

# DISSERTATION

Titel der Dissertation

Die Entwicklung des Dienstrechts der  
Eisenbahnbediensteten in Österreich  
von den Anfängen bis zur Ausgliederung der ÖBB  
aus der Bundesverwaltung

Verfasser

Dipl.-Ing. Mag. Peter Pils

angestrebter akademischer Grad

Doktor der Rechtswissenschaften (Dr. iur.)

Wien, 2011

Studienkennzahl: A 083 101

Dissertationsgebiet: Rechtswissenschaften

Betreuer: o. Univ. Prof. Dr. Walter Schrammel, Institut für Arbeits- und Sozialrecht



## **Vorwort**

Als ich im Sommersemester 2007 auf der Suche nach einem für mich passenden Angebot das Vorlesungsverzeichnis der rechtswissenschaftlichen Fakultät in Wien durchsah, erregte ein Seminar mit dem Titel „Staatswissenschaftliche und rechtliche Innovationen des 19.Jahrhunderts im Spiegel der Entwicklung des Eisenbahnwesens“ meine Aufmerksamkeit. Veranstaltet wurde das Seminar von den Professoren Dr. Brauner und Dr. Simon vom Institut für Rechts- und Verfassungsgeschichte gemeinsam mit Prof. Dr. Schrammel vom Institut für Arbeits- und Sozialrecht. Das Thema kam meinem Interesse an österreichischer Geschichte und meiner Vorliebe für Eisenbahnen entgegen, so dass ich mich als Teilnehmer anmeldete. Da ich in meiner früheren beruflichen Tätigkeit oft mit arbeitsrechtlichen Fragen konfrontiert worden war entschied ich mich für die Ausarbeitung einer Seminararbeit mit dem Titel „Arbeitsrechtliche Besonderheiten des Dienstrechts der Eisenbahner in Österreich im Spiegel der Entwicklung des Eisenbahnwesens im 19.Jahrhundert“.

Im Zuge der Bearbeitung dieses Themas musste ich feststellen, dass es wohl reichlich Literatur über die Geschichte des Eisenbahnwesens gibt, aber kaum Darstellungen der Entwicklung des Eisenbahner-Dienstrechts. Am ehesten finden sich solche Darstellungen in Schriften der Gewerkschaft der Eisenbahner, wie zB in der Festschrift zum einhundertjährigen Bestehen der Gewerkschaft. Allerdings wird dort im Kapitel „Dienst-, Besoldungs- und Pensionsrecht“ auf Seite 274 festgestellt:

„Eine eingehende geschichtliche Aufarbeitung der Entwicklung des Dienst- und Besoldungsrechts der ÖBB von dessen Ursprung an wäre für Spezialisten vielleicht nicht uninteressant, scheint aber schon in Hinblick auf den Umfang einer solchen Abhandlung den Rahmen dieses Beitrags zu sprengen.“

Der Verfasser beschränkte sich daher auf die Schilderung der Entwicklung ab 1945.

Da das Dienstrecht der Eisenbahnbediensteten bis zur Ausgliederung der ÖBB aus der Bundesverwaltung durch das Bundesbahngesetz von 1992 die rechtliche Besonderheit aufwies, sich im Graubereich zwischen öffentlich-rechtlichem und privatrechtlichem Dienstverhältnis zu bewegen drängte sich mir die Frage nach dem Entstehen dieser Eigenheit auf. Ich beschloss, die bestehende Lücke in der Geschichte des Eisenbahner-Dienstrechts im Rahmen einer Dissertation so weit wie möglich zu füllen. Herr Prof. Dr. Schrammel erklärte sich bereit, als Betreuer zur Verfügung zu stehen und mir die Dissertation im Rahmen seines Instituts zu ermöglichen. Als weiteren Begutachter

konnte ich in Hinblick auf den rechtshistorischen Aspekt des Themas Herrn Prof. Dr. Simon gewinnen. Ich danke den beiden Professoren für ihre Bereitschaft mich zu unterstützen und sich mit meiner Arbeit auseinanderzusetzen.

Eine große Hilfe bei meinen Recherchen war das System „ALEX - Historische Rechts- und Gesetzestexte Online“ der Nationalbibliothek, das mir einfachen Zugriff auf digitalisierte Reichs- Staats- und Bundesgesetzblätter aus der Zeit der Monarchie, der Ersten Republik und des Dritten Reiches ermöglichte. Für die Zeit der Zweiten Republik konnte ich mich auf das „Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS)“ stützen.

Die von mir verwendete Literatur stammt zum größten Teil aus den Bibliotheken der Wiener Universität, doch konnte mir auch die Bibliothek der Arbeiterkammer in Wien helfen. Wesentlich für die Erforschung von Einzelheiten des Dienstrechts waren die in der Bibliothek des österreichischen Staatsarchivs in 1030 Wien, Nottendorfer Gasse 2 aufbewahrten, aus den Beständen der ÖBB-Bibliothek stammenden Amts- und Nachrichtenblätter. Mein besonderer Dank gilt daher den Bibliothekarinnen und Bibliothekaren dieser Bibliothek für die mir gewährte Unterstützung und Hilfeleistung.

Nicht zuletzt gilt mein Dank meiner Familie und besonders meiner Frau für ihr Verständnis und ihre Geduld. Vor allem in den letzten Wochen vor Abschluss der Arbeit galt meine Zeit und Aufmerksamkeit primär der Ausarbeitung der Dissertation.

Die verwendeten Unterlagen gewährten nicht nur Einblick in die dienstrechtlichen Verhältnisse der Eisenbahnen im 19. und 20. Jahrhundert, sondern boten auch eine Fülle von Informationen über politische, gesellschaftliche und technische Entwicklungen. Die Versuchung war groß, über den arbeitsrechtlichen und rechtshistorischen Rahmen hinaus in andere Gebiete abzugleiten. Ich habe mich daher um Beschränkung auf jene Aspekte bemüht, die ich für förderlich für das Verständnis der Entwicklung gehalten habe oder die mir sonst bemerkenswert erschienen sind.

Abschließend möchte ich darauf hinweisen, dass ich in Hinblick auf die im betrachteten Zeitraum üblichen Benennungen von Personen als Bedienstete, Beamte, Diener etc generell die männliche Form verwenden habe, sofern sich eine Aussage nicht ausdrücklich nur auf Frauen bezog.

Wien und Langenzersdorf, im August 2011

Dipl.-Ing. Mag. Peter Pils

## Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung .....	7
2 Überblick über die Geschichte des Eisenbahnwesens in Österreich .....	10
2.1 Von den Anfängen bis zum Ende der Monarchie.....	10
2.1.1 Die Anfänge des Eisenbahnwesens in Österreich.....	10
2.1.2 Erste staatliche Bestimmungen für den Bahnbetrieb .....	12
2.1.3 Errichtung von Bahnlinien durch den Staat ab 1842 .....	13
2.1.4 Das Eisenbahn-Polizeigesetz von 1847 .....	15
2.1.5 Das erste Staatsbahnsystem.....	17
2.1.6 Die Eisenbahn-Betriebsordnung von 1851 .....	19
2.1.7 Die zweite Privatbahnperiode ab 1855.....	19
2.1.8 Die staatlichen Eisenbahn-Betriebsreglements von 1872 und 1874 .....	22
2.1.9 Das zweite Staatsbahnsystem ab 1878.....	23
2.1.10 Die Ära der dritten Verstaatlichung .....	30
2.1.11 Der erste Weltkrieg .....	32
2.2 Die Österreichischen Bundesbahnen in der Ersten Republik .....	33
2.2.1 Die Folgen des Krieges .....	33
2.2.2 Der selbständige Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ .....	36
2.2.3 Die Übernahme der Südbahngesellschaft .....	40
2.2.4 Die Entwicklung bis zum Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich .....	41
2.3 Die Eingliederung in die Deutsche Reichsbahn .....	42
2.4 Die Österreichischen Bundesbahnen in der Zweiten Republik .....	44
2.4.1 Die Bundesbahnen in den ersten Jahren nach Kriegsende.....	44
2.4.2 Neue rechtliche Basis für die Bundesbahnen im Jahr 1957 .....	46
2.4.3 Der Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ ab 1969 .....	47
2.4.4 Die ÖBB als Gesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit ab 1993 .....	47
3 Die Eisenbahn und ihre Bediensteten.....	48
3.1 Die Bedeutung der Eisenbahn in Wirtschaft und Gesellschaft.....	48
3.2 Die militärstrategische Bedeutung der Eisenbahnen .....	51
3.3 Die Entwicklung der Berufe im Eisenbahnwesen .....	54
3.4 Die Interessensvertretungen der Eisenbahnbediensteten.....	60
3.4.1 Vereinigungen und Gewerkschaften der Eisenbahner .....	61
3.4.2 Die Personalvertretung.....	63
4 Die Wurzeln der Doppelnatur des Eisenbahner-Dienstrechts .....	71
4.1 Historische Entwicklung des Staatsbeamtentums.....	71
4.2 Entwicklung des Dienstrechts der Staatsbediensteten in der Monarchie.....	73

4.3 Die Folgen des Staatsbetriebes für das Eisenbahner-Dienstrecht .....	76
4.4 Gegenüberstellung von Staatsdienst und Staatseisenbahndienst um 1900.....	78
4.4.1 Übereinstimmende Merkmale:.....	78
4.4.2 Ähnliche Merkmale: .....	79
4.4.3 Unterschiedliche Merkmale: .....	80
4.5 Entscheidungen von Behörden und Gerichten zur Dienstrechtsproblematik .....	81
4.5.1 Privatrecht oder öffentliches Recht? .....	81
4.5.2 Bahnbedienstete als Staatsbeamte im Jahr 1846.....	82
4.5.3 Der Fall <i>Johann Jaksch</i> : Staatliche Kontrolle über Privatbahnen .....	83
4.5.4 Der Fall <i>Jakob Charwat</i> : Universalsukzession durch den Staat.....	85
4.5.5 Der Fall <i>Johann Höcker</i> : Ministerentscheidung als Parteierklärung .....	86
4.5.6 Der Fall <i>Adalbert Fiala</i> : Kein Staatsbeamter, trotz Verstaatlichung.....	87
5 Das Dienstrecht in der Monarchie bis zum Jahr 1882 .....	88
5.1 Das Dienstrecht in den ersten Jahren des Eisenbahnwesens .....	88
5.2 Das Dienstrecht im ersten Staatsbahnsystem .....	89
5.3 Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung von 1851 .....	90
5.3.1 Allgemeine Verhaltensvorschriften .....	90
5.3.2 Disziplinarrecht.....	90
5.4 Der Übergang zum Privatbahnsystem .....	92
6 Das Dienstrecht der Kaiserin Elisabeth-Bahn .....	93
6.1 Die Dienstpragmatik und das Besoldungsregulativ der Kaiserin Elisabeth-Bahn .....	93
6.1.1 Struktur der Dienstpragmatik.....	93
6.1.2 Abschnitt I. Allgemeine Bestimmungen.....	94
6.1.3 Abschnitt II. Eintritt in den Dienst der Gesellschaft.....	94
6.1.4 Abschnitt III. Pflichten der Bediensteten.....	96
6.1.5 Abschnitt IV. Rechte der Beamten und Diener .....	99
6.1.6 Abschnitt V. Dienstvergehen und Handhabung der Disziplin.....	102
6.1.7 Abschnitt VI. Auflösung des Dienstverbandes .....	104
6.1.8 Beilage A Prüfungsvorschrift .....	104
6.1.9 Beilage B Führung von Qualifikationstabellen.....	105
6.1.10 Regulativ über die dienstliche Benennung und systemisierten Bezüge.....	105
6.2 Die Wohlfahrtsinstitute der Kaiserin Elisabeth-Bahn .....	106
6.2.1 Das Pensionsinstitut der Beamten und Diener.....	107
6.2.2 Das Provisionsinstitut der Diener und Arbeiter .....	111
6.2.3 Die Kranken- und Unterstützungskasse.....	112
7 Die Organisation des Staatsbetriebes und die Dienstordnung von 1882 .....	115
7.1 Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes.....	115
7.2 Die Dienstordnung der Staatseisenbahnen von 1882 .....	116
7.2.1 Die private Kaiserin Elisabeth-Bahn (Westbahn) als Vorbild.....	116

7.2.2 Struktur der Dienstpragmatik von 1882 .....	118
7.2.3 Ergänzungen und vom Vorbild abweichende Bestimmungen .....	119
7.3 Die Wohlfahrtsinstitute der Staatseisenbahnen .....	127
7.3.1 Das Pensionsinstitut für Beamte und Unterbeamte .....	127
7.3.2 Das Provisions-Institut für Diener .....	129
7.3.3 Die Kranken- und Unterstützungskassen .....	129
8 Die Organisation des Staatsbetriebes und die Dienstordnungen bis 1898 .....	130
8.1 Die Organisation der Staatseisenbahnverwaltung von 1884 .....	130
8.2 Die Dienstordnung der Staatseisenbahnen von 1884 .....	131
8.3 Dienstrechtliche Entwicklungen bis zum Jahr 1896 .....	133
8.4 Das Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahnverwaltung von 1896 .....	136
9 Die Dienstordnung (Dienstpragmatik) der Staatseisenbahnen von 1898 (DO 98) .....	139
9.1 Struktur der Dienstordnung von 1898 .....	139
9.2 Abschnitt I. Allgemeine Bestimmungen .....	140
9.3 Abschnitt II. Bedingungen der Aufnahme in den Dienst .....	140
9.4 Abschnitt III. Eintritt in den Dienst .....	143
9.5 Abschnitt IV. Dienstliche Pflichten des Personals .....	144
9.5.1 Allgemeine Dienstpflichten und Verhaltensregeln .....	144
9.5.2 Arbeitszeit .....	144
9.5.3 Diensteinteilung und Versetzung .....	146
9.6 Abschnitt V. Rechte der Bediensteten .....	147
9.6.1 Gewährleistete Rechte .....	147
9.6.2 Einreihung, Beförderung und Vorrückung .....	148
9.6.3 Ständige Bezüge .....	148
9.6.4 Nebenbezüge .....	149
9.6.5 Krankheit, Urlaub und sonstige dienstfreie Zeiten .....	151
9.6.6 Beurteilung der Qualifikation .....	153
9.7 Abschnitt VI. Erfüllung der Militär-Dienstpflicht .....	154
9.8 Abschnitt VII. Dienstvergehen und Strafen .....	154
9.8.1 Ordnungs- und Disziplinarstrafen .....	155
9.8.2 Das Disziplinarverfahren .....	156
9.9 Abschnitt VIII. Versetzung in den Ruhestand .....	158
9.10 Abschnitt IX. Auflösung des Dienstverhältnisses .....	159
10 Die weitere Entwicklung bis zum Ende der Monarchie .....	160

10.1 Entwicklung der Dienstklassen und Gehaltskategorien .....	160
10.2 Das Regiebautenarbeiter-Gesetz.....	165
10.3 Vorgangsweise bei Eingliederungen nach 1898 am Beispiel der Nordbahn.....	168
11 Das Dienstrecht der Bundesbahnbediensteten in der Ersten Republik .....	169
11.1 Das Dienstrecht bis zum Jahr 1920 .....	169
11.1.1 Folgen des Krieges und des Zerfalls der Monarchie .....	169
11.1.2 Urlaubs- und Arbeitszeitregelungen .....	171
11.2 Die Besoldungsordnung von 1920 .....	174
11.2.1 Grundzüge der Besoldungsordnung.....	174
11.2.2 Die Verwendungsgruppen .....	176
11.2.3 Die Regelung der Bezüge .....	179
11.3 Dienstrechtliche Neuerungen im Jahr 1921.....	180
11.3.1 Anpassung der Besoldungsordnung.....	180
11.3.2 Neuordnung der Pensionen und Versorgungsgenüsse .....	181
11.3.3 Neue Satzungen der Krankenkasse .....	183
11.4 Die Entwicklung in den Jahren von 1922 bis 1930 .....	184
11.4.1 Maßnahmen zur Kostensenkung.....	184
11.4.2 Auswirkungen des Bundesbahngesetzes von 1923.....	185
11.4.3 Einreihung des Personals der Südbahngesellschaft .....	187
11.4.4 Änderungen der Pensionsvorschrift.....	188
11.4.5 Regelung des Erholungsurlaubs.....	190
11.4.6 Änderungen der Besoldungsordnung.....	190
11.4.7 Änderungen und Ergänzungen im Disziplinarrecht.....	192
11.5 Auswirkungen der Wirtschaftskrise und der politischen Ereignisse ab 1930 .....	194
11.5.1 Maßnahmen aus wirtschaftlichen oder organisatorischen Gründen .....	194
11.5.2 Politisch motivierte dienstrechtliche Maßnahmen .....	200
12 Dienstrechtliche Folgen der Eingliederung in die Deutschen Reichsbahn .....	206
12.1 Maßnahmen aus wirtschaftlichen oder organisatorischen Gründen.....	207
12.2 Politisch motivierte dienstrechtliche Maßnahmen .....	209
13 Das Dienstrecht der Bundesbahnbediensteten in der Zweiten Republik .....	213
13.1 Der Übergang zur Zweiten Republik.....	213
13.2 Die Personalvertretungsvorschrift von 1946 .....	215
13.3 Die Dienstdauervorschrift A10.....	216
13.4 Die Besoldungsordnungen nach 1945 .....	219
13.4.1 Die Besoldungsordnung von 1947.....	219
13.4.2 Die Besoldungsordnung von 1963.....	225



13.5 Regelungen im Bereich der Sozialversicherung .....	228
13.6 Die Dienststrafordnung (DStO) von 1948 .....	230
13.7 Die Dienst- und Lohnordnung von 1954 .....	235
13.8 Dienstordnungen für Teilbeschäftigte .....	239
13.8.1 Die Dienstvorschrift A16 für die Pauschalbediensteten .....	239
13.8.2 Die Pauschalbedienstetenordnung von 1960 .....	239
13.8.3 Die Teilbeschäftigtenordnung von 1977 .....	241
13.9 Die Pensionsordnung von 1966 .....	242
13.10 Die Gastarbeiterordnung von 1966.....	245
13.11 Die Wiederverlautbarung der Dienstordnung im Jahr 1983 .....	245
14 Dienstrechtliche Folgen des Bundesbahngesetzes von 1992 .....	250
15 Zusammenfassung .....	252
Quellenverzeichnis .....	253
Verzeichnis der Abkürzungen .....	259
Lebenslauf .....	265



## 1 Einleitung

Das Dienstrecht der Bundesbahnbediensteten und vor allem die Pensionsregelungen wurden in den letzten Jahren zunehmend kritisiert und als unbegründete Privilegien bezeichnet. So schrieb die Tageszeitung *Die Presse* in ihrer Ausgabe vom 6. Dezember 2009:

„Die von der Regierung eingesetzte Expertengruppe zur Verwaltungsreform fordert von Gemeinden, ÖBB und Nationalbank den Abbau von Pensionsprivilegien. Für die ÖBB-Pensionen zahlt der Bund laut dem Bericht der Experten jährlich 1,571 Mrd. Euro. Im ersten Halbjahr 2009 ging man bei der Bahn im Schnitt bereits mit 52,3 Jahren in eine großzügige Beamtenpension. ...“

Es drängt sich die Frage auf, welchen Weg die Entwicklung gegangen ist und welche Einflüsse mitgewirkt haben, um aus den Dienstverhältnissen bei den privaten Bahngesellschaften, die im 19. Jahrhundert aus rein kommerziellen Motiven gegründet wurden jenes Dienstrecht entstehen zu lassen, das nunmehr Gegenstand heftiger Kritik ist.

Die Geschichte der Eisenbahnen und die technische Entwicklung der Betriebsmittel werden in zahllosen wissenschaftlichen und populären Publikationen dargestellt. Die vergleichsweise spärliche Literatur über die Bediensteten der Bahngesellschaften befasst sich vor allem mit der Entwicklung der sozialen Lage und des Arbeitsumfeldes. Den arbeitsrechtlichen Belangen wird meist wenig Augenmerk geschenkt. Der Grund mag sowohl in einem Mangel an Interesse an diesem Thema als auch in dessen Komplexität liegen. *Freihsl* bringt dies in seinem Buch<sup>1</sup> zum Ausdruck, indem er schreibt: „Die Geschichte des Dienst- und Besoldungsrechtes der österreichischen Eisenbahner ist äußerst aufschlussreich – allerdings ist diese Materie derart kompliziert und vielschichtig, dass wir uns in den weiteren Ausführungen nur auf das Grundsätzliche beschränken können.“

Die vorliegende Arbeit soll einen Beitrag zum Verständnis der Entwicklung des Dienstrechts der österreichischen Eisenbahner leisten. Wobei unter „Dienstrecht“ die Summe aller aus einem Dienstverhältnis resultierenden Rechtsbeziehungen verstanden werden soll. Der Begriff wird allerdings in einigen Publikationen, zB in den Jubiläumsschriften der Gewerkschaft der Eisenbahner enger gefasst, indem das

---

<sup>1</sup> *Freihsl*, Bahn ohne Hoffnung – Die österreichischen Eisenbahnen von 1918 bis 1938 (1971) 204.

Pensionsrecht und das Besoldungsrecht sowie die Unfall- und Krankenversicherung als eigene Bereiche neben das Dienstrecht gestellt werden.<sup>2</sup>

Die Fülle der aus einem Dienstverhältnis folgenden Rechte und Pflichten zwingt bei einem so komplexen Gebilde wie einem Eisenbahnunternehmen zur Beschränkung der Darstellung auf einige Kernbereiche. Dazu zählen neben der grundsätzlichen Frage nach dem rechtlichen Charakter der Dienstverhältnisse das Besoldungs- und das Disziplinarrecht, die Pensionsordnung und die Absicherung gegen wirtschaftliche Folgen von Krankheit und von Unfällen. Andere Bereiche wie zB Arbeitszeit- und Urlaubsbestimmungen sowie die zahlreichen, detailliert geregelten und häufig geänderten Ansprüche auf Nebenbezüge und Nebengebühren sollen aber nicht ganz außer Acht gelassen werden. Sie werden daher in gewissem Maß berücksichtigt, wenn auch zum Teil nur punktuell erwähnt und ohne ihre Entwicklung im Einzelnen konsequent zu verfolgen. Die Nebengebühren, dazu zählen Betriebs- und Dienstzulagen, Funktionszulagen, Teuerungs- und Ergänzungszulagen, verschiedene Prämien, Aufwandsentschädigungen, Kilometergelder und Fahrbegünstigungen würden alleine betrachtet wegen ihrer Vielfalt eine eigene Erforschung ihrer Geschichte rechtfertigen.

Der Begriff „Eisenbahn“ umfasst verschiedene Erscheinