸ ebenda, S. 78.

²⁹ z.B. *Neue Zeitung*, 2.3.1933, p.1.

³⁰ z.B. Georg GÜNTHER, *Die Bundesbahnen als Wahlparole*. (Wien 1930).

³¹ Die *Arbeiter-Zeitung* offiziell, die *Reichspost* de facto.

Unbehagen mit dem Kurs der christlichsozialen Regierungen zum Ausdruck, den sie – z.B. im Fall Strafella – als gar zu unreflektiert erkennen und beschreiben muss.³²

Zu der den Kampfschriften ähnlichen – jedoch aufgrund des größeren und tagesaktuelleren Bestandes leichter bewältigbaren – Problematik der parteipolitischen Färbung kommt im Falle der sozialdemokratischen Blätter jedoch ab März 1933 noch die Vorzensur³³ und später das komplette Verbot bzw. die Gleichschaltung. So fordert *Das Kleine Blatt* – ein sozialdemokratisch verlegtes Medium, das nach dem 12. Februar 1934 zwei Wochen nicht erschienen war – in seiner ersten Neuausgabe danach bereits ganz auf Regierungslinie eine Einheitsgewerkschaft für die 700.000 ArbeiterInnen, die „gewerkschaftlich obdachlos“³⁴ geworden sind.

Dazu kommt, dass gerade im Februar/März 1933 – also just zum Zeitpunkt des Eisenbahnerstreiks und der Parlamentskrise – nicht auf die gewohnt detaillierte Besprechung durch die Presse zurückgegriffen werden kann, weil diese Ereignisse von den konkurrierenden Geschehnissen in Deutschland überschattet werden. Der Reichstagsbrand und seine Folgen dominieren am 28. Februar und 1. März die Titelblätter und vorderen Seiten fast aller Tageszeitungen³⁵ in Österreich. Auch in den Tagen nach der Parlamentskrise muss sich die im Entstehen begriffene österreichische Diktatur mit „Hitlers Terrormehrheit“³⁶ nach dessen Wahlsieg und der im Entstehen begriffenen Diktatur im Nachbarland um die Titelseiten streiten.³⁷ Erst ab 8. März heben vor allem die *Arbeiter-Zeitung*³⁸ und die *Neue Freie Presse*³⁹ die österreichische Staatskrise wieder aufs Titelblatt, während andere Blätter sich noch mit Hitlers Machtergreifung und dem – schließlich gescheiterten – Militärputsch in Griechenland⁴⁰ beschäftigen.

³² Neue Freie Presse, 6.6.1931 Morgenblatt, S. 1f.

³³ Linzer Tagblatt, 25.3.1933, S. 1 – „Heute keine Wiener Zeitungen“.

³⁴ Das Kleine Blatt, 28.2.1934, S. 2.

³⁵ vgl. Neue Freie Presse, Reichspost, Neue Zeitung, Arbeiter-Zeitung, Das Kleine Blatt, jeweils 28.2.1933, S. 1. sowie Neue Freie Presse, Neue Zeitung, Arbeiter-Zeitung [Tagblatt]³⁸, Das Kleine Blatt, jeweils 1.3.1933, S. 1 – lediglich die Reichspost berichtet am 1. März auf Seite 1 über den Eisenbahnerstreik.

³⁶ Arbeiter-Zeitung, 6.3.1933, S. 1.

³⁷ vgl. Titelblätter der Tagespresse vom März 1933.

³⁸ Arbeiter-Zeitung, 8.3.1933, S. 1 – „Angriff auf die Freiheitsrechte“.

³⁹ Neue Freie Presse, 8.3.1933 Abendblatt, S. 1 – „Der Eindruck der Regierungsmaßnahmen“.

⁴⁰ Neue Zeitung, 8.3.1933, S. 1 „Griechenland im Aufruhr“.

Nicht verschwiegen werden soll, dass der Zugang zur zeitgenössischen Presse durch das hervorragende Projekt ANNO⁴¹ der Österreichischen Nationalbibliothek deutlich erleichtert wurde. Nur in wenigen Fällen mussten fehlende oder zensierte Ausgaben der *Arbeiter-Zeitung* in den Mikrofilmbeständen der Bibliothek der Arbeiterkammer begutachtet werden.⁴² Das Auffinden der einzelnen Artikel wurde einerseits durch gezieltes Studium der Ausgaben von *Arbeiter-Zeitung*, *Reichspost* und *Presse* erreicht, die in zeitlicher Nähe zu relevanten Ereignissen standen. Andererseits wurden für das Jahr 1933, die Zeit zwischen Februar und Oktober 1930 und andere kleinere Zeitabschnitte die Seiten 1-2 der genannten Zeitungen überblicksartig gesichtet, d.h. nach themenrelevanten Schlagzeilen durchsucht.

2.2.3. Illegale Gewerkschaftsschriften

Das Signal und *Der Prellbock*, die Flugblätter der freien Gewerkschaften im Untergrund, wären für diese Arbeit von unschätzbarem Wert, da sie sich weniger mit der allgemeinen politischen Lage beschäftigen, sondern oft konkrete Probleme des EisenbahnerInnenalltags in den Fokus stellen. „Aufgabe der Zeitung war es nicht, zu weit hergeholten Fragen der Weltpolitik Stellung zu nehmen, sondern den Eisenbahnern und Transportarbeitern möglichst viel aus den Betrieben zu berichten und dadurch in ihnen das Gefühl der Stärke und des Selbstvertrauens zu erwecken.“⁴³ Unglücklicherweise sind diese Flugschriften jedoch nur teilweise bis gar nicht erhalten geblieben. Im Archiv der EisenbahnerInnengewerkschaft befinden sich einige Ausgaben des *Prellbock* als Fotokopien, die ich dankenswerter Weise einsehen durfte und die mir gerade im Bereich der konkreteren Besprechung der Bahnhöfe Wien Süd und Ost guten Dienst leisteten.⁴⁴ Eine leider noch weniger vollständige Sammlung von

⁴¹ ANNO – Newspaper Network Online, Projekt der Österreichischen Nationalbibliothek <<http://anno.onb.ac.at>> – Falls nicht anders angeführt sind alle folgenden Zeitungszitate diesem Quellenkorpus entnommen.

⁴² In vielen Fällen konnte eine fehlende oder geschwärzte bzw. geweißte Ausgabe im Linzer „Tagblatt mit Arbeiter-Zeitung“ – ebenfalls im Projekt ANNO – gefunden werden. Im Folgenden werden diese Ausgaben als „Arbeiter-Zeitung [Tagblatt]“ zitiert.

⁴³ Fritz KLENNER, Die österreichischen Gewerkschaften. Vergangenheit und Gegenwartsprobleme. Band 2 (Wien 1951), S. 1286.

⁴⁴ Der Prellbock. Organ der Eisenbahner, Handels-, Verkehrs- und Transportarbeiter. (Brünn 1935-1938) in: Photokopien der Gewerkschaftsblätter (Zur Geschichte der Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr Band 7) – letzte Ausgabe vom Februar 1938.

Prellbock-Ausgaben findet sich außerdem in der Österreichischen Nationalbibliothek.⁴⁵ Ausgaben des nur kurz – von Sommer bis Spätherbst 1934⁴⁶ – erschienenen und doch in der Literatur oft erwähnten *Signal* konnte bei meiner Recherche bedauernswerterweise nirgendwo – sei es im Original oder Faksimile – aufgefunden werden, und ich musste daher auf Einarbeitung dieser sicher sehr wertvollen Quelle vollständig verzichten.

2.2.4. Bundesgesetzblätter und Parlamentaria

Hier konnte erneut auf die digitalisierten Bestände der Österreichischen Nationalbibliothek zurückgegriffen werden, die im Projekt ALEX⁴⁷ sowohl historische Gesetzestexte als auch stenographische Protokolle des Nationalrats⁴⁸ mit den dazugehörigen Beilagen – d.h. auch Gesetzesvorlagen – online zur Verfügung stellt.⁴⁹ Zudem sind für die Jahre 1929-1932 in Zusammenarbeit mit dem bereits erwähnten Projekt ANNO unter dem Titel „Staatskorrespondenz“⁵⁰ auch maschinegeschriebene Protokolle der Sitzungen parlamentarischer Ausschüsse vorhanden auf die neben den veröffentlichten Ministerratsprotokollen⁵¹ zurückgegriffen werden kann. Dieser umfangreiche Quellenkorpus ermöglicht es der vorliegenden Arbeit bei der Besprechung der Gesetze, die für die Lage der EisenbahnerInnen in den frühen 30er Jahren eine entscheidende Änderung bedeuteten oder bedeuten sollten, die

⁴⁵ Der Prellbock. Organ d. Freien Gewerkschaft d. Eisenbahner, Verkehrs-u. Transportarbeiter. (Brünn 1936-1937) – drei Ausgaben (Mai/Juni, November, Dezember) aus dem Jahr 1936, zwei (April und November/Dezember) aus dem Jahr 1937.

⁴⁶ LEICHTER 1963, S. 82.

⁴⁷ ALEX – historische Rechts- und Gesetzestexte online, Projekt der Österreichischen Nationalbibliothek <<http://alex.onb.ac.at>> – Falls nicht anders angeführt sind alle parlamentarischen Zitate und Gesetzeszitate diesem Quellenkorpus entnommen.

⁴⁸ Stenographische Protokolle über die Sitzungen des Nationalrates (IV. Gesetzgebungsperiode) der Republik Österreich. (3 Bände, Wien 1931-1934) – Im Folgenden zitiert als „Stenographische Protokolle“. Falls nicht anders angegeben, beziehen sich diese Zitate immer auf die IV. Gesetzgebungsperiode/6. Session des Nationalrats in den Jahren 1931-1934.

⁴⁹ Nur einige wenige fehlende Protokolle und Beilagen mussten aus den Sammelbänden, die auf der Fachbibliothek Geschichtswissenschaften aufliegen, ergänzt werden. Im Folgenden werden diese als „Stenographische Protokolle [Print]“ zitiert.

⁵⁰ Staatskorrespondenz, <<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=sta>> – Da diese Blätter nicht in der zentralen Zeitschriftenliste auffindbar sind, ist angezeigt dem internen Link zu folgen, wie hier angegeben.

⁵¹ Isabella ACKERL/Rudolf NECK/Adam WANDRUSZKA (Hg.), Protokolle des Ministerrates der Ersten Republik 1918 – 1938 (Wien 1980-2011) darin: Gertrude ENDERLE-BURCEL (Bearb.), Kabinett Dr. Engelbert Dollfuß. 26. Oktober 1932 bis 20. März 1933. (Protokolle des Ministerrates der Ersten Republik. Abteilung VIII. 20. Mai 1932 bis 25. Juli 1934. Band 2) (Wien 1982).

Entstehungsgeschichte näher zu beleuchten, was von der vorhandenen Literatur, die zumeist nur das fertige Gesetz behandelt, unterlassen worden ist. Besonders beim Budgetsanierungsgesetz 1931, das in dieser Hinsicht bisher vernachlässigt worden ist, können hier neue Erkenntnisse zu Tage treten, die eine Veranschaulichung des christlichsozialen Fahrplans für den Machtwechsel im Unternehmen „Österreichische Bundesbahnen“ ermöglichen und Antwort auf die Frage des – vielerorts als zu zahn empfundenen⁵² – Widerstands der Sozialdemokratie gegen diese Maßnahmen geben. Ähnlich wie bereits bei den Zeitungen verschlechtert sich jedoch auch hier die Quellenlage mit den Jahren 1933/34 rapide. Die Notverordnungen 1933 bzw. die nach der neuen Verfassung 1934-1938 von der Regierung beschlossenen Gesetze entziehen sich der Kontrolle und Diskussion durch das Parlament und damit auch der Dokumentation. Quantitativ lässt sich das daran demonstrieren, dass der neue „Bundestag“ zwischen seiner Antrittssitzung im Mai 1934 und seinem Abschied im Februar 1938 nur 53 Sitzungen aufzuweisen hat, die in den Protokollen 745 Seiten beanspruchen.⁵³ Die 6. Session des Nationalrats⁵⁴ hatte es in der deutlich kürzeren Zeit von Dezember 1930 bis März 1933 auf 125 Sitzungen gebracht und dabei 3.393 Protokollseiten gefüllt.⁵⁵ Eine qualitative Betrachtung zeigt außerdem sehr bald, dass auch die wenigen Sitzungen des neuen Gremiums lediglich in einem reinen Abnicken jener Gesetze, deren Vorlagen tatsächlich in den Bundestag gelangten, bestanden. Der Satz: „Bei der Abstimmung beschließt der Bundestag die unveränderte Annahme der Gesetzesvorlage.“⁵⁶, wurde so zum Mantra der meisten Sitzungen.

2.2.5. Aktenmaterial und Veröffentlichungen der ÖBB

Hierbei handelt es sich vor allem um Akten der Generaldirektion sowie der einzelnen Bundesbahndirektionen, die sich im Besitz des Österreichischen Staatsarchivs

⁵² vgl. z.B. Otto BAUER, Das Budgetsanierungsgesetz. Vortrag gehalten am 9. Oktober 1931 von Dr. Otto Bauer vor den Vertrauensmännern der Postgewerkschaft. (Wien, 1931) in: Arbeitsgemeinschaft für die Geschichte der österreichischen Arbeiterbewegung (Hg.), Otto Bauer Werkausgabe Band 3., S. 695ff – diverse Zwischenrufe.

⁵³ Stenographische Protokolle über die Sitzungen des Bundestages des Bundesstaates Österreich. (2 Bände, Wien 1937 und 1938) – im Folgenden zitiert als „Stenographische Protokolle (Bundestag)“.

⁵⁴ Stenographische Protokolle.

⁵⁵ Die Sitzungen des Rumpfparlaments im April 1934 sind hier nicht eingerechnet.

⁵⁶ Stenographische Protokolle (Bundestag) an mehreren Stellen – z.B. 1937, S. 691 – Sperrung im Original.

befinden⁵⁷ und für den detaillierteren Teil der Arbeit und die Verfolgung von Einzelschicksalen an den Wiener Bahnhöfen Süd und Ost von größtem Wert sind. Ergänzend dazu dienen der „Almanach der österreichischen Eisenbahnen“⁵⁸ und das „Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen“⁵⁹. Auch wenn der „Almanach“ die angeführten Personen lediglich mit Dienststelle und Gehaltsgruppe ausweist, so ist er gerade für die Verfolgung einzelner Karrieren höchst hilfreich und kann zudem dringend notwendige Aufklärung über das Besoldungssystem der BBÖ liefern. Das „Nachrichtenblatt“ und speziell die Dienstanweisungen, die darin enthalten sind, ergänzen für die Jahre nach 1934 teilweise die Lücken, die bei Bundesgesetzen und Parlamentaria bestehen und sind auch in den Jahren davor für die Betrachtung der Kommunikation zwischen Vorstand und Personal recht aufschlussreich.

Die eingangs erwähnten „rohen“ Personalakten zeigten bei ihrer Sichtung eine recht eigene Problematik. Es handelt sich hierbei um einen Teilbestand, Akten die, wie auf vielen Einzelblättern vermerkt, eigentlich skartiert werden hätten sollen, aber – so die mündliche Auskunft eines Archivmitarbeiters – „in einem Keller vergessen und irgendwie in den Besitz des Verkehrsarchivs gelangt sind“. In der offiziellen Bestandsbeschreibung FINKS heißt es dazu lediglich: „Die Akten wurden zusammen mit den Geschäftsbüchern im Mai 1984 aus der Hauptablage der Österreichischen Bundesbahnen an das Archiv der Republik, damals noch in der Andreasgasse im 7. Bezirk, abgegeben.“⁶⁰. Dies wird jedoch der Unvollständigkeit und teilweise starken Beschädigung des Bestandes nur teilweise gerecht. So befinden sich manchmal zwei Vorgänge auf einem Blatt, da die Rückseiten eines zu skartierenden Aktes wieder beschrieben wurde. Die Blätter sind fast alle vergilbt, spröde, teilweise verklebt und werden oft von durchgerosteten Büroklammern zusammengehalten, was an einigen

⁵⁷ Österreichisches Staatsarchiv/Archiv der Republik/Verkehr/Österreichische Bundesbahnen/Generaldirektion 1923–1939 (Teilbestand). – im Folgenden zitiert als ÖBB-GD/[Jahr]/[Aktenzahl]/[Karton bzw. Fundstelle]
Österreichisches Staatsarchiv/Archiv der Republik/Verkehr/Österreichische Bundesbahnen/Bundesbahndirektion Wien 1932–1945 (Teilbestand). im Folgenden zitiert als BBDion-Wien/[Jahr]/[Aktenzahl]/[Karton bzw. Fundstelle]

⁵⁸ Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen (Hg.), Almanach der österreichischen Eisenbahnen 1932-1937. VIII.-XIII. Jahrgang. (6 Bände, Wien 1932-1937) – im Folgenden zitiert als „Almanach (Jahreszahl)“.

⁵⁹ Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen (Hg.), Nachrichtenblatt der Generaldirektion der österr. Bundesbahnen. (Wien 1933-1938).

⁶⁰ Manfred FINK (Hg.), Das Archiv der Republik und seine Bestände. Teil 1: Das Archivgut der 1. Republik und aus der Zeit von 1938-1945. (Inventare 2, Publikationen des Österreichischen Staatsarchivs 4/1) (Wien 1996), S. 613 & S. 621.

Stellen eine Einsicht ohne Beschädigung unmöglich macht. Hinzu kommt die problematische Indizierung und eigenwillige Verschlagwortung bei Akten der Generaldirektion. „Anstelle der in der Kanzleiordnung der Bundesministerien vorgeschriebenen Indexbücher wurden Karteien nach Schlagwörtern und Namen fortlaufend ohne Rücksicht auf die einzelnen Jahrgänge angelegt. Da auf den Karteikarten aber oft die Jahreszahlangaben fehlen, ist es oft unmöglich, den Geschäftszahlen das richtige Jahr zuzuordnen und als Folge davon die Akten zu finden.“⁶¹ Bei den Personalakten der Bundesbahndirektion Wien gestaltet sich die Problematik sehr ähnlich. „Die Geschäftsbücher (Indizes, Protokolle) sowie die Akten der Bundesbahndirektion Wien von 1932 bis 1938/39 sind nur sehr lückenhaft vorhanden. Von einigen Abteilungen gibt es zwar Indizes oder Protokolle, aber keine Akten. Auch gibt es zu einliegenden Akten oftmals nicht die entsprechenden Bücher. Die kompletten Unterlagen sind von keinem Jahr vorhanden.“⁶² Dementsprechend schwierig gestaltet sich demnach eine gezielte Suche und Vieles kann nur durch weitläufige Durchsicht des vorhandenen Aktenmaterials gefunden werden.

⁶¹ ebenda, S. 602f – Bestandsbeschreibung der Akten der Generaldirektion.

⁶² ebenda, S. 620f – Bestandsbeschreibung der Akten der Bundesbahndirektion Wien.

3. Die Bundesbahnen in der 1. Republik

„Bei der ungeheuren Bedeutung, die dem größten und wichtigsten Verkehrsunternehmen für die Entwicklung von Gewerbe und Landwirtschaft, für den Fremdenverkehr, ja geradezu für die Preisbildung überhaupt innewohnt, ist es eine Unmöglichkeit, diesen Betrieb ausschließlich nur nach den Gesichtspunkten seiner Bilanz zu verwalten.“

Die *Reichspost* zum Bundesbahngesetz 1923⁶³

Das Unternehmen „Österreichische Bundesbahnen“ wird im Jahr 1923 als „eigener Wirtschaftskörper“⁶⁴ gegründet. Es fasst die Teile der ehemaligen k.k. Staatsbahnen zusammen, die nach dem 1. Weltkrieg der Republik Österreich zugefallen waren und seither unter der Bezeichnung „Österreichische Staatsbahnen“ unter der direkten Kontrolle des Verkehrsministeriums gestanden waren. Im selben Jahr erwarb die Republik mit der „Südbahngesellschaft“ auch die einzige überregional operierende Privateisenbahn Österreichs und gliederte sie noch 1924 in die Österreichischen Bundesbahnen ein. Daneben existierte in Österreich zwar noch ein breites Spektrum an privaten Bahngesellschaften. Diese besaßen jedoch lediglich lokale Strecken und ließen in vielen Fällen den Betrieb ebenfalls von der BBÖ besorgen, stellten also nur in begrenztem Ausmaß Konkurrenz dar.

Bis zum heutigen Tag sind die Österreichischen Bundesbahnen als nationales Verkehrsunternehmen sowie als „staatsnaher Betrieb“ par excellence eine wirtschaftliche und gesellschaftspolitische Institution der Republik. Mit etwa 42.500 MitarbeiterInnen⁶⁵ war im Jahr 2011 ca. 1 Prozent aller in Österreich Erwerbstätigen bei den ÖBB beschäftigt⁶⁶ und mit einer Transportleistung von etwa 16,8 Mrd. Tonnenkilometern⁶⁷ und 10,3 Mrd. Personenkilometern⁶⁸ wurden ca. 83 Prozent des

⁶³ Reichspost, 20.7.1923, S. 1.

⁶⁴ BGBl. 407/1923 – Bundesbahngesetz.

⁶⁵ ÖBB-Holding AG (Hg.), Geschäftsbericht 2011. (Wien 2012), S. 50 –

<http://konzern.oebb.at/de/Presse/Publikationen/Geschaeftsberichte/GB_Holding_2011_final_Web.pdf> [7.1.2013.]

⁶⁶ Statistik Austria (Hg.), Arbeitsmarktstatistik Jahresergebnisse 2011. Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung. (Wien 2012), S. 5 – Jahresdurchschnitt 2011: 4,14 Mio. Erwerbstätige.

⁶⁷ „Tonnenkilometer“ ist die gängige Einheit um die Gütertransportleistung eines Verkehrsmittels oder -unternehmens auszudrücken. Errechnet wird diese Leistung durch die Multiplikation der transportierten Frachtmengen (Tonnen) mit der zurückgelegten Strecke (Kilometer).

⁶⁸ „Personenkilometer“ sind eine Einheit für die Personentransportleistung. Ihre Berechnung erfolgt analog zu der von „Tonnenkilometern“.

schienengebundenen Güter- bzw. 95 Prozent des Personenverkehrs von den ÖBB durchgeführt.⁶⁹

Verglichen mit der Zeit der 1. Republik kann jedoch trotzdem von einem klaren Bedeutungsrückgang gesprochen werden. Bereits 1923, im Jahr ihrer Gründung, befördern die BBÖ (noch ohne Südbahn) knapp 10.7 Mrd. Tonnenkilometer an Gütern⁷⁰ und beschäftigen über 84.000 MitarbeiterInnen.⁷¹ Rechnet man die rund 24.000 MitarbeiterInnen der Südbahngesellschaft⁷² ein, die am 1. Januar 1924 von den BBÖ übernommen wurde, so stehen zu diesem Zeitpunkt gut 1,5 Prozent der österreichischen Gesamtbevölkerung⁷³ bzw. knapp 5 Prozent der ArbeitnehmerInnen im Dienst der BBÖ und selbst nach dem radikalen Personalabbau der folgenden Jahre sind es 1934 noch immer ca. 0.8 bzw. 2.5 Prozent⁷⁴. Außerdem sind die Bundesbahnen mit einem Jahreseinkaufsvolumen von 115 Millionen Schilling im Jahr 1933 „der größte Einkäufer in Österreich“⁷⁵.

Die Eisenbahnen – und das bedeutet in der Ersten Republik die BBÖ – sind in dieser Zeit das einzige ernstzunehmende Transportmittel im österreichischen Fernverkehr für Güter wie für Personen. Dank Ausbau der Strecken und des technologischen Fortschritts bei Zugmaschinen und Waggons im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert haben sie durch Geschwindigkeit und geographische Unabhängigkeit die Binnenschifffahrt als Großlastenträger längst überholt: „Die Donauschifffahrt hat sich im Jahre 1925 keineswegs günstig gestaltet. Im Jahre 1911 stellte sich das

⁶⁹ Statistik Austria (Hg.), Verkehrsstatistik 2011. (Wien 2012), S. 39 & S. 49.

⁷⁰ Erläuterungen zum Entwurf des Bundesfinanzgesetzes 1924. in: Stenographische Protokolle über die Sitzungen des Nationalrates (II. Gesetzgebungsperiode) der Republik Österreich, zu 1 der Beilagen, S. 84 [p.174 der Beilagen].

⁷¹ ebenda, S. 83 [p.173 der Beilagen].

⁷² ebenda, S. 86 [p.176 der Beilagen].

– die verschiedenen Personalstandszahlen (108.000 [siehe ^{71,72}], 99.000 [Wirtschaftsstatistisches Jahrbuch 1925], 90.000 [bei ACWORTH], etc.) ergeben sich aus den jeweiligen Einrechnungen

a) der Südbahnangestellten vor und nach der Fusion und dem damit verbundenen Personalabbau

b) nicht ständig angestellter HilfsarbeiterInnen/TagelöhnerInnen

und c) der Methodik d.h. Rechnung nach Jahresschnitt, Jahresendstand oder Jahreshöchststand.

⁷³ Statistik Austria (Hg.), Volkszählung 2001. Wohnbevölkerung nach Gemeinden. Mit der Bevölkerungsentwicklung seit 1869. (Wien 2002), S. 39 – Volkszählung 1923: 6.534.742 EinwohnerInnen.

⁷⁴ Volkszählung 2001, S. 39 – Volkszählung 1934: 6.755.318 EinwohnerInnen.

Almanach (1935), S. 198f – 53.338 Beschäftigte.

⁷⁵ Reichspost, 20.12.1933, S. 6.

Transportquantum auf 6.8 Millionen Tonnen, 1923 dagegen auf 3.9 und 1924 auf 3.8 Millionen Tonnen.“⁷⁶

Währenddessen stehen neuere Transportmittel noch am Beginn ihrer Entwicklung. So hatte der 1. Weltkrieg zwar die Entwicklung des Flugverkehrs beschleunigt, doch die vor allem auf Post spezialisierte Luftfracht bringt es 1925 im Nachbarland Deutschland auf kaum 1.000 Tonnen Frachtaufkommen⁷⁷ und befördert dort noch 1934 deutlich unter 2 Millionen Tonnenkilometer jährlich.⁷⁸ In Österreich setzt der Frachtflug (inklusive Post und Zeitungen) 1924 etwa 180 Tonnen um⁷⁹ und kommt 1934 auf etwa 317.000 Tonnenkilometer.⁸⁰ Den signifikantesten Zuwachs, vor allem im Nahverkehr, hat freilich das Automobil zu verzeichnen und besonders Klein- und Nebenbahnen haben unter dem zunehmenden Aufkommen von Lastkraftwagen zu leiden.⁸¹ Doch auch wenn die Zahl der Kraftfahrzeuge rasant ansteigt, so ist sie im Vergleich zu heute immer noch gering. Im Jahr 1926 gibt es in Österreich etwa 17.000 KFZ – davon ca. 6.250 LKW – 1931 sind es rund 40.000 – davon 20.000 LKW⁸², zu wenig um auch nur annähernd das Volumen zu befördern, das die BBÖ zu leisten imstande ist.⁸³ Von einer ernsthaften Konkurrenz wie sie FREIHSL sieht⁸⁴ kann hier – vor allem im Fernverkehr – meinem Ermessen nach keineswegs gesprochen werden.

Aus dieser Vormachtstellung der BBÖ im österreichischen Verkehrswesen ergibt sich auch ihre eminente strategische Bedeutung im Spannungsfeld der 1. Republik. Für die Sozialdemokratie wird durch das Arbeitskämpfungsmittel Streik die Eisenbahn zum größten Trumpf. Ein prolongierter Eisenbahnstreik wäre effektiv ein Aussetzen allen Fracht- und des meisten Personenverkehrs in ganz Österreich, eine derartige Aktion ließe das ganze Land lahm liegen. Wohl auch aus diesem Grund wurde jenes Mittel in der Ersten

⁷⁶ Kammer für Arbeiter und Angestellte in Wien (Hg.), Wirtschaftsstatistisches Jahrbuch 1925 (Wien 1926), S. 216. – Weitere Veröffentlichungen dieser Reihe im Folgenden nur mit dem Titel zitiert.

⁷⁷ Rainer GRIES/Katharina KROVAT, Luftfracht ist mein Leben. 100 Jahre Frachtflug in Deutschland (Hamburg 2011), S. 20.

⁷⁸ ebenda, S. 32f.

⁷⁹ Wirtschaftsstatistisches Jahrbuch 1925, S. 216 – 230t Gesamtlast, davon 50t Passagiere und Reisegepäck.

⁸⁰ Wirtschaftsstatistisches Jahrbuch 1933/35, S. 274.

⁸¹ FREIHSL, S. 62.

⁸² ebenda, S. 61 – Die Zahlen der Arbeiterkammer zeigen dagegen noch 1934 nur 13.000 LKW. Wirtschaftsstatistisches Jahrbuch 1933/35, S. 256f.

⁸³ bei einer Zuladung von 5t pro LKW wäre eine jährliche Laufleistung von über 100.000 km nötig.

⁸⁴ FREIHSL, S. 61-72.

Republik nur spärlich eingesetzt. „Der große Streik von 1924“⁸⁵ dauerte gerade einmal 5 Tage an, der Streik nach den Vorfällen um den Justizpalastbrand 1927 war für 24 Stunden anberaumt und hielt schließlich 3 Tage.⁸⁶ In beiden Fällen wurden die Auswirkungen auf Wirtschaft und Versorgungslage bereits sehr bald deutlich und demonstrierten „welch eine gefährliche Waffe der Streik der österreichischen Eisenbahner ist.“⁸⁷

Während für die Sozialdemokratie im Kampf um die Erste Republik vor allem die Belegschaft und die infrastrukturelle Bedeutsamkeit der BBÖ von strategischer Bedeutung ist, so steht für den entstehenden Austrofaschismus die Transportleistung und Logistik des Unternehmens im Vordergrund. Da das bürgerliche Lager und vor allem die Heimwehren traditionell auf stärkere Unterstützung in den Bundesländern zählen können, müsste im Falle einer bewaffneten Konfrontation in Wien oder einer Industriestadt wie Linz Verstärkung aus dem ländlichen Raum herbeigebracht werden – mit der Eisenbahn. Genau das wird auch in den Tagen nach der Parlamentskrise 1933 von der Regierung sofort vorbereitet. „Auf der Westbahn sind neun Sonderzüge bereitgestellt, auf der Südbahn sechs Sonderzüge, auf der Aspangbahn ein Sonderzug.“⁸⁸ In den Februarkämpfen 1934 wird dann die Eisenbahn selbst zur Waffe, in Form sechs mit Maschinengewehren ausgerüsteter und mit provisorischen Schotterwänden schusssicher gemachter „Panzerzüge“ des Bundesheeres.⁸⁹

Neben den obenerwähnten Aspekten ist es schließlich vor allem die Finanzgebarung der österreichischen Bundesbahnen, die für deren starken Einfluss auf die Innenpolitik verantwortlich ist. Bereits vor der Gründung der BBÖ 1924 ist das Bundesbahndefizit ein zentrales Thema der österreichischen Budgetpolitik. So war die erste Völkerbundanleihe von Genf 1922 direkt verantwortlich für die Umwandlung und Auslagerung der Staatsbahnen und damit für die Bildung des eigenständigen Wirtschaftskörpers Österreichische Bundesbahnen⁹⁰ gewesen, der fortan nach kaufmännischen Prinzipien wirtschaften sollte. Damit war der Schuldenstand der alten

⁸⁵ 80 Jahre Gewerkschaft, S. 222f.

⁸⁶ ebenda, S. 232f.

⁸⁷ ebenda, S. 233.

⁸⁸ Arbeiter-Zeitung, 18.3.1933, S. 3.

⁸⁹ FREIHSL, S. 205. – vgl. Bildanhang, Abb.4.

⁹⁰ BGBl. 407/1923 – Bundesbahngesetz.

Staatsbahnen zwar vorläufig nominell aus den Passiva der Republik verschwunden, real musste diese jenen jedoch weiterhin garantieren⁹¹, weshalb eine finanzielle Sanierung der Bundesbahn zur Zeichnungsbedingung für die zweite Völkerbundanleihe von Lausanne 1932 wurde. Dem entsprach die Bundesregierung 1932 mit dem neuen Bundesbahnbudgetsanierungsgesetz⁹², das neben Sparmaßnahmen auch eine weitreichende Restrukturierung der BBÖ veranlasste und die Grundlage für den in der Folge stetig härter werdenden Sparkurs bildete.

3.1. Die finanzielle Lage der Bundesbahnen und der Staatshaushalt

„Jedem, der aus einem Lande, wo dem privaten Unternehmungsgeiste freie Bahn gelassen wird, nach Österreich kommt, muß der Gegensatz auffallen. In dem einem Lande sind die geltenden Vorschriften und deren Anwendungen allmählich in fortlaufender Entwicklung von unten beginnend aufgebaut worden, wie es eben die örtlichen Verhältnisse notwendig erscheinen ließen; in dem anderen Lande ist dagegen von oben herab ein ganzer Kodex von systematischen und gleichmachenden Verordnungen erlassen worden, nicht so sehr von praktischer Erfahrung, was Station A oder Station B benötigt, als vielmehr von der abstrakten Erwägung diktiert, was eine gewisse Art von Stationen haben sollte.“

Sir William ACWORTH an den Völkerbund⁹³

Wie bereits erwähnt waren die finanziellen Probleme der Bundesbahnen eine deutliche Belastung für das Bundesbudget. Der vom Völkerbund entsandte britische Eisenbahnfachmann William ACWORTH hatte bereits 1923 eine dringende Sanierungsbedürftigkeit der österreichischen Staatsbahnen festgestellt, die seiner Meinung nach von Beginn an mit immensen – vor allem personellen – Altlasten zu kämpfen hatten. Neben Einschränkungen der weitreichenden Fahrbegünstigungen für Bundesbedienstete hatten er und sein Mitarbeiter, der Schweizer Robert HEROLD, vor allem dringend geraten den Personalstand mittelfristig von knapp 90.000 auf circa 60.000 zu senken.⁹⁴ Nach der Auflösung des österreichisch-ungarischen Vielvölkerstaats war nur ein kleiner Teil des ursprünglichen Streckennetzes bei den neuen Staatseisenbahnen verblieben, dabei mussten sie aber für das Gros der Administration und der Werkstätten aufkommen, da diese vor allem um die ehemalige Reichshauptstadt Wien konzentriert waren. Bislang profitable Verbindungen nach Prag oder Brünn führten nun über Staatsgrenzen und büßten das mit Zöllen und extremen

⁹¹ ebenda, §2(4).

⁹² BGBl. 17/1932.

⁹³ Sir William ACWORTH, Bericht über die Reorganisation der österreichischen Bundesbahnen erstattet an den Generalkommissär des Völkerbundes. (Wien, 9.8.1923), S. 1f.

⁹⁴ ebenda, S. 144.

Verzögerungen, da die neuen Staaten bestrebt waren nach Möglichkeit ihr jeweils eigenes Netz zu fördern. „Die Bahnverbindungen kann man Anfang der zwanziger Jahre als eine Form des Wirtschaftsprotektionismus bezeichnen.“⁹⁵ Dazu kam, dass die Staatsbahnen hohe Alterspensionen aus ihrem laufenden Budget begleichen mussten und mit dem Erwerb der Südbahngesellschaft 1924 noch eine weitere Schuldenlast aufgebürdet bekommen hatte.

ACWORTHS Vorschläge wurden jedoch in den 20er Jahren nur teilweise bis gar nicht durchgeführt – mit dem Bundesbahngesetz vom 19.7.1923 kam die Regierung der Publikation seines Berichts um etwa 3 Wochen zuvor. Die Bundesbahnen erhielten bei ihrer Gründung ein Grundkapital von 200 Milliarden Kronen⁹⁶, ein viel zu geringer Betrag, wenn man bedenkt, dass alleine die Personalausgaben der BBÖ mehr als das Fünffache betrugen.⁹⁷ Zusätzlich war die Aufnahme von langfristigen Krediten sowie die Ausgabe von Anleihen durch das Bundesbahngesetz stark eingeschränkt worden.⁹⁸ Die Betriebsabgänge mussten damit bis zur Verbuchung des jährlichen Bundeszuschusses mit teuren kurzfristigen Krediten überbrückt werden. Ausgaben für die beginnende Elektrifizierung bildeten eine weitere Belastung und mangelhafte Ausgleichszahlungen für Tarifbegünstigungen zugunsten von Staatsangestellten verfälschten das Betriebsergebnis. So konnte der Schuldenstand während der stärkeren Konjunkturphase der 1920er nicht abgetragen werden, bevor die Weltwirtschaftskrise schwere Einbußen auf der Einnahmenseite brachte.⁹⁹

Anfang der 30er Jahre mussten den BBÖ jährlich Beträge von weit über 100 Millionen Schilling zugeschossen werden¹⁰⁰ – aus einem Bundesbudget von etwa 1.3 Milliarden¹⁰¹, der Personalstand war zwar verringert worden, aber mit über 70.000¹⁰²

⁹⁵ Ivan JAKUBEC, Eisenbahn und Elbeschiffahrt in Mitteleuropa 1918-1938. Die Neuordnung der verkehrspolitischen Beziehungen zwischen der Tschechoslowakei, dem Deutschen Reich und Österreich in der Zwischenkriegszeit. (Beiträge zur Unternehmensgeschichte 9) (Stuttgart, 2001), S. 74.

⁹⁶ BGBl. 407/1923 §3.

⁹⁷ Erläuterungen zum Entwurf des Bundesfinanzgesetzes 1924. in: Stenographische Protokolle 1923-1927, zu 1 der Beilagen, S. 84 [p.174 der Beilagen].

⁹⁸ BGBl. 407/1923 §15.

⁹⁹ Erläuterungen zum Entwurf des Bundesfinanzgesetzes 1933. in: Stenographische Protokolle, zu 439 der Beilagen, S. 71 – von 1932 auf 1933 sind ca. -20% veranschlagt.

¹⁰⁰ ebenda, S. 73.

¹⁰¹ ebenda, S. 7.

¹⁰² Almanach (1932), S. 210f – 72.669 aktive Bedienstete mit 1.9.1931.

immer noch viel zu hoch. Dazu kamen noch etwa 30.000 Pensionsberechtigte, die nur teilweise der Bund direkt finanzierte.¹⁰³ Ein Problem, das mit der Verabschiedung des Bundesbahnbudgetsanierungsgesetzes 1932¹⁰⁴ nicht behoben wurde. Durch den radikalen Personalabbau zwischen 1932 und 1934 von 72.669¹⁰⁵ auf 53.338 aktive Bedienstete¹⁰⁶ intensivierte sich das Pensionsproblem sogar noch, da ein großer Teil dieses Abbaus durch Frühpensionierungen erfolgte. So verdoppelte sich die Anzahl der Pensionsparteien und war für 1933 mit 73.300 veranschlagt.¹⁰⁷ Trotz Lohn- und Pensionskürzungen machten somit die Bezüge der aktiven Bediensteten etwa 50 Prozent, die Pensionen etwa 30 Prozent der Betriebsausgaben aus¹⁰⁸ und führten zu einem operativen Defizit von etwa 60 Millionen Schilling zu dem noch etwa 75 Millionen an Kreditzinsen, Tilgungen und Zinsen für Überbrückungskredite kamen.¹⁰⁹

Aufgrund der Wirtschaftskrise war der Bund außerdem seinen Pflichten nicht vollständig nachgekommen und durch „die nicht rechtzeitige Vorsorge für die Deckung der Gebarungsabgänge der Bundesbahnen in den Jahren 1930 und 1931 in den Bundesvoranschlägen dieser Jahre hat[te] sich die Zwangslage ergeben, in den Bundesvoranschlägen zweier Jahre (1932 und 1933) für die Abdeckung der Gebarungsabgänge der Bundesbahnen aus drei Jahren (1930 bis 1932) Kredite vorzusorgen“¹¹⁰, was es unmöglich machte im Budget 1933 „auch noch für den voraussichtlichen Gebarungsabgang [...] oder für Investitionszwecke der Bundesbahnen Kredite bereitzustellen.“¹¹¹ Die Lage hatte sich 1933 derart zugespitzt, dass nur noch durch kurzfristige Darlehen Liquidität erhalten werden konnte, was zu eben jenen Gehaltsteilzahlungen führte, die den Streik vom 1. März 1933 auslösten.

¹⁰³ Erläuterungen zum Entwurf des Bundesfinanzgesetzes 1933. in: Stenographische Protokolle, zu 439 der Beilagen, S. 71 – 33.700 Altpensionen im Jahr 1932.

¹⁰⁴ BGBl. 17/1932.

¹⁰⁵ Almanach (1932), S. 210f.

¹⁰⁶ Almanach (1935), S. 198f.

¹⁰⁷ Erläuterungen zum Entwurf des Bundesfinanzgesetzes 1933. in: Stenographische Protokolle, 439. Beilage, S. 71.

¹⁰⁸ ebenda.

¹⁰⁹ ebenda, S. 72.

¹¹⁰ Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Vorlage der Bundesregierung (439 der Beilagen) betreffend den Entwurf des Bundesfinanzgesetzes für das Jahr 1933. in: Stenographische Protokolle, 471. Beilage, XVII. Eisenbahnen, Kapitel 29: „Eisenbahnen“, S. 1.

¹¹¹ ebenda.

3.2. Die Lage des Personals – Gehälter und Dienstrecht

Diese Teilzahlungen waren aber nur eine von vielen Maßnahmen, die das Personal der Bundesbahnen Anfang der 30er Jahre empfindlich treffen mussten. In den 20er Jahren hatte die Personalvertretung Verschlechterungen und Gehaltskürzungen durch den Zentralausschuss noch weitgehend abwehren können. Zwar hatte das Bundesbahngesetz 1924 ursprünglich vorgesehen, dass das Unternehmen und der Zentralausschuss bis zum 31. Dezember 1924 das Dienstrecht an die Bedürfnisse der kaufmännischen Betriebsführung anpassen sollten, aber da eine solche Anpassung eine Verschlechterung der Situation der EisenbahnerInnen befürchten ließ, beharrte die Personalvertretung auf dem status quo.¹¹² Die Regierung BURESCH und später die Regierung DOLLFUß versuchten dies nun auszuhebeln, indem sie die Gehalts- und Pensionskürzungen in das Budgetsanierungsgesetz integrierten¹¹³, als eigenes Bundesgesetz durch den Nationalrat beschließen ließen¹¹⁴ bzw. schließlich auf dem Verordnungsweg erließen.¹¹⁵

Im Folgenden soll das Gehalts- und Vergünstigungssystem der BBÖ kurz skizziert werden, da es die Grundlage für das berufliche Leben der EisenbahnerInnen liefert. So bildeten beispielsweise die Verwendungs- bzw. Gehaltsgruppen die Basis für den Karriereverlauf eines/einer BundesbahnerIn.

„Es war ein unmögliches Unterfangen, alle hundert Dienststellen in einem hierarchischen System gerecht miteinander in Beziehung zu bringen – welche Kriterien gelten bei der Entscheidung, ob ein Weichensteller am zentralen Verschubbahnhof in Wien in einer niedrigeren und damit schlechter bezahlten Gruppe eingereiht wird als ein Bahnwärter auf einer Nebenstrecke? Es war somit unvermeidbar, daß sich manche freuten und manche sich krass benachteiligt fühlten. Die Folge war ein interner Kampf um Posten und Versetzungen, in dem die Gewerkschaften bzw. die Personalvertretung eine wichtige Rolle spielten.“¹¹⁶

¹¹² PILS, S. 186.

¹¹³ BGBl. 294/1931, Artikel IV – Budgetsanierungsgesetz 1931.

¹¹⁴ BGBl. 17/1932 – Bundesbahnbudgetsanierungsgesetz 1932.

¹¹⁵ BGBl. 122/1933 – Bundesbahnbudgetsanierungsverordnung 1933.

¹¹⁶ HOFMANN, S. 38f – HOFMANN bezieht sich hier auf die Besoldungsordnung von 1920, der Inhalt seine Aussage ist aber auch für die Zeit danach durchaus zutreffend.

3.2.1. Das Besoldungsschema – Gehaltsgruppen und Gehaltsstufen

Bereits vor den weitreichenden Kürzungen hatten Österreichs EisenbahnerInnen im intereuropäischen Vergleich eher schlecht verdient. Während im Jahr 1930 das durchschnittliche Jahresgehalt bei den Schweizer Bundesbahnen 7.684 Schilling betrug und einE AngestellteR der Deutschen Reichsbahn im Schnitt 5.504 Schilling verdiente, erhielt einE durchschnittlicheR BediensteteR der österreichischen Bundesbahnen lediglich 4.246 Schilling im Jahr.¹¹⁷ Errechnet wurde dieses Einkommen durch ein kompliziertes System aus Zuschlägen, mit dem das Grundgehalt prozentuell modifiziert wurde. Das Grundgehalt wiederum errechnete sich aus 20 Gehaltsgruppen (Gehaltsgruppe 1-18, 18a und 19) und 17 Gehaltsstufen und war einer dafür angelegten Tabelle zu entnehmen.¹¹⁸

Gehaltsgruppen

Dabei entsprachen die Gehaltsgruppe im Großen und Ganzen den früheren Verwendungsgruppen, d.h. sie waren dem Verwendungszweck zugeordnet. Einfache Hilfskräfte begannen bei Gehaltsgruppe 1, ein Heizer¹¹⁹ konnte Gruppe 7 oder 8 haben und ein Bahnhofsvorstand bis in Gruppe 18 aufsteigen.¹²⁰ Die Gehaltsgruppe 19 war lediglich für den Generaldirektor vorgesehen.¹²¹ Das hierfür angelegte Schema unterschied jedoch nicht nur die Art der Tätigkeit sondern auch den Ort. So war der Vorstand eines Bahnhofs der Kategorie I (z.B. Wien Südbahnhof) besser eingestuft als der eines kleineren Bahnhofs.¹²² Für jede Verwendung und die darin möglichen Gehaltsgruppen war eine Wartezeit vorgesehen, nach der einE BediensteteR in eine höhere (in der Verwendung zulässige) Gehaltsgruppe befördert werden konnte, wobei gegebenenfalls als weitere Voraussetzung eine Prüfung abgelegt werden musste.¹²³

¹¹⁷ HEROLD, S. 167.

¹¹⁸ Almanach (1932-1936), S. 235 (1932), S. 163 (1933), S. 227 (1934), S. 225 (1935), S. 235 (1936) – Faksimile im Anhang. Zwischen 1932 und 1936 fand keine (Inflations-)Anpassung dieses Grundschemas statt.

¹¹⁹ An dieser Stelle erfolgt bewusst kein Splitting („HeizerIn“), da die Recherche darauf hinweist, dass es sich tatsächlich um eine rein männliche Gruppe gehandelt hat. In Folge ist an allen Stellen, an denen derart auf Splitting verzichtet wird diese Entscheidung so zu verstehen, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit keine Frauen in den entsprechenden Gruppen vorhanden waren.

¹²⁰ Almanach (1932-1936), S. 234 (1932), S. 162 (1933), S. 226 (1934), S. 224 (1935), S. 234 (1936)

¹²¹ ebenda – Der Generaldirektor-Stellvertreter stieg mit dem Ruhestand ebenfalls in Gruppe 19 auf. siehe ¹²⁶.

¹²² ebenda.

¹²³ PILS, S. 191.

Gemäß einer Neuordnung der Zeitbeförderungen konnte eine derartige Prüfung ab 1931 die Wartezeit sogar verkürzen¹²⁴, jedoch konnte eine nicht bestandene Prüfung bzw. eine schlechte Jahresbewertung diese auch verlängern.¹²⁵ Ein Heizer in der Gruppe 7 musste also beispielsweise 8 Jahre warten, bevor er in Gruppe 8 aufsteigen konnte. Ein Gehaltsgruppenaufstieg darüber hinaus war nur möglich, wenn der Bedienstete entweder in eine höhere Position oder an einen besser eingestuften Arbeitsort befördert wurde. Die meisten Verwendungen sahen 2-3 verschiedene Gehaltsgruppen vor, wobei die letzte nicht im aktiven Dienst, sondern mit dem Pensionsantritt erreicht wurde.¹²⁶ Daraus ergab sich in Verbindung mit den Gehaltsstufen und diversen Zuschlägen oft die Möglichkeit eines Ruhegenusses, der dem letzten Aktivbezug gleichkam oder ihn sogar überstieg.¹²⁷

Gehaltsstufen

Die Gehaltsstufen entsprachen der Dienstzeit. Bei Neuanstellung wurde mit dem Stichtag (1.1 oder 1.7.) bei 1 begonnen und alle 2 Jahre eine Vorrückung vorgenommen.¹²⁸ Im Falle einer Beförderung wurde die Summe aus dem letzten Gehalt und dem Beförderungszuschlag mit der tabellarischen Entsprechung der nächsten Gehaltsgruppe angepasst.¹²⁹ Als Beförderungszuschlag wurde die Differenz der niedersten Gehaltsstufen jener Gehaltsgruppen definiert, aus der und in die die Beförderung erfolgte.¹³⁰ In der Praxis bedeutete das zumeist eine Beibehaltung der Gehaltsstufe oder eine Rückstufung um 1.¹³¹ Bei Beförderung in die Gehaltsgruppen 18, 18a und 19 wurde die Gehaltsstufe von der Generaldirektion festgelegt.¹³² Daraus lässt sich wohl auch das Fehlen der untersten Gehaltsstufen in diesen Gruppen (und in Gruppe 17)¹³³ erklären bzw. dadurch, dass für ein Aufsteigen in diese Gruppen eine gewisse Seniorität Voraussetzung gewesen sein wird.

¹²⁴ ebenda, S. 192.

¹²⁵ ebenda, S. 191.

¹²⁶ PILS, S. 191.

¹²⁷ HEROLD, S. 202-204.

¹²⁸ Almanach (1932-1936), S. 234 (1932), S. 162 (1933), S. 226 (1934), S. 224 (1935), S. 234 (1936).

¹²⁹ PILS, S. 191.

¹³⁰ ebenda.

¹³¹ Almanach (1932-1936), S. 235 (1932), S. 163 (1933), S. 227 (1934), S. 225 (1935), S. 235 (1936).

¹³² PILS, S. 191.

¹³³ Almanach (1932-1936), S. 235 (1932), S. 163 (1933), S. 227 (1934), S. 225 (1935), S. 235 (1936).

Zuschläge und Steuern

Erhöht wurde das Jahresgehalt nun ferner durch einen Ortszuschlag von 16 Prozent bis 20 Prozent¹³⁴, Familienzulagen gestaffelt nach Anzahl der Kinder¹³⁵, Wirtschaftsprämien und Sonderzahlungen sowie Modifikation der Ortszuschläge für das fahrende Personal. Von diesem Betrag war schließlich Lohnsteuer zu entrichten. Gerade Sonderzahlung, Wirtschaftsprämie und die Familienzulagen wurden durch die Sparmaßnahmen der Bundesbahnbudgetsanierungsgesetze 1932 und 1933 empfindlich gekürzt.¹³⁶ Dazu wurden neue Steuern eingeführt, die das Einkommen weiter schmälerten.

Vergünstigungen und Sozialmaßnahmen

Fest Angestellte der Österreichischen Bundesbahnen konnten vor 1931 nicht nur mit einer guten Pension rechnen, sie waren auch kranken- und vor allem unfallversichert, bezogen einen ganzen „Leistungskatalog der sozialen Sicherheit“¹³⁷. Auch hier setzten die Budgetsanierungsgesetze empfindliche Kürzungen. In Verbindung mit dem radikalen Abbau des Streckenpersonals eine gleichermaßen logische wie zynische Maßnahme. Durch die Reduktion des Personalstandes waren – mittelbar auch durch die resultierenden Überstunden und die Urlaubskürzungen – die Unfallzahlen deutlich gestiegen, wie der Prellbock an mehreren Stellen beklagt.¹³⁸ Eine Kürzung der Unfallrenten brachte daher merkliche Einsparungen auf Kosten einer stetig wachsenden Zahl an Geschädigten.

Aufgrund ihres den BundesbeamtInnen ähnlichen Status konnten EisenbahnerInnen zudem Ermäßigungen bzw. Freifahrten erhalten sowie Dienstwohnungen beziehen, bei denen die Bundesbahnen als Vermieter auftraten, und bekamen Dienstkleidung vom Arbeitgeber gestellt. Während die Dienstwohnungen tatsächlich Einnahmen für die

¹³⁴ ebenda, S. 236 (1932), S. 164 (1933), S. 228 (1934), S. 226 (1935), S. 236 (1936).

¹³⁵ ebenda – wobei genaue Vorschriften für die Anrechenbarkeit von unehelichen Kindern oder Stiefkindern bestanden.

¹³⁶ BGBl 17/1932, §§ 2-3, BGBl. 122/1933, §§ 2,3,4,19.

¹³⁷ HOFMANN, S. 122.

¹³⁸ „Ein Todesopfer der Sparwut!“ Prellbock 7/1936, S. 2; „Zwei Tote!“ Prellbock 8/1936, S. 4; „Von der Bürokratie in den Tod getrieben!“ Prellbock 2/1937, S. 6.

Bundesbahnen bedeuteten, war bei den Ermäßigungen und der Dienstkleidung ebenfalls Sparpotential vorhanden.

3.3. Die Sanierungsmaßnahmen

3.3.1. Das Budgetsanierungsgesetz 1931

In Folge der Weltwirtschaftskrise und der Rettung der Creditanstalt war der Schuldenstand der Republik bis 1931 stark angewachsen. Um einerseits die Kreditwürdigkeit des Staates zu erhalten, andererseits weitere Geldmittel in der Höhe von 200 Millionen Schilling vom Völkerbund bzw. von über den Völkerbund vermittelten Kreditgebern zu lukrieren wurde ein Budgetsanierungsgesetz erarbeitet.¹³⁹ Unter anderem sah dieses Gesetz Gehalts- und Pensionskürzungen von 4 bis 6 Prozent – gestaffelt nach Einkommen – für alle Bundesangestellten vor sowie eine Kürzung etwaiger Zulagen um 15 Prozent und eine starke Einschränkung der Sonderzahlungen für die Jahre 1932 und 1933.¹⁴⁰ Das senkte auch die gehaltsabhängige Abfertigung bei der Pensionierung, erhöhte jedoch nicht die Mietzinsbeihilfe, die ebenfalls aus den Jahresbezügen errechnet wurde.¹⁴¹ Obwohl die BundesbahnerInnen nicht staatlich angestellt waren, sollten als „Bedienstete öffentlicher Verkehrsunternehmungen“¹⁴² ihre Bezüge in gleicher Weise angepasst sowie die Pensionsbeiträge um 2 Prozent erhöht werden.¹⁴³

Die Gesetzesvorlage fand jedoch keine Mehrheit im bürgerlichen Lager, da der Heimatblock seine Zustimmung verweigerte. Die Regierung stand unter Zugzwang, da sie Genf bereits Zusicherungen gemacht hatte und die Budgetverhandlungen international beobachtet wurden.¹⁴⁴ Um die dringend notwendige parlamentarische Mehrheit zu erhalten musste sie also in Verhandlung mit der Sozialdemokratie treten.

¹³⁹ Bundesgesetz betreffend Maßnahmen zur Sicherung des Gleichgewichts in den öffentlichen Haushalten (Budgetsanierungsgesetz) [Vorlage] in: Stenographische Protokolle, Beilage 205.

¹⁴⁰ ebenda, Artikel I §3.

¹⁴¹ ebenda, §7 und §5.

¹⁴² ebenda, Artikel IV.

¹⁴³ ebenda.

¹⁴⁴ Le Figaro, 3.10.1931, S. 4 – „Les économies budgétaires en Autriche“.

Diese zeigte tatsächlich Bereitschaft, dem Gesetz ihre Zustimmung zu geben, da sie einerseits die wirtschaftlichen Schäden einer drohenden Inflation fürchtete¹⁴⁵, andererseits hier die Möglichkeit sah Erleichterungen für ihre Wählerschaft herauszuverhandeln. Die EisenbahnerInnen profitierten besonders von diesen Verhandlungen.¹⁴⁶ Die Kürzung der Sonderzahlungen wurde in der endgültigen Fassung verringert, die Erhöhung der Pensionsbeiträge gleich ganz gestrichen und kollektivvertragliche Vereinbarungen blieben unberührt.¹⁴⁷ Außerdem gelang es den VerhandlerInnen der SozialdemokratInnen alle Kürzungen von einer Zustimmung der Personalvertretung abhängig zu machen, widrigenfalls der Hauptausschuss des Nationalrats zu entscheiden hätte. Dieser Passus wurde in den Verfassungsrang erhoben, war also ohne die Stimmen der Sozialdemokratie nicht wieder rückgängig zu machen.¹⁴⁸

Effektiv war der größte Teil der Kürzungen damit vorerst abgewendet worden und die Sozialdemokratie hatte dabei noch politischen Goodwill gewonnen. Denn während die *Arbeiter-Zeitung* jubilierte: „Die Zeiten in denen die Strafelloten und Vaugoins vermeinten, den Eisenbahnern ihr Dienst- und Besoldungsrecht diktieren zu können, sind vorbei!“¹⁴⁹, waren die bürgerlichen Blätter damit beschäftigt die Erleichterung über das „staatsfinanzielle Rettungswerk“¹⁵⁰ kundzutun. Die *Presse* ortete gar „republikanische Einigung“¹⁵¹ und lobte die sozialdemokratische Verantwortung: „sie haben für eine Regierung gestimmt, die, vorläufig wenigstens, ein Kabinett ihrer Gegner darstellt, ohne daß eine Koalition erzwungen oder politischer Schacher betrieben worden wäre.“¹⁵² Im Ausland attestierte die *Times* dem christlichsozialen Kanzler, er habe den ersten und allerwichtigsten Schritt¹⁵³ auf dem Weg zur Verlängerung der Genfer Kredite getan. Lediglich in den eigenen Reihen sah sich die Sozialdemokratie

¹⁴⁵ „Die österreichischen Arbeiter, Angestellten und Beamten wissen sehr genau aus bitterster Erfahrung, daß eine Geldentwertung die schlimmste und eingreifendste Form des allgemeinen Lohnabbaues ist, und sie haben deswegen sehr wohl verstanden, daß wir hier mitwirken um ein solches Unglück zu verhüten.“ Otto BAUER am 3.10.1931 im Nationalrat in: Stenographische Protokolle, S. 1253.

¹⁴⁶ *Arbeiter-Zeitung*, 4.10.1931, S. 2.

¹⁴⁷ BGBl. 294/1931, Artikel IV – Budgetsanierungsgesetz 1931.

¹⁴⁸ ebenda, Artikel IV (2).

¹⁴⁹ *Arbeiter-Zeitung*, 4.10.1933, S. 2.

¹⁵⁰ *Reichspost*, 4.10.1933, S. 1.

¹⁵¹ *Neue Freie Presse*, 4.10.1933, S. 1.

¹⁵² ebenda.

¹⁵³ *The Times*, 5.10.1931, S. 15 – „Austrias Fight for Solvency“.

schwerer Kritik ausgesetzt dafür, dass sie den Christlichsozialen dieses Gesetz ermöglicht hatte, und Funktionäre wie Otto BAUER mussten sich bei Versammlungen vor der Basis erklären:

„Wenn bis Samstag früh nichts zustande gekommen wäre, wenn das Parlament an der Aufgabe, das Gleichgewicht im Bundeshaushalt herzustellen, einfach gescheitert wäre und die Welt erfahren hätte, daß das österreichische Parlament nicht imstande ist, das Gleichgewicht herzustellen, dann sage ich Ihnen, dann wäre die Katastrophe des Schillings unweigerlich am Samstag eingetroffen. Das war unmöglich und deswegen haben wir gehandelt.“¹⁵⁴

Tatsächlich erhielt Österreich die erhoffte „lebenswichtige Atempause“¹⁵⁵, sie währte jedoch nur kurz. Denn nur einen Monat später suchte Österreich bereits um einen weiteren Kredit von 60 Millionen Schilling an, wurde jedoch in Basel abgewiesen.¹⁵⁶

3.3.2. Das Bundesbahnbudgetsanierungsgesetz 1932

Diesem unerwarteten Ausfall und der weiterhin ungünstigen Wirtschaftslage geeignet zu begegnen, bemühte sich die Bundesregierung nun rasch neue Sparmaßnahmen vorzunehmen. Am 11. Dezember 1931 legte die Regierung BURESCH dem Nationalrat zur Begutachtung den ersten Entwurf des Bundesbahnbudgetsanierungsgesetzes 1932 vor¹⁵⁷, mit dem sie erneut versuchte die geplanten Einsparungen in noch schärferer Form durchzusetzen nachdem diese „nicht verwirklicht worden [waren]“.¹⁵⁸

Wieder war man der Publikation eines Völkerbundexperten, diesmal Robert HEROLD, der schon 1924 ACWORTH unterstützt hatte, zugekommen und wieder wurde den Vorschlägen des Berichts, den er an die Bundesregierung erstattet hatte nur teilweise

¹⁵⁴ Otto BAUER, Das Budgetsanierungsgesetz. Vortrag gehalten am 9. Oktober 1931 von Dr. Otto Bauer vor den Vertrauensmännern der Postgewerkschaft. (Wien, 1931) in: Arbeitsgemeinschaft für die Geschichte der österreichischen Arbeiterbewegung (Hg.), Otto Bauer Werkausgabe Band 3., S. 708f.

¹⁵⁵ Neue Freie Presse, 13.10.1931 Morgenblatt, S. 1.

¹⁵⁶ The Times, 12.11.1931, S. 13 – „The Refusal of Credit to Austria“.

¹⁵⁷ Bundesgesetz betreffend Maßnahmen zur Sicherung des Gleichgewichts im Haushalte der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ (Bundesbahnbudgetsanierungsgesetz) [Vorlage] in: Stenographische Protokolle, Beilage 252.

¹⁵⁸ ebenda, Erläuterungen zu Artikel I, S. 3.

nachgekommen.¹⁵⁹ Die Gehaltskürzungen sollten nun allgemein 6 Prozent, bei den Pensionen 11 Prozent, betragen, die Pensionsbeiträge um 3 Prozent erhöht, die Sonderzahlungen für die Jahre 1932 und 1933 ganz gestrichen und alle Gehaltserhöhungen bis Mitte – bei Beförderung Ende – 1933 ausgesetzt werden.¹⁶⁰ Das und die Eingliederung der EisenbahnerInnen-Unfallversicherung in die staatliche¹⁶¹ sollte durch eine Änderung des Dienstrechts ermöglicht werden. Im Falle einer Nichteinigung zwischen Unternehmen und Personalvertretung sollte die Verwaltungskommission als letztinstanzliche Schlichtungsstelle festgesetzt werden.¹⁶² Das hätte die verfassungsrechtliche Bestimmung von Oktober 1931¹⁶³ de facto übersprungen. Besonders dieser Artikel III der Gesetzesvorlage fand heftigen Widerspruch, nicht nur bei den SozialdemokratInnen¹⁶⁴, sondern auch bei den Großdeutschen des Nationalen Wirtschaftsblocks.¹⁶⁵ Der Vorschlag wurde im Finanz- und Budgetausschuss demnach deutlich abgemildert und nachdem am 29. Dezember die Berichte des Unterausschusses eingelangt waren, schickte die Regierung Generaldirektor Egon SEEFEHLNER in weitere Verhandlungen mit den Eisenbahngewerkschaften.¹⁶⁶

Schließlich beendete der Ausschuss seine Arbeit am 4. Jänner und das Gesetz wurde in der Sitzung am 5. Jänner mit den Stimmen der Regierungsfractionen angenommen.¹⁶⁷ Die Gehaltskürzungen waren – nun wieder gestaffelt – auf 5 bis 7,5 Prozent angehoben worden, die Pensionen wurden mit 9 bis 11,5 Prozent belastet.¹⁶⁸ Die Pensionsbeitragserhöhung war gefallen ebenso die 15-prozentige Kürzung der Dienstaufwandsentschädigungen, dafür erfuhren die Wirtschaftsprämien eine heftige

¹⁵⁹ vgl. HEROLD.

¹⁶⁰ ebenda, Artikel I §§1-5, S. 1.

¹⁶¹ ebenda, Artikel II, S. 1f.

¹⁶² ebenda, Artikel III, S. 2.

¹⁶³ BGBl. 294/1931, Artikel IV.

¹⁶⁴ „[...] die Krise, die Not, in der sich die Bundesbahnen befinden, wollen Sie [...] dazu benutzen, um die Bundesbahnangestellten in Zukunft vollkommen zu entrechten“ Berthold KÖNIG am 18.12.1931 im Nationalrat in: Stenographische Protokolle, S. 1847.

¹⁶⁵ „[I]m Oktober des heurigen Jahres sind die Bundesbahnbediensteten zum ersten Male [...] in die Gesetzgebung dieses hohen Hauses einbezogen worden. Früher hat sich das Haus um diese Bestimmungen nicht zu kümmern gehabt, da die Österreichischen Bundesbahnen eben ein selbstständiger Wirtschaftskörper sind. Ich halte es für unmöglich, daß der Artikel III des vorliegenden Gesetzesentwurfes in dieser Form Annahme findet.“

Sepp STRAFFNER am 18.12.1931 im Nationalrat in: Stenographische Protokolle, S. 1854.

¹⁶⁶ Arbeiter-Zeitung, 30.12.1931, S. 1.

¹⁶⁷ Stenographische Protokolle, S. 1909.

¹⁶⁸ BGBl 17/1932, Artikel I §1.

Reduktion und die Aussetzung der Sonderzahlungen und Lohnerhöhungen – jedoch nur bei Beförderung – blieb in Kraft.¹⁶⁹ Von Artikel II war lediglich die Regelung für Doppelverdiener übrig, die Unfallversicherung der EisenbahnerInnen blieb erhalten¹⁷⁰, der heftig kritisierte Artikel III war ganz gefallen.¹⁷¹ Stattdessen erfolgte von Seiten der BBÖ eine Abänderung des Personalvertretungsrechts §22, nach der ein paritätisch aus dem Zentralausschuss und der Verwaltungskommission zusammengesetzter Schiedsausschuss letztinstanzlich zu entscheiden hatte.¹⁷²

3.3.3. Die Verwaltungsreform 1932 und der Personalabbau

In der Debatte um das Bundesbahnbudgetsanierungsgesetz 1932 war mehrfach eine Reform der Verwaltung gefordert worden, wie sie ja bereits in den Berichten an den Völkerbund angeregt worden war. Während ACWORTH dabei vor allem den aus der Monarchie übernommenen Zentralismus kritisiert hatte¹⁷³ sah HEROLD das größte Problem in den langen Aktenwegen, die aus mehrfachen Zuständigkeiten und mangelndem Willen zur Delegation erfolgten:

„Ein Aktenstück, betreffend die Erteilung einer Abschreibungsermächtigung für einen Materialabgang auf einem Bahnhofe durfte sich, weil der Wert nur 99 S betrug, mit einem Weg über 16 Dienststellen begnügen: Obschon es eine gegebene Abteilung der Bundesbahndirektion nicht verliess, musste es den normalen Weg innerhalb derselben zweimal zurücklegen, weil zwischen hinein noch der Verkehrskontrollor zu befragen war. Hätte dagegen der Wert des Materialabganges 101 S betragen, so hätte das Aktenstück durch 31 Stellen laufen müssen, weil die Bundesbahndirektion noch den Abteilungsvorstand bei der Generaldirektion zu konsultieren gehabt hätte.“¹⁷⁴

Die Bundesbahnen entsprachen diesen Forderungen nun mit Umschichtung des Verwaltungspersonals und entsprechendem Personalabbau in der Verwaltung sowie

¹⁶⁹ ebenda, Artikel I §§2-4.

¹⁷⁰ ebenda, Artikel II.

¹⁷¹ ebenda – der neue Artikel III entspricht Artikel IV der Vorlage.

¹⁷² Berichterstatter des Finanz- und Budgetausschusses Julius RAAB im Nationalrat am 5.1.1932 in: Stenographische Protokolle, S. 1901.

¹⁷³ ACWORTH, p1f.

¹⁷⁴ HEROLD, S. 136f.

auf den Strecken – „Mit 1. Juli 1932 werden nicht nur die beiden Wiener Bundesbahndirektionen aufgelöst, sondern insgesamt neue Direktionsbezirke festgelegt.“¹⁷⁵ –, eine Maßnahme, die auf starken Protest der Gewerkschaft stieß.¹⁷⁶

Die Bundesbahndirektionen Wien-Nordost und Wien-Südwest wurden zur Bundesbahndirektion Wien zusammengefasst, wobei weite Streckenteile der Westbahn in den Bereich der Bundesbahndirektion Linz übergingen. Als Folge davon hatte Wien auch den Großteil der Personalkürzungen zu tragen. Von 1931 auf 1932 reduzierten die Bundesbahnen den Stand des aktiven Personals von 72.669 um über 10 Prozent auf 64.383.¹⁷⁷ Die Bundesbahndirektion(en) in Wien, die noch 1931 für mehr als die Hälfte aller österreichischen EisenbahnerInnen verantwortlich gewesen waren, verlor(en) dabei 10.765 aktive Bedienstete, größtenteils durch Entlassung und Frühpensionierung, aber auch an die Bundesbahndirektionen Linz und Villach, deren Personalstand sich um etwa 1.500 bzw. 2.000 Bedienstete erhöhte.¹⁷⁸

Dass im selben Zeitabschnitt auch die Mitgliederanzahl der sozialdemokratischen Gewerkschaft von 75.000 auf 63.500 um über 10.000 sank¹⁷⁹, kann aber weder als Beleg für eine ideologische Entlassungspolitik herangezogen werden, noch – wie FLECK das versucht – für ein gesunkenes Vertrauen der Eisenbahner in ihre gewerkschaftliche Vertretung.¹⁸⁰ Der „Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals in Wien“¹⁸¹ betreute – wie oben erwähnt und anhand der Zahlen ersichtlich¹⁸² – etwa ein Dreiviertel des Personals und musste daher von jeder Abbaumaßnahme naturgemäß am stärksten betroffen sein. Den prozentual höchsten Verlust hatte aber tatsächlich die Generaldirektion selbst zu beklagen, die etwa 50 Prozent ihres Personals abbaute.¹⁸³ Während die der Wiener Bundesbahndirektion

¹⁷⁵ LINDENBAUM, S. 250.

¹⁷⁶ ebenda.

¹⁷⁷ im Vergleich: von der Gründung der Bundesbahnen 1923 bis 1931 war der Personalstand um etwa 20% (von ca. 90.000 gesenkt worden), vgl. ACWORTH, S. 122 und Almanach (1932), S. 210f.

¹⁷⁸ Almanach (1932&1933), S. 210f (1932) & S. 143f (1933).

¹⁷⁹ ebenda, S. 206f (1932) & S. 140f (1933).

¹⁸⁰ FLECK, S. 36 – die abweichenden Zahlen bei FLECK, die von BRUCKMÜLLER und in weiterer Folge aus dem Wirtschaftsstatistischen Jahrbuch stammen erklären sich einerseits durch einen Druckfehler bei FLECK (97.298 statt 77.298) andererseits durch den unterschiedlichen Erhebungszeitraum. Während der Almanach (1932) mit Stichdatum 1.9.1931 (wahrscheinlich noch früher gemeldete) 75.000 angibt, erhebt das Wirtschaftsstatistische Jahrbuch 77.298 mit 31.12.1930.

¹⁸¹ Almanach (1932&1933), S. 206f (1932), S. 140f (1933).

¹⁸² Man rechne zu den aktiven Bediensteten noch etwa 30.000 Pensionsberechtigte. – siehe ¹⁰³.

¹⁸³ Almanach (1932&1933), S. 210f (1932), S. 143f (1933).

unterstellten Stellen auch in den folgenden Jahren den größten Teil des Abbaus zu tragen hatten, blieb dieser Trend in der Generaldirektion jedoch nicht erhalten.

Abb.1: Entwicklung des Personalstandes 1931-1935:¹⁸⁴

	1.9.1931	1.9.1932	1.9.1933	1.9.1934	1.9.1935
Gesamt	72.669	64.383 (-12%)	58.769 (-9%)	53.338 (-9%)	51.811 (-3%)
Bundesbahn- direktion Wien	36.958 ¹⁸⁵	26.193 (-29%)	23.783 (-9%)	21.070 (-11%)	19.853 (-6%)
General- direktion	1.641	797 (-51%)	812 (+2%)	770 (-5%)	907 (+18%)

3.3.4. Die Bundesbahnbudgetsanierungsverordnung 1933

Von den politischen Folgen des 4. März 1933 bei den Bundesbahnen wird noch an anderer Stelle die Rede sein. Die Regierung DOLLFUß setzte ihre neue Macht jedoch nicht allein dazu ein, politische GegnerInnen zu disziplinieren, sondern nützte sie auch um nun endlich die gewünschten Einsparungsmaßnahmen bei den Bundesbahnen zu verwirklichen.

Dies geschah nach der Teilzahlungslegitimierung¹⁸⁶ ebenfalls per Verordnung¹⁸⁷ in Berufung auf das altbekannte Kriegswirtschaftliche Ermächtigungsgesetz.¹⁸⁸ Diese Bundesbahnbudgetsanierungsverordnung vom 10. April 1933 enthielt weitaus weitreichendere und schmerzhaftere Bestimmungen als die Regierungsvorlagen von 1931 und 1932 noch vor ihrer Nachverhandlung mit der Opposition vorgesehen hatten. Dienstaufwandsentschädigungen, Wirtschaftsprämien und Diäten für das Fahrpersonal wurden reduziert und Gehaltserhöhungen im ersten Jahr um 50 Prozent gekürzt¹⁸⁹,

¹⁸⁴ Almanach (1932-1936), S. 210f (1932), S. 143f (1933), S. 200f (1934), S. 198f (1935), S. 207f (1936). – Eigene Darstellung.

¹⁸⁵ entspricht der Summe der Personalstände der Bundesbahndirektionen Wien-Nordost und Wien-Südwest.

¹⁸⁶ BGBl. 72/1933.

¹⁸⁷ BGBl. 122/1933.

¹⁸⁸ RGBl. 307/1917.

¹⁸⁹ BGBl. 122/1933, §§1-5 – Die nach dem Gesetz von 1932 entfallenden Erhöhungen im Beförderungsfall blieben natürlich bestehen.

Beiträge erhöht¹⁹⁰ und ein Beitrag von 42,6 Prozent für die Kosten der Dienstkleidung eingeführt.¹⁹¹ Die Pensionen wurden hinsichtlich Anrechnung der Dienstjahre, allgemeiner Bemessungsgrundlage und Pensionseintritt Einsparungen unterzogen, wobei zusätzlich die Beiträge um 6 Prozent anstiegen.¹⁹²

Auch das Dienstrecht blieb nicht unberührt. Neuangestellte verloren das Recht auf Beamtenschaft¹⁹³ und damit ihren Kündigungsschutz. Der von der Sozialdemokratie erkämpfte Schiedsausschuss¹⁹⁴ wurde so restrukturiert, dass nun eine Mehrheit für den Vorstand vorhanden war.¹⁹⁵ Schließlich wurden die restlichen Bestimmungen des Gesetzes von 1932 auf die Jahre 1935 und 1936 verlängert.¹⁹⁶ Die *Arbeiter-Zeitung* beklagte dieses „Diktat gegen die Eisenbahner“¹⁹⁷ so detailliert und wortreich wie machtlos.

Der Bundesregierung hatte ihre neuerdings unkontrollierte Autorität erfolgreich genutzt. Die oben beschriebenen Kontroversen um die vorhergehenden Versuche und die letztendlich gültigen Beschlüsse der geänderten Fassungen durch den Nationalrat zeigen deutlich, wie selbst ein mehrheitlich bürgerliches Parlament bisher eine Milderung der Regierungsvorschläge hatte erwirken können. Nach Ausschaltung dieser Kontrollinstanz hatte die Regierung DOLLFUß nun freie Hand auf dem Verordnungsweg all das zu beschließen, was ihr der demokratische Prozess bisher versagt hatte.

3.3.5. Die Verordnungen und Gesetze 1933 bis 1938

Mit einer weiteren Verordnung im Dezember 1933 holte die Regierung nun auch noch die Kürzung der Unfallrenten nach¹⁹⁸, die ja ins Sanierungsgesetz 1932 nur unvollständig Eingang gefunden hatte. Nach dem endgültigen Verbot der Sozialdemokratischen Partei und der Freien Gewerkschaften 1934 griff man in der

¹⁹⁰ ebenda, §13 (1) – für die Wirtschaftsprämie.

¹⁹¹ ebenda, §7 – für zum Tragen der Dienstkleidung Verpflichtete; Anderen wurde keine Kleidung mehr gestellt.

¹⁹² ebenda, §11, §§13(2)-18 und §20.

¹⁹³ ebenda, §8.

¹⁹⁴ siehe ¹⁷².

¹⁹⁵ BGBl. 122/1933, §13.

¹⁹⁶ ebenda §21.

¹⁹⁷ *Arbeiter-Zeitung*, 12.4.1933.

¹⁹⁸ BGBl. 592/1933.

Sache der Bundesbahnen noch ein letztes mal zum Instrument der Verordnung um die Personalvertretung aufzulösen.¹⁹⁹ Mit Mai 1934 hatten die Notverordnungen dann hinsichtlich der Bundesbahnfrage doppelt an Bedeutung verloren. Einerseits konnte die Regierung DOLLFUß nun nach der neuen Verfassung des austrofaschistischen Staates Bundesgesetze beschließen, andererseits konnte jede gewünschte Maßnahme direkt von der Generaldirektion vorgenommen werden, die ja nicht mehr mit einer sozialdemokratischen Gewerkschaft zu kämpfen hatte. Demgemäß begnügte man sich auf Gesetzesebene mit Verlängerung bereits beschlossener Maßnahmen.²⁰⁰

Herauszustellen ist lediglich die Wiederaufnahme der – nun gleichgeschalteten – Personalvertretung in den Verwaltungsausschuss, allerdings ohne die alten Rechte²⁰¹ sowie eine Verschärfung der Sanierungsgesetze und -verordnungen von 1932 und 1933.²⁰² Neben einer weiteren Kürzung der Gehaltserhöhungen und Pensionen²⁰³ wurden die Pensionsbeiträge für das Fahrpersonal um 0,2 Prozent auf 6,2 Prozent erhöht²⁰⁴, eine Erhöhung, die für den Erwerb einer – den Umständen entsprechend – vollständigen Pension rückwirkend zum 1.Jänner 1934 nachgezahlt werden musste.²⁰⁵

3.4. Die Bundesbahnskandale der 1930er

Musste die prekäre Finanzlage der Bundesbahnen, der Verwaltung und Regierung mit Personalabbau und Lohnkürzungen beizukommen suchten, für sich allein bereits Spannung zwischen der Direktion und der Personalvertretung erzeugen, so wurde dies noch dadurch verschärft, dass sich in diesem Verhältnis auch der politische Kampf der Ersten Republik spiegelte. Während die Personalvertretung – entsprechend dem hohen ArbeiterInnenanteil im Eisenbahnbetrieb – mit großer Mehrheit sozialdemokratisch

¹⁹⁹ BGBl. 216/1934.

²⁰⁰ BGBl. 425/1935 und 394/1937 zur Verlängerung von BGBl. 17/1932 und 122/1933 bis 31.12.1937 bzw. 1939. BGBl. 427/1934, 116/1936, 455/1936, und 453/1937 zur Verlängerung von BGBl. 475/1933 bis 31.12.1935/1936/1937/1938.

²⁰¹ BGBl. 117/1936.

²⁰² BGBl. 223/1937.

²⁰³ ebenda, §2.

²⁰⁴ ebenda, §2 (3.).

²⁰⁵ ebenda, §3b.

besetzt war²⁰⁶, bestanden die von der Regierung berufene Verwaltungskommission und der Vorstand²⁰⁷ überwiegend aus Christlichsozialen. Anfang der 30er Jahre machte diese Zusammensetzung die Bundesbahnen zum wohl wichtigsten politischen Konfliktfeld der Republik und zum Schauplatz mehrerer Skandale, die den Rücktritt zweier Bundesbahndirektoren und einer Bundesregierung zur Folge hatten und zuletzt – im Fall der Hirtenberger Waffenaffäre – in den Eisenbahnstreik vom 1. März 1933, die Beschlussunfähigkeit des Nationalrats und damit in letzter Konsequenz zum Ende der Ersten Republik Österreich führten.

3.4.1. Das Conto separato und das Kohlekomplott

Im Zuge der Berichterstattung über die Bestellung des neuen Generaldirektors Franz Georg STRAFELLA – von der noch separat die Rede sein soll²⁰⁸ – deckt die *Arbeiter-Zeitung* am 13. Mai 1930 auf, bei den Bundesbahnen existiere ein „nichtkontrollierter Geheimfonds, das sogenannte Conto separato“²⁰⁹, das sich aus über die Jahre veruntreuten Preisnachlässen der KohlelieferantInnen speisen soll.²¹⁰ Von einer daraufhin eingesetzten interministeriellen Untersuchungskommission werden schließlich drei neue Geheimkonten entdeckt – das ursprüngliche Conto separato sei jedoch nicht geheim und würde korrekt in der Verrechnung der Bundesbahnen geführt²¹¹ – und die Ergebnisse an die zuständige Staatsanwaltschaft weitergeleitet.²¹²

Das erste Konto, bei der *Postsparkasse*, gespeist aus dem Verkehrsbüro, sei bereits 1929 vom Rechnungshof geschlossen und in das Vermögen der Bundesbahnen überführt worden, das zweite, bei der *Boden-Credit-Anstalt*, überwiegend finanziert durch Preisnachlässe bei Kohlelieferungen, sei ebenfalls 1929 aufgelöst worden und dessen Saldo auf das dritte, sogenannte „Kohlenkonto“, das beim *Bankhaus Kur, Bloch & Co* bestand, übertragen worden. Dieses „Kohlenkonto“ sei auf verschiedene Weise

²⁰⁶ Almanach (1933), S. 131f – 14 von 18 der Mitglieder des Zentralausschusses wurden vom sozialdemokratischen „Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals in Wien“ beschickt.

²⁰⁷ BGBl. 407/1923 – Bundesbahngesetz, §§8-11.

²⁰⁸ siehe „3.4.2. Der Fall Strafella“.

²⁰⁹ Arbeiter-Zeitung, 13.5.1930, S. 1.

²¹⁰ ebenda.

²¹¹ Wiener Zeitung, 19.9. 1930, S. 1.

²¹² Arbeiter-Zeitung, 18.9.1930. S. 1 sowie Neue Freie Presse, 18.9.1930, S. 5 sowie Reichspost, 18.9.1930. S. 1.

von LieferantInnen der Bundesbahnen bedient worden und habe einen Gesamtumsatz von über 800.000 Schilling gehabt. Gefördert worden seien aus diesen Konten der Pferderennsport, die Bundestheater und Salzburger Festspiele sowie weitere „bahnfremde Personen“. Des Weiteren seien diverse Remunerationen an Bundesbahnbedienstete, vor allem im Vorstand, ergangen.²¹³

Der Skandal schlug weite Wellen, *Arbeiter-Zeitung*²¹⁴ und *Kleines Blatt* tobten²¹⁵, die *Presse* ortete „kontrolllose Wirtschaft“²¹⁶ und selbst die *Reichspost* versuchte nicht den Skandal kleinzuschreiben, sondern begnügte sich damit ihre Berichte auf den Präsidenten der Verwaltungskommission, den unabhängigen Dr. Karl BANHANS zu fokussieren und anzudeuten, die sozialdemokratische Gewerkschaft habe ebenso vom Geheimfonds profitiert.²¹⁷ Schließlich identifizierte die *Arbeiter-Zeitung* einen Posten, „1500 S für propagandistische Zwecke“²¹⁸, als Zahlung an den Linzer Zivilingenieur Gustav GUSTENAU „für die Vorbereitung einer Preßkampagne gegen die Elektrifizierung“²¹⁹ und legte damit den Grundstein für das Gerücht die Umstellung der Bundesbahnstrecken von Kohle auf Strom sei von politischer Seite sabotiert worden im Gegenzug für die Zahlungen der Kohlelieferanten auf die Geheimkonten.

Bereits am nächsten Tag jedoch wurde die Geheimkontenaffäre überschattet vom Urteil im Ehrenbeleidigungsprozess gegen die *Arbeiter-Zeitung*, den der zukünftige Generaldirektor der Bundesbahnen, Dr. Franz Georg STRAFELLA angestrengt hatte, just wegen jenes Artikels in dem auch die Geheimkonten erstmals öffentlich zur Sprache gekommen waren.²²⁰

²¹³ Wiener Zeitung, 19.9. 1930, S. 1f.

²¹⁴ Arbeiter-Zeitung, 19.9.1930, S. 1.

²¹⁵ Das Kleine Blatt, 19.9.1930, S. 2.

²¹⁶ Neue Freie Presse, 19.9.1930, Morgenblatt, S. 1.

²¹⁷ Reichspost, 19.9.1930, S. 1f.

²¹⁸ Wiener Zeitung, 19.9. 1930, S. 1.

²¹⁹ Arbeiter-Zeitung, 19.9.1930, S. 1 – „Stimmungsmache gegen die Elektrifizierung wird bezahlt“.

²²⁰ siehe ^{209,210}.

3.4.2. Der Fall Strafella



sozialdemokratisches Spottlied²²¹

Der 39-jährige STRAFELLA hatte sich nach seiner Ausbildung als Jurist zu einer der einflussreichsten Persönlichkeiten des privaten Verkehrswesen entwickelt. Die Liste seiner Funktionen liest sich dabei fast wie der große Titel des alten Kaisers:

„Neben der Bewirtschaftung des elterlichen Gutes fungierte er als Verwaltungsratsmitglied bei verschiedenen Privatbahnen, so u.a. 1923 bis 20. Februar 1930 als Verwaltungsrat bzw. Generaldirektor bei der Grazer Tramwaygesellschaft, als Vizepräsident der Mühlkreisbahngesellschaft in Linz, als geschäftsführender Präsident der Lokalbahn Linz-Eferding sowie als Verwaltungsrat der Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld, der Lokalbahn Ebelsberg-St. Florian und der Steyrtalbahngesellschaft. Weiters war er Mitglied der Grazer Handelskammer, Ausschußmitglied des Hauptverbandes der Industrie sowie Vizepräsident des Verbandes der österreichischen Lokal- und Kleinbahnen, Obmann des Gremiums der steirischen Autobusunternehmer, Präsident des Reichsverbandes der österreichischen Autobusunternehmer und Vizepräsident des Arbeitgeberverbandes der österreichischen Privatbahnen.“²²²

Politisch hatte er sich bei der Zerschlagung des Straßenbahnstreiks vom Oktober 1928 einen Namen als gnadenloser Antimarxist gemacht. Dabei hatte er auch Mitglieder des vom damaligen Verteidigungsminister Carl VAUGOIN geförderten Grazer *Wehrbundes*, einer christlich-sozialen Soldatengewerkschaft, als Streikbrecher eingesetzt.²²³ Dies

²²¹ Text nach Hans MAGSCHOK (Hg.), *Rote Spieler, Blaue Blusen*. (Wien 1983), S. 42.

Die Melodie – hier arrangiert vom Verfasser – folgt der Musik des Schlagers „Wenn die Elisabeth nicht so schöne Beine hätt“ von Robert KATSCHER.

²²² Gertrude ENDERLE-BURCEL, *Christlich-Ständisch-Autoritär. Mandatare im Ständestaat 1934-1938*. Biographisches Handbuch der Mitglieder des Staatsrates, Bundeskulturrates, Bundeswirtschaftsrates und Länderrates sowie des Bundestages. (Wien 1991), S. 233.

vgl. auch *Arbeiter-Zeitung*, 15.5.1930, S. 1.

²²³ *Arbeiter-Zeitung*, 11.10.1928, S. 2.

brachte ihm im April 1929 ein Mandat im Grazer Gemeinderat und am 24. Oktober desselben Jahres den Posten des Grazer Vizebürgermeisters ein. STRAFELLA galt „als Exponent der Heimwehr und Günstling Anton Rintelens und Carl VAUGOINS“²²⁴, sozialdemokratische Presse und KabarettistInnen bezeichneten ihn oft als: „der junge Mann des Herrn Rintelen“²²⁵.

VAUGOIN hatte die Situation bei den Bundesbahnen bereits im Vorfeld immer wieder betont sorgenvoll kommentiert und unterstrich am 25. Februar 1930 bei einer Rede „die Notwendigkeit einer gründlichen Remedur bei den Bundesbahnen, des Zurückdrängens des Einflusses der übermächtigen sozialdemokratischen Gewerkschaft und der Berufung eines Generaldirektors mit Mut und Energie.“²²⁶ Als er nun am 10. Mai 1930 von SEIPEL das Amt des Vizekanzlers übernahm, strebte VAUGOIN sogleich STRAFELLA zum Generaldirektor der Bundesbahnen zu machen, wovon er sich ähnliche Erfolge wie bei der Grazer Tramway 1928 erhoffte. Die *Arbeiter-Zeitung* beantwortete das mit einer intensiven Kampagne gegen den verhassten Gegner, die mehrere Monate andauern sollte.²²⁷ Neben den Vorwürfen der Häuserspekulation und Inflationsgewinnlerei in der Wirtschaftskrise²²⁸ sowie der Steuerhinterziehung²²⁹ war der deutlichste Vorwurf der des geplanten Insiderhandels. STRAFELLA habe Aktien und Anleihen von Lokalbahnen erworben und sei dabei noch weitere zu kaufen, auf deren Kurse er in Zukunft als Generaldirektor der Bundesbahnen maßgeblichen Einfluss hätte.²³⁰ Ähnlich sei er bereits mit Beteiligungen an der Mühlkreisbahn und der Steyrtalbahn vorgegangen, deren Aktienpreis er durch seine politischen Kontakte manipulieren habe lassen.²³¹ STRAFELLA klagte daraufhin die Arbeiter-Zeitung wegen Ehrenbeleidigung und wurde

²²⁴ ENDERLE-BURCEL 1991, S. 234 – Majuskel (VAUGOIN) im Original

²²⁵ Arbeiter-Zeitung, 13.5.1930, S. 1.

vgl. auch das Couplet „Bin kein Fachmann, bin nicht von der Bahn, sondern vom Professor Rintelen der junge Mann.“ MAGSCHOK, S. 45.

²²⁶ Rede vom 25.2.1930 im katholischen Männerverein Favoriten; zitiert nach: Reichspost, 20.9.1930, S. 2 – im Original gesperrt und unter Anführungszeichen.

²²⁷ „Warum Strafella Generaldirektor der Bundesbahnen werden soll.“ Arbeiter-Zeitung, 13.5.1930, S. 1.

„Herr Strafella ist unmöglich!“ Arbeiter-Zeitung, 15.5.1930, S. 1.

„Strafella als Angeklagter“ Arbeiter-Zeitung, 31.5.1930, S. 1.

„Strafella der Häuserhändler“ Arbeiter-Zeitung, 3.8.1930, S. 1.

Die hier angeführte Auswahl beschränkt sich lediglich auf die Schlagzeilen des Titelblatts zwischen Mai und September. Nicht enthalten sind Artikel im hinteren Blattteil oder Kommentare zu Strafella in der Rubrik „Vom Tage“ z.B. Arbeiter-Zeitung, 4.8.1930,p.1 oder Arbeiter-Zeitung, 5.8.1930,p.1.

²²⁸ Arbeiter-Zeitung, 20.9.1930, S. 1.

²²⁹ Arbeiter-Zeitung, 31.5.1930, S. 2.

²³⁰ ebenda sowie Arbeiter-Zeitung, 15.5.1930, S. 1f und 13.5.1930, S. 1.

²³¹ Arbeiter-Zeitung, 15.5.1930, S. 2.

am 19. September 1930 selbst „moralisch verurteilt“²³², wie die *Presse* schreibt. Zwar wurde die *Arbeiter-Zeitung* bzw. der zuständige Redakteur, Dr. Oskar POLLAK, in einigen Anklagepunkten schuldig gesprochen und zu einer Zahlung von 5.000 Schilling verurteilt, konnte aber dem Gericht einen schlüssigen Wahrheitsbeweis über die „Unsauberkeit“ und „Inkorrektheit“ STRAFELLAS vorlegen und diese von nun an gerichtlich bestätigt behaupten.²³³

Für die *Presse* war damit STRAFELLAS „Avancement an eine leitende Stelle nicht denkbar.“²³⁴ Nicht so für Vizekanzler VAUGOIN, der weiterhin auf seinem Protegé als Generaldirektor bestand und die Regierung drängte mehr Druck auf die Verwaltungskommission bzw. deren Präsident Dr. Karl BANHANS auszuüben. Verkehrs- und Handelsminister Dr. Friedrich SCHUSTER verwehrte sich jedoch beharrlich gegen solche Einflussnahme und trat schließlich zurück. Ihm folgten weitere Regierungsmitglieder und damit die Auflösung des Kabinetts SCHÖBER. In der Annahme, dass VAUGOIN wohl keine mehrheitsfähige Regierung bilden würde können, demissionierte der Bundespräsident nun auch den Nationalrat und es wurden Neuwahlen für den 9. November 1930 festgesetzt. In der Zwischenzeit besetzte jedoch der nunmehrige Bundeskanzler VAUGOIN den Posten BANHANS, Präsident der Verwaltungskommission neu, nämlich mit Engelbert DOLLFUß, dem späteren Errichter und Diktator des Ständestaats. Dieser wiederum ernannte sofort Franz STRAFELLA zum Generaldirektor. VAUGOIN hatte sich letztendlich durchgesetzt.

Im Wahlkampf forcierte die Sozialdemokratie das Feindbild STRAFELLA²³⁵ weiter, wurde – trotz Stimmenverlust – erstmals seit 1919 wieder zur stimmenstärksten Partei und gewann ein Mandat dazu. „Die Veränderung der Mandatszahl der sozialdemokratischen Partei war nicht erheblich. Wesentlich stärker waren die Schwankungen bei der

²³² Neue Freie Presse, 20.9.1930 Morgenblatt, S. 1.

²³³ Arbeiter-Zeitung, 20.9.1930, S. 1.

²³⁴ Neue Freie Presse, 20.9.1930 Morgenblatt, S. 1.

²³⁵ Weg mit der Strafella Partei. Plakat zur Nationalratswahl 1930, Sozialdemokratische Arbeiterpartei, Vorwärts Verlag. in: Ernestine BENNERSDORFER (Hg.), Kampf der Symbole. Plakate zu den Nationalratswahlen. [Bildatenbank für Schule und Forschung] (Wien 2001) – http://www.oeaw.ac.at/cmc/kds/titel_detail.php?choose=f&id=2559019&path=2559019&list= [12.1.2013]. – vgl. Bildanhang, Abb.5.

Christlichsozialen Partei und den deutschnationalen Parteien.“²³⁶ Dabei profitierte man von der Spaltung des bürgerlichen Lagers nach der Auflösung der Regierung SCHÖBER III, die ja von der Strafella-Affäre ausgegangen war. Zwar entfielen von den sieben verlorenen Mandaten der Christlichsozialen und zwei der Nationalen acht auf den Heimatblock, durch dessen separate Kandidatur gepaart mit noch anderen Verschiebungen in den bürgerlichen Wahlkoalitionen spielte jedoch die Wahlarithmetik den SozialdemokratInnen das verbleibende Mandat zu.²³⁷ In Folge der Forderungen des nun erstarkten Schöberblocks gestaltete sich die Bildung der Bundesregierung ENDER äußerst schwierig und konnte nach Abbruch der Verhandlungen²³⁸ nur durch Einschreiten des Bundespräsidenten noch erfolgreich abgeschlossen werden.²³⁹

STRAFELLA nutzte derweilen seinen neuen Posten weit weniger zur Niederschlagung sozialistischen Widerstands, als für teure Dienstreisen und die Einrichtung eines *Studienbureaus* zur Versorgung seiner Klientel mit Posten in der Generaldirektion²⁴⁰, was von der sozialdemokratischen Boulevardpresse spöttisch kommentiert wurde.²⁴¹ Wie die *Arbeiter-Zeitung* befürchtet hatte, machte er seinen Einfluss außerdem geltend um Lokalbahnen, deren Hauptaktionär er war, zu fördern. So bemühte er sich z.B. eine Übernahme der *Steyrtalbahn* durch die BBÖ herbeizuführen, als jene in Zahlungsschwierigkeiten geraten war.²⁴² Im Jahr 1931 folgte dann endlich „das häßliche Ende einer widerwärtigen Affäre“²⁴³. Nachdem auch in zweiter Instanz das Urteil des Ehrenbeleidigungsprozesses von 1930 bestätigt worden war, zog der Ministerrat nach heftigen Diskussionen im Hauptausschuss des Parlaments²⁴⁴ am 3. Juni die Konsequenzen und forderte am 5. Juni 1931 den Bundesbahnpräsidenten auf, STRAFELLA abuberufen, der sich bis dahin beharrlich geweigert hatte selbst

²³⁶ Bundesamt für Statistik, Statistische Nachrichten. Sonderheft I. Nationalratswahlen vom 9. November 1930. (Wien 1931), S. 20 – http://www.bmi.gv.at/cms/BMI_wahlen/nationalrat/files/Geschichte/NRW_1930.pdf [13.9.2012].

²³⁷ ebenda, S. 19.

²³⁸ vgl. Neue Freie Presse & Reichspost & Arbeiter-Zeitung vom 3.12.1930 jeweils S. 1f.

²³⁹ vgl. Neue Freie Presse & Reichspost & Arbeiter-Zeitung vom 4.12.1930 jeweils S. 1f.

²⁴⁰ LINDENBAUM, S. 237.

²⁴¹ Ladislaus KMOCH, Seicherl wird in die Direktion der Bundesbahn berufen. in: Das Kleine Blatt, 10.5.1931, S. 17 – Bildanhang, Abb.3.

weitere „Seicherl-Comics“ zu STRAFELLA und Bundesbahn ebenfalls in Das Kleine Blatt: 11.5.1931, S. 5; 12.5.1931, S. 6; 13.5.1931, S. 13; 22.5.1931, S. 13; 4.6.1931, S. 13.

²⁴² LINDENBAUM, S. 238-240.

²⁴³ Neue Freie Presse, 6.6.1931 Morgenblatt, S. 1f.

²⁴⁴ Staatskorrespondenz, 3.6. 1931.

zurückzutreten.²⁴⁵ An seiner Stelle übernahm nun Egon SEEFEHLNER das Amt des Generaldirektors, das jener jedoch auch nur zwei Jahre behalten sollte, bevor er es im Zuge der Waffenaffäre von Hirtenberg verlor.

3.4.3. Die Hirtenberger Waffenaffäre

Anfang Jänner 1933 bekam die Hirtenberger Patronenfabrik Fritz MANDLS, Förderer und Freund des Heimwehrführers Ernst Rüdiger STARHEMBERG, 40 Waggons aus Verona angeliefert, deren Inhalt als Eisenwaren deklariert war. Tatsächlich enthielten die Waggons Infanteriewaffen, die zum automobilen Weitertransport nach Ungarn bestimmt waren. Als der *Arbeiter-Zeitung* dies bekannt wurde, ließ sie den Waffenschmuggel am 8. Januar 1933 auffliegen.²⁴⁶ Die Regierung dementierte; bei den Waffen handle es sich um altes Kriegsgerät, das zur Reparatur über Hirtenberg nach Steyr geleitet werden solle. Bundeskanzler DOLLFUß dazu am 10. Januar im Hauptausschuss:

„Die Hirtenberger Patronenfabrik hat als Großaktionärin der Schweizerischen Waffenfabrik Solothurn das in Rede stehende Material im Auftrage letzterer zur Instandsetzung eingeführt, von der Absicht geleitet dadurch auch der ihr nahestehenden Waffenfabrik Steyr-Solothurn Arbeit zu beschaffen.“²⁴⁷

Doch es gelang nicht die Affäre kleinzuhalten, über die bereits international berichtet wurde.²⁴⁸ Im Gegenteil, das französische Blatt *Le Populaire* behauptete gar es habe sich um keinen Einzelfall gehandelt und ähnliche Lieferungen hätten seit 1930 den Transit über Österreich genommen.²⁴⁹ Zudem lenkten die Regierungen der Großmächte sowie der kleinen Entente ihr Interesse auf die ungarische Bewaffnungsaktion und ließen ihre Gesandten beim Bundeskanzler vorstellig werden. Der internationale Druck wuchs. *Le Figaro* berichtete am 20. Januar 1933 vom geplanten Vorgehen Frankreichs:

²⁴⁵ Neue Freie Presse, 6.6.1931 Morgenblatt, S. 1f.

²⁴⁶ Arbeiter-Zeitung, 8.1.1933, S. 1.

²⁴⁷ Wiener Zeitung, 11.1.1933, S. 2.

²⁴⁸ The Times, 10.1.1933, S. 11 – „Consignment of Arms in Austria“.

²⁴⁹ Arbeiter-Zeitung, 14.1.1933, S. 1.

“L'AUTRICHE ET LE TRAFIC DE ARMES

La commission des affaires étrangères de la Chambre a communiqué hier la note suivante pour compléter le procès-verbal de sa réunion de mercredi: «La commission des affaires étrangères tient à préciser qu'au cours de l'exposé que lui a fait hier après-midi M. Pierre Cot sur l'incident de Hirtenberg; le sous-secrétaire d'Etat a déclaré que, quelles que soient les explications données par le chancelier fédéral, l'Autriche devait être tenue pour responsable du transit des armes en provenance d'Italie. Toute importation en Autriche de matériel de guerre est en effet contraire à l'article 134 du traité de Saint-Germain. M. Pierre Cot a ajouté que le gouvernement français était prêt à s'associer aux initiatives qui seraient prises par les gouvernements amis de Prague, de Bucarest et de Belgrade, plus directement intéressés que lui pour faire respecter les dispositions des traités de paix et du pacte de la Société des Nations.»²⁵⁰

Schließlich überreichen die Gesandten Frankreichs und Englands DOLLFUß am 11. Februar ihre Forderungen in Form einer diplomatischen Note, bei der, wie London und Paris versicherten, es sich nicht um ein Ultimatum handle, sondern lediglich um ein freundliches Ersuchen.²⁵¹ Die österreichische Regierung solle die Rücksendung der Waffen an ihren Ausgangsort veranlassen oder Beweise für ihre Zerstörung vorlegen. Zudem sei für die Durchführung dieser Maßnahmen eine eidesstattliche Erklärung abzugeben, eine Forderung, die von der *Reichspost* als „[e]ine schwere und grundlose Beleidigung Oesterreichs“²⁵² beklagt wurde. Im Ministerrat²⁵³ waren es vor allem Verkehrsminister JAKONCIG und Unterrichtsminister RINTELEN²⁵⁴, die sich über den Ton der Note ereiferten und eine scharfe Zurückweisung von Seiten der Regierung befürworteten, während sich DOLLFUß um eine sanftere Lösung bemühte und letztlich auch durchsetzte.²⁵⁵

Die folgende Phase der Entspannung, war jedoch nur von kurzer Dauer. Während die österreichische Regierung sich offiziell dem Willen der Großmächte gebeugt hatte, unternahm Generaldirektor SEEFEHLNER am 22. Februar einen letzten Versuch das Waffengeschäft doch noch über die Bühne zu bringen und offerierte dem sozialdemokratischen Abgeordneten Berthold KÖNIG – Gewerkschaftsführer bei den

²⁵⁰ Le Figaro, 20.1.1933, S. 3.

²⁵¹ The Times, 20.2.1933, S. 9.

²⁵² Reichspost, 19.2.1930, S. 1.

²⁵³ Protokolle des Ministerrates, 21.2.1933 (Nr. 844), S. 250-280.

²⁵⁴ „Frankreich und England haben Österreich gegenüber die diplomatische Formeln gleichfalls verletzt und auf einen groben Klotz gehört ein grober Keil.“ ebenda, S. 268.

²⁵⁵ ebenda.

Bundesbahnen – ein Bestechungsgeld von 150.000 Schilling für die Mitwirkung der Freien Gewerkschaft am Waffenschmuggel.²⁵⁶ SEEFEHLNER stellte in Aussicht, dass die Transporte nach Ungarn ein laufendes Geschäft werden könne, und deutete an durch diese Einnahmen könnte auch das Personal profitieren.²⁵⁷ KÖNIG erstattete Bericht an die sozialdemokratische Parteiführung und nach dessen Weiterleitung durch die Abgeordneten SEITZ und DANNEBERG an den Bundeskanzler sah sich dieser gezwungen noch am nächsten Morgen SEEFEHLNERS Suspendierung zu veranlassen. KÖNIG hatte nämlich nach dem Angebot des Generaldirektor mit diesem noch ein Telefongespräch geführt, das er sich von einem herbeigerufenen Parlamentsbeamten bezeugen und von einer Stenotypistin protokollieren ließ, womit er einem etwaigen Dementi SEEFEHLNERS zuvorkam.²⁵⁸ Der neue Generaldirektor Anton SCHÖPFER musste nun für die Rückführung der Waffen nach Italien Sorge tragen. Damit war die Hirtenberger Waffenaffäre für Frankreich und England abgeschlossen²⁵⁹. Die Staaten der kleinen Entente behielten sich zwar eingangs noch vor den Völkerbund in der Sache zu einer weiteren Untersuchung aufzufordern²⁶⁰, verzichteten dann aber letztendlich unter dem Druck der Großmächte auf diesen Schritt.²⁶¹

Das Dreieck Heimwehr-Bundesbahn-Hirtenberg blieb jedoch weiterhin bestehen. Knapp ein halbes Jahr später, im September 1933 wurde Carl VAUGOIN, der ehemalige Fürsprecher STRAFELLAS, Präsident der Verwaltungskommission der Bundesbahnen und noch „im November 1933 zum Präsidenten der Hirtenberger Patronenfabrik“²⁶². Dass die Affäre in den Februar- und Märztagen 1933 zunehmend auf die hinteren Seiten der Tagespresse verdrängt wurde, verdankte sie also weit weniger einer sauberen Lösung, als den anderen Ereignissen dieser Wochen: Reichstagsbrand und Wahlsieg Hitlers in Deutschland, EisenbahnerInnenstreik und Parlamentskrise in Österreich.

²⁵⁶ Protokolle des Ministerrates, 23.2.1933 (Nr. 845), S. 281-292.

²⁵⁷ Arbeiter-Zeitung, 24.2.1933, S. 1 – Es ist unschwer erkennbar, dass SEEFEHLNER auf die Teilzahlungsdritteln der Eisenbahnerlöhne anspielte, die ja eine Folge des Liquiditätsmangels wäre. Zusätzliche Einnahmen könnten eine Aufhebung dieser Maßnahme bedeuten.

²⁵⁸ Stenographische Protokolle, 24.2.1933, S. 3341 – Redner DEUTSCH.

²⁵⁹ The Times, 24.2.1933, S. 15 – Arms Traffic in Central Europe.

²⁶⁰ ebenda.

²⁶¹ Neue Freie Presse, 3.3.1933, Morgenblatt, S. 4.

²⁶² ENDERLE-BURCEL 1991, S. 253.

3.5. Die Bundesbahnen als Politikum

Wie bereits an anderer Stelle erwähnt²⁶³, stellt die Organisationsstruktur der BBÖ einen in seiner politischen Polarität verschärften Mikrokosmos der Ersten Republik dar. Hier die christlichsoziale Exekutive (Bundesregierung bzw. Vorstand), dort die Legislative mit oppositioneller Sozialdemokratie (Nationalrat bzw. Zentralausschuss). Bei den Personalvertretungswahlen erreichen die SozialdemokratInnen regelmäßig über 75 Prozent der Stimmen, die EisenbahngewerkschafterInnen gelten als „Elitetruppe der österreichischen Arbeiterschaft“²⁶⁴. Im letzten Jahr seines Bestehens, 1933, weist der sozialistische *Gewerkschafts- und Rechtsschutzvereins des österreichischen Eisenbahnpersonals in Wien* immer noch 53.600 Mitglieder aus²⁶⁵, mehr als doppelt so viel wie die deutschnationale und über das Fünffache der christlichsozialen Gewerkschaft.²⁶⁶ Lediglich in der Generaldirektion ist er in Unterzahl. „Ende 1929 sind 1.100 von 1.400 Beamten der Generaldirektion [...] Mitglieder beim radikalen Flügel der Christlich-Sozialen“²⁶⁷. Zu seiner Blütezeit hat der *Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein* beinahe 88.000 Mitglieder²⁶⁸, während die Christlichsozialen durch die ganze 1. Republik bei einer Zahl von etwa 10.000 stagnieren.²⁶⁹ Dieses Verhältnis spiegelte sich auch im Parlament wieder. Von den 72 Abgeordneten, die von der sozialdemokratischen Partei in den Nationalrat der vierten Gesetzgebungsperiode (2.12.1930 – 2.5.1934) entsandt wurden, waren sieben Eisenbahner²⁷⁰, während Großdeutsche und Christlichsoziale jeweils nur einen Eisenbahnvertreter stellten²⁷¹.

Entgegen dieser Zahlen befanden sich die Bundesbahnen jedoch keineswegs fest in sozialdemokratischer Hand. Denn die Struktur des 1923 geschaffenen freien

²⁶³ vgl. „3.4. Die Bundesbahnskandale der 1930er“ sowie „3.3.3. Die Verwaltungsreform 1932 und der Personalabbau“.

²⁶⁴ 80 Jahre Gewerkschaft, S. 279.

²⁶⁵ Almanach (1934), S. 198f.

²⁶⁶ ebenda.

²⁶⁷ HOFMANN, S. 111.

²⁶⁸ 80 Jahre Gewerkschaft, S. 236 – Stand vom 31.12.1926.

²⁶⁹ ebenda, S. 256f – 9.325 (1924) → 9.870 (1930); Zahlen inklusive StraßenbahnerInnen

vgl. Almanach (1932), S. 206f : 10.000 Mitglieder mit Stand von 1.9.1931.

²⁷⁰ Michael AMLACHER, Johann HEITZINGER, Berthold KÖNIG, Franz MORHAMMER, Wilhelm SCHEIBEIN, Josef TOMSCHIK [bis 17.2.1933], Kajetan WEISER

²⁷¹ Nationaler Wirtschaftsblock: Sepp STRAFFNER

Christlichsoziale Partei: Franz ERTL [9.12.1933 verstorben], Georg BÖHLER [ab 2.12.1931]

– kurzfristig hatte die CSP also zwei Eisenbahnvertreter.

Wirtschaftskörpers beließ ja alle ausführenden Entscheidungen bei Generaldirektion und Vorstand, die Personalvertretung und der Zentralausschuss hatten lediglich eine Art Vetorecht. Wie in der Republik war die Sozialdemokratie in Opposition und Defensive, eine Rolle, die ihr von Gründung der BBÖ an zugedacht worden war. Neben wirtschaftlichen und budgetären Überlegungen hatte politische Taktik eine ebenso große Rolle in der Auslagerung der Bundesbahnen gespielt. VAUGOIN dazu im Ministerrat:

„Die Hauptursache, warum im Jahre 1923 die Bundesbahnen als ein selbständiger Wirtschaftskörper eingerichtet worden sind, war in der Erfahrung gelegen, daß die Bundesbeamten sich immer der Bundesbahnbediensteten als Vorspannes bedient haben, um Gehaltsforderungen durchzusetzen. Ein Streik der Hoheitsbeamten wäre nicht wirkungsvoll gewesen. Aber ein Streik der Verkehrsangestellten hat den Staat immer in eine bedenkliche Situation gebracht.“²⁷²

Der sozialdemokratische Einfluss hatte so also auf die Bundesbahnen beschränkt werden können, gleichzeitig war aber ein Brennpunkt für den politischen Kampf der Ersten Republik entstanden. Die eminente Bedeutung der BBÖ für die Volkswirtschaft war nicht zu übersehen und dem bürgerlichen Lager wohl bewusst, wie z.B. die Worte der *Reichspost* am Eingang dieses Kapitels zeigen.²⁷³ Die Macht eines Verkehrsstreiks hatten die EisenbahnerInnen – zum Teil auch ohne zentrale gewerkschaftliche Organisation – bereits in den Gründungsjahren der Republik eindrucksvoll demonstriert.²⁷⁴ Im Fall eines Streiks auf der Südbahn 1920 hatte das so verheerenden Folgen, dass sich die offiziellen Gremien der Gewerkschaft gezwungen sahen in Flugblättern zu dessen Beendigung aufzurufen.²⁷⁵ „Der große Streik von 1924“²⁷⁶ rief dies im ersten Jahr der neuen BBÖ nochmals in Erinnerung.

Alleine aus wirtschaftlichen Überlegungen musste also das bürgerliche Lager ein Interesse daran haben, entweder die sozialdemokratische Vormachtstellung bei den BBÖ-Bediensteten zu brechen oder effektive Maßnahmen zur Unterbindung von Streiks

²⁷² Protokolle des Ministerrates, 25.2.1933 (Nr. 847), S. 353.

²⁷³ Reichspost, 20.7.1923, S. 1 – siehe „3. Die Bundesbahnen in der 1. Republik“.

²⁷⁴ 80 Jahre Gewerkschaft, S. 197-207.

²⁷⁵ ebenda, S. 203f.

²⁷⁶ ebenda, S. 222-227.

zu schaffen. Weiters hatte man zwar mit der Verwaltungskommission und ihrer mehrheitlichen Besetzung durch „Fachleute des Verkehrswesens, der Volkswirtschaft und selbständige[-] oder in leitender Stellung befindliche[-] Persönlichkeiten des praktischen Wirtschaftslebens“²⁷⁷ ein geeignetes Instrument geschaffen um den Betrieb der Bundesbahnen den Bedürfnissen der Wirtschaft anzupassen, in der Praxis gestaltete sich das jedoch oft schwierig. Durch die ständigen Mitglieder der Personalvertretung in der Verwaltungskommission und die straffe gewerkschaftliche Organisation des Bahnpersonals konnte kaum ein Vorhaben umgesetzt werden, ohne dass die sozialdemokratische Partei sofort davon informiert war. Diesen Informationsvorsprung konnte – wie in den vorangegangenen Kapiteln beschrieben – die Sozialdemokratie mehrfach dazu nutzen Skandale bei den Bundesbahnen aufzudecken und damit dem politischen Gegner zu schaden.

Als immer deutlicher wurde, dass der Kampf um die Republik mit Waffengewalt ausgetragen werden würde, mussten sich die Heimwehren damit auseinandersetzen, dass überall, wo Schienen lagen und Waggons verschoben wurden, der Schutzbund informiert war und kein Truppentransport vorbereitet werden konnte, ohne dass am nächsten Tag in der *Arbeiter-Zeitung* davon zu lesen gewesen wäre²⁷⁸. Unter diesen Umständen kann VAUGOINS Bemühung um die Berufung STRAFELLAS, des „Streikbrechers von Graz“, als Generaldirektor keineswegs als bloße Protektion verstanden werden und auch die These, die Affäre sei nur ein Vorwand für die Regierungsumbildung gewesen²⁷⁹ greift zu kurz. Die Erwartung, der „junge Mann vom RINTELEN“ könne die rote Personalvertretung in die Schranken weisen, hat hier sicherlich eine Rolle gespielt und VAUGOIN ist durchaus beim Wort zu nehmen, wenn er verspricht:

„Da wird nicht gerastet und keine Ruhe gegeben, bis der Mann kommt, von dem ich hoffe, daß er endlich bei den Bundesbahnen Ordnung macht.“²⁸⁰

²⁷⁷ BGBl. 407/1923 §10.

²⁷⁸ Arbeiter-Zeitung, 18.3.1933, S. 3.

²⁷⁹ Klaus BERCHTOLD, Verfassungsgeschichte der Republik Österreich: 1918-1933. Fünfzehn Jahre Verfassungskampf. (Verfassungsgeschichte der Republik Österreich 1) (Wien 1998), S. 584.

²⁸⁰ Reichspost, 2.10.1930, S. 1.

Dass es letztlich nicht STRAFELLA sondern SCHÖPFER war, dem es gelang die Freien Gewerkschaften entscheidend zu schwächen, ist wohl weniger auf dessen Person als auf die besonderen Umstände seines Amtsantritts zurückzuführen.

4. Der Weg in die Diktatur

„[Die Sozialdemokratie] wirkt fort als die staatlich konzessionierte Anstalt für Verbrauch revolutionärer Energien: seit sie aus dem Weltbrand hervorging als der Treuhänder bürgerlicher Zuversicht, daß »alles gerettet« ist bis auf zwölf Millionen und ein großer Aufwand schmächtig vertan. Nichts wöge der verlorne Krieg, hätte die Sozialdemokratie nicht den Frieden verloren! Sie hat ihr Verdienst überlebt — ihre Schuld wird sie überleben. Denn sie ist schuldig, daß alles, was wert war, daß es zugrundegeht, fortbesteht und in Phönixfarben prangt.“

Karl KRAUS²⁸¹

4.1. Der Streik vom 1. März 1933 und seine Folgen

Die Probleme der überhohen Schuldenlast und Überbrückungskredite²⁸², mit denen die Österreichischen Bundesbahnen seit ihrer Gründung zu kämpfen gehabt hatten, waren Anfang der 30er-Jahre durch die Wirtschaftskrise noch verschlimmert worden. Zwar war der Bund de iure verpflichtet für die Defizite der Bahn aufzukommen, im Tagesgeschäft musste diese jedoch ihre Liquidität weiterhin durch kurzfristige Darlehen aufrechterhalten.

Schließlich ging man bereits 1932 dazu über die Monatslöhne in zwei Teilbeträgen, jeweils zum 1. und zum 15., auszuzahlen, borgte also effektiv beim Personal. Im Februar 1933 beschloss dann die Generaldirektion den ersten Teilbetrag der Märzauszahlungen ebenfalls zu halbieren und am 1. und 11. März jeweils 30 Prozent des Lohns auszuzahlen, deutete dabei jedoch an, die Auszahlung des regulären zweiten Teilbetrags am 15. sei noch unsicher.²⁸³ Die VertreterInnen des Personals drohten daraufhin mit einem Warnstreik am 1. März, falls nicht garantiert würde, dass die restlichen 40 Prozent der Gehälter tatsächlich am 15. ausgezahlt würden.

Tatsächlich befand sich SCHÖPFER, der gerade erst für den enthobenen SEEFEHLNER nachgerückt war, zu diesem Zeitpunkt in Beratungen im Ministerrat um ebendiese Garantie von der Bundesregierung zu erhalten, ohne welche die Nationalbank nicht bereit war die Mittel zur Verfügung zu stellen.²⁸⁴ Der Zeitpunkt war für eine schnelle Rettungsaktion durch den Bund aber denkbar ungünstig. Denn die Republik hatte am 1.

²⁸¹ Die Fackel, Nr. 876-884 (Oktober 1932), S. 7.

²⁸² HEROLD, S. 40-43.

²⁸³ Dienstanweisung 39/1933 in: Nachrichtenblatt (1933).

²⁸⁴ Protokolle des Ministerrates, 25.2.1933 (Nr. 847), S. 325-359.

März die Rate der Völkerbundanleihe zu bedienen.²⁸⁵ Zudem befürchtete man einerseits es könnte damit ein Präzedenzfall geschaffen werden, sodass sich das gleiche Problem im nächsten Monat wiederholen würde, andererseits wollte man keine Schwäche gegenüber den Streikdrohungen der Personalvertretung zeigen. So entschied der Ministerrat gegen eine Garantie und übertrug dem Generaldirektor die Aufgabe eine adäquate Umgangsweise mit den Streikdrohungen bzw. dem Streik zu finden.²⁸⁶

Noch am selben Tag musste SCHÖPFER den Gewerkschaften mitteilen lassen, eine Auszahlung des Restbetrages könne frühestens für 21. März garantiert werden.²⁸⁷ Gleichzeitig warnte er direkt per Mitteilungsblatt „das gesamte Personal vor unüberlegten Schritten“²⁸⁸, der Streik würde die finanzielle Lage der Bahn und damit die Fähigkeit zur Gehaltszahlung noch verschlechtern.²⁸⁹ Doch ohne die Garantie der letzten Teilzahlung schien eine Vermeidung des Demonstrationsstreiks ausgeschlossen.²⁹⁰ Auch ein letzter Einschüchterungsversuch von Generaldirektion und Regierung, die Drohung mit bis zu einem Jahr Arrest für Streikende gemäß einer kaiserlichen Verordnung aus der Julikrise 1914²⁹¹, scheiterte.

Der Streik fand am 1. März unter Beteiligung aller Gewerkschaftsfraktionen – also auch großdeutscher und christlichsozialer EisenbahnerInnen – von 9 bis 11 Uhr statt. Am nächsten Tag berichteten nicht nur die sozialdemokratischen Blätter von einer lückenlosen Durchführung²⁹² und einem vollen Erfolg mit 95-prozentiger Beteiligung²⁹³, auch die christlichsoziale *Neue Zeitung* sprach davon, dass „90 Prozent der aktiven Eisenbahner, also rund 54.000“²⁹⁴ im Streik gewesen seien. Die *Reichspost* hingegen

²⁸⁵ The Times, 27.2.1933, S. 19 – „Service of Austrian Loans“.

²⁸⁶ Protokolle des Ministerrates, 25.2.1933 (Nr. 847), S. 325-359.

²⁸⁷ Arbeiter-Zeitung, 26.2.1933, S. 1 sowie Neue Freie Presse, 26.2.1933, S. 5.

²⁸⁸ „Bundesbahner!“ - Mitteilung vom 25.2.1933 [12. Stück, keine fortlaufende Nummer] in: Nachrichtenblatt (1933), S. 59.

²⁸⁹ ebenda, S. 60.

²⁹⁰ Neue Freie Presse, 27.2.1933, Abendblatt, S. 1.

²⁹¹ RGBl. 155/1914.

²⁹² Das Kleine Blatt, 2.3.1933, S. 1.

²⁹³ Arbeiter-Zeitung, 2.3. 1933, S. 1.

²⁹⁴ Neue Zeitung, 3.3.,1933, S. 1.

wiegelte ab, der Streik sei nur teilweise durchgeführt worden²⁹⁵ und die Generaldirektion der Bundesbahnen teilte offiziell mit:

„Um 9 Uhr vormittags setzte ein zweistündiger Demonstrationsstreik ein. Dank der energischen Haltung der Regierung und der Bundesbahnleitung war nach den Beobachtungen im Laufe der zwei Stunden die Beteiligung durchaus keine einheitliche. Im Zentraldienst der Generaldirektion blieben nahezu sämtliche Bediensteten im Dienste, bei den Bundesbahndirektionen war die Beteiligung am Streik verschieden, doch hielt sich auch hier ein großer Teil dem Streik fern. [...] Auch in dem Streckendienst war keine einheitliche Richtung zu beobachten. Im Wiener Westbahnhof funktionierte der Verkehr nahezu in vollem Umfang. Auf den übrigen Bahnhöfen ergaben sich vorübergehende Störungen, ebenso auf der Strecke. Sabotageakte wurden im allgemeinen bisher nicht gemeldet. Der Streik selbst vollzog sich mit wenigen Ausnahmen in voller Ruhe.“²⁹⁶

Dem Zweifel zeitgenössischer Zeitschriften an dieser Erklärung muss man sich angesichts der umfassenden Strafmaßnahmen, die dem zweistündigen Warnstreik folgten, voll anschließen. Noch am Streiktag wurden mehrere Verhaftungen durchgeführt²⁹⁷ und zumindest 27 BeamtInnen der Generaldirektion²⁹⁸ – anderorts ist von 50 die Rede²⁹⁹ – vom Dienst suspendiert. Gestaffelt nach Gehaltsgruppen sollten Beteiligte mit Geldbußen, Entlassungen und Dienststrafverfahren unter Einbindung der Staatsanwaltschaft diszipliniert werden.³⁰⁰ Die Höhe der Geldbußen wurde dabei einheitlich mit 4 Prozent des Monatsbezuges festgesetzt, nach der Dienstordnung die höchstmögliche Ordnungsstrafe³⁰¹, und diese Straf gelder waren auch im Falle eines Freispruchs im Dienststrafverfahren zu verhängen.³⁰²

Beachtung in der Presse fand auch die zeitgleich erfolgte Amtsenthebung des Betriebsdirektors der Bundesbahnen, Dr. Gustav HUBER. Von der *Reichspost* war schon am Tag des Streiks von dessen Austritt aus der *Deutschen Verkehrsgewerkschaft*

²⁹⁵ Reichspost, 2.3.1933, S. 1.

²⁹⁶ Wiener Zeitung, 2.3.1933, S. 1 – Sperrung im Original.

²⁹⁷ Arbeiter-Zeitung, 2.3.1933, S. 3.

²⁹⁸ Neue Freie Presse, 2.3.1933, Abendblatt, S. 1.

²⁹⁹ Neue Zeitung, 2.3.1933, S. 1.

³⁰⁰ Arbeiter-Zeitung, 2.3.1933, S. 4.

³⁰¹ PILS, S. 192.

³⁰² Reichspost, 2.3.1933, S. 6.

berichtet³⁰³ und dieser als eine Protestbekundung gegen den Streik gewertet worden. Doch bereits am Tag darauf sah man „die Stellung des gegenwärtigen Betriebsdirektors der Bundesbahnen Dr. Gustav Huber mit Rücksicht auf die letzten Ereignisse als schwer erschüttert.“³⁰⁴, was eine Teilnahme am oder zumindest Befürwortung des Streiks nahelegt. Die Generaldirektion beeilte sich jedoch mitzuteilen: „[M]it dem Streik steht dieser Rücktritt nicht im Zusammenhang.“³⁰⁵ Vielmehr wurde das Gehen HUBERS „auf eigenen Wunsch“³⁰⁶ auf persönliche Animosität zwischen SCHÖPFER und dem dienstälteren HUBER zurückgeführt, der sich bei Bestellung des ersteren zum Generaldirektor übergangen gefühlt habe.³⁰⁷ Während die Generaldirektion damit beschäftigt war zu ermitteln, wer am Streik teilgenommen hatte und wie zu bestrafen war, ermittelte auch die Polizei und vernahm weiterhin Mitglieder der lokalen Streikkomitees.³⁰⁸

Die Gewerkschaften waren nach dem Streik weiterhin über alle politischen Grenzen hinaus einig, diesmal im Beklagen der drakonischen Strafmaßnahmen. Die *Arbeiter-Zeitung* schrieb von „Schöpfers Rachefeldzug“³⁰⁹ und „Terrormaßnahmen der Generaldirektion“³¹⁰, die *Neue Zeitung*, christlichsozial und den Gewerkschaften nahestehend, klagte über die „unerträgliche Härte, daß [die Bundesbahner] einmal als Bundesbedienstete, dann wieder als Privatbedienstete behandelt werden, je nachdem, wie es die Verwaltung braucht, um sie von jeweiligen Vorteilen auszuschließen.“³¹¹ Dennoch blieben die VertreterInnen des Personals in Abwartehaltung, denn vor allem die Freien GewerkschafterInnen verließen sich auf den Nationalrat und ihre „Schutzmacht“, die Sozialdemokratische Partei.

³⁰³ Reichspost, 1.3.1933, S. 4.

³⁰⁴ Reichspost, 2.3.1933, S. 6.

³⁰⁵ Neue Freie Presse, 3.3.1933, Morgenblatt, S. 5 – Sperrung im Original.

³⁰⁶ ebenda – Sperrung im Original.

³⁰⁷ ebenda.

³⁰⁸ Neue Zeitung, 4.3.1933, S. 2.

³⁰⁹ Arbeiter-Zeitung, 2.3.1933, S. 4.

³¹⁰ Arbeiter-Zeitung, 3.3.1933, S. 2.

³¹¹ Neue Zeitung, 4.3.1933, S. 2.

4.1.1. Die Nationalratssitzung vom 4. März 1933

Die SozialdemokratInnen hatten für den 4. März jene bekannte Sondersitzung des Nationalrats einberufen und setzten damit – wie auch die Großdeutschen – auf eine parlamentarische Lösung der Disziplinarfrage. Im Rahmen dieser Sitzung kamen der Streik und die Maßnahmen der Generaldirektion nun im Plenum zur Sprache.³¹² Aus den Worten des sozialdemokratischen Hauptredners, Berthold KÖNIG, ging auch das Dilemma der Generaldirektion hervor. Wie schon zuvor bekannt geworden war, hatte man den Vorständen angeordnet für alle in Frage kommenden Bediensteten Formulare auszufüllen:

„Melden Sie bis spätestens Montag den 6. d. alle jene Bediensteten, die am 1. d. zwischen 9 und 11 Uhr im Dienste eingeteilt waren, mit Namen, Dienstitel, hat sich am Streik beteiligt ja oder nein.“³¹³

Diese Formulare waren von den Bediensteten zu unterschreiben und im Falle unrichtiger Angaben von den Vorständen zu korrigieren. Aufgrund der großen Streikbeteiligung und der allgemeinen Zufriedenheit der GewerkschafterInnen mit der Wirkung des Streiks³¹⁴ fanden sich nun kaum Angestellte die bereit waren ein „nein“ einzutragen. Das stellte die Generaldirektion vor das Problem, dass man zwar entschlossen war ein Exempel zu statuieren, aber – speziell in der Generaldirektion selbst und den Verwaltungsabteilungen der Bundesbahndirektionen – unmöglich mehr als zwei Drittel³¹⁵ der Bediensteten suspendieren bzw. entlassen konnte. KÖNIG berichtete dem Nationalrat, es sei mehrfach Druck auf Beamte ausgeübt worden, sie mögen ihr „ja“ zurücknehmen und in ein „nein“ ändern; in einem besonders kuriosen Fall soll ein Vorstand einen Bediensteten der Generaldirektion, der sich zum Streik bekannte, rückwirkend beurlaubt haben, sodass dieser nicht gestreikt haben könne.³¹⁶

³¹² Stenographische Protokolle, 4.3.1933, S. 3351-3393.

³¹³ Neue Freie Presse, 2.3.1933, Morgenblatt, S. 2 – Sperrung im Original.

³¹⁴ Wie schon erwähnt, ging man davon aus, dass die Disziplinarmaßnahmen auf parlamentarischem Wege abgewendet würden.

³¹⁵ je nach Angaben bis zu 80%.

³¹⁶ Stenographische Protokolle, 4.3.1933, S. 3356 – Redner KÖNIG.

KÖNIG stellte nun den Antrag, die Bundesregierung möge die Generaldirektion dazu veranlassen, eine korrekte Auszahlung der Gehälter zu gewährleisten und Disziplinarmaßnahmen zu unterlassen bzw. rückwirkend ungeschehen zu machen.³¹⁷ Dieser Antrag wurde mit deutlicher Mehrheit abgelehnt. Der deutlich flexibler formulierte Antrag des Abgeordneten Dr. Hans SCHÜRFF vom Nationalen Wirtschaftsblock³¹⁸, der KÖNIG als Redner folgte, – er forderte im zweiten Absatz ein Vorgehen analog zum politischen Streik von 1927, also keine Disziplinierungen – wurde hingegen mit der knappstmöglichen Mehrheit von 81 zu 80 Stimmen angenommen. Nach einer heftigen Debatte, ob der letzte noch vorliegende Antrag des Christlichsozialen Leopold KUNSCHAK in Folge der Annahme des Antrags SCHÜRFF noch zur Abstimmung gelangen könne, sah sich Präsident RENNER gezwungen die Sitzung zu unterbrechen.³¹⁹

In der Sitzungspause schließlich wurden jene unglücklichen Umstände bekannt, die zur Geschäftsordnungskrise führen sollten. Bei beiden Abstimmungen war es zu Unregelmäßigkeiten bei der Stimmabgabe gekommen, was jedoch im Fall des Antrags KÖNIG – der christlichsoziale Abgeordnete Michael PAULITSCH hatte zwei Stimmzettel abgegeben – das Abstimmungsergebnis nicht nennenswert änderte und daher nicht zu Widerspruch führte. Im Falle des Antrags SCHÜRFF entspann sich jedoch eine heftige Diskussion. Hier lagen zwei Stimmzettel des sozialdemokratischen Abgeordneten Simon ABRAM vor, der seines Sitznachbarn und Parteigenossen Wilhelm SCHEIBEIN fehlte jedoch.³²⁰ Präsident RENNER beschloss das Abstimmungsergebnis beizubehalten, da er es für offensichtlich hielt, dass SCHEIBEIN versehentlich einen Stimmzettel ABRAMS verwendet hatte, dies löste aber heftigen Protest bei der Regierungsfraktion aus, die darauf bestand den Antrag mit 80 zu 80 Stimmen als abgelehnt zu betrachten.³²¹ Im Hagel anhaltender lauter Zwischenrufe legte der Nationalratspräsident schließlich sein Amt nieder.³²² Der Christlichsoziale Dr. Rudolf RAMEK, 2. Nationalratspräsident, übernahm nun den Vorsitz und erklärte die Abstimmung für ungültig und zu wiederholen. Dieser Vorschlag fand weder die Zustimmung seiner eigenen Fraktion, die

³¹⁷ ebenda, S. 3358 – Antrag KÖNIG.

³¹⁸ ebenda, S. 3365 – Antrag SCHÜRFF.

³¹⁹ ebenda, S. 3391.

³²⁰ ebenda.

³²¹ ebenda, S. 3392.

³²² Otto BAUER zufolge tat er dies auf dessen durch die Abgeordneten SEITZ und DANNEBERG vermittelten Auftrag um bei einer etwaigen Neuauswahl ebenfalls mitstimmen zu können. Otto BAUER: Der Aufstand der österreichischen Arbeiter etc., Werke Bd.3, S. 988.

auf Korrektur des bisherigen Ergebnisses pochte, noch die der Sozialdemokraten. RAMEK legte nun ebenfalls seine Stelle nieder und der ihm folgende 3. Nationalratspräsident Dr. Sepp STRAFFNER vom Nationalen Wirtschaftsblock folgte dem Beispiel seiner Kollegen und legte sofort mit seiner ersten Wortmeldung als Vorsitzender ebenfalls zurück.³²³ Unter lauten Zwischenrufen verließen die Abgeordneten nach und nach den Saal.

4.1.2. Die Eisenbahnerfrage nach dem 4. März

Was auf politischer Ebene folgte, das dictum des Bundeskanzlers das Parlament habe „sich selbst unmöglich [ge]macht“³²⁴ und die sukzessive Diktaturisierung des Staates Österreich ist hinreichend bekannt. Insoweit daher die Geschehnisse nicht - direkt oder indirekt - den Komplex Bundesbahnen betreffen, müssen sie für die Betrachtungen in dieser Arbeit ausgeklammert werden. Vielmehr soll hier erörtert werden, wie die von der Sitzung ja nicht eindeutig gelöste Frage der Disziplinierung der Eisenbahner nach dem Streik und der Drittelung der Gehälter, die zu diesem geführt hatte, weiter verlief.

Tatsächlich erhielt der Eisenbahnstreik im Rahmen der Parlamentskrise anfangs weiterhin Aufmerksamkeit in der Presse – allen voran in den politischen Blättern, denn die Frage, ob der Antrag SCHÜRFF nun angenommen worden war oder nicht, hing weiterhin im Raum. Die *Arbeiter-Zeitung* bejahte dies emphatisch und verkündete: „Der Nationalrat beschließt: keine Maßregelungen!“³²⁵ Die *Reichspost* wiederum entgegnete: „Tatsächlich ist dieser Antrag mit 80 gegen 80 Stimmen gefallen [...]“³²⁶

Zudem vertrat sie, wie die *Christlichsoziale Arbeiter-Zeitung* Leopold KUNSCHAKS die Meinung, dem Antrag könne ohnehin nicht nachgekommen werden, da die Bundesbahnen ein eigenständiger Wirtschaftskörper seien.³²⁷ Entgegen der *Reichspost* betonte jene aber auch erneut das Koalitionsrecht und die Solidaritätspflicht und stellte sich gegen die Strafen:

³²³ Stenographische Protokolle, 4.3.1933, S. 3392.

³²⁴ Arbeiter-Zeitung, 6.3.1933, S. 3.

³²⁵ Arbeiter-Zeitung, 5.3.1933, S. 3f.

³²⁶ Reichspost, 6.3.1933, S. 1.

³²⁷ Christlichsoziale Arbeiter-Zeitung, 11.3.1933, S. 1.

„Daß sich die christliche Gewerkschaft an dem Streik beteiligt hat, wird ihr nicht verübelt und darf ihr nicht verübelt werden. Sobald sich die Deutsche und die sozialdemokratische Gewerkschaft für den Streik ausgesprochen hatte, war es Pflicht der christlichen Gewerkschaft, Disziplin zu halten, selbst auch für den Fall, daß sie den Streik innerlich nicht als gerechtfertigt empfunden hätte.“³²⁸

Schließlich gelang es KUNSCHAKS christlichsozialen Gewerkschaftern zumindest eine Linderung der Strafmaßnahmen zu vermitteln. Die mit Entlassung Bedrohten sollten eine Gnadenpension erhalten, die Disziplinarverfahren weitgehend in eine 2-prozentige Geldbuße verwandelt werden und die bereits beschlossenen Geldbußen für die Gehaltsgruppen 1 bis 13 von 4 Prozent auf 1 Prozent abgesenkt werden³²⁹, auch wenn Schöpfer in einem weiteren Mitteilungsblatt betonte:

„Jene Bediensteten aber, die trotz Warnung zur Besonnenheit und trotz Erinnerung an ihre beschworene Pflicht die Unternehmung und die Allgemeinheit geschädigt haben, müssen die Folgen ihres Verhaltens begreiflicherweise auf sich nehmen.“³³⁰

Die Freude über die Strafmilderungen konnte jedoch nur von kurzer Dauer sein, denn bereits am 20. März legitimierte die Bundesregierung die bestreikten Drittelzahlungen auf dem Verordnungsweg bis Ende des Jahres 1933 rückwirkend zum Streiktag³³¹ und nur wenige Tage später wurde bekannt, dass noch weitere Sparmaßnahmen auf das Bundesbahnpersonal zukamen.³³² Dieser „Anschlag auf die Eisenbahner“³³³, die „Bundesbahnbudgetsanierungsverordnung“³³⁴, wurde am 10. April im Ministerrat beschlossen. Dabei verfügte man aber auch eine weitere Reduktion der Strafmaßnahmen nach dem Streik. Die Eintragung der Ordnungsstrafen sollte aus den

³²⁸ ebenda, S. 2.

³²⁹ Reichspost, 9.3.1933, S. 7 und Neue Zeitung, 9.3.1933, S. 2.

³³⁰ „An alle Bediensteten!“ - Mitteilung vom 8.3.1933 [14. Stück, nächste fortlaufende Nummer 47/1933] in: Nachrichtenblatt (1933).

³³¹ BGBl. 72/1933, später durch BGBl. 564/1933 bis Ende 1935 verlängert.

³³² Arbeiter-Zeitung, 30.3.1933, S. 3.

³³³ ebenda.

³³⁴ BGBl. 122/1933.

Dokumenten der Arbeiter gestrichen werden und der Justizminister sollte für die Einstellung der Strafverfahren – außer in besonderen Einzelfällen – sorgen.³³⁵

Damit schien das Thema Streik fürs Erste abgehakt zu sein. Der Regierung DOLLFUß war die Macht der Gewerkschaften im Allgemeinen und der Eisenbahner im Besonderen erneut vor Augen geführt worden. Die Sozialdemokratie wiederum musste nun erkennen, dass die ohnehin schon lange verhärteten Fronten starrer geworden waren denn je zuvor und diese christlichsoziale Regierung nun bereit war mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln ihren Willen zur Macht durchzusetzen.

4.1.3. Die Entmachtung der Personalvertretung

Nachdem sich der Nationalrat und damit das Parlament „selbst ausgeschaltet“ hatten ging die junge österreichische Diktatur nun daran weiteren „Revolutionsschutt“³³⁶ zu beseitigen bzw. abzuschaffen, nämlich den Zentralausschuss des Personals der Österreichischen Bundesbahnen.

Der Zentralausschuss war in seiner bestehenden Form bereits 1919 für die Staatseisenbahnen geschaffen und bei der Ausgliederung in einen eigenen Wirtschaftskörper weitgehend beibehalten worden.³³⁷ Von da an waren alle Personalangelegenheiten, die das gesamte Personal oder einzelne Kategorien betrafen nur im gegenseitigen Einvernehmen zwischen der die Verfügung erlassenden Dienststelle und der Personalvertretung zu regeln, ferner auch alle Dienst- und Verdienstangelegenheiten einzelner Bediensteter, die den Charakter grundsätzlicher Verfügungen trugen.³³⁸ Nachdem die BBÖ durch das Gesetz von 1923 nicht mehr direkt dem Verkehrs- und Handelsministerium unterstanden, war jedoch der Verkehrsausschuss als oberste Schlichtungsstelle im Falle einer Nichteinigung zwischen Personal und Vorstand³³⁹ weggefallen. Da der sozialdemokratische *Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals in*

³³⁵ Neue Zeitung. 11.4.1933.

³³⁶ Stenographische Protokolle, 4.3.1933, S. 3353 – Zwischenruf des Abg. z. NR Max WERNER.

³³⁷ PILS, S. 66.

³³⁸ ebenda.

³³⁹ ebenda, S. 67.

Wien im Zentralausschuss durch die ganze 1. Republik eine komfortable Mehrheit besaß³⁴⁰, konnte er den Vorstand in personalpolitischen Fragen effektiv blockieren.

Im Juli 1933 hebelte die Regierung DOLLFUß das nun – auf dem bekannten Verordnungsweg – aus, indem sie die Verwaltungskommission zur Letztinstanz bei Nichteinigung machte.³⁴¹ Gemäß dem Bundesbahngesetz 1923 bestand diese aus 14 Mitgliedern, von denen 11 – Verkehrs- und WirtschaftsexpertInnen – auf Vorschlag der Regierung zu berufen waren, der Zentralausschuss entsandte drei VertreterInnen, wobei eineR von der zweitstärksten Gewerkschaftsfraktion zu kommen hatte.³⁴² In der Praxis bedeutete das also, dass in der Verwaltungskommission 2 Gewerkschafter der sozialdemokratischen Fraktion 11 Regierungsvertretern und einem christlichsozialen oder großdeutschen Eisenbahner gegenüber saßen und zusehen mussten, wie die Kommission die Vorlagen des Vorstands abnickte. Mit einer weiteren Verordnung wurde dann im September 1933 – zumindest in Fragen des Personalabbaus – auch dieser Schritt übersprungen.³⁴³ Damit war die Personalvertretung entmachtet und der Zentralausschuss effektiv überflüssig geworden. Lediglich der Informationsvorteil verblieb den SozialdemokratInnen noch. Da die Verwaltungskommission die Geschäftsgebarung und den Rechnungsabschluss der Bundesbahn zu kontrollieren hatte, besaßen die entsandten VertreterInnen des Zentralausschusses gegenüber dem Vorstand ein Auskunftsrecht.³⁴⁴

Zur gleichen Zeit wurde auch die politische Gleichschaltung nach nationalem Vorbild vorangetrieben. Mit einer Dienstanweisung vom 28. September³⁴⁵ wurden Musterlisten für den Beitritt zur *Vaterländischen Front* ausgeschickt, die ausgefüllt „bis längstens 12. Oktober 1933 einschließlich der einmaligen Beitrittsgebühr von 20 Groschen und einer Gebühr von 30 Groschen für das Abzeichen“³⁴⁶ an den Bundesbahndirektor und „bis längstens 21. Oktober 1933 an die Generaldirektion“³⁴⁷ weiterzuleiten waren. Dabei waren die Namen und Personaldaten von den jeweiligen Dienstvorständen einzutragen

³⁴⁰ vgl. z.B. Almanach (1931), S. 131f: 14 von 18 Mitgliedern. Das entspricht einer Dreiviertelmehrheit.

³⁴¹ BGBl. 266/1933.

³⁴² BGBl. 407/1923, §10 (2).

³⁴³ BGBl. 453/1933.

³⁴⁴ ebenda, §12 (2).

³⁴⁵ Dienstanweisung 195/1933 in: Nachrichtenblatt (1933), S. 233f – Bildanhang Abb.6.

³⁴⁶ ebenda, S. 234.

³⁴⁷ ebenda.

und die vorausgefüllte Liste auf der Dienststelle aufzulegen. Die Bediensteten mussten zum Beitritt lediglich ihre Unterschrift leisten.³⁴⁸ Alle weiteren Schritte wurden vom Verwaltungsapparat der BBÖ unternommen.

Nur wenige Tage darauf setzte die Bundesregierung dann einen weiteren Schritt um die Gewerkschaftszerschlagung voranzutreiben. Mit der Einrichtung eines besonderen Disziplinarverfahrens und einer dafür zuständigen Kammer bei der Generaldirektion sollten jene Bedienstete aus dem Unternehmen entfernt werden, die entgegen der „gelobten Treue und Gehorsamspflicht“ den Dienst verweigerten – also streikten – oder „geflissentlich staats- und regierungsfeindliche Bestrebungen fördern“³⁴⁹, wobei der zweite Tatbestand auch für PensionistInnen zur Anwendung kommen konnte, die dann mit Verlust ihrer Ruhegenüsse zu rechnen hatten.³⁵⁰ Da gegen die Erkenntnisse der Disziplinarkammer keine Rechtsmittel zulässig waren³⁵¹, war hiermit die Grundlage für die beliebige Entlassung aller politischen GegnerInnen geschaffen. Wie intensiv diese neue Disziplinarkammer im Jahr ihrer Entstehung eingesetzt worden sein muss, zeigt sich bei Vergleich des *Almanach der österreichischen Eisenbahnen 1934* (Stichdatum 1.9.1933)³⁵² mit der Ausgabe von 1935 (Stichdatum 1.9.1934)³⁵³. Lediglich drei ehemalige Mitglieder des Zentralausschusses stehen 1934 noch im Dienst der Bundesbahnen³⁵⁴, davon nur ein Sozialdemokrat, Vinzenz ÜBELEIS, der auf seiner Stelle als Vorstand des Bahnhofs Summerau von seinem Stellvertreter abgelöst wurde und in die Verwaltung des Wiener Westbahnhofs wechseln musste.³⁵⁵

Was STRAFELLA nicht zuwege gebracht hatte, war nun seinen ehemaligen Förderern DOLLFUß und VAUGOIN gelungen – damals wie heute als Bundeskanzler und Bundesbahnpräsident, nur diesmal mit vertauschten Rollen. Ohne den Nationalrat als

³⁴⁸ ebenda, S. 233f.

³⁴⁹ BGBl. 475/1933, Artikel II. §1. – verlängert durch BGBl. 427/1934-II, BGBl. 116/1936, BGBl. 453/1937

³⁵⁰ ebenda, §5 (2).

³⁵¹ ebenda, §6.

³⁵² Almanach (1934).

³⁵³ Almanach (1935).

³⁵⁴ Josef BARWIRZ, Deutsche Verkehrsgewerkschaft: 1933: Verwaltung, Franz-Josefs-Bahnhof [Almanach (1934), S. 155]; 1934: Büro Wagenverwaltungsstelle, Zentrale Verwaltungsstelle [Almanach (1935), S. 21]

Johann WALLNER, Christlichsoziale: 1933/34 Büro Krankenkassenverrechnungsstelle, Zentrale Verrechnungsstellen [Almanach (1935), S. 20]

Vinzenz ÜBELEIS, Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein: siehe ³⁵⁵.

³⁵⁵ Almanach (1934), S. 148.

Almanach (1935), S. 162 & S. 165.

Kontroll- und letztes Kompromissgremium erodierte die Macht der sozialdemokratischen Eisenbahngewerkschaften nach und nach. Es zeigte sich, „daß die Bundesbahnen längst nicht mehr die rote Machtdomäne“³⁵⁶ waren, als die sie noch kurz zuvor gegolten hatten. Als schließlich im April 1934 die endgültige Auflösung der Personalvertretung erfolgte³⁵⁷, hatte diese bereits jede realpolitische Bedeutung verloren.

Exkurs: „Abbau verheirateter weiblicher Personen“

Die Notverordnungen, die von der Regierung DOLLFUß nach dem März 1933 in großer Zahl erlassen wurden, beschränken sich nicht alleine auf die Verfolgung politischer Gegner oder die wirtschaftliche Maßnahmen, die man zuvor nicht umsetzen hatte können. Ebenso geht man daran der Bevölkerung die eigenen – katholischen – Moralvorstellungen zu oktroyieren³⁵⁸. Der persönlichste Eingriff in das Leben der BundesbahnerInnen ist dabei die Verordnung „über den Abbau verheirateter weiblicher Personen im Bundesdienste“³⁵⁹. Diese Verordnung, die „sinngemäß“ auch auf Bedienstete der Österreichischen Bundesbahnen anzuwenden ist³⁶⁰ verfügt eine mit Ende Februar 1934 durchzuführende Zwangspensionierung aller verheirateten Frauen aus dem Bundesdienst und den dem Bund unterstellten Unternehmen.³⁶¹ Gleichzeitig dürfen keine verheirateten Frauen mehr in den Bundesdienst aufgenommen werden, und Frauen, die heiraten werden automatisch aus dem Bundesdienst gekündigt.³⁶² Ausgenommen ist lediglich eine kleine Zahl an Berufsgruppen³⁶³. Die schärfste Bestimmung des Gesetzes betrifft jedoch die „Lebensgemeinschaft ohne Eheschließung“³⁶⁴ – also das eheähnliche Verhältnis oder die „wilde Ehe“ – die allen

³⁵⁶ Linzer Volksblatt, 29.9.1933, S. 2.

³⁵⁷ BGBl. 216/1934.

³⁵⁸ z.B. BGBl 379/1933 – Erschwerung des Kirchnaustritts – oder Wiener Zeitung, 16.4.1933, S. 4. – die Aufhebung des „Glöckel-Erlasses“.

³⁵⁹ BGBl. 545/1933.

³⁶⁰ ebenda, §8.

³⁶¹ ebenda, §1 – Abfederungsbestimmungen gemäß Lohn des Gatten und Kinderzahl sind enthalten, gelten jedoch nur für Ehemänner, die nicht im Bundesdienst bzw. bundesnahen Dienst stehen.

³⁶² ebenda, §7.

³⁶³ ebenda, §10. – Schauspielerinnen, Lehrende an Kunstakademien, Postamtsleiterinnen sowie Arbeiterinnen der Tabakregie und der Land- und Forstwirtschaft.

³⁶⁴ ebenda, §12.

Bundesangestellten, männlich und weiblich, unter Entlassungsandrohung verboten wird.

Diese „Doppelverdienerverordnung“³⁶⁵ soll das Problem verheirateter Paar lösen, die zwei Arbeitsplätze „besetzen“, was in der momentanen Arbeitsmarktlage ungerecht erscheinen mag. Ihre Bestimmungen sind aber so weitreichend, dass selbst die *Reichspost* zugibt: „Demagogenlorbeeren sind aus dieser stacheligen Materie nicht herauszuholen“³⁶⁶, bevor sie dann konstatiert: „[D]as Diktum gesunder Volksmeinung, daß die Frau ins Haus gehöre [...] bleibt doch richtig und ist sozial gesund.“ Die *Presse* druckt erst nur die Bestimmungen der Verordnung ab, ohne wertend zu kommentieren.³⁶⁷ Einen Tag darauf setzt sie einen Kommentar von Gisela URBAN ins Blatt, in dem diese die Frage vor dem Hintergrund einer Studie William F. OGBURNS³⁶⁸ erörtert, und endlich zu dem Schluss kommt, „daß es nicht länger möglich ist verallgemeinernd zu sagen: ‚Die Frau gehört ins Haus‘“³⁶⁹

Am härtesten kritisiert freilich die Arbeiter-Zeitung die Verordnung. Sie merkt an, dass man es damit „den Frauen der Arbeitslosen unmöglich macht zu verdienen“³⁷⁰, und führt Beispiele an, wie sich die neue Verordnung auswirken könne:

„Man male sich die Folgen dieser Verordnung aus! Da ist ein katholisch geschiedener Bundesbeamter oder Eisenbahner. Er kann nach dem Gesetz keine neue Ehe eingehen, solange die Ehegattin, von der er geschieden ist, lebt. Wenn er eine Dispensehe schließt, so wird die Dispensehe vom Gericht für ungültig erklärt und damit die Ehe in ein ‚Konkubinat‘ verwandelt. Der Mann muß strafweise entlassen werden! Wenn er ohne eine Dispensehe zu schließen, eine freie Lebensgemeinschaft eingeht, wird er erst recht entlassen. Der Mann ist also zum Zölibat verurteilt, wenn er seine Dienststelle nicht verlieren will.“³⁷¹

³⁶⁵ Arbeiter-Zeitung, 20.12.1933, S. 1; Reichspost, 21.12.1933, S. 1.

³⁶⁶ Reichspost, 21.12.1933, S. 1.

³⁶⁷ Neue Freie Presse, 19.3. S. 3, Abendblatt.

³⁶⁸ Gemeint ist wahrscheinlich OGBURNS Arbeit für die von Präsident HOOVER beauftragte Studie „Recent Social Trends“. – United States President's Research Committee on Social Trends (Hg.), Recent Social Trends in the United States. (2 Bände) (New York 1933).

³⁶⁹ Neue Freie Presse, 20.3. S. 5, Abendblatt.

³⁷⁰ Arbeiter-Zeitung, 20.12.1933, S. 2 – Sperrung im Original.

³⁷¹ Arbeiter-Zeitung, 20.12.1933, S. 2 – Sperrung im Original.

Vor dem Hintergrund der Wirtschaftssituation mag die „Doppelverdienerverordnung“ als notwendig erachtet worden sein. Im Fall „typischer Frauenberufe“ kam sie vor allem jungen unverheirateten Frauen zugute. Im Bildungsbereich bedeutete das eine stärkere Besetzung der Schulen mit Nonnen, was den Einfluss der Kirche auf die Erziehung wesentlich förderte. Im Fall gemischter Berufe, also z.B. im Kanzleidienst der Österreichischen Bundesbahnen oder im Fahrkartenverkauf, führte die Verordnung schlicht dazu, dass Frauen aus dem Beruf gedrängt wurden. Die Bestimmung des §7³⁷² machte es Frauen beim Bund und bei den BBÖ praktisch unmöglich gleichzeitig eine berufliche Karriere und ein stabiles Sexualleben zu haben. Wie der Artikel in der *Reichspost* zeigt, handelte es sich – bei allen ökonomischen Vorwänden – klar um einen Fall ideologischer Gesetzgebung.

4.2. Verzweiflung, Versagen, Verlust – Februar 1934

Seit dem 5. März regierte das Kabinett DOLLFUß mit zunehmender Zuversicht auf dem Verordnungsweg und trieb die Vorbereitungen für den neuen Ständestaat voran, während die Sozialdemokratie sich zunehmend in der Defensive sah.

Von 7. bis 12. September feierte sich die im Mai neu gegründete *Vaterländische Front* dann selbst auf dem *Allgemeinen Deutschen Katholikentag 1933* zum 250-jährigen Jubiläum der Zweiten Wiener Türkenbelagerung. Dieser *Katholikentag* war ein Großereignis, das unschwer als österreichisch-katholische Gegenveranstaltung zum deutschen Reichsparteitag der NSDAP zu erkennen war, der nur wenige Tage zuvor stattgefunden hatte.³⁷³ Die „Gegenveranstaltung“ der SozialdemokratInnen am 17. September war deutlich kleiner und pragmatischer: Eine gemeinsame Tagung von Parteivorstand und Bundesvorstand der Freien Gewerkschaften.³⁷⁴ In Anbetracht der politischen Lage, die einen bewaffneten Zusammenstoß immer wahrscheinlicher

³⁷² siehe ³⁶².

³⁷³ Die *Reichspost* betrachtete die Feier als „Reichstag Gottes in Wien“ [Reichspost, 9.9.1933, S. 1] Der Reichsparteitag der NSDAP vom 30.8.-3.9.1933 hatte erstmals den Termin des bis dahin jährlichen Katholikentages in Deutschland übernommen, während in Österreich seit 10 Jahren keine solche Veranstaltung mehr stattgefunden hatte.

vgl. dazu auch: Marie-Emanuelle REYTIER, Katholikentage als Instrumente der Identitätsbildung der deutschen Katholiken (1848–2004). in: Markus KRIENKE/Mathias BELAFI (Hg.), Identitäten in Europa – Europäische Identität. (Wiesbaden 2007).

³⁷⁴ Arbeiter-Zeitung, 18.9.1933.

scheinen ließ, beschloss man vier Fälle, in denen die ArbeiterInnen in Eigeninitiative – also ohne Signal der Partei – zum Kampf schreiten sollten, gab jedoch keine direkte Kampfparole aus.³⁷⁵

Nach diesem Vier-Punkte-Programm, das freilich als Kampfvorbereitung verstanden wurde und zu Massenverhaftungen führte, war für DOLLFUß klar, dass die bisherige Zermürbungstaktik vorläufig aussichtsreicher war als das Risiko einer Konfrontation zu diesem Zeitpunkt.³⁷⁶ „Denn er wollte zunächst noch den Hauptnerv der sozialdemokratischen Widerstandskraft abbinden: die Eisenbahner.“³⁷⁷ Einer der ersten Schritte dieser Unternehmung war die bereits im vorigen Kapitel erwähnte Dienstanweisung zum Beitritt bei der *Vaterländischen Front*³⁷⁸. Der Aufruf der Freien Gewerkschaften und der *Arbeiter-Zeitung*³⁷⁹ nicht beizutreten wurde aber von der Angst vor Entlassung und Arbeitslosigkeit übertönt. „Nachdem einzelne Eisenbahnergruppen der Vaterländischen Front beigetreten waren, setzte die Panik ein: die Eisenbahner traten entgegen der Weisung ihrer Organisation in ihrer großen Mehrheit der Vaterländischen Front bei.“³⁸⁰ Trotz aller Beteuerungen verstärkter Aktivität fasste die politische Resolution des folgenden Parteitags vom 14. bis 16. Oktober die Lage der Sozialdemokratie am besten in den ersten zwei Sätzen zusammen:

„Die Partei hat sechs Monate lang eine Taktik der Zurückhaltung, des Zuwartens, der größten Selbstbeherrschung geübt [...]. Die Partei war immer und bleibt auch jetzt zu friedlicher verfassungsmäßiger Lösung der Krise bereit.“³⁸¹

4.2.1. ...war der Eisenbahnverkehr völlig normal

Diese Politik des Aufschiebens einer Konfrontation, über deren Ausgang man sich höchst unsicher war, setzte sich bis zum Vorabend des Bürgerkriegs fort. Sie steckte noch in jenem Telegramm an den Linzer Schutzbundführer BERNASCHEK – „Tantes

³⁷⁵ LEICHTER 1935, S. 224f.

³⁷⁶ ebenda, S. 226.

³⁷⁷ ebenda.

³⁷⁸ Dienstanweisung 195/1933 in: Nachrichtenblatt (1933), S. 233f – Bildanhang Abb.6.

³⁷⁹ Arbeiter-Zeitung, 30.9.1933, S. 2.

³⁸⁰ LEICHTER 1935, S. 227.

³⁸¹ Arbeiter-Zeitung, 17.10.1933, S. 1.

Zustand fast hoffnungslos. Verschiebe deshalb Operation bis nach Ärztekonsilium am Montag.³⁸² –, in dem die Wiener Parteileitung die Oberösterreicher zum Abwarten mahnte, und als in Linz bereits geschossen wurde, beriet man in Wien noch, wie vorzugehen war.

„Die Entscheidung über einen Generalstreik fiel kurz vor 10 Uhr in einem kleinen Exekutivkomitee des Sozialdemokratischen Parteivorstandes. Der Sekretär des Bundes der Freien Gewerkschaften, *Schorsch*, trat für den Generalstreik ein, *Otto Bauer* unterstützte ihn. *König*, der Obmann der Eisenbahngewerkschaft, warnte vor dem Streik, da eine Unterstützung durch die Eisenbahner fraglich war.“³⁸³ KÖNIGS Befürchtung sollte sich bewahrheiten. Noch am selben Tag „warnte der Generaldirektor der Bundesbahnen alle Eisenbahner davor, sich am Streik zu beteiligen, zu sabotieren oder passive Resistenz zu üben und drohte die sofortige Entlassung ohne jeden Pensionsanspruch an.“³⁸⁴, eine Drohung die Wirkung zeigte:

„Der letzte große Streik der Eisenbahner wurde nicht mehr durchgeführt: Am 12. Februar 1934 wurde der Generalstreik in ganz Österreich ausgerufen – die österreichischen Eisenbahner haben sich daran nicht beteiligt.“³⁸⁵

FREIHSL sieht die Gründe für das Versagen nicht allein in der Organisation, sondern vor allem in der Gemütslage der Bediensteten selbst: „der wirtschaftliche Druck, das Gespenst des Abbaues, aber auch das Anwachsen des Faschismus rund um Österreich“³⁸⁶ hätten „den Eisenbahnern »den Nerv gezogen«.“³⁸⁷ Die wirtschaftliche Angst wird auch von anderen sozialdemokratischen Autoren als Hauptgrund vorgebracht. KLENNER etwa schreibt:

³⁸² Ernst HANISCH, *Der große Illusionist: Otto Bauer (1881-1938)*. (Wien 2011), S. 297.

Der genaue Wortlaut des Telegramms wird verschieden erinnert. Andere Versionen:

„Ernst und Anna schwer erkrankt, Unternehmung aufschieben.“ LEICHTER 1935, S. 256

„Ernst und Otto schwer erkrankt, vertaget das Unternehmen.“ Manfred JOCHUM, *Die Erste Republik in Dokumenten und Bildern*. (Wien 1983), S. 164

„Der Tante geht es gut, die Ärzte und der Onkel Otto sind der Meinung, daß man nichts unternehmen dürfe.“ Harry SLAPNICKA, *Oberösterreich - Zwischen Bürgerkrieg und Anschluß (1927–1938)* (Beiträge zur Zeitgeschichte Oberösterreichs 2) (Linz 1975), S. 132.

³⁸³ KLENNER, S. 1013 – kursiv gesetzte Namen im Original.

³⁸⁴ ebenda, S. 1015.

³⁸⁵ FREIHSL, S. 204.

³⁸⁶ ebenda.

³⁸⁷ ebenda.

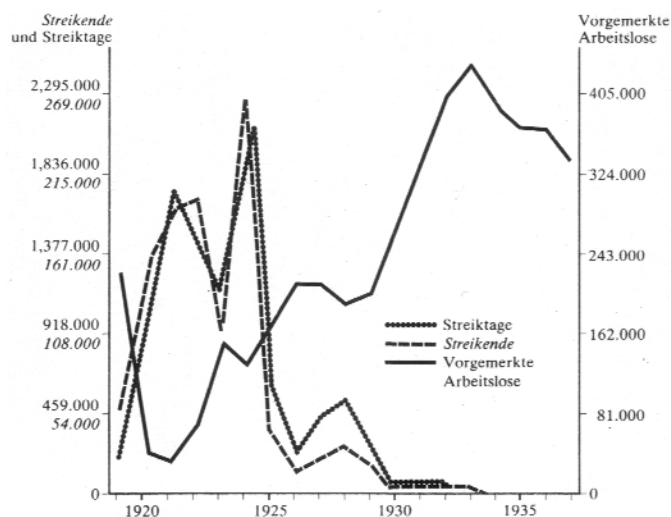
„Der Streik war nur unvollständig. Die überwiegende Mehrheit der Eisenbahner versagte, obwohl sie früher eine Elitetruppe der österreichischen Arbeiterbewegung waren. Zwei Fünftel der Eisenbahner waren in den letzten Jahren abgebaut worden. Die übrigen zitterten um ihre Arbeitsstelle.“³⁸⁸

Ebenso LEICHTER³⁸⁹, der an anderer Stelle noch weiter geht und der Arbeitslosigkeit Mitschuld für die mangelnden Kampferfolge des Schutzbunds gibt:

„Nur so ist es zu erklären, daß es in den Februarkämpfen Schutzbündler gegeben hat, die nachts heldenhaft auf den Barrikaden standen und — am nächsten Morgen an ihren Arbeitsplatz gingen. Die Angst vor der Arbeitslosigkeit war größer als die Angst vor dem Tod auf den Barrikaden. Mit Recht hat man in Österreich gesagt, daß jetzt nicht mehr unbedingt der pathetische Ausspruch gelte: ‚Lieber tot als Sklave!‘, sondern viel eher: ‚Lieber tot als arbeitslos!‘“³⁹⁰

Die quantitative Analyse von Gerhard BOTZ³⁹¹, zeigt eine klare indirekte Proportionalität von Arbeitslosenzahl und Streiktagen bzw. Streikenden in der Ersten Republik zumindest für die Zeit ab 1924.

Abb. 2.: Streik und Arbeitslosigkeit in der Ersten Republik³⁹²



³⁸⁸ KLENNER, S. 1016.

³⁸⁹ LEICHTER 1935, S. 227.

³⁹⁰ ebenda, S. 267f.

³⁹¹ Gerhard BOTZ, Streik in Österreich. in: Gerhard BOTZ (Hg.), Bewegung und Klasse. Studien zur österreichischen Arbeitergeschichte. (Wien 1978).

³⁹² ebenda, S. 813.

Dennoch lässt sich nicht leugnen, dass auch die Organisation versagt hatte, ein Umstand den die sozialdemokratische Literatur einer sukzessiven Zerschlagung der Gewerkschaften durch die Regierung zuschreibt.³⁹³ Im Jubiläumsband der Eisenbahngewerkschaft klingt das – etwas verklärt – so:

„Die Eisenbahner haben sich in der Ersten Republik heroisch geschlagen – und in diesem Kampf wurden ihnen die tödlichen Wunden noch vor dem letzten Gefecht des 12. Februar zugefügt.“³⁹⁴

Dementgegen stehen HOFMANN und FLECK, als einzige AutorInnen ohne klare sozialdemokratische Prägung. FLECKs Betrachtung, die Eisenbahner hätten das Vertrauen in ihre Gewerkschaft verloren³⁹⁵, mag im Kern nicht ganz falsch sein, greift jedoch zu kurz. HOFMANN meint zwar ebenfalls „[g]roße Teile der Belegschaft dürften zu Beginn der dreißiger Jahre [...] sehr verunsichert und enttäuscht gewesen sein.“³⁹⁶, weist jedoch die These, die Gewerkschaft sei bereits vor dem Bürgerkrieg zerschlagen worden, entschieden zurück:

„Die freie Eisenbahnergewerkschaft mit ihren fast 80.000 Mitgliedern, die sie zu diesem Zeitpunkt noch immer hatte, war im Februar 1934 sicher nicht kampfunfähig. Der enorme Grad an Organisation, den die Sozialdemokraten über 15 Jahre Mitbestimmung in der Bundesbahn erreichten, konnte nicht innerhalb von wenigen Monaten zunichte sein.“³⁹⁷

Schließlich sieht er das Hauptproblem in der Führung der Gewerkschaft, deren Schock über die Entmachtung der Personalvertretung und dem Alter KÖNIGS.³⁹⁸ Diesen Beobachtungen kann nur teilweise zugestimmt werden. Einerseits sind HOFMANNs Zahlen nicht richtig³⁹⁹ und seine Aussagen widersprüchlich⁴⁰⁰, andererseits trifft er

³⁹³ FREIHSL, S. 204; 80 Jahre Gewerkschaft, S. 280.

³⁹⁴ 80 Jahre Gewerkschaft, S. 280.

³⁹⁵ FLECK, S. 36.

³⁹⁶ HOFMANN, S. 113.

³⁹⁷ ebenda, S. 116f.

³⁹⁸ ebenda, S. 117.

³⁹⁹ Almanach (1934), S. 200f – mit 1.9.1933 war die Mitgliederzahl des *Gewerkschafts- und Rechtsschutzvereins* auf 53.600 gesunken. Bereits mit Ende 1930 waren es nur noch knapp 78.000 Mitglieder gewesen¹⁸⁰, wie auch HOFMANN selbst auf S. 111 richtig schreibt.

⁴⁰⁰ Eine ‚enttäuschte Belegschaft‘³⁹⁶ und ‚paralysierte Funktionärsschicht‘³⁹⁸ bilden hier einen ‚enormen Grad an Organisation‘³⁹⁷.

ziemlich genau die Stimmung, die damals bei den BBÖ geherrscht haben muss. Weniger das Alter oder die Frustration der Funktionäre gaben jedoch den Ausschlag, als die generelle Geisteshaltung der Sozialdemokratie und ihrer Gewerkschaften.

Weder die EisenbahnerInnen selbst noch ihre Gewerkschaftsführer waren auf einen aktiven Kampf eingestellt. Der ehemalige Medizinstudent Berthold KÖNIG war weder General noch Guerillero, sondern eben Gewerkschaftsfunktionär. Während die Heimwehren bereits in ihrer Grundkonzeption paramilitärisch waren und die Nationalsozialisten neben Agitation vor allem Bombenterror als politisches Mittel einsetzten, kannte die Sozialdemokratie als effektivste Kampfmittel die passive Resistenz und den Streik. Ihre Funktionäre waren Redner und Verhandler – politische Ideologen –, die ihre militärische Strategie von Friedrich ENGELS bezogen:

„Machen wir uns keine Illusionen darüber: ein wirklicher Sieg des Aufstandes über das Militär im Straßenkampf, ein Sieg wie zwischen zwei Armeen gehört zu den größten Seltenheiten... [...] Damit ist die passive Verteidigung die vorwiegende Kampfform.“⁴⁰¹

Bei diesem Fatalismus, der aus den Worten ENGELS zu lesen ist, ist aber auch die Grundverantwortung zu suchen für die Niederlage der Sozialdemokratie im Allgemeinen und das Versagen der EisenbahnerInnen im Besonderen. Denn während den roten ArbeiterInnen auf der einen Seite das Gespenst der Arbeitslosigkeit, das Standgericht oder der Tod auf den Barrikaden drohte, so stand auf der anderen Seite – ja was eigentlich? – die Hoffnung so lange auszuharren, bis die Kräfte der Regierung ermüdeten und man erneut in Verhandlungen treten könne?

Die EisenbahnerInnen hatten nach dem Streik 1933 schmerzlich erfahren, dass die sozialdemokratischen Parlamentäre (m,f) sie nicht mehr schützen konnten. Die Art und Weise, wie der drohende Kampf gegen den Austrofaschismus als Abwehrkampf vorbereitet wurde, musste wenig Hoffnung aufkommen lassen, dass sich selbst bei einem Sieg der marxistischen Kräfte eine nennenswerte Änderung der politischen Landschaft einstellen könne. Im besten Fall würde man wohl die Lage von vor dem

⁴⁰¹ Friedrich ENGELS, Einleitung, zu: Karl MARX, Klassenkämpfe in Frankreich 1848 bis 1850 (1895), zitiert nach LEICHTER 1935, S. 271.

1. März 1933 wiederherstellen. Angesichts dieser Überlegungen wird die Resignation der EisenbahnerInnen verständlich, die Apathie, die ihnen LEICHTER vorwirft⁴⁰² scheint notwendig. Die hastige Flucht KÖNIGS⁴⁰³ ist lediglich eine konsequente Fortführung der bisherigen Parteiarbeit. Die Rettung der Gewerkschaftsgelder ins Exil – um von dort weiter zu agitieren und die eigene Klientel zu unterstützen⁴⁰⁴ –, war wichtiger, als einen bewaffneten Kampf zu organisieren, dessen Verlust unausweichlich schien.

⁴⁰² LEICHTER 1935, S. 260f.

⁴⁰³ HINDELS, S. 23.

⁴⁰⁴ LEICHTER 1963, S. 16f.

5. Die Bundesbahnen im Austrofaschismus

„Durch eine starke Regierung, an deren Spitze die energische Gestalt des Bundeskanzlers Dr. Schuschnigg steht, vor verderblichen Einflüssen zersetzender Kräfte geschützt, konnten die Österreichischen Bundesbahnen die Gefahrenzone der großen Wirtschaftskrise unerschüttert durchschreiten, konnten sie nicht zuletzt dank der Opferwilligkeit des seine stolzen Traditionen wahrenden Personals ihren Apparat nicht nur erhalten, sondern ihn, den rasch fortschreitenden technischen Möglichkeiten folgend, weiter ausbauen und verbessern.“

Gedenkblätter zu Hundertjahrfeier der Dampfeisenbahn⁴⁰⁵

Die bisher beschriebenen Vorgänge hatten noch in der Ersten Republik Österreich stattgefunden, die folgenden Seiten widmen sich nun der sozialen und politischen Lage der Bundesbahnen in einem anderen Staat, dem austrofaschistischen Ständestaat, dem „Bundesstaat Österreich“⁴⁰⁶.

Am 30. April 1934 war der Nationalrat der Ersten Republik ein letztes Mal zusammengetreten – ohne die Abgeordneten der inzwischen verbotenen Sozialdemokratischen Partei. Die Vertreter des Nationalen Wirtschaftsblocks waren bis auf zwei Ausnahmen, Hermann FOPPA und Dr. Ernst HAMPEL, ebenfalls ferngeblieben, doch erst nachdem auch diese beiden unter Protest den Saal verlassen hatten⁴⁰⁷, beschloss „dieses nach allen bestehenden Verfassungsbestimmungen illegal einberufene und beschlußunfähige Parlament“⁴⁰⁸ mit den Stimmen der Christlichsozialen Abgeordneten einstimmig die neue Bundesverfassung.⁴⁰⁹

Für die Angestellten der Bundesbahnen war dieser Wechsel von der Republik zum Ständestaat vorerst von geringer Bedeutung. Die Sparmaßnahmen der 30er Jahre⁴¹⁰ und das turbulente Jahr 1933⁴¹¹ hatten ihre Lebenswelt bereits deutlich verändert. Was nun folgte, konnte lediglich die Fortführung eines schon begonnenen Prozesses sein. „In der Zeit nach Strafella [hatte] die extreme wirtschaftliche Not vieler Bediensteter die politischen Machtkämpfe kurzfristig etwas zur Seite [gerückt].“⁴¹² In der Zeit nach dem

⁴⁰⁵ Die österreichischen Eisenbahnen 1837-1937, S. 80.

⁴⁰⁶ BGBl. 1/1934-II.

⁴⁰⁷ Stenographische Protokolle, 30.4.1934, S. 3405.

⁴⁰⁸ ebenda, S. 3400 – Wortmeldung FOPPA.

⁴⁰⁹ ebenda, S. 3405.

⁴¹⁰ siehe „3.3. Die Sanierungsmaßnahmen“.

⁴¹¹ siehe „4.1. Der Streik vom 1. März 1933 und seine Folgen“ und „Exkurs: „Abbau verheirateter weiblicher Personen““.

⁴¹² HOFMANN, S. 113.

Februar 1934 waren die politischen Kämpfe zwischen den drei großen Gewerkschaften ebenfalls abgeflaut. Doch während damals die Mitglieder aller Gewerkschaften „den gemeinsamen Kampf gegen die fortgesetzten Sparmaßnahmen der Geschäftsführung und der Regierung“⁴¹³ unternommen hatten, standen sie nun – jede Organisation für sich – vor einem wortwörtlich existentielleren Problem. Das Verbot des *Gewerkschafts- und Rechtsschutzvereins*⁴¹⁴ hatte viele EisenbahnerInnen „gewerkschaftlich obdachlos“⁴¹⁵ gemacht, die *Deutsche Verkehrsgewerkschaft* und *Gewerkschaft christlich-deutscher Verkehrsbediensteter* existierten zwar noch, es schien aber nur eine Frage der Zeit bis sie in die neue *Einheitsgewerkschaft* eingegliedert werden würden. Der Beitritt zur *Vaterländischen Front* wurde „mit allen möglichen Junktimierungen und Druckausübung“⁴¹⁶ zur „freiwilligen Pflicht“⁴¹⁷.

Nach den Ereignissen vom März 1933 und Februar 1934 hatten nicht nur die sozialdemokratischen EisenbahnerInnen ihre Schutzmacht verloren. Die christlichsoziale Gewerkschaft stand unter zunehmendem Druck von oben unbedingte Loyalität zu Regierung und Generaldirektion zu zeigen. Die deutschnationalen Gewerkschaftsfunktionäre hatten, sofern sie NSDAP-Mitglieder waren, andere Prioritäten. Bei denjenigen, die der NSDAP nicht nahestanden genügte das suggerierte Naheverhältnis um sie politisch unmöglich und damit handlungsunfähig zu machen. So beschränkten sich alle Gewerkschaften – auch die illegalen marxistischen Bewegungen – vorläufig auf die direkte Unterstützung ihrer Mitglieder in Tagesfragen: Ratschläge für den Dienstalltag, finanzielle Hilfe für in Not Geratene, Unterstützung bei Stellen- oder Versetzungsgesuchen. Erst Mitte 1935, als die in die Illegalität abgedrängte Sozialdemokratie mit den im Untergrund erstarkten KommunistInnen eine gemeinsame Bundesleitung gebildet hatte⁴¹⁸, nahmen die politischen Aktivitäten wieder zu, besonders bei den Bundesbahnen.

⁴¹³ ebenda.

⁴¹⁴ Dienstanweisung 29/1934. in: Nachrichtenblatt 1934, S. 71-73.

⁴¹⁵ Das Kleine Blatt, 28.2.1934, S. 2.

⁴¹⁶ HOFMANN, S. 116.

⁴¹⁷ ebenda – im Original unter Anführungszeichen.

⁴¹⁸ LEICHTER 1963, S. 38.

5.1. Die Lage des Personals – Leben und Arbeiten in der Diktatur

„EisenbahnerIn“ oder „bei der Eisenbahn“ zu sein war in den 20er und 30er Jahren „nicht nur Broterwerb, sondern Lebensinhalt. Es wurde nicht nur der gesamte Alltag vom Dienst bei der Bundesbahn bestimmt, sondern auch die Freizeit.“⁴¹⁹ Über die ganze Zeit der 1. Republik hatten die Eisenbahnbediensteten sich eine Vielzahl an Vergünstigungen erkämpft und mit Hilfe ihrer starken Personalvertretung auch in den Krisenjahren verteidigt. Man arbeitete nicht nur bei den Bundesbahnen, man war kranken-, unfall- und pensionsversichert⁴²⁰, man lebte in einer Wohnung der Bundesbahnen⁴²¹, bezog sein Heizmaterial⁴²², seine Lebensmittel, seine Kleidung⁴²³ entweder direkt von den Bundesbahnen oder von Bundesbahngenossenschaften⁴²⁴ und, wenn man einen Kleingarten besaß, so war der Grund von den Bundesbahnen gepachtet⁴²⁵. Im vorletzten Satz seiner Arbeit schreibt HOFMANN:

„Die Bindung und Loyalität des Großteils der Bediensteten zur Bahn, die auch unter den geänderten politischen und dienstlichen Voraussetzungen im Zweiten Weltkrieg aufrecht blieb, hat ihre Wurzeln in der sozialen Entwicklung bei der Bahn zwischen 1918 und 1938.“⁴²⁶

Ersetzte man in dieser Aussage den „Zweiten Weltkrieg“ durch „Austrofaschismus“ und das Jahr „1938“ durch „1934“, sie verlöre keineswegs an Richtigkeit. Die Sanierungsgesetze der frühen 30er hatten sich vor allem auf die Löhne und Beiträge zu den verschiedenen Versicherungskassen ausgewirkt. Lediglich die neue Dienstkleiderverordnung⁴²⁷ hatte einen anderen Bereich berührt. Nach 1934 blieben die Konsumvereine und -genossenschaften weiterhin bestehen, wurden aber, soweit sie der Sozialdemokratischen Partei zugerechnet waren, unter neue Verwaltung gestellt.⁴²⁸

⁴¹⁹ HOFMANN, S. 122.

⁴²⁰ ebenda, S. 67-90.

⁴²¹ ebenda, 65f.

⁴²² ebenda, S. 95f.

⁴²³ ebenda, S. 62-64.

⁴²⁴ ebenda, S. 85-90.

⁴²⁵ ebenda, S. 91-93.

⁴²⁶ ebenda, S. 124.

⁴²⁷ siehe ¹⁹¹.

⁴²⁸ BGBl. 99/1934, BGBl. 101/1934, BGBl. 102/1934.

Den größten persönlichen Eingriff hatte sicherlich die Notverordnung über den „Abbau verheirateter weiblicher Personen“⁴²⁹ vom Dezember 1933 vorgenommen.

Ein Teil des EisenbahnerInnenlebens war unverändert erhalten geblieben. Eine große Angst blieb aber und war mithin das stärkste politische Druckmittel des ständestaatlichen Regimes: Entlassung! Wurde einE EisenbahnerIn zwangspensioniert so bedeutete das einen Rückgang der Bezüge und konnte – bei den schlechter verdienenden Gehaltsgruppen – durchaus existenzgefährdend sein. Mit einer Entlassung verlor einE BediensteteR jedoch nicht nur den Lohn, sondern auch alle Ansprüche auf Dienstwohnung, -kleidung, Freifahrten und all die anderen Vergünstigungen, die Bundesbahnbediensteten zustanden. Bedenkt man dazu die Identifikation mit dem Unternehmen, die bei vielen Bediensteten herrschte, so bedeutete Entlassung für viele den Verlust ihres Lebensinhalts.

Nun waren Entlassungen keineswegs häufig, viel öfter wurden Vergehen mit Geldbußen geahndet⁴³⁰, nur in den schlimmsten Fällen kam es zu einer Versetzung auf eine Stelle mit niedrigerer Gehaltsgruppe⁴³¹ oder Zwangspensionierung. Deziert androht war die Entlassung⁴³² in jedem Fall für Dienstverweigerung in Verletzung der „gelobten Treue und Gehorsamspflicht“⁴³³ sowie das Fördern „staats- oder regierungsfeindliche[r] Bestrebungen“⁴³⁴. Zugleich stand für die Bewerbung um eine neue – besser eingestufte – Dienststelle „[d]ie vaterlandstreue Gesinnung des Anwärters“⁴³⁵ an allererster Stelle der Anforderungen. Hatte früher vor allem Mitgliedschaft in der sozialdemokratischen Gewerkschaft in Personalfragen förderlich sein können, schien es nun vernünftig sich mit der *Vaterländischen Front* gut zu stellen, wenn man bei den Bundesbahnen Karriere machen wollte.

Viele der grundlegenden Lebensumstände waren gleich geblieben. Die Atmosphäre hatte sich mit dem Einzug der Diktatur ins Leben sicherlich geändert, „bei der

⁴²⁹ BGBl. 545/1933. – siehe „Exkurs: „Abbau verheirateter weiblicher Personen““.

⁴³⁰ vgl. BBDion-Wien/1936/1440-P36/921 – monatliche Listen für Geldstrafen u. Bezugsaberkennungen.

⁴³¹ z.B. BBDion-Wien/1936/1353-P36/920 – mehr zu diesem Akt (Kondukteur Karl WALENTA) in „5.1.2. Der Fall WALENTA – ein Schaffner ohne Posten“.

⁴³² BGBl. 475/1933, Artikel II. §5(1). – siehe auch ³⁴⁹.

⁴³³ BGBl. 475/1933, Artikel II. §1.

⁴³⁴ ebenda.

⁴³⁵ Dienstanweisung 87/1934. in Nachrichtenblatt 1934, S. 152.

Eisenbahn“ zu sein war aber immer noch eine eigene Lebenswelt. Um das Arbeits- und politische Klima der Jahre nach 1934 näher zu illustrieren sollen nun im Folgenden einige Einzelfälle besprochen werden.

5.1.1. Der Fall HORAK – ein Drohbrief der „Schwarzen Hand“

Am 8. Februar 1935 erhält der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Zistersdorf von einem Zugführer einen anonymen Brief ausgefolgt, der an den im Bereich der örtlichen Streckenleitung tätigen Bahnmeister HORAK adressiert ist. Der Brief ist beleidigend und in einem drohenden Ton gehalten:

„Herr Bahnmeister Horak!

Ich hoffe, daß Sie die Kundmachung N°38, des H. Bundesfachleiters Direktor Schöpfer allen ihren Zugeteilten zur Kenntnis bringen und auch sich selbst mit dem Inhalt eingehend vertraut machen.

Endlich ist es soweit, daß einmal Leuten, deren ganzes Gehaben nur Verstellung ist, einmal von ihren Vorgesetzten Anstand gelehrt wird.

Jedermann weiß doch ganz genau, was man von ihrem Charakter zu halten hat, daß ihr ganzes Handeln darauf eingestellt ist, auf Kosten ihrer Bediensteten sich einen Posten zu sichern, für den Sie ja gar nicht die Fähigkeit haben.

Sollten Sie in der bisherigen Weise fortfahren, ihre slawische Eigenart als leuchtendes Beispiel zu preisen, ihre Unfähigkeit zum Nachteil der Bundesbahn auswirken zu lassen, so können Sie gewiß darauf rechnen, daß die G.D. von ihrem Wirken genau unterrichtet wird, damit dieser Furunkel aus dem Betrieb der B.B. entfernt wird.

Die schwarze Hand!“⁴³⁶

Die recht allgemeine Drohung HORAK bei der Generaldirektion anzuschwärzen mag heute harmlos wirken, damals war sie es gewiss nicht, es sei denn man stand politisch auf der richtigen Seite. Nun war der Bahnmeister ein eifriger Parteigänger der *Vaterländischen Front*, wie ja schon aus dem Drohbrief, aber auch aus dem restlichen Akt hervorgeht. Es war daher unwahrscheinlich, dass es ihm schaden könnte, wenn „die Generaldirektion von seinem Wirken genau unterrichtet würde“. HORAK nahm den

⁴³⁶ BBDion-Wien/1936/1274-P36/920, S. 1f. – Faksimile im Bildanhang Abb.9&10.

Brief also nicht als Drohung, sondern als Chance, und strengte ein Untersuchungsverfahren an, in dem er den Vorstand des Bahnhofs Zistersdorf als Schreiber des Briefes verdächtigte.

Die Untersuchung, die am 27. Jänner 1936 abgeschlossen wurde, fand jedoch den Täter nicht und zeichnete ein wenig schmeichelhaftes Bild des Bahnmeisters. Zwar wurde dem Beschwerdeführer attestiert er sei „[i]n der Ausübung des praktischen B[ahn]m[eister].dienstes nach dem Urteil des ihm vorgesetzten Streckenleitungsvorstandes äußerst tüchtig“⁴³⁷, doch wurde auch bemerkt er sei „bei den Bediensteten des Bahnhofs Zistersdorf ebenso unbeliebt wie bei seinen Untergebenen und Vorgesetzten.“⁴³⁸ Weiters entlastet der Bericht den verdächtigten Bahnhofsvorstand gegen den HORAK „schon seit längerer Zeit einen durch außerdienstliche Umstände hervorgerufenen Groll“⁴³⁹ hege.

Der Bahnmeister HORAK zeigt sich – auch wenn der Akt nur wenige Seiten umfasst – in diesem Vorfall recht deutlich als der Typ des Eiferers. „Stets bestrebt, die Angelegenheiten der V.F. zu fördern, drängt er seine Untergebenen zu besonderen Leistungen“⁴⁴⁰. Auffällig ist, wie sachlich der Vorfall von der zuständigen Kanzlei behandelt wurde. Das lässt verschiedene Schlüsse zu, von denen – mangels zusätzlicher Informationen zu den Ereignissen und folgenden Amtswegen – keiner mit Sicherheit verworfen werden kann. So könnte es sein, dass der zuständige Kanzleibeamte eben kein Sympathisant des herrschenden Regimes war, auch denkbar ist, dass HORAK zwar eifrig bemüht jedoch politisch nicht vernetzt war – oder, dass der Bahnhofsvorstand Zistersdorf über bessere Beziehungen verfügte. Die letzte und wahrscheinlich vernünftigste Erklärung ist jedoch, dass trotz HORAKS Bemühen um die *Vaterländische Front*, trotz des gespannten politischen Klimas und trotz der von den illegalen Gewerkschaftsblättern so beklagten Härte der Verwaltung, der Fall von der zuständigen Stelle schlicht als das erkannt wurde, was er war: ein persönlicher Streit, dessentwegen das Unternehmen keine Schritte zu unternehmen hatte.

⁴³⁷ ebenda, S. 5.

⁴³⁸ ebenda.

⁴³⁹ ebenda.

⁴⁴⁰ ebenda.

5.1.2. Der Fall WALENTA – ein Schaffner ohne Posten

Der Kondukteur Karl WALENTA war wegen „Fälschung eines Fahrkartenhefts“⁴⁴¹ vor die Disziplinarkommission geraten. Er hatte einen entwerteten Fahrschein korrigiert und dann einem anderen Fahrgast, einer jungen Frau, zur Weiterfahrt gegeben. Die Disziplinarkommission bestrafte ihn dafür mit Versetzung auf einen Posten mit niedrigerer Gehaltsgruppe, er wurde zum Portier degradiert.⁴⁴² Dieser Dienst schien WALENTA jedoch nicht zuzusagen, er machte gesundheitliche Probleme geltend und ließ sich von einem Bahnarzt untersuchen, der ihm „Plattfuß“⁴⁴³ attestierte.

Das befreite WALENTA zwar von seinem neuen Posten, da jedoch keine entsprechende Verwendung für ihn zu finden war, wurde er „überzählig gestellt“⁴⁴⁴. Damit drohte dem ehemaligen Schaffner mit Jahresende die Zwangspensionierung oder sogar die Kündigung. In seinem Bemühen das zu vermeiden richtete WALENTA mehrere Schreiben und Stellengesuche an die Bundesbahndirektion Wien um einen anderen Posten, etwa als Kanzleibeamter am Süd- oder Ostbahnhof, in deren Nähe er wohnte, zu erhalten. Doch auch, nachdem die Gesuche mehrere Stellen durchlaufen hatten, fand sich keine Verwendung für den ehemaligen Kondukteur. Der Ostbahnhof gab bekannt, dass derzeit „keine Beamten im Kanzleidienst benötigt“⁴⁴⁵ würden.

Der Akt WALENTA ist kurz und das letzte Schicksal des ehemaligen Schaffners konnte nicht eruiert werden. Dennoch ist dieser Fall wichtig, weil bezeichnend für die Bedeutung, die das „überzählig Stellen“ und der drohende Abbau für einen Bundesbahnbediensteten hatten. WALENTA war durch ein kleines Vergehen und eine – sicherlich im Dienst erworbene – Erkrankung⁴⁴⁶ in eine Situation geraten, in der sowohl seine wirtschaftliche Existenz gefährdet war, als auch seine Identität – als Eisenbahner. Die mehrfachen Versuche einen neuen Posten zu finden, bevor man abgebaut wird, decken sich mit vielen Briefen in den Akten der Personal- und anderer Abteilungen, in

⁴⁴¹ BBDion-Wien/1936/1353-P36/920 – im Akt keine Seitenzahlen.

⁴⁴² ebenda – Protokoll der Disziplinarkommission.

⁴⁴³ ebenda – ärztliches Gutachten.

⁴⁴⁴ ebenda – Stellengesuch.

⁴⁴⁵ ebenda – Antwortschreiben Ostbahnhof.

⁴⁴⁶ oder eine unüberlegte Entscheidung. Auch ohne das offizielle Attest des Bahnarztes in Zweifel zu ziehen besteht die Möglichkeit, dass WALENTA trotz seines Plattfußes seinen neuen Posten hätte ausüben können.

denen überzählig gestellte Eisenbahner nach einer Stelle suchen oder sogar entlassene Eisenbahner um Wiedereinstellung bitten. Das stützt die These KLENNERS⁴⁴⁷ und LEICHTERS⁴⁴⁸, die Arbeitslosigkeit sei die größte Sorge der BundesbahnerInnen gewesen und bestätigt auch für den austrofaschistischen Ständestaat HOFMANNs Resümee: „Freiwillig verließ die Eisenbahn in der Ersten Republik wohl kaum jemand.“⁴⁴⁹

5.1.3. Der Fall BERANEK – Ein Krankenjahr

Der Akt des Bahnhelfers Franz BERANEK besteht fast ausschließlich aus ärztlichen Gutachten. Ende des Jahres 1935 geht der 57-jährige BERANEK wegen Beschwerden mit seiner Atmung in den Krankenstand. Seine Dienststelle veranlasst eine ärztliche Untersuchung um festzustellen, ob er zur weiteren „Verwendung geeignet sei“⁴⁵⁰. Der zuständige Bahnarzt bescheinigt ihm am 19.2.1936, er habe „Asthma, Emphysem, Arteriosclerose“⁴⁵¹. Während BERANEK im Lauf des Jahres 1936 noch einige weitere Untersuchungen durchläuft, sucht seine Dienststelle bereits Ersatz. Tatsächlich kehrt BERANEK nicht mehr in den aktiven Dienst zurück und wird nach Ablauf seines Krankenjahres mit 1.12.1936, eine gute Woche vor seinem 58. Geburtstag, in den frühzeitigen Ruhestand versetzt.⁴⁵² Franz BERANEK hat keine disziplinarischen Vormerkungen⁴⁵³, er ist einfach krank.

Der Akt des 57-jährigen Bahnhelfers ist einer von vielen „Krankenakten“. Er zeigt, dass auch nach Ausschaltung der Personalvertretung der beamtische Charakter der BBÖ erhalten blieb und keineswegs einer marktwirtschaftlichen „hire and fire“-Politik wich. BERANEK wird mehrfach untersucht, verbringt sein Krankenjahr und wird an dessen Ende nicht gekündigt, sondern pensioniert. Nicht anders wäre es vor dem Februar 1934 gewesen. Der Fall zeigt auch die bemerkenswerte medizinische Versorgung der Bundesbahnen. Wer BundesbahnerIn ist, hat automatisch einen Arzt/eine Ärztin,

⁴⁴⁷ siehe ³⁸⁸.

⁴⁴⁸ siehe ³⁹⁰.

⁴⁴⁹ HOFMANN, S. 124.

⁴⁵⁰ BBDion-Wien/1936/1413-P36/921.

⁴⁵¹ ebenda – erstes ärztliches Gutachten.

⁴⁵² ebenda – Versetzung in den Ruhestand.

⁴⁵³ ebenda – Personalblatt.

der/die ebenfalls BundesbahnerIn ist. Das Formular, auf dem die medizinischen Gutachten erstellt werden, enthält sogar einen Vordruck für „in seiner Wohnung besucht“⁴⁵⁴, was zwar im Fall BERANEK nicht zum Tragen kam, aber wohl entsprechend häufig gewesen sein mag. Es soll hier nicht bestritten werden, dass das Eisenbahnpersonal mit Beginn der 30er Jahre empfindliche Verschlechterungen bei Lohn, Lohnauszahlung und Versicherungsbeiträgen sowie, in Folge des Personalabbaus, erhöhten Arbeitsdruck hinnehmen musste. Die Qualität der Sozialleistungen scheint jedoch weitgehend unberührt geblieben zu sein.

5.1.4. Der Fall SCHNEIDER – Trunkenheit im Dienst

Otto SCHNEIDER, geboren am 16.6.1898, tritt am 4.7.1919 in den Eisenbahndienst. Als Verschieber rückt er 1921 in Gehaltsgruppe 4 auf, 1925 dann in Gehaltsgruppe 6.⁴⁵⁵ In diesem Jahr wird er auch zum ersten Mal mit einer Geldbuße (3 Schilling) belegt, weil er „Trunken z.[um] D[ien]st erschienen“⁴⁵⁶ ist. In den Jahren von 1925 bis 1932 wird er wegen verschiedener Vergehen insgesamt siebenmal abgemahnt, davon sechsmal mit einer Geldbuße und einmal mit einer Rüge. Dabei muss er im Jahr 1927 gleich zweimal Strafe zahlen, in beiden Fällen wegen „Trunkenheitsanstand“⁴⁵⁷. Am 22.3.1934 fällt der am Südbahnhof tätige Verschieber erneut durch Trunkenheit im Dienst auf, diesmal dem Bahnhofsvorstand TAUSCHE selbst:

„Am 22.d. erschien nach 16 Uhr in meiner Kanzlei der Halle Verschieber Otto Schneider und machte mir eine dienstliche Mitteilung. Dabei merkte ich daß [sic!] der Mann nach Alkohol roch. Ich befragte ihn darüber und er erklärte mir, daß doch heute Vaterländischer Abend sei und er aus [im Original „asu“ mit Bleistift korrigiert] diesem Grunde ein Krügel Bier getrunken hätte. Der Vaterl. Abend war aber erst mit Beginn um 19 Uhr angesetzt. Schneider teilte dann noch mit, daß er dienstfrei sei. Dieser Angabe aber widersprach seine abgerissene Dienstkleidung. Ich forschte nach und stellte fest, daß er im Dienste stehe und zwar in der von 7-19 Uhr dauernden Tagesschicht. Daraufhin ließ ich ihn auf seinen Zustand untersuchen.

24.3.1934 Tausche [Handschriftlich]“⁴⁵⁸

⁴⁵⁴ ebenda – alle Gutachten.

⁴⁵⁵ BBDion-Wien/1936/1286-P36/921, S. 47.

⁴⁵⁶ ebenda, S. 11.

⁴⁵⁷ ebenda.

⁴⁵⁸ ebenda, S. 3.

Anfangs wird, im Hinblick auf seine fünfjährige Enthaltensamkeit, nur eine Rüge verfügt, dann aber doch eine Geldbuße von 4 Prozent verhängt und ein Disziplinarverfahren eingeleitet.⁴⁵⁹ Hier wird schließlich noch eine weitere Geldstrafe verfügt:

„Sch[neider]. wurde mit Erk[enntnis]. der Di[s]z[iplinar].k[ammer]. v[om]. 14.7.34,
Z[ah]l 11/62-R-34 mit einer Geldstrafe von 2% auf die Dauer von 6 Monaten bestraft.“⁴⁶⁰

Doch noch im Dezember desselben Jahres, noch bevor Otto SCHNEIDER seine erste Geldstrafe abbezahlt hat, muss er erneut „wegen Trunkenheit vom Dienst abgezogen werden“⁴⁶¹. Im zweiten Disziplinarverfahren wird er nun „mit ‚Versetzung auf einen anderen Dienstposten einer niedrigeren Gehaltsgruppe mit einer durch Abzug vom monatlichen Gehalt und Ortszuschlag durchzuführenden Geldstrafe im Ausmaße von 2 Prozent auf die Dauer von 6 Monaten‘ bestraft.“⁴⁶² SCHNEIDER wird in die Gehaltsgruppe 4 zurückgestuft⁴⁶³ verbleibt jedoch weiterhin am Südbahnhof. Als er dort am 25. Jänner 1936 nicht zum Dienst erscheint, erfährt der Bahnhofsvorstand:

„Es wird berichtet, daß der beim Weichenreinigungsdienste eingeteilte Versch[ießer] Schneider l[au]t. fernmündlicher Anfrage beim Polizeikommissariate Wien 12 am 25. d[es] laufenden Monats]. wegen Beleidigung der Bundesregierung in Haft genommen wurde.“⁴⁶⁴

Doch nach seiner Enthaftung hat SCHNEIDER den „Dienst bereits am 27. Jänner 1936 wieder angetreten“⁴⁶⁵ und „[ü]ber fernmündliche Weisung der Generaldirektion (Dr. Kepnik) vom 30. Jänner 1936 besteht kein Anlaß, Schneider vom Dienste fernzuhalten.“⁴⁶⁶ Ihm wird bescheinigt, er sei zum entsprechenden Zeitpunkt zwar in Uniform, doch außer Dienst gewesen. Außerdem seien sowohl er, als auch der einzige

⁴⁵⁹ ebenda, S. 11. – „Rüge“ ist mit dem Kommentar bezüglich Abstinenz versehen, jedoch ausgestrichen und durch „4%ige Geldbuße“ ersetzt.

⁴⁶⁰ ebenda, S. 13.

⁴⁶¹ ebenda, S. 15.

⁴⁶² ebenda, S. 27-29.

⁴⁶³ ebenda, S. 47.

⁴⁶⁴ ebenda, S. 37. – Sperrung im Original.

⁴⁶⁵ ebenda, S. 39.

⁴⁶⁶ ebenda – Unterstreichung im Original.

Zeuge seiner Aussagen betrunken gewesen, weshalb keine Klärung des Sachverhaltes erfolgen könne.⁴⁶⁷

Angesichts der fortgesetzten Abbaupolitik der Bundesbahnen stellt sich die Frage, weshalb SCHNEIDER nicht schon bei seiner Verfehlung im März 1934 entlassen wurde. Für Protektion bzw. politische Bevorzugung gibt es lediglich zwei schwache Indizien, die Erwähnung des „Vaterländischen Abends“ in TAUSCHES Protokoll sowie die Weisung Dr. KEPNIKS von der Generaldirektion. Dementgegen steht immerhin der Grund seiner Verhaftung: „Beleidigung der Bundesregierung“. Die Teilnahme am bzw. die Berufung auf den „Vaterländischen Abend“ legt zumindest nahe, dass SCHNEIDER kein Mitglied der illegalen Gewerkschaftsbewegungen war, die ja eine Politik der Nichtkooperation betrieben.⁴⁶⁸ Sein Verhaftungsgrund zeigt aber, dass er, wenn auch Mitglied der *Vaterländischen Front*, so doch mit aller Wahrscheinlichkeit kein „Eiferer“ war wie z.B. der oben besprochene Bahnmeister HORAK⁴⁶⁹. Es ist davon auszugehen, dass Otto SCHNEIDER ein einfacher unpolitischer Eisenbahner war.

Eine andere Erklärung lässt sich freilich in der Personalsituation der Bundesbahnen finden. Zwar wurde der Personalabbau forciert, der größte Abbaubedarf bestand jedoch in der Verwaltung und nicht im Fahr- und Werkstättendienst. Dort war der Personalstand im Jahr 1936 so weit abgesunken, dass die Dienstzeiten verlängert werden mussten. Viele – vor allem sozialdemokratische EisenbahnerInnen – sahen darin den Grund für eine zunehmende Anzahl an Unfällen – teils mit tödlichem Ausgang.⁴⁷⁰ Ein großer Teil der „überzählig Gestellten“ bestand aus Kranken – wie in den Fällen BERANEK⁴⁷¹ und WALENTA⁴⁷². Die bundesgesetzlich angedrohte sofortige Entlassung politischer AgitatorInnen⁴⁷³ musste die personelle Situation weiter verschärfen. In dieser Lage konnte sich der Südbahnhof den Verlust eines unpolitischen Arbeiters wie SCHNEIDER einfach nicht leisten. Gegen diese These spricht wiederum, dass in SCHNEIDERS Akt an keiner Stelle eine entsprechende Bemerkung eines

⁴⁶⁷ ebenda, S.38.

⁴⁶⁸ LEICHTER 1963, S. 45-51.

⁴⁶⁹ siehe „5.1.1. Der Fall HORAK – ein Drohbrief der „Schwarzen Hand““.

⁴⁷⁰ „Ein Todesopfer der Sparwut!“ Prellbock 7/1936, S. 2; „Zwei Tote!“ Prellbock 8/1936, S. 4; „Von der Bürokratie in den Tod getrieben!“ Prellbock 2/1937, S. 6. – vgl. ¹³⁸.

⁴⁷¹ siehe „5.1.3. Der Fall BERANEK – Ein Krankenjahr“.

⁴⁷² siehe „5.1.2. Der Fall WALENTA – ein Schaffner ohne Posten“.

⁴⁷³ BGBl. 475/1933 – siehe auch ³⁴⁹ und ⁴³².

Vorgesetzten zu finden ist.⁴⁷⁴ Der Impuls für seine Behaltung kam – im Gegenteil – aus der Generaldirektion.⁴⁷⁵

Viel eher lässt sich hier der sehr sachliche Charakter der Verwaltung zeigen – wie schon bei HORAK⁴⁷⁶. Es scheint, dass die grundlegende Systematik des noch aus der Monarchie übernommenen Verwaltungsapparates die Zeit der Ersten Republik und auch die Machtübernahme des Austrofaschismus unbeschadet überstanden hatte. In diesem System war es aber – trotz aller Bekenntnisse zum Personalabbau – nicht einfach eineN BediensteteN zu entlassen, es sei denn, er/sie war strafrechtlich verurteilt worden oder hatte sich im Sinne des BGBl. 475/1933 politisch betätigt⁴⁷⁷.

5.2. Postenbesetzungen – Die Bahnhöfe Wien-Süd und Wien-Ost

Hatte das bürgerlich-konservative Lager vor der totalen Machtübernahme 1933/34 nur auf das obere Management der Bundesbahnen direkt Einfluss ausüben können, so war mit der Entmachtung der Personalvertretung nun eine wichtige Basis dafür geschaffen worden, auch Personalentscheidungen direkt an den Bahnhöfen und auf den Strecken im Sinne der autoritär herrschenden Regierung abzuwickeln.

Die Besetzung von Bahnhofs-, Heizhaus- und Streckenleitungsvorständen mit politisch genehmen Bediensteten war auch die Voraussetzung um die Macht der Sozialdemokratie bei den Bundesbahnen endgültig zu brechen. Die Freien Gewerkschaften waren nämlich dabei sich im Untergrund zu rekonstituieren. Ohne direkte Kontrolle vor Ort konnte das nicht effektiv unterbunden werden. Man wäre ausschließlich auf Denunziationen angewiesen gewesen und selbst, wenn ein verlässlicher Spitzelapparat aufgebaut hätte werden können – wofür es keine Anzeichen gibt – war auf diese Art die aktive Gleichschaltung keineswegs zu bewältigen. Das Personalwesen der BBÖ folgte einer komplexen Systematik, derer sich die sozialdemokratischen Gewerkschaften in der Ersten Republik gut zu bedienen

⁴⁷⁴ BBDion-Wien/1936/1286-P36/921, S. 1-47.

⁴⁷⁵ ebenda, S. 39 – siehe ⁴⁶⁶.

⁴⁷⁶ siehe „5.1.1. Der Fall HORAK – ein Drohbrief der „Schwarzen Hand““.

⁴⁷⁷ BGBl. 475/1933 – siehe auch ³⁴⁹ und ⁴³².

gewusst hatten. Um eine echte Transformation zu erreichen musste man ebenfalls in dieser Struktur arbeiten.

Die Ausgliederung der Bundesbahnen als eigener Wirtschaftskörper hatte schon von ihrer Gründung an keineswegs private Autonomie bedeutet, sondern vielmehr jene öffentlich-private Janusköpfigkeit, die den ÖBB bis heute anhaftet. Wie fließend etwa die Grenze zwischen der Rolle als staatliche Beamte des Verkehrsministeriums und als private Bedienstete des „eigenen Wirtschaftskörpers“ Bundesbahn verlief, lässt sich sowohl aus öffentlichen Berichten ermessen⁴⁷⁸, als auch aus dem von der Generaldirektion selbst herausgegebenen Almanach, in dem die Bezeichnung „Beamte“ laufend Verwendung findet.⁴⁷⁹ In der folgenden Dienstanweisung Generaldirektor SCHÖPFERS findet sich sowohl Bezugnahme auf dieses Doppelverhältnis, als auch bereits eine Mahnung zur Eingliederung in den neuen Staat:

„Wenn auch das Dienstverhältnis der Bundesbahnbediensteten seit der Errichtung des selbständigen Wirtschaftskörpers "Österreichische Bundesbahnen" privatrechtlichen Charakter trägt, so ist die Stellung dieser Bediensteten doch insofern eine besondere, als die ÖBB ein Unternehmen sind, das der Allgemeinheit gehört, dem Dienste der Allgemeinheit gewidmet und gesetzlich verpflichtet ist, den Betrieb im Interesse der Volkswirtschaft geordnet aufrecht zu erhalten. Aus dieser Sonderstellung ergeben sich für die Bundesbahnbediensteten ähnliche besondere Pflichten wie für die Bundesangestellten, vor allem die Pflicht zu parteipolitischer Neutralität im Dienste und zu strengster Beachtung der Gesetze und Verordnungen. Aus der Treue- und Gehorsamspflicht gegenüber der Republik Österreich und ihrer Verfassung, die die Bediensteten im Pflichtversprechen und im eidesstättigen Gelöbnis gelobt haben, erwächst ihnen naturgemäß auch die Verpflichtung, sich restlos hinter den Staat und seine verantwortliche Führung zu stellen und der vom Bundespräsidenten bestellten Bundesregierung treu und gehorsam zu sein.“⁴⁸⁰

Derartiger Gehorsam konnte natürlich nicht einfach durch Verordnung von oben dekretiert werden, sondern die Gleichschaltung musste vor Ort erfolgen. Durch die *Vaterländische Front* und die *Einheitsgewerkschaft*, vor Allem aber durch Vorgesetzte, die den Aufbau dieser Organisationen und die „vaterländische Gesinnung“ ihrer

⁴⁷⁸ z.B. Arbeiter-Zeitung, 2.3.1933, S. 3.

⁴⁷⁹ Almanach (1932-1937).

⁴⁸⁰ Nachrichtenblatt (1933), S. 155f.

Untergebenen zu befördern wussten. In der Praxis zog diese Aufgabe jedoch oft Eiferer an, wie im Beispiel des Bahnmeisters HORAK ja bereits zu sehen war.⁴⁸¹ Das führte soweit, dass der *Prellbock* zeitweise als Rubrik eine „Ehrengalerie brutaler Vorgesetzter“⁴⁸² vorstellte. Die genauere Vorstellung der Bahnhofsvorstände Wien-Süd und Wien-Ost sowie der Heizhausleitung Wien-Süd soll im Folgenden zum Einen zeigen, wie der Karriereverlauf bei den Bundesbahnen in den Jahren 1934-1938 aussehen konnte. Zum Anderen wird hier deutlich, wie sich in dieser Zeit der ehemalige Gegensatz zwischen zentraler Verwaltung und Personal hierarchisch nach unten verschoben hatte und nun zwischen dem „einfachen Personal“ und seinen direkten Vorgesetzten herrschte.

5.2.1. Rudolf REGENSBERGER – Bahnhofsvorstand Wien-Ost

Rudolf REGENSBERGER kommt bereits 1932 aus der in diesem Jahr aufgelösten Bundesbahndirektion Wien Nordost an den Ostbahnhof, um den bisherigen Vorstand Eduard PIETSCH zu ersetzen.⁴⁸³ REGENSBERGERS Versetzung fällt damit just in einen Zeitabschnitt, in dem von der Verwaltung geforderte „Abweichungen von der derzeit gültigen Postenbesetzungsvorschrift zwecks Erleichterung und Vereinfachung des Vorganges bei Postenbesetzungen“⁴⁸⁴ eine vorläufige Zustimmung durch den Zentralausschuss der Personalvertretung erfahren hatten.⁴⁸⁵

Die Loyalität des neuen Vorstandes zur christlichsozialen Bundesregierung und später zum austrofaschistischen Regime machte ihn am Süd- und Ostbahnhof zur Hauptzielscheibe des Untergrundblattes *Der Prellbock*, das nach dem Verbot der sozialdemokratischen Partei und ihrer Unterorganisationen als Fortführung des bisherigen Gewerkschaftsorgans *Der Eisenbahner* diente.⁴⁸⁶ Beklagt werden vor allem Verpflichtungen der Belegschaft zu Teilnahme an Parteiveranstaltungen und Zwangsspenden, die direkt vom Gehalt abgezogen wurden.⁴⁸⁷ Aber auch die

⁴⁸¹ siehe „5.1.1. Der Fall HORAK – ein Drohbrief der „Schwarzen Hand““.

⁴⁸² *Prellbock* 11-12/1937, S.1.

⁴⁸³ *Almanach* (1932&1933), S. 35 & S. 160 (1932), S. 106 (1933).

⁴⁸⁴ *Allgemeine Eisenbahn Zeitung* 4/1932, Graz 1932, S. 6.

⁴⁸⁵ ebenda.

⁴⁸⁶ Mehr als die Hälfte aller Artikel des *Prellbocks* zu Süd- oder Ostbahnhof widmen sich REGENSBERGER.

⁴⁸⁷ *Prellbock* 6/1935, S. 4 und 3/1937, S. 5.

Bevorzugung von „Protektionskinder[n]“⁴⁸⁸ bei gleichzeitiger Überarbeitung des restlichen Personals bzw. mangelnder Entlohnung für dessen Überstunden.⁴⁸⁹ Der generell gestiegene Arbeitsaufwand ist dabei ein ständiges Thema *des Prellbock*⁴⁹⁰ und Basis für die Gewerkschaftskampagne „Nicht alles gefallen lassen“⁴⁹¹ in den Juni- und Julimonaten 1936 und 1937.

Die Vorwürfe, REGENSBERGER würde politisch agitieren und Klientelpolitik betreiben, decken sich ziemlich exakt mit jenen, die christlich-soziale und deutschnationale Gewerkschaften in den Jahren davor den SozialdemokratInnen gemacht hatten.⁴⁹² Dahingehend erfüllte der neue Vorstand also genau den Bedarf der politischen Machthaber und hatte den „Kampf um die Bundesbahnen“ von der Ebene der zentralen Verwaltung, aus der er ja kam, in den Bahnhofsbetrieb getragen. Umso heftiger musste die Propaganda der Untergrundgewerkschaft gegen ihn auch ausfallen.⁴⁹³

Als in Folge des Massenansturms von über 60.000 Besuchern zum Flugtag in Aspern am 19. September 1937⁴⁹⁴ die Überlastung der Ostbahn chaotische Züge annahm, wurde REGENSBERGER gemeinsam mit seinem Kollegen HAUSER vom *Prellbock* dafür als „Held“ bzw. „Sieger von Aspern“ verspottet⁴⁹⁵, ein Titel den er auch im Monat darauf noch behielt:

„Heiteres aus ernster Zeit

Vorstand Regensdorfer [sic!] vom Ostbahnhof, der bekannte Sieger von Aspern fährt in der Ostbahn. Neben ihm sitzen zwei Herren. Einer fragt den anderen: „Wissen Sie, was für eine Feier gestern auf dem Ostbahnhof war? Nach 14 Tagen ist der letzte Reisende aus Aspern vom Flugtag zurückgekehrt!“ Herr Regensdorfer [sic!] verliess wütend das Abteil.“⁴⁹⁶

⁴⁸⁸ Prellbock 6-7/1937, S. 2f.

⁴⁸⁹ ebenda.

⁴⁹⁰ vgl. ⁴⁷⁰.

⁴⁹¹ LEICHTER 1963, S. 66., Arbeiter-Zeitung [Brünn], 7.6.1936, Arbeiter-Zeitung [Paris], 9.6.1936. – Die hier zitierten Ausgaben der Arbeiter-Zeitung sind Teil der illegalen Gewerkschaftsblätter, die im Ausland gedruckt wurden. Eingesehen wurden diese Artikel im Tagblattarchiv der Wienbibliothek. Wienbibliothek/Tagblattarchiv, Eisenbahner 1928-1938. (Eisenbahner. Sammlung von Zeitungsartikeln.)

⁴⁹² HOFMANN, S.103f & 109f.

⁴⁹³ siehe ⁴⁸⁶.

⁴⁹⁴ Reichspost, 20.9.1937, S. 4.

⁴⁹⁵ Prellbock 10/1937, S. 4.

⁴⁹⁶ Prellbock 11-12/1937, S. 8. – Fettdruck und Sperrung im Original. Der falsche Name ist ein offensichtlicher Schreibfehler.

5.2.2. August HAUSER - Bahnhofsvorstand Wien Süd

August HAUSER war 1931 – wie auch REGENSBERGER – in der Betriebsabteilung der Bundesbahndirektion Wien Nordost tätig gewesen⁴⁹⁷, wechselte anders als dieser jedoch 1932 nicht an den Bahnhof sondern in die neu geschaffene Bundesbahndirektion Wien als Sachwalter für Verkehrsdienst.⁴⁹⁸ Der bisherige Vorstand des Südbahnhofs Friedrich KLAUSCHER wurde von Friedrich TAUSCHE ersetzt⁴⁹⁹, dem vormaligen Vorstand des Bahnhofs Amstetten.⁵⁰⁰ Erst 1934, also nach der endgültigen rechtlichen Entmachtung der Personalvertretung⁵⁰¹, wechselte HAUSER als Vorstand an den Südbahnhof während TAUSCHE als Dezernent für Verkehrsangelegenheiten in die Generaldirektion berufen wurde.⁵⁰²

Am Bahnhof wurde HAUSER bald vor allem für seinen militaristischen Führungsstil bekannt, mit dem er den wachsenden Personalmangel durch erhöhte Disziplin zu kompensieren suchte. Der *Prellbock* berichtet hierzu vom Pfingstwochenende 1937, an dem es mehrfach zu Verspätungen im Zugverkehr kam, HAUSER habe das Personal arg beschimpft und der „kommunistischen Sabotage“ bezichtigt und dabei eingefordert nicht verbal, sondern durch Salutieren begrüßt zu werden.⁵⁰³ Der Vorfall zeigte bei den Bediensteten derartige Wirkung, dass in Folge eine Personalversammlung einberufen werden musste, aus der aber keine offiziellen Konsequenzen erwuchsen – der Vorwurf kommunistischer Sabotage musste damals als schwerwiegende Anschuldigung gelten und eigentlich dienstliche Maßnahmen nach sich ziehen. HAUSER sah sich jedoch zumindest dazu veranlasst seine Anschuldigungen zu relativieren und der Belegschaft Lob für Fleiß und harte Arbeit am Pfingstwochenende auszusprechen.⁵⁰⁴ Dabei dürfte es sich bei den Vorfällen an Pfingsten 1937 sehr wohl um passive Resistenz der Belegschaft gehandelt haben, wie sie am Südbahnhof bereits während des Pfingstwochenendes 1936 eingesetzt worden war um gegen die Verlängerung der

⁴⁹⁷ Almanach (1932), S. 35.

⁴⁹⁸ Almanach (1933), S. 24.

⁴⁹⁹ KLAUSCHER ist danach nicht mehr im aktiven Dienst zu finden, eine Versetzung in den Ruhestand liegt nahe.

⁵⁰⁰ Almanach (1933), S. 63.

⁵⁰¹ vgl. BGBl. 266/1933 und 453/1933 sowie das Fehlen des üblichen Abschnitts für die Personalvertretung im Almanach (1935-1937).

⁵⁰² Almanach der österreichischen Eisenbahnen 1932. XI. Jahrgang, Wien 1933, S. 162.

⁵⁰³ *Prellbock* 6-7/1937, S. 3f

⁵⁰⁴ ebenda.

Dienstturnusse zu protestieren.⁵⁰⁵ Ein Umstand, der dem *Prellbock* und seinem Herausgeber Otto LEICHTER sehr wohl bewusst gewesen sein muss, stand doch die dazugehörige Flugblattkampagne unter fast demselben Titel wie der *Prellbock*-Artikel: „Man muss sich nicht alles gefallen lassen!“⁵⁰⁶ bzw. „Nicht alles gefallen lassen!“⁵⁰⁷

Weitere Auskunft über HAUSER geben außerdem seine Indexkarten im Personalverzeichnis der Generaldirektion.⁵⁰⁸ So ist für 1927 eine Belohnung⁵⁰⁹ vermerkt, was im Zusammenhang mit den Juliereignissen und dem folgenden Streik stehen könnte, umso mehr als hier auch eine „Belobung Feberunruhen“⁵¹⁰ eingetragen ist. HAUSERS regierungstreue Haltung ist damit also abseits der Artikel des *Prellbocks* ebenfalls nachzuweisen. Auch für sein militaristisches Auftreten findet sich ein Indiz auf seiner Personalkarte: ein „Ansuchen um Verleihung d[er]. Kriegserinnerungsmedaille“⁵¹¹ im Jahr 1933. August HAUSER verbleibt als Bahnhofsvorstand am Wiener Südbahnhof bis er im Anschlussjahr 1938 seines Vorstandspostens enthoben und zur aushilfsweisen Dienstleistung bei der Betriebsdirektion einberufen wird.⁵¹²

REGENSBERGER und HAUSER stehen stellvertretend für zwei Persönlichkeitstypen, den regierungstreuen Parteigänger und den militaristischen Heimwehrler, die in dieser Zeit – nicht nur bei den Bundesbahnen – leitende Positionen besetzen und auch halten konnten. Wurden 1930-1932 diese Vorstandsposten noch fast jährlich neu besetzt, da ständig mit den Einsprüchen der Personalvertretung zu kämpfen war, so konnten nach dem Bundesbahnbudgetsanierungsgesetz 1932⁵¹³, den einschränkenden Verordnungen 1933⁵¹⁴ und schließlich dem gänzlichen Verbot der sozialistischen Gewerkschaften 1934 Parteitreue in diesen Positionen installiert werden und diese zumeist auch bis zum Anschluss an Hitlerdeutschland halten.

⁵⁰⁵ LEICHTER 1963, S. 66.

⁵⁰⁶ *Prellbock*, Juni/Juli 1937, S. 3

⁵⁰⁷ LEICHTER 1963, S. 66 – auch LEICHTERS Kapitelüberschrift trägt diesen Titel.

⁵⁰⁸ ÖBB-GD/-/Karteikarten – Namensindex, „August Hauser“.

⁵⁰⁹ ebenda, S.1 Avers. – die Jahreszahl ist mit einem Stempel über der Eintragung angebracht.

⁵¹⁰ ebenda, S.1 Revers.

⁵¹¹ ebenda, S.1 Avers. – die Jahreszahl ist mit Schreibmaschine vermerkt.

⁵¹² ebenda, S.2 – die Jahreszahl ist mit Stempel in der rechten oberen Ecke der Indexkarte angebracht. Es befinden sich keine weiteren Jahreszahlen auf dieser Indexkarte.

⁵¹³ BGBl. 17/1932.

⁵¹⁴ BGBl. 109/1933, 266/1933, 453/1933, 475/1933.

Im Falle von HAUSER und REGENSBERGER kann als zusätzliches Indiz für diese Vorgehensweise gelten, dass beide aus der regionalen Verwaltung, der Bundesbahndirektion, in die lokale, den Vorstandsposten am Bahnhof, versetzt wurden. Die Berufung eines neuen Bahnhofsvorstandes, die üblicherweise durch ein langwieriges Ausschreibungs- und Bewerbungsverfahren erfolgte⁵¹⁵, führte nämlich zumeist zur Bestellung eines bereits aktiven Vorstandes oder leitenden Bediensteten eines kleineren Bahnhofs – wie im Fall von Friedrich TAUSCHE⁵¹⁶ –, der so in eine Gehaltsgruppe vorrücken konnte, die ihm in seinem bisherigen Verwendungszweck und Dienstort verwehrt geblieben wäre. Der Vorteil dieser Vorgehensweise war, dass einE beförderteR EisenbahnerIn nicht das Aufgabenfeld wechselte, sondern lediglich einen größeren Verantwortungsbereich zugewiesen bekam – eine effektive Nutzung des recht restriktiven Verwendungssystemsystems. Das bedeutete aber auch, dass in den meisten Fällen eine Beförderung mit einer Änderung des Dienst- bzw. Wohnortes einhergehen musste.

REGENSBERGER und HAUSER waren zwar in ihrer Verwendung ebenfalls in die höchstmögliche Gehaltsgruppe gelangt⁵¹⁷, ihnen wäre aber – neben einem automatischen Vorrücken in Gruppe 18 beim Pensionsantritt – immer noch eine Beförderung innerhalb ihrer Dienststätte oder eine Berufung in die Generaldirektion offengestanden. Sie in eine Funktion zu versetzen, in der sie bis dato noch keine Erfahrung hatten – den Verkehrsdienst vor Ort –, muss also dem Betrieb in einer anderen Weise dienlich gewesen sein als verkehrstechnisch.

5.2.3. Das Heizhaus Wien Süd – Hans BRUCK und Gustav SCHÖNAUER

Konnten die Stellen der Bahnhofsvorstände noch mit loyalen Beamten aus den Kanzleien der Bundesbahndirektionen besetzt werden, so war dies im Fahr- und Werkstättendienst nicht möglich. Die Leitung eines Heizhauses verlangte notwendig eine technische Ausbildung. Da aber beim Fahr- und Werkstättenpersonal vor dem

⁵¹⁵ vgl. HEROLD, S. 140-142.

⁵¹⁶ siehe ⁵⁰⁰.

⁵¹⁷ Der Almanach (1932) gibt zwar noch keine Angaben über Gehaltsgruppen, bei HAUSER ist diese jedoch im Almanach (1933) noch unverändert (Gehaltsgruppe 17 mit 1.7.1930), während sie sich bei REGENSBERGER anhand der Besoldungsordnung nachvollziehen lässt. Gemäß seiner Verwendung als Betriebskontrollor konnte er 1931 nur in die Gehaltsgruppe 16 oder 17 gereiht sein, die Erhöhung auf 18 mit 1.7.1932 legt letztere nahe.

Februar 1934 eine noch deutlichere sozialdemokratische Mehrheit vorhanden gewesen war als bei den KanzleibeamtInnen, musste es sich in der Praxis schwierig gestalten für diese Stellen EisenbahnerInnen zu finden, die sowohl politisch genehm als auch technisch geeignet waren.

Inwieweit in diesem Bereich gezielte Postenbesetzungen erfolgten kann aufgrund der fehlenden Personalakten speziell aus den Jahren 1933/1934⁵¹⁸ nicht gesichert ermessen werden. Denkbar ist genauso, dass hier eine „natürliche“ Entwicklung forciert wurde, indem sozialdemokratisch vorbelastete bzw. politisch missliebige ArbeiterInnen bei Beförderungen übergangen wurden, brave Parteigänger der Vaterländischen Front jedoch bevorzugt. Auch persönliche Protektion ist als Faktor in diesem Bereich nicht auszuschließen, ein Vorwurf der jedenfalls von Seite des *Prellbocks* erhoben wurde.⁵¹⁹ Ungeachtet des exakten Mechanismus der Umbesetzungen muss die Notwendigkeit bzw. Nützlichkeit einer solchen Veränderung den zuständigen Entscheidungsträgern wohl bewusst gewesen sein. Politische Scharfmacher und Eiferer in der Position eines Fahrdienstleiters oder Heizhausvorstandes hatten direkten Zugriff auf das Personal im täglichen Betrieb, was etwaigen Widerstand bzw. geheime gewerkschaftliche Organisation erschwerte sowie Denunziation erleichterte.

Der spürbare Effekt für die Belegschaft war, dass nun neben einem offiziellen Vorgehen gegen die stetig schlechter werdenden Arbeitsbedingungen durch die Personalvertretung auch ein Abfedern durch wohlmeinende Vorgesetzte nicht mehr stattfand, ja im Gegenteil mit zusätzlichen Schikanen – sei es aus politischen oder persönlichen Gründen – zu rechnen war, gegen die nicht protegierte Eisenbahner ebenfalls machtlos waren. Besonders deutlich zu sehen ist dies am Beispiel des Heizhauses Wien Süd in den Jahren 1933-1937. Der dortige Vorstand Oberbaurat Hans BRUCK und im Besonderen sein Stellvertreter Ing. Gustav SCHÖNAUER führten ein hartes militaristisches Regime ganz im Stil des Bahnhofsvorstandes HAUSER. Bereits beim

⁵¹⁸ BBDion-Wien/1933 – aus diesem Jahr sind keine Akten mit der Sigle IP (= Personalabteilung) in den Teilbeständen des Staatsarchivs verzeichnet. Dasselbe gilt für BBDion-Wien/1934.

⁵¹⁹ Prellbock 6-7/1937, S. 2f: „Der grösste Teil des Personals hat noch rückständigen Urlaub aus dem Jahre 1936. Nur die Protektionskinder des Regensberger können auf Urlaub gehen [...]“ Die zitierte Passage erwähnt Postenbesetzungen nicht direkt, richtet sich jedoch gegen Protektion in allgemeinerem Kontext.

geringsten Anzeichen von Widerstand wurde hier denunziert, wie ein Fall zeigt, für den der *Prellbock* den Lokomotivheizer KREUZINGER „[a]n den Pranger“⁵²⁰ stellt:

„Beim Heizhaus lagen ein paar Flugzettel; einige Bedienstete kamen dazu, sahen sie an und warfen sie wieder weg. Der niederträchtige Schuft zeigte sie an, daß sie die Flugzettel nicht abgegeben hätten.“⁵²¹

Zwar suchten die von KREUZINGER Beschuldigten um Bewilligung an, ihn zu klagen, erhielten diese von der Direktion aber nicht.⁵²² BRUCK und SCHÖNAUER hatten bereits 1931 und 1932 in der Lokomotivwerkstätte des Bahnhofs Wien Floridsdorf zusammen gearbeitet (BRUCK als Abteilungsleiter, SCHÖNAUER als Maschinenadjunkt bzw. -kommissär).^{523,524} Während BRUCK jedoch 1933 zunächst ins Heizhaus Wien Nord versetzt wurde⁵²⁵, war SCHÖNAUER bereits auf den Südbahnhof umgezogen^{526,527} und diente dort unter dem Vorstand Roman RYBAR und seinem Stellvertreter Karl OHRNSTIEL.⁵²⁸ Erst Ende des Jahres folgte ihm BRUCK und übernahm den Vorstandsposten im Heizhaus Wien Süd.^{529,530,531} Bemerkenswert ist dabei, dass SCHÖNAUER nach BRUCKS Versetzung zu dessen Stellvertreter aufstieg, obwohl im Heizhaus Wien Süd einigen Kollegen mit längerer Dienstzeit ebensogut dieser Posten verliehen hätte werden können. Diese stiegen jedoch nicht dem üblichen Lohn- und Beförderungsschema der BBÖ folgend in ihren Gehaltsgruppen auf, noch erhielten sie eine höhere Aufgabe, sondern verblieben unverändert in ihren bisherigen Funktionen im

⁵²⁰ Prellbock 5/1936, S. 8 – „An den Pranger!“ ist eine wiederkehrende Rubrik, in der vor allem vor Denunzianten gewarnt wird.

⁵²¹ ebenda.

⁵²² Prellbock 7/1936, S. 8 – ebenfalls in der Rubrik „An den Pranger!“.

⁵²³ Almanach (1932), S. 167f.

⁵²⁴ Almanach (1933), S. 111.

⁵²⁵ Almanach (1934), S. 72.

⁵²⁶ Almanach (1934), S. 77.

⁵²⁷ ÖBB-GD/-/-/Karteikarten – Namensindex, „Gustav Schönauer“. – Das hier vermerkte Jahr ist 1934. Da SCHÖNAUERS neuer Posten aber im Almanach (1934) vermerkt ist⁵²⁶, muss er dort bereits spätestens am 1.9.1933 tätig gewesen sein.

⁵²⁸ Almanach (1935), S. 74. – RYBAR und OHRNSTIEL sind beide 1934 nicht mehr im aktiven Dienst der Bundesbahnen zu finden. Aufgrund ihrer hohen Gehaltsklassen und Beförderungsdaten ist eine Versetzung in den Ruhestand anzunehmen.

⁵²⁹ Almanach (1935), S. 74.

⁵³⁰ ÖBB-GD/-/-/Karteikarten – Namensindex, „Hans Bruck“.

⁵³¹ BBDion-Wien/1933/-/Namensregister – Während die Beförderung auf der Personalkarte⁵³⁰ mit 1934 vermerkt ist, findet sich der Aktenverweis „Bruck Hans Ing. B.R. Postenbesetzung – 1430/98P“ schon im Indexbuch 1933. Da Bruck laut Almanach am 1.9.1933 noch im Heizhaus Wien Nord tätig war, muss seine Versetzung ins letzte Quartal 1933 fallen. Für 1.9.1934 ist er jedenfalls als Vorstand des Heizhauses Wien Süd im Almanach vermerkt.⁵²⁸

Heizhaus Wien Süd.⁵³² SCHÖNAUER hingegen stieg mit 1.1.1935 von Gehaltsgruppe 14 in Gruppe 16 auf, zwei Jahre früher als das Besoldungsschema einen Sprung auf die nächste Gruppe, also 15, vorgesehen hätte.⁵³³ Doch dürfte weniger Protektion die beiden bei den Kollegen unbeliebt gemacht haben als vielmehr der harte Umgang mit dem Personal, der – so der *Prellbock* – im Februar 1937 einen Heizer sogar in den Selbstmord trieb:

„Wieder ein Eisenbahner zum Selbstmord getrieben!

„Das brutale und entwürdigende Regime des gewesenen **Heizhausvorstandes** von **Wien-Süd** Oberbaurat Hans Bruck und seines Stellvertreters Ing. Hans Schönauer hat am 17. Februar ein Todesopfer gefordert:
der sehr gut qualifizierte Lokomotivheizer Theodor Morawitz hat sich wegen der Schikanen im Dienst aufgehängt. [...]“⁵³⁴

Bei den erwähnten Schikanen handelt es sich vor allem um die von den Vorgesetzten vorgenommenen Prüfungen, die technische BBÖ-Bedienstete jährlich zu absolvieren hatten. Damit wurde sowohl die Dienstleistung festgestellt, als auch die Berechtigung für den Aufstieg in eine höhere Verwendungs- bzw. Gehaltsgruppe erworben. Wiederholtes Durchfallen bei diesen Prüfungen hatte also für die Betroffenen nicht nur direkte finanzielle Folgen, sondern bedeutete auch ständige Unsicherheit über den Erhalt des Arbeitsplatzes, speziell da im Rahmen des stetigen Stellenabbaus der BBÖ eine Zwangspensionierung von Angestellten vorgesehen war, „wenn Umstände vorliegen, die eine weitere Dienstleistung des Bediensteten auf einem seiner bisherigen Dienstverwendung entsprechenden Posten desselben Dienstzweiges aus wichtigen dienstlichen Rücksichten nicht zulässig erscheinen lassen.“⁵³⁵ In der Praxis bedeutete dies oft eine automatische Versetzung in den Ruhestand für Bedienstete mit einer schlechten Bewertung. Die Überschrift des *Prellbock*-Artikels deutet jedenfalls an, dass

⁵³² Almanach (1934&1937), S. 77. (1934), S.79f (1937) – Zum Zeitpunkt seiner Versetzung hatten im Heizhaus Wien-Süd noch zumindest vier Maschinisten in Gehaltsgruppe 14 ein älteres oder gleiches Stichdatum für Beförderung wie SCHÖNAUER. Robert HOMOLA (1.1.1931) und Franz WENINGER (1.7.1933) erhielten in der Zeit bis zum 1.9.1937 keine Beförderung, Hugo WEIGLEIN und Leopold PFEIFFER (beide 1.1.1931) wurden mit 1.7.1937 in Gehaltsgruppe 15 (WEIGLEIN) bzw. 16 (PFEIFFER) befördert.

⁵³³ Almanach (1937), S. 79f & S. 241ff.

⁵³⁴ *Prellbock* 3/1937, S. 4 – Einrückungen, Fettdruck und Sperrung im Original; Bei SCHÖNAUERS Vornamen „Hans“ muss es sich um einen Fehler handeln, da die Person Ing. Gustav SCHÖNAUER durch den Almanach (1931-1938) und seine Personalkarte⁵²⁷ klar verfolgbar ist.

⁵³⁵ BGBl 475/1933, Artikel I.

es sich bei MORAWETZ⁵³⁶ um keinen Einzelfall gehandelt haben dürfte, wenn auch in den anderen vorhandenen Flugblättern die Beschreibung weiterer Fälle ausbleibt. Eine genauere Untersuchung dieses Falles ist anhand der vorhandenen Quellen ebenfalls nur schwer möglich. Zwar ist durch eine kurze Zeitungsnotiz vom 18. Februar der Selbstmord als gesichert zu betrachten⁵³⁷, jedoch ist die Person des Heizers nur schwer fassbar. Weder im Almanach der österreichischen Eisenbahnen⁵³⁸ noch in den Namensindices der Personalakten 1932-1937 ist ein Theodor MORAWETZ zu finden, lediglich ein Assistent Ferdinand MORAWETZ. Ein erneuter Fehler des *Prellbocks* scheint jedoch angesichts der Bestätigung durch *Das Kleine Blatt* unwahrscheinlich. Der Sachindex des Jahres 1937 enthält zwar drei Einträge zum Heizhaus Wien Süd,⁵³⁹ in Ermangelung der dazugehörigen Akten kann aber nicht belegt werden, dass einer davon den Tod des Heizers behandelt.

Darauf, dass die Schikanen des Duos BRUCK und SCHÖNAUER Methode hatten, deutet die Tatsache, dass BRUCK im *Prellbock* überhaupt genannt (und korrekt als „gewesen“⁵⁴⁰ bezeichnet) wird, war er doch bereits im Juli 1936 von Julius HILTSCHER, zuvor maschinentechnischer Beamter im Heizhaus Franz-Josefs-Bahnhof, als Vorstand abgelöst worden. Dieser findet jedoch im *Prellbock* keine weitere Erwähnung, während von BRUCK und SCHÖNAUER noch weitere – wenn auch deutlich kleinere – Vorfälle berichtet werden.⁵⁴¹ Wie auch Bahnhofsvorstand August HAUSER dürften BRUCK und SCHÖNAUER eine militärische Vergangenheit gehabt haben. So findet sich in der Personalkartei BRUCKS ebenfalls ein Vermerk zur Kriegserinnerungsmedaille 1933⁵⁴², bei SCHÖNAUER ist für 1937 eine „Mil.[itäreische] Dienstzeitanrechnung“⁵⁴³ eingetragen.

Setzt man die Vorgehensweisen des Regimes BRUCK-SCHÖNAUER im Heizhaus in Verbindung mit dem „strengen Regiment“ des Bahnhofsvorstands HAUSER, so zeichnet

⁵³⁶ vermutlich korrekte Schreibweise, siehe ⁵³⁷.

⁵³⁷ Das Kleine Blatt 18.2.1937, S. 7: „Aus unbekannter Ursache hat sich gestern abend der 50jährige Heizer Theodor Morawetz, 11, Gottschalkgasse 11, erhängt.“

⁵³⁸ Ausgehend von seiner Tätigkeit als Heizer musste MORAWETZ in die Gehaltsgruppe 7 oder 8 fallen, der Almanach verzeichnet jedoch Bedienstete mit einer Gehaltsgruppe unter 9 nur in Ausnahmefällen (höchststrangige Bediensteter an kleinen Bahnhöfen/Nebenstellen)

⁵³⁹ BBDion-Wien/1937/-/Sachregister 1937.

⁵⁴⁰ siehe ⁵³⁴.

⁵⁴¹ Prellbock 3/1937, S. 4.

⁵⁴² ÖBB-GD/-/Karteikarten – Namensindex, „Hans Bruck“.

⁵⁴³ ÖBB-GD/-/Karteikarten – Namensindex, „Gustav Schönauer“.

sich für die Jahre 1934-1938 ein recht deutliches Bild vom Dienstleben am Wiener Südbahnhof. Die Vorgesetzten pflegten einen militaristischen Umgangston, die immer länger werdenden Dienstdienste erschöpften die stetig kleiner werdende Belegschaft und Denunziationen waren an der Tagesordnung. Die Angst vor dem „Abbau“ und der Arbeitslosigkeit war groß, wie sich jedoch in den oben besprochenen Fällen gezeigt hat, wurden Entlassungen weit weniger rasch ausgesprochen als man allgemein befürchtete.⁵⁴⁴ Das Alltagsleben der Bediensteten mag sich äußerlich kaum verändert haben – die Arbeit war die gleiche wie vor 1934, Kohletender mussten befüllt, Waggons mussten verschoben und Züge abgefertigt werden. Die Atmosphäre des Betriebs und die Bedingungen unter denen diese Arbeit nun ausgeführt wurde waren aber durch den Austrofaschismus und seine Vertreter am Bahnhof transformiert worden.

5.3. Die sozialistischen Gewerkschaften im Untergrund

Zwar hatte die Regierung DOLLFUß nach ihrem Sieg über die Schutzbundtruppen die Sozialdemokratische Partei und die ihr nahestehenden Vereine verbieten lassen, die hatte den Kampf im Untergrund aber bereits vorbereitet. So waren z.B. „insgesamt 1,8 Millionen Schilling Gewerkschaftsvermögen durch den Einkauf bei ausländischen Versicherungen in Sicherheit gebracht worden“⁵⁴⁵. Für die Strukturen der Sozialdemokratie stellten die Ereignisse vom 12.-14. Februar 1934 wahrscheinlich einen geringeren Bruch dar als der März 1933, in dem man effektiv 72 Nationalratsmandate verloren hatte, und die Notverordnungen der Monate danach, mit denen die Sozialdemokratische Partei, ihre Gewerkschaften und der Schutzbund immer weiter an den Rang der Legalität gedrängt worden waren. Mit dem militärischen Sieg hatte der Austrofaschismus die marxistischen Kräfte in Österreich keineswegs komplett ausgeschaltet und diese gingen sofort daran, die verbotenen Organisationen im Untergrund wieder aufzubauen. „Die *Eisenbahner* gehörten zu jenen freigewerkschaftlichen Organisationen, die unmittelbar nach dem Februar 1934 die Arbeit gleich wieder aufnahmen.“⁵⁴⁶

⁵⁴⁴ vgl. „5.1. Die Lage des Personals – Leben und Arbeiten in der Diktatur“.

⁵⁴⁵ HOFMANN, S. 119.

⁵⁴⁶ KLENNER, S.1285f.

5.3.1. Umfang und Organisation

Darüber, wie schnell und in welchem Ausmaß dieser Wiederaufbau stattfand, finden sich in der Literatur widersprüchliche Angaben. Während der Jubiläumsband der Gewerkschaft von einer Massenbewegung schreibt – „Schon nach wenigen Monaten wurden, wie berichtet, 20.000 Mitglieder gezählt.“⁵⁴⁷ –, spricht LEICHTER von einer exklusiveren, „von früheren traditionellen Vorstellungen durchaus verschiedene Auffassung der Organisationspolitik“⁵⁴⁸ und zählt für 1935 „allmonatlich tausend Mitgliedsbeiträge“⁵⁴⁹. Es ist denkbar, dass mit den 20.000 Mitgliedern des ersten Zitats auch UnterstützerInnen und SympathisantInnen gemeint sind. Der *Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein* hatte schließlich vor seiner Auflösung noch über 50.000 Mitglieder gehabt⁵⁵⁰. Dass zumindest die Hälfte davon weiterhin die Sache der Sozialdemokratie voranzutreiben bereit waren, erscheint glaubhaft. Eine tatsächliche – auch organisatorische – Rolle in der illegalen Gewerkschaft einzunehmen war aber eine andere Sache. Dass überhaupt Mitgliedsmarken ausgegeben und Beiträge eingehoben wurden, war angesichts der ständigen Gefahr durch Denunziationen oder Hausdurchsuchungen wohl nur auf eine eigene Art Selbstverständlichkeit der gewerkschaftlichen Kontinuität oder eine in manchen Fällen besonders starke Überzeugung zurückzuführen. Otto LEICHTER beschreibt das Thema der Mitgliedsbeiträge so:

„Mit der Ausgabe von Beitragsmarken und der Einhebung von Mitgliedsbeiträgen der Untergrundorganisationen waren zum Teil alte, aber zum Teil auch neue Vorstellungen verbunden. Die alten Vorstellungen bezogen sich vielfach darauf, daß mit der Bezahlung von Beiträgen für die Untergrundorganisation und mit der Aufbewahrung von Mitgliedsmarken der einzelne Gewerkschafter seine Mitgliedsrechte für die Zeit wahren sollte, in der es wieder Freie Gewerkschaften mit Unterstützungs- und anderen Leistungen geben würde.

[...]

Wer jetzt Mitglied war, hatte zu der Organisation eine besondere Beziehung; [...] Wer damals dadurch ausgezeichnet wurde, daß man ihn als Mitglied in die Untergrundgewerkschaft aufnahm, ihm das Vertrauen schenkte, von ihm einen Beitrag entgegenzunehmen, und umgekehrt von ihm das menschliche Vertrauen zu den Gewerkschaftsfunktionären der Untergrundbewegung

⁵⁴⁷ 80 Jahre Gewerkschaft, S. 289.

⁵⁴⁸ LEICHTER 1963, S. 34.

⁵⁴⁹ ebenda, S. 35.

⁵⁵⁰ Almanach (1934), S. 200f.

erwartete; wer also an diesem persönlichen Vertrauensverhältnis Anteil nahm auf Gedeih und Verderb, der hatte eine andere Stellung als ein durchschnittliches Gewerkschaftsmitglied: Er war Vertrauensperson im wahrsten Sinne des Wortes.“⁵⁵¹

Folgt man LEICHTER, so blieb die Anzahl dieser „Vertrauenspersonen“ bis 1938 in etwa gleich bei etwa 1.000 Beitragszahlenden.⁵⁵² Die Freien Gewerkschaften der SozialdemokratInnen waren aber nicht die einzigen marxistischen Kräfte, die im Untergrund agierten.

„In diesem illegalen Kampf waren auch die kommunistischen Eisenbahner tätig, die schon vor dem Februar 1934 in der RGO (Revolutionäre Gewerkschafts-Opposition) wirkten. [...] Ihr Apparat wurde bereits im Jahre 1933 – durch die Auflösung der Kommunistischen Partei Österreichs – in die Illegalität gedrängt und konnte daher nach dem Februar 1934 fast unverändert weiterarbeiten.“⁵⁵³ So „waren die Eisenbahner in zwei Gruppen geteilt, in jene der ehemaligen RGO [...] und der »Brünner Gruppe« (unter sozialistischem Einfluß, die unter der Leitung des nach Brunn emigrierten Zentralsekretärs Berthold König stand).“⁵⁵⁴

5.3.1. Leistungen und Methoden

Im Jahr 1934 bestanden die ersten Aktionen der illegalen Gewerkschaftsorganisation zunächst aus „Geldsammlungen und [...] Verteilung von Geldern an gemäßregelte Eisenbahner“⁵⁵⁵, die in der Folge der Februarereignisse in Not geraten waren. „Entscheidend war, daß die Moral und das Solidaritätsgefühl der Eisenbahner durch eine sofort vom Ausland her organisierte Hilfsaktion wachgehalten werden konnten, die jedem Gemaßregelten [...] eine feste monatliche Unterstützung sicherte. Die ins Ausland geretteten Gelder der Eisenbahnorganisation dienten diesem Zweck.“⁵⁵⁶

Damit verhielt sich die neue illegale Organisation wenig anders, als es die legale zuvor getan hatte. Man war bemüht die wirtschaftliche Not der eigenen Klientel zu lindern und

⁵⁵¹ LEICHTER 1963, S. 34.

⁵⁵² ebenda, S. 35.

⁵⁵³ HINDELS, S. 295.

⁵⁵⁴ VOGL, S. 33.

⁵⁵⁵ LEICHTER 1963, S. 16.

⁵⁵⁶ ebenda.

eine Kontinuität der Gewerkschaftsarbeit aufrechtzuerhalten. Das gestaltete sich in anderen Fragen jedoch schwierig, da man jede Kooperation mit der neuen *Einheitsgewerkschaft* ablehnte und eine Boykottparole ausgegeben hatte.⁵⁵⁷ „Diese Aktion gelang so gut wie lückenlos: es gab nirgends so wenige Überläufer oder ehemalige Freigewerkschafter in Funktionen des Regimes wie bei den Bundesbahnen.“⁵⁵⁸ Damit hatte man jedoch die betriebliche Arbeit und damit ein Kernthema der Gewerkschaft vorerst aufgegeben. Erst 1936 fiel diese Boykottparole und man begann die regierungstreue *Einheitsgewerkschaft* mit „Legalitikern“ zu unterwandern⁵⁵⁹, ein Prozess, der sich allerdings bei den BBÖ schwieriger gestaltete, als in „echten“ Privatbetrieben. Während dort nämlich 1936 erstmals wieder „Vertrauensmännerwahlen“ stattfinden durften, wurden die PersonalvertreterInnen in Bundesbetrieben weiterhin „von oben“ eingesetzt.

Die illegalen EisenbahnerInnen nahmen aber auch eine wichtige Stellung im Gesamtkonzept der Untergrundorganisation ein. „Die Eisenbahner konnten sich infolge der Art ihrer Dienstleistung freier bewegen und selbst in jene Teile des Landes gelangen, die damals unter schärfstem Heimwehrterror standen“⁵⁶⁰ und wurden so zum Informationsverteiler der Illegalen – vor allem für den Transport von Flugschriften und Zeitungen. Diese wurden in Österreich verfasst, dann – versteckt in Kohletendern, Führerhäuschen, etc. – als Manuskript ins Ausland geschmuggelt, dort gedruckt und schließlich zur Verteilung wieder zurück nach Österreich gebracht.⁵⁶¹ In der Koordination dieser Transporte von Flugschriften und Gewerkschaftsmaterial war der nach Brünn geflüchtete Berthold KÖNIG tätig.⁵⁶² So ist es kaum verwunderlich, dass die EisenbahnerInnen schon im August 1934 in der Lage waren eine illegale Gewerkschaftszeitung herauszugeben.⁵⁶³ Rudolfine MUHR berichtet von einer solchen Schmuggelaktion:

„Der Lokomotivführer Adelpoller, ein Funktionär der Revolutionären Sozialisten, hat gemeinsam mit einem Heizer [...] regelmäßig illegale Zeitungen aus der Tschechoslowakei nach Österreich

⁵⁵⁷ ebenda. S. 45-51.

⁵⁵⁸ KLENNER, S. 1285f

⁵⁵⁹ LEICHTER 1963, S. 60-63.

⁵⁶⁰ LEICHTER 1963, S. 18.

⁵⁶¹ ebenda, S. 80-83.

⁵⁶² ebenda, S. 41 & S.81.

⁵⁶³ 80 Jahre Gewerkschaft, S. 290. – vgl. auch LEICHTER 1963, S. 81.

gebracht. Einmal wurde die Lokomotive von Heimwehrleuten, die als Hilfspolizei tätig waren, untersucht. Adelpoller schaute mit verzweifelterm Gesichtsausdruck auf den Kohlenhaufen vor dem Kessel, während sich der Heizer mit dem gleichen Gesichtsausdruck auf eine Kiste setzte. Die Heimwehrler haben die Kohlen umgeschauelt – aber die illegalen Zeitungen befanden sich in der Kiste auf der der Heizer saß...⁵⁶⁴

Neben Unterstützungsaktionen und publizistischer Agitation setzten man auch im Untergrund weiterhin auf ein altes Mittel: passive Resistenz. Die Flugblattkampagne „Nicht alles gefallen lassen“⁵⁶⁵, die bereits mehrfach erwähnt worden ist⁵⁶⁶, legte den Verkehr an den Pfingstwochenenden 1936 und 1937 nahezu lahm. Auffällig ist, dass Berichte über aktive Sabotage aus der Zeit 1934-1938 – also z.B. Beschädigung von Zugsmaterial oder Bahnhofseinrichtungen – nicht vorhanden sind. Zumindest zwei Erklärungsansätze können dafür vorgebracht werden. So ist es denkbar, dass der Arbeitsethos der BundesbahnerInnen und ihre Bindung zur Eisenbahn dies nicht zuließ oder das Ansehen der Untergrundorganisationen im Falle solcher Aktionen hätte sinken lassen. Eine andere Erklärung fügt sich an die schon im Rahmen der Februarkämpfe aufgestellten Thesen⁵⁶⁷. Die Sozialdemokratie hatte die Passivität zu einer Grundeinstellung erhoben. Sprengstoffanschläge und das aktive Herbeiführen gewalttätiger Unruhen war der bevorzugte modus operandi des Nationalsozialismus. Wollte man sich – auch im Untergrund – von diesem abgrenzen, so musste man auf ähnliche Aktionen verzichten. Letztlich muss angesichts der AutorInnenschaft der Berichte aus diesem Jahr auch darauf verwiesen werden, dass solche Aktionen durchaus stattgefunden haben könnten, aber möglicherweise aus den obengenannten Gründen in die Schriften sozialdemokratischer GewerkschafterInnen keinen Eingang gefunden haben. Zumindest für willkürliche Beschädigungen von Waggonen gibt es nämlich aus der Zeit des Nationalsozialismus sehr wohl Berichte.⁵⁶⁸

⁵⁶⁴ HINDELS, S. 297. – „Gespräch mit Rudolfine MUHR“.

⁵⁶⁵ LEICHTER 1963, S. 66-68. – vgl. auch 80 Jahre Gewerkschaft, S. 290.

⁵⁶⁶ siehe ⁴⁹¹ und ⁵⁰⁷.

⁵⁶⁷ siehe „4.2. Verzweiflung, Versagen, Verlust – Februar 1934“.

⁵⁶⁸ z.B. VOGL, S. 35f.

6. Resümee

„Railroads are only 10 per cent iron, the other 90 per cent are men“

Sir Harold Winthrop CLAPP⁵⁶⁹

Das Unternehmen „Österreichischen Bundesbahnen“ beschäftigt 1924, ein Jahr nach seiner Gründung, über 100.000 ÖsterreicherInnen. Als primäres – fast einziges – Fernverkehrsmittel für den Transport von Waren, Gütern und Personen ist seine volkswirtschaftliche Bedeutung für die Erste Republik – damals wie heute – unübersehbar. Eben jener Bedeutung waren sich aber nicht nur PolitikerInnen und ÖkonomInnen bewusst. Gerade auch die Bediensteten wussten, welchen Beitrag ihre Arbeit zum Funktionieren des jungen Staates leistete. EineR von diesen 100.000 zu sein, „EisenbahnerIn“ zu sein war etwas Besonderes.

Für diese Sonderstellung der Österreichischen Bundesbahnen lassen sich zumindest zwei Gründe finden. Als nationaler Verkehrsbetrieb genießen die Bundesbahnen öffentliche Bekanntheit, und damit die Bahnbediensteten ein erhöhtes Arbeitsprestige. Als Bundesbetrieb mit hohem technischen und personellen Bedarf, stellt die staatliche Eisenbahn außerdem in der Ersten Republik für ArbeiterInnen eine der wenigen Möglichkeiten dar Beamtenstatus⁵⁷⁰ zu erhalten – und die damit verbundenen Vergünstigungen.

Tatsächlich waren die BBÖ dem Bund in dieser Hinsicht sogar oft voraus. Mit einer Belegschaft, die zu etwa drei Viertel sozialdemokratisch-gewerkschaftlich organisiert war, bildeten die staatlichen Eisenbahnen – neben dem „Roten Wien“ – das zweite große Standbein der sozialdemokratischen Partei Österreichs. Wie das „Rote Wien“ waren auch die Bundesbahnen ein Ort, an dem die Sozialisten sich mühten ihre Vision einer besseren ArbeiterInnenwelt umzusetzen, ein „gesamtes Sozialpaket“ wie es

⁵⁶⁹ Patsy ADAM-SMITH, When we rode the rails. (Sydney 1983), S. 168. – CLAPP war ein wichtiger Reformier der australischen „Victorian Railways“ von 1920-1942. Das Zitat, das zu seinem Motto wurde, stammt ursprünglich von einem amerikanischen Eisenbahner aus CLAPPS früherer Zeit bei der „Southern Pacific Railroad“.

⁵⁷⁰ bei den „Staatsbahnen“ bis 1924; Bei den Österreichischen Bundesbahnen muss von einem beamtenähnlichen Status gesprochen werden. – vgl. zu dieser Problematik ³¹¹ sowie ^{478,479}.

HOFMANN nennt⁵⁷¹ – ein Paket, das mit einer Reihe von Streiks in den frühen 20er Jahren erkämpft worden war.

Die Auslagerung der staatlichen Eisenbahnen in einen „eigenen Wirtschaftskörper“, hätte der erste Schritt sein sollen um diese Vorherrschaft der Sozialdemokratie zu brechen.⁵⁷² Genau das Gegenteil geschah. Das Bundesbahngesetz 1923 machte aus dem „Zentralausschuss des Personals“ ein mächtiges Blockadewerkzeug. Mit seiner Hilfe verhinderte die Personalvertretung bis zum Beginn der 30er Jahre jeden Versuch, die gewonnenen Rechte und Privilegien wieder zu beschränken, aber auch jede echte Reform der finanziell geschwächten Bundesbahnen.

Den christlichsozial-bürgerlichen Bundesregierungen musste es daher nicht nur aus partei-, sondern auch aus wirtschaftspolitischen Gründen ein Anliegen sein, eine umfassendere Kontrolle über die Bundesbahnen zu erlangen. Einerseits war die Lage des Staatshaushalts eng mit der Finanzgebarung der BBÖ verknüpft, andererseits konnte ein ausgedehnter Eisenbahnstreik weitreichende Folgen für die Volkswirtschaft haben, wie im Juli 1927 eindrucksvoll demonstriert wurde.

In der Vorbereitung einer faschistischen Machtübernahme durch die Heimwehren musste die letztgenannte Überlegung ebenfalls einfließen. Im Fall eines bewaffneten Putschversuchs würde ein Verkehrsstreik die Versorgungslage, sowohl der eigenen Truppen, als auch des Landes im Allgemeinen gefährden. Das wiederum konnte die Unterstützung oder Duldung durch die breite Bevölkerung in eine Gegenrevolte umschlagen lassen. Zwar war für die Heimwehren die Bahn als Truppen- und Materialtransportmittel unverzichtbar, gleichzeitig konnten derartige Transporte nicht unbemerkt vorbereitet werden. Genaue Aufstellungen über Ort und Anzahl der Truppenzüge konnte jedeR SozialdemokratIn am nächsten Tag in der *Arbeiter-Zeitung* lesen – für die Heimwehren ein taktisches Desaster.⁵⁷³ Die Sozialdemokratie hatte auf den Strecken, in den Direktionskanzleien und selbst im höchsten Gremium der BBÖ, der Verwaltungskommission, GewerkschafterInnen und damit InformantInnen.

⁵⁷¹ HOFMANN, S. 122. – vgl. „5.1. Die Lage des Personals – Leben und Arbeiten in der Diktatur“.

⁵⁷² siehe ²⁷².

⁵⁷³ vgl. ⁸⁸.

All diese Gründe veranlassten schon vor 1933 das bürgerliche Lager immer wieder Versuche zu unternehmen, die Bundesbahnen unter ihre Kontrolle zu bekommen. Dies geschah im Wesentlichen auf drei Arten: gewerkschaftlich-agitatorisch, legislativ und operativ.

Das Wirken auf gewerkschaftlicher Ebene war dabei sicherlich am wenigsten erfolgversprechend. Auch mit publizistischer Unterstützung durch die *Reichspost*, *Neue Zeitung* und die christlich-sozialen Gewerkschaftsblätter konnte man mit der sozialdemokratischen Gewerkschaft nie ernsthaft konkurrieren. Die christlich-sozialen Gewerkschaften mussten sogar immer wieder mit den SozialdemokratInnen kooperieren. So waren sie noch nach dem 4. März 1933 gezwungen Kritik an der Bundesregierung zu äußern – wenn auch respektvoll.⁵⁷⁴

Die immer wiederkehrenden Ansätze das Problem auf einem legislativen Weg zu lösen und die Macht des Zentralausschusses so vielleicht einzudämmen, brachten leichte Fortschritte, jedoch vorerst lediglich auf wirtschaftlicher Ebene. Das Bundesbahnbudgetsanierungsgesetz 1932 war in der Frage der Eisenbahn sicherlich der größte Sieg, den das bürgerliche Lager in dieser Zeit verbuchen konnte, eine direkte Schwächung der Personalvertretung brachte es jedoch auch nicht.

Die „Reform von oben“ durch einen Generaldirektor, der sich als Streikbrecher und Antimarxist einen Namen gemacht hatte, führte ebenfalls nicht zum Ziel. Dieser Weg brachte, im Gegenteil, noch mehr Probleme – und das noch bevor man ihn eigentlich beschritten hatte. Die Affäre STRAFELLA schädigte das Ansehen der christlich-sozialen Partei, spaltete das bürgerliche Lager und das ohne dabei eine nennenswerte Änderung bei den Bundesbahnen herbeizuführen.

Der erste wirkliche Durchbruch gelang erst der Regierung DOLLFUß im Jahr 1932. Mit der Reorganisation der Bundesbahndirektionen zugunsten der Bundesländer und dem Stellenabbau, der vor allem auf Kosten der Wiener Strecken ging, traf man die sozialdemokratische Gewerkschaft an ihrer Basis.⁵⁷⁵ Der wirkliche Wendepunkt kam

⁵⁷⁴ vgl. ³²⁸.

⁵⁷⁵ siehe „3.3.3. Die Verwaltungsreform 1932 und der Personalabbau“.

schließlich mit der totalen Machtübernahme 1933. Für die EisenbahnerInnen war der Streik vom 1. März die erste große Niederlage in einer Konfrontation mit der Regierung. Man hatte dieses letzte Kampfmittel der sozialdemokratischen Ideologie lange aufgespart – und nun hatte es versagt.

Nach Ausschaltung des Nationalrats konnte nun frei auf zwei der drei Ebenen agiert werden. Die Notverordnungen 1933 entmachteten die Personalvertretung auf legislativem Weg und mit der Einrichtung der Disziplinarkammer schaffte man die Voraussetzungen für ein operatives Durchgreifen der Generaldirektion. Die drohende Entlassung und Arbeitslosigkeit sowie die passive Haltung der sozialdemokratischen Partei und ihrer Gewerkschaften trug entscheidend zum „Versagen der Eisenbahner“ im Februar 1934 bei. Der Streik, der nicht stattfand⁵⁷⁶, war mithin ausschlaggebend für die Niederlage des marxistischen Lagers.

Das Verbot der sozialdemokratischen Partei und ihrer Organisationen und schließlich die Transformation Österreichs zum Einparteienstaat eröffneten schließlich die dritte Ebene. Über *Einheitsgewerkschaft* und *Vaterländische Front* konnte das Personal nun direkt beeinflusst werden. Um das zu unterstützen begann man operativ die Besetzung von Posten mit loyalen BeamtInnen und ArbeiterInnen und trug so den Kampf gegen den Sozialismus aus dem Parlament und der Verwaltungskommission direkt auf die Strecken und an die Bahnhöfe.

Für die EisenbahnerInnen bedeutete die Zeit vor allem wirtschaftliche Verschlechterungen: Lohnkürzungen, Reduktion von Sozialleistungen und radikaler Stellenabbau. Dazu kam ein härteres Arbeitsleben in einer gespannten Atmosphäre und – für die aktive SozialdemokratInnen und KommunistInnen – politische Verfolgung. Trotzdem blieb eine gewisse Kontinuität gewahrt. Der komplexe Verwaltungsapparat der BBÖ agierte weiterhin mit penibler Sachlichkeit, auch wenn die KanzleibeamtInnen nun Bedienstete auf Eigenschaften wie „vaterlandstreue Gesinnung“⁵⁷⁷ zu prüfen hatten. Der Kern der Sozialleistungen blieb erhalten und kam auch jenen zugute, die abgebaut wurden. Sie wurden nämlich zumeist nicht entlassen, sondern

⁵⁷⁶ vgl. ³⁸⁵.
⁵⁷⁷ vgl. ⁴³⁵.

zwangspensioniert. Schließlich blieb sogar die Gewerkschaft für einige so wie vor 1934. Selbst im Untergrund klebten die überzeugten Mitglieder noch Beitragsmarken.⁵⁷⁸

Die sozialdemokratische Partei hat in der Ersten Republik ihren Einfluss genutzt um sich das Wesen und die Struktur des Unternehmens BBÖ anzueignen, es auszunutzen und schließlich mitzugestalten. Das Fundament, das sie sich in den 20er Jahren geschaffen hat, geht jedoch in den 30ern zunehmend verloren. Verantwortlich dafür sind einerseits die Bemühungen der Gruppen um DOLLFUß und VAUGOIN, andererseits die Unfähigkeit der Sozialdemokratie auf diese eine geeignete Antwort zu finden.

Der Austrofaschismus, die politischen Bewegung ohne Massenbasis⁵⁷⁹, kann auch bei den Österreichischen Bundesbahnen keine solche aufzubauen. Durch verschärfte Arbeitsbedingungen und ein Arbeitsklima, welches hauptsächlich über Existenzangst operiert, gelingt es den operativen Teil der Bundesbahnen zu kontrollieren. Dabei geht der Bundesbahn aber die Eigenschaft als politische Heimstätte verloren. Sie kann somit nicht mehr (in dem Maße) als Identifikationsort dienen. Bezugnehmend auf das Eingangszitat könnte man also überspitzt sagen: Der Austrofaschismus erreicht die 90 Prozent Menschen nicht und muss sich mit den 10 Prozent Eisen begnügen.

⁵⁷⁸ vgl. ⁵⁵¹.

⁵⁷⁹ Emmerich TALOS/Walter MANOSCHEK, Zum Konstituierungsprozeß des Austrofaschismus. in: TALOS/NEUGEBAUER 2012⁶, S. 6-23.

Literatur- und Quellenverzeichnis

Monographien und Sammelbände

Sir William **ACWORTH**, Bericht über die Reorganisation der österreichischen Bundesbahnen erstattet an den Generalkommissär des Völkerbundes. (Wien 9.8.1923)

Otto **BAUER**, Das Budgetsanierungsgesetz. Vortrag gehalten am 9. Oktober 1931 von Dr. Otto Bauer vor den Vertrauensmännern der Postgewerkschaft. (Wien **1931**) in: Arbeitsgemeinschaft für die Geschichte der österreichischen Arbeiterbewegung (Hg.), Otto Bauer Werkausgabe Band 3., 695-718

Otto **BAUER**, Der Aufstand der österreichischen Arbeiter. (Bratislava **1934**) in: Arbeitsgemeinschaft für die Geschichte der österreichischen Arbeiterbewegung (Hg.), Otto Bauer Werkausgabe Band 3., 957-997 (Wien 1976)

Klaus **BERCHTOLD**, Verfassungsgeschichte der Republik Österreich: 1918-1933. Fünfzehn Jahre Verfassungskampf. (Verfassungsgeschichte der Republik Österreich 1) (Wien 1998)

Gerhard **BOTZ** (Hg.), Bewegung und Klasse. Studien zur österreichischen Arbeitergeschichte. (Wien 1978).

Gertrude **ENDERLE-BURCEL**, Christlich-Ständisch-Autoritär. Mandatare im Ständestaat 1934-1938. Biographisches Handbuch der Mitglieder des Staatsrates, Bundeskulturrates, Bundeswirtschaftsrates und Länderrates sowie des Bundestages. (Wien 1991)

Manfred **FINK** (Hg.), Das Archiv der Republik und seine Bestände. Teil 1: Das Archivgut der 1. Republik und aus der Zeit von 1938-1945. (Inventare 2, Publikationen des Österreichischen Staatsarchivs 4/1) (Wien 1996)

Ingrid **FLECK**, Die österreichische Eisenbahnergewerkschaft – ihre nationale und internationale Bedeutung unter besonderer Berücksichtigung ihrer Beziehungen zur internationalen Transportarbeiter-Föderation. (Dissertation Universität Wien, Wien 1990)

Hans **FREIHSL**, Bahn ohne Hoffnung: die österreichischen Eisenbahnen von 1918 bis 1938; Versuch einer historischen Analyse. (Wien 1971)

Rainer **GRIES**/Katharina **KROVAT**, Luftfracht ist mein Leben. 100 Jahre Frachtflug in Deutschland. (Hamburg 2011)

Georg **GÜNTHER**, Die Bundesbahnen als Wahlparole. (Wien 1930)

Ernst **HANISCH**, Der große Illusionist: Otto Bauer (1881-1938). (Wien 2011)

Robert **HEROLD**, Bericht über die österreichischen Bundesbahnen der österreichischen Bundesregierung erstattet von Robert Herold. (Wien 1932)

Josef **HINDELS**, Österreichs Gewerkschaften im Widerstand 1934-1945. (Wien 1976)

Peter **HOFMANN**, Lebens- und Arbeitsbedingungen von Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen in der Zwischenkriegszeit. (Diplomarbeit Universität Wien, Wien 1994)

Ivan **JAKUBEC**, Eisenbahn und Elbeschiffahrt in Mitteleuropa 1918-1938. Die Neuordnung der verkehrspolitischen Beziehungen zwischen der Tschechoslowakei, dem Deutschen Reich und Österreich in der Zwischenkriegszeit. (Beiträge zur Unternehmensgeschichte 9) (Stuttgart, 2001)

Manfred **JOCHUM**, Die Erste Republik in Dokumenten und Bildern. (Wien 1983)

Fritz **KLENNER**, Die österreichischen Gewerkschaften. Vergangenheit und Gegenwartsprobleme, Band 2 (Wien 1951)

Die Seitennummerierung in diesem mehrbändigen Werk ist fortlaufend, d.h. Band 2 beginnt mit Seite 750.

Otto **LEICHTER**, Österreich 1934. Die Geschichte einer Konterrevolution. (Zürich 1935)
Das Buch erschien unter dem Pseudonym „Pertinax“ [lat. beharrlich], wird jedoch weitgehend LEICHTER zugeschrieben. Angesichts der sprachlichen Nähe zu LEICHTERS anderen Werken (Satzbau, Vokabular, Wiederverwendung von Zitaten,...) scheint mir diese Zuschreibung korrekt.

Otto **LEICHTER**, Österreichs Freie Gewerkschaften im Untergrund. (Wien 1963)

Otto **LEICHTER**, Glanz und Ende der Ersten Republik. Wie es zum österreichischen Bürgerkrieg kam. (Wien 1964)

Hans **LINDENBAUM**, „Applaus von links taugt nichts, wenn Rechtskurs einzuhalten ist“*. Bundesbahnen und Eisenbahner zwischen Republik und Faschismus. In: Bewegung und Beharrung, 211-301 – *Der „Eingriff in die Judikatur“, in Reichspost, 25.9.1930
Aufsatztitel im Original unter Anführungszeichen, da Reichspostzitat

Peter **PILS**, Die Entwicklung des Dienstrechts der Eisenbahnbediensteten in Österreich. Von den Anfängen bis zur Ausgliederung der ÖBB aus der Bundesverwaltung. (Dissertation Universität Wien, 2011)

Oliver **RATHKOLB**, Die paradoxe Republik. Österreich 1945 bis 2005. (Wien 2005)

Marie-Emanuelle **REYTIER**, Katholikentage als Instrumente der Identitätsbildung der deutschen Katholiken (1848–2004). in: Markus KRIENKE/Mathias BELAFI (Hg.), Identitäten in Europa – Europäische Identität. (Wiesbaden 2007)

Franklin D. **ROOSEVELT**, Looking Forward. (New York, März 1933)

Georg **SCHMID**/Hans **LINDENBAUM**/Peter **STAUDACHER**, Bewegung und Beharrung. Transport und Transportsysteme in Österreich 1918-1938: Eisenbahn, Automobil, Tramway. (Wien/Köln/Weimar 1994)

Eva-Maria **SEDLAK**, Politische Sanktionen gegen öffentliche Bedienstete im österreichischen „Ständestaat“. (Dissertation Universität Wien, Wien 2004)

Harry **SLAPNICKA**, Oberösterreich - Zwischen Bürgerkrieg und Anschluß (1927–1938). (Beiträge zur Zeitgeschichte Oberösterreichs 2) (Linz 1975)

Emmerich **TALOS**/Wolfgang **NEUGEBAUER** (Hg.), „Austrofaschismus“. Beiträge über Politik, Ökonomie und Kultur 1934 - 1938 (Politik und Zeitgeschichte 1)(Wien/Berlin 2012).

Friedrich **VOGL** (Hg.), Österreichs Eisenbahner im Widerstand. (Wien 1968)

Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen (Hg.), **Die österreichischen Eisenbahnen 1837-1937**. Gedenkblätter zur Hundertjahrfeier der Eröffnung der ersten österreichischen Dampfeisenbahn. (Wien, 1937)

Gewerkschaft der Eisenbahner (Hg.), **80 Jahre Gewerkschaft** der Eisenbahner. (Wien 1972)

Gewerkschaft der Eisenbahner (Hg.)/Adalbert **KORANDA** (Red.), **100 Jahre Gewerkschaft** der Eisenbahner. (Wien 1992)

Statistische Publikationen

Bundesamt für Statistik, **Statistische Nachrichten**. Sonderheft I. Nationalratswahlen vom 9. November 1930. (Wien 1931)

Kammer für Arbeiter und Angestellte in Wien, **Wirtschaftsstatistisches Jahrbuch** 1925 (Wien 1926), 1930/31 (Wien 1931), 1931/32 (Wien 1932), 1933/35 (Wien 1935)

ÖBB-Holding AG (Hg.), **Geschäftsbericht 2011**. (Wien 2012)

http://konzern.oebb.at/de/Presse/Publikationen/Geschaeftsberichte/GB_Holding_2011_final_Web.pdf

Statistik Austria (Hg.), **Arbeitsmarktstatistik Jahresergebnisse 2011**. Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung. (Wien 2012)

Statistik Austria (Hg.), **Verkehrsstatistik 2011**. (Wien 2012)

Statistik Austria (Hg.), **Volkszählung 2001**. Wohnbevölkerung nach Gemeinden. Mit der Bevölkerungsentwicklung seit 1869. (Wien 2002)

Zeitungen

Allgemeine Eisenbahn-Zeitung

Allgemeine Eisenbahn-Zeitung. Organ für Verkehrswirtschaft, für die Interessen und Interessenten der Eisenbahn, See-, Fluß-, Luftschiffahrts-, Großautobetriebe und für Technik, Handel und Verkehr. (Graz 1928-1932).

Arbeiter-Zeitung

Arbeiter-Zeitung. Zentralorgan der Sozialdemokratie Deutschösterreichs. (Wien 1889-1934), (Brünn 1934-1938), (Wien 1945-1985).

http://anno.onb.ac.at/info/aze_info.htm

für Arbeiter-Zeitung [Tagblatt] siehe „Linzer Tagblatt“.

Arbeiter-Zeitung [Brünn] und Arbeiter-Zeitung [Paris] bezeichnen Artikel, die als Zeitungsausschnitte im Tagblattarchiv der Wienbibliothek eingesehen wurden.

Christlich-soziale Arbeiter-Zeitung

Christlich-soziale Arbeiter-Zeitung. Central-Organ der christlich-socialen Arbeiterpartei Oesterreichs. (Wien 1900-1934).

http://anno.onb.ac.at/info/caz_info.htm

Das Kleine Blatt

Das Kleine Blatt. (Wien 1927-1971).

http://anno.onb.ac.at/info/dkb_info.htm

Der Eisenbahner.

Der Eisenbahner. Zentralorgan des deutschösterreichischen Eisenbahn-Personales. (Wien 1893-1934).

Der Prellbock

Der Prellbock. Organ der Eisenbahner, Handels-, Verkehrs- und Transportarbeiter. in: Photokopien der Gewerkschaftsblätter (Zur Geschichte der Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr Band 7)

eingesehen im Archiv des „Kultur & Dokumentationszentrum der Gewerkschaft vida“, Margaretenstraße 166, 1050 WIEN

Die Fackel

Karl KRAUS (Hg.), Die Fackel (Wien, 1899-1936).

Online Version: »Die Fackel. Herausgeber: Karl Kraus, Wien 1899-1936«

AAC Digital Edition No 1

<http://www.aac.ac.at/fackel>

Die Neue Zeitung

Die Neue Zeitung. Tagblatt für das schaffende Volk aller Stände. (Wien 1907-1934).

http://anno.onb.ac.at/info/nzg_info.htm

Die Zeit

DIE ZEIT. (Hamburg 1946-2013).
bzw.
ZEIT ONLINE. (Hamburg 1996-2013).
<http://www.zeit.de>

Linzer Tagblatt

Tagblatt mit Arbeiterzeitung. Organ für die Interessen des werktätigen Volkes.
(Linz 1916-1975).
http://anno.onb.ac.at/info/tab_info.htm

Linzer Volksblatt

Linzer Volksblatt. (Linz 1869-1974).
http://anno.onb.ac.at/info/lvb_info.htm

Neue Freie Presse

Neue Freie Presse. (Wien 1864-1939).
http://anno.onb.ac.at/info/nfp_info.htm

Reichspost

Reichspost. Unabhängiges Tagblatt für das christliche Volk.
(Wien 1894-1938).
http://anno.onb.ac.at/info/rpt_info.htm

Wiener Bilder

Wiener Bilder. Illustriertes Familienblatt/Sonntagsblatt. (Wien 1896-1939).
http://anno.onb.ac.at/info/wrb_info.htm

Wiener Zeitung

Wiener Zeitung. (Wien 1780-2012).
http://anno.onb.ac.at/info/wrz_info.htm

Archivalien, Parlamentaria, Gesetzestexte

AdR/GD [Jahr/Karton/Aktenzahl]

Österreichisches Staatsarchiv/Archiv der Republik/Verkehr/Österreichische Bundesbahnen/Generaldirektion 1923–1939 (Teilbestand)

AdR/BBDion Wien [Jahr/Karton/Aktenzahl]

Österreichisches Staatsarchiv/Archiv der Republik/Verkehr/Österreichische Bundesbahnen/Bundesbahndirektion Wien 1932–1945 (Teilbestand)

BGBI. [Nummer/Jahr]

Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich. Jg. 1920–1934.

(Wien 1920–1934)

BGBI. [Nummer]/1934 *verweist auf Gesetze vor 1. Mai 1934*

Bundesgesetzblatt für den Bundesstaat Österreich. Jg. 1934–1938.

(Wien 1934–1938)

BGBI. [Nummer]/1934-II *verweist auf Gesetze nach 1. Mai 1934*

RGBl. [Nummer/Jahr]

Reichsgesetzblatt für die im Reichsrath vertretenen Königreiche und Länder.
Jg. 1870–1918. (Wien 1870-1918)

Nachrichtenblatt

Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen (Hg.), Nachrichtenblatt
der Generaldirektion der österr. Bundesbahnen. (Wien 1933-1938)

Isabella ACKERL/Rudolf NECK/Adam WANDRUSZKA (Hg.),

Protokolle des Ministerrates der Ersten Republik 1918 – 1938 (Wien 1980-2011)

darin: Gertrude ENDERLE-BURCEL (Bearb.), Kabinett Dr. Engelbert Dollfuß. 26. Oktober
1932 bis 20. März 1933. (Protokolle des Ministerrates der Ersten Republik. Abteilung
VIII. 20. Mai 1932 bis 25. Juli 1934. Band 2) (Wien 1982)

Staatskorrespondenz

Wien, 1929-1932

<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=sta>

*Diese im Projekt ANNO als „Staatskorrespondenz“ eingeordnete Sammlung
enthält u.a. parlamentarische Aussendungen und Stenographische Protokolle
parlamentarischer Ausschusssitzungen.*

Stenographische Protokolle über die Sitzungen des Nationalrates (II.

Gesetzgebungsperiode) der Republik Österreich. (4 Bände, Wien **1923-1927**)

<http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?apm=0&aid=spe&datum=0004>

Stenographische Protokolle über die Sitzungen des Nationalrates (IV.

Gesetzgebungsperiode) der Republik Österreich. (3 Bände, Wien 1931-1934)

<http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?apm=0&aid=spe&datum=0006>

Stenographische Protokolle über die Sitzungen des **Bundestages** des

Bundesstaates Österreich. (2 Bände, Wien 1937 und 1938)

<http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?apm=0&aid=spb>

Wienbibliothek/**Tagblattarchiv**, Eisenbahner 1928-1938. (Eisenbahner. Sammlung von
Zeitungsartikeln.)

Anhang

Bildanhang

Seicherl wird in die Direktion der Bundesbahn berufen.



Abb.3

Seicherl wird in die Direktion der Bundesbahn berufen

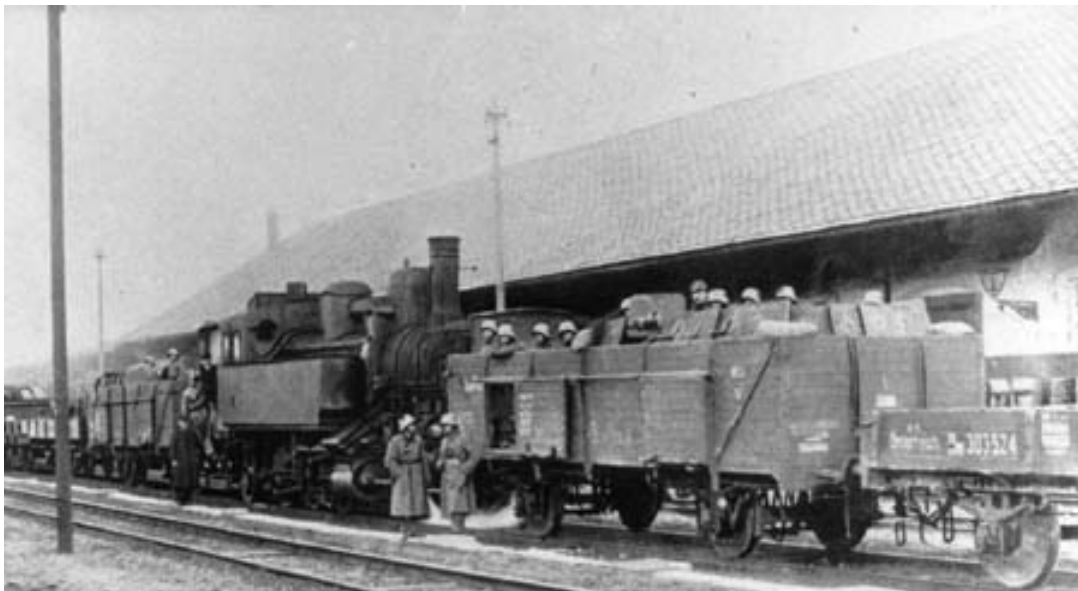


Abb.4

Panzerzüge im Bahnhof Floridsdorf



Abb.5

Weg mit der Strafella Partei. Plakat zur Nationalratswahl 1930

Abb.6

Anmeldungsliste für die Vaterländische Front. Dienstamweisung 195/1933



Abb.7

Wiener Südbahnhof am 1. März 1933



Abb.8

„Wegen Verkehrsstreik geschlossen“

Karte 10

7

Ihr kühnster Feind!

Ich hoffe, daß Sie die Rundumschling Nr 38, der J. Linderhof-
leitung, die Ihnen die Finger aller ihrer Züge zum Runden-
bringen und auf sich selbst mit dem Takt eingeschaltet werden
müssen.

Endlich ist es soweit, daß einmal Linder, der ganze Gehebe-
rings Darstellung ist, einmal von ihm vorgeschlagen Zustand ge-
legt wird.

Ich weiß, daß ganz genau, was man von ihm erwarten
zu sollen hat, daß ihr ganzes Handeln darauf eingestellt ist,
mit Linder ihre Linderholer tief einen Posten zu setzen,
für den Sie ja nur nicht die Fähigkeit haben.

Sollten Sie in der bisherigen Weise fortfahren,
ihre heimliche Linderholer als Linderholer Linderholer zu
weisen, ihre Unfähigkeit zum Nachteil der Linderholer
auszuwirken zu lassen, so können Sie ganz sicher Linderholer
werden, daß die J. L. von ihm Linderholer ganz
unterwirft wird, damit dieser Linderholer aus dem
Linderholer der L. L. auszuwirken wird.

Sie schwarze Hand!

Abb.9 & Abb.10

Faksimile des Drohbrieves der „Schwarzen Hand“ an Bahnmeister Horak

Jahresgehalt in Schilling

Gehalts- gruppe	Gehaltsstufe																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	1452	1500	1548	1596	1644	1692	1740	1800	1860	1920	1980	2040	2100	2160	2220	2280	2340
2	1476	1524	1572	1620	1668	1728	1788	1848	1908	1968	2028	2094	2160	2226	2292	2358	2424
3	1512	1560	1608	1662	1716	1776	1836	1896	1956	2028	2100	2172	2244	2322	2400	2478	2556
4	1554	1608	1662	1716	1776	1836	1896	1974	2052	2130	2208	2286	2370	2454	2538	2622	2706
5	1596	1656	1716	1782	1848	1920	1992	2076	2160	2244	2328	2418	2508	2598	2688	2790	2892
6	1644	1710	1776	1842	1914	1986	2058	2148	2238	2328	2418	2514	2610	2712	2814	2916	3018
7	1692	1764	1836	1908	1992	2076	2160	2256	2352	2448	2544	2646	2748	2856	2964	3072	3180
8	1746	1824	1902	1980	2064	2154	2244	2340	2436	2538	2640	2742	2844	2958	3072	3186	3300
9	1800	1884	1968	2052	2142	2232	2322	2424	2526	2628	2730	2850	2970	3090	3210	3330	3450
10	1872	1956	2040	2130	2220	2322	2424	2526	2628	2748	2868	2988	3108	3240	3372	3504	3636
11	1944	2034	2124	2220	2316	2418	2520	2640	2760	2880	3030	3180	3330	3480	3630	3780	3930
12	2040	2136	2232	2328	2430	2550	2670	2790	2910	3030	3180	3330	3480	3630	3810	3990	4170
13	2160	2256	2352	2454	2556	2676	2796	2928	3060	3210	3360	3510	3660	3840	4020	4200	4380
14	2340	2448	2556	2676	2796	2940	3084	3228	3372	3516	3684	3852	4020	4200	4380	4560	4740
15	2580	2700	2820	2970	3120	3300	3480	3660	3870	4080	4290	4500	4710	4920	5130	5340	5550
16	2940	3060	3180	3360	3540	3720	3930	4140	4350	4590	4830	5070	5310	5550	5910	6270	6630
17	-	-	3480	3690	3900	4140	4380	4620	4890	5160	5430	5790	6150	6510	6870	7230	7590
18	-	-	4080	4290	4530	4770	5010	5310	5610	5970	6330	6690	7050	7500	7950	8400	8850
18a	-	-	-	4680	4980	5280	5580	5940	6300	6660	7110	7560	8010	8460	8910	9510	10110
19	-	-	-	-	5400	5700	6060	6420	6870	7320	7770	8220	8820	9420	10020	10620	11340

Das abgedruckte Schema blieb über alle Jahre gleich. Inflationsanpassungen oder Gehaltskürzungen wurden prozentuell angegeben und waren anhand dieses Schemas zu errechnen.

Abb.11
Besoldungsschema

Bildnachweis

Abb.1:

Eigene Darstellung – Die Zahlen sind dem Almanach der österreichischen Eisenbahnen der Jahre 1932-1936 entnommen. Für das Jahr 1931 (Almanach 1932) entspricht die Personalstandszahl für die Bundesbahndirektion Wien der Summe der früheren Bundesbahndirektionen Wien-Nordost und Wien-Südwest.

Almanach (1932-1936), S. 210f (1932), S. 143f (1933), S. 200f (1934), S. 198f (1935), S. 207f (1936).

Abb.2:

Gerhard BOTZ, Streik in Österreich. in: Gerhard BOTZ (Hg.), Bewegung und Klasse. Studien zur österreichischen Arbeitergeschichte. (Wien 1978).

Abb.3:

Ladislaus KMOCH, Seicherl wird in die Direktion der Bundesbahn berufen.
in: Das Kleine Blatt (Wien 1927-1971), Nr. 129/1931, 10.5.1931, p.17.

Abb.4:

Panzerzüge im Bahnhof Floridsdorf. in: Dokumentationsarchiv des österreichischen Widerstandes/Fotosammlung, DÖW Foto 5877.

online abgerufen unter Dokumentationsarchiv des österreichischen

Widerstandes/Service/Archiv/Fotosammlung/Februar 1934 in Wien/Floridsdorf/Panzerzüge im Bahnhof Floridsdorf.

http://www.doew.at/frames.php?/service/archiv/februar34/21/21_15.html [15.1.2013]

Abb.5:

Weg mit der Strafella Partei. Plakat zur Nationalratswahl 1930, Sozialdemokratische Arbeiterpartei, Vorwärts Verlag. in: Ernestine BENNERSDORFER (Hg.), Kampf der Symbole. Plakate zu den Nationalratswahlen. [Bildatenbank für Schule und Forschung] (Wien 2001)

http://www.oeaw.ac.at/cmc/kds/titel_detail.php?choose=f&id=2559019&path=2559019&list= [12.1.2013]

Diese Arbeit zitiert ausschließlich aus dem online-Projekt. Dieses stellt jedoch die Ergebnisse der gleichnamigen Studie dar:

Ernestine BENNERSDORFER (Hg.), Kampf der Symbole. Plakate zu den Nationalratswahlen der Ersten Republik (Dissertation Universität Wien, Wien 2001)

Abb.6:

Dienstanweisung 195/1933 in: Nachrichtenblatt (1933), p.233 – Kopie vom Verfasser nachbearbeitet.

Abb.7:

„Alle Bahnen stehen still“ – Arbeiter-Zeitung, 2.3.1933, S. 3.

Abb.8:

„Wegen Verkehrsstreik geschlossen“ – Wiener Bilder, 5.3.1933, S. 1.

Abb.9&10:

BBDion-Wien/1936/1274-P36/920, S. 1f. – Kopie vom Verfasser nachbearbeitet.

Abb.11:

Eigene Darstellung – Faksimile der Darstellungen in:

Almanach p.235 (1932), p.163 (1933), p.227 (1934), p.225 (1935), p.235 (1936).

Abstract

Die österreichischen Eisenbahnen sind in der Zeit von 1918 bis 1938 von zentraler Bedeutung für die politischen und sozialen Verhältnisse in der Ersten Republik und dem austrofaschistischen Ständestaat. Diesem Thema ist jedoch bislang von nur wenigen AutorInnen gesondert Beachtung geschenkt worden. Die vorliegende Arbeit betrachtet die politischen Geschehnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen der frühen 30er Jahre und die Folgen in den Jahren 1934 – 1938 anhand von Aktenmaterial der Bundesbahndirektionen, zeitgenössischen Presseberichten und Erinnerungen sozialdemokratischer Gewerkschaftsfunktionäre. Dabei soll ermittelt werden, auf welche Weise die Kräfte, die schließlich den Austrofaschismus formten, auf die BBÖ Einfluss genommen haben. Ergänzend zu den Veränderungen auf Organisationsebene, sollen auch die Folgen für das Personal auf der Strecke und den Bahnhöfen untersucht werden.

Die frühen 30er bilden die Endphase des Kampfs um die BBÖ, der 1923 mit der Gründung des Unternehmens „Österreichische Bundesbahnen“ beginnt und mit dem „Versagen der Eisenbahner“ in den Februarkämpfen 1934 abgeschlossen erscheint. Die passiv-reaktive Rolle der sozialdemokratischen Partei trägt entscheidend zu ihrem Verlust der BBÖ bei, der im Weiteren ihre Niederlage bedeutet. Dem Austrofaschismus gelingt es vor allem auf zwei Ebenen die sozialdemokratische Vorherrschaft bei den BBÖ zu brechen: durch legislative Eingriffe in die Unternehmensstruktur und durch gezielte Besetzung von Schlüsselstellen im oberen und mittleren Management. Dem Austrofaschismus gelingt es jedoch in Folge nicht eine ähnliche Machtposition aufzubauen wie der Sozialdemokratie zuvor.

Die Folgen der Veränderungen bei den BBÖ für das Bahnpersonal sind vorwiegend wirtschaftliche Einbussen und ein härteres Arbeitsklima. Eine entscheidende strukturelle Transformation des Unternehmens findet jedoch nicht statt. Die Ergebnisse dieser Arbeit implizieren, dass der Schlüssel zum Verständnis und der Kontrolle der Österreichischen Bundesbahnen in der besonderen Struktur ihrer Verwaltung lag.

Abstract

From 1918 to 1938 the Austrian railways are of vital importance for the political and social conditions of the First Austrian Republic and the later established austro-fascist state. However, up to now only few authors have done a separate analysis of this topic. This thesis examines the political events surrounding the „Österreichische Bundesbahnen“ (BBÖ) of the early 30ies and the resulting consequences in the years 1934 – 1938 using documents and files of the BBÖ as well as contemporary newspapers and reports published by operatives of the social-democratic unions. It seeks to establish what kind of influence was exerted on the BBÖ by those forces that later formed the austro-fascist regime. Additionally, it inquires into the changes that happened on the operational level of the BBÖ and their impact on the railway workers of the time.

The early 30ies mark the final stage of the political battle for the BBÖ, that starts in 1923 with the founding of the company „Österreichische Bundesbahnen“ and ends with the „failure of the railway unions“ during the Austrian Civil War. The passive-reactive position of the social-democratic party strongly contributes to it losing influence over the BBÖ, which in turn accounts for the defeat in February 1934. The austro-fascist regime employs several means to break the social-democratic dominance and succeeds mainly on two levels: legislation that modifies the company structure and targeted appointments of loyal followers in key positions of the upper and middle management. However, the austro-fascist regime does not succeed in building a power base at the BBÖ, that is of similar significance to the one the social-democratic unions held before.

The main consequences for the railway workers are economic and financial losses as well as a worsening of working conditions. Nevertheless, there is no significant structural transformation of the company. The findings of this thesis imply that the structure of the company's administration was the key to understanding the „Österreichische Bundesbahnen“ as well as the way to gain control over it.

Lebenslauf

Bharat-Johannes KULAMARVA

geboren am 19. September 1981, Wien

Ausbildung:

2000 – AHS-Matura mit Auszeichnung am BG/BRG3 Kundmanngasse, Wien, humanistischer Zweig.

seit **2000/01 Wintersemester** – Studium der Geschichte an der Universität Wien, Vorlesungen aus Geschichte, Indologie, Indogermanistik, Rechtswissenschaften.

2000/01 Wintersemester – Studium der Mathematik an der Technischen Universität Wien, abgebrochen.

2004 – Ausbildung zum Rettungssanitäter gem. SanG. 2002 mit ausgezeichnetem Erfolg im Rahmen des Zivildienstes beim Arbeiter-Samariterbund Österreich.

Berufliche Laufbahn:

2003-2008 – Nachhilfelehrer an verschiedenen Instituten für die Fächer Englisch, Deutsch, Mathematik, Latein, Altgriechisch, Geschichte, Physik. Kurse zur Vorbereitung auf die Lateinergänzungsprüfung.

2006-2013 – Rettungssanitäter beim Arbeiter-Samariterbund Österreich, eingesetzt als Fahrer/Assistent im Rahmen des Ärztefunkdienstes der Ärztekammer Wien.

2007-2009 – Trainer für Chemie, Physik und Geschichte im Hauptschulprojekt des „Unterstützungskomitees zur Integration von Ausländer/innen“

2008/2009 Wintersemester – Tutor bei Ao. Prof. Klaus Lohrmann, Betreuung einer e-learning Plattform.

2010-2012 – Mitarbeit an der „Kindersommerakademie Favoriten“, Betreuung der Gruppen „Recherche“, „Demokratie und Mitbestimmung“, „Forschungswerkstatt“.

2011-2012 – Vorträge zu zielgruppenorientiertem Arbeiten und Verwendung neuer Medien im Zeitgeschichteunterricht an der Pädagogischen Hochschule Wien.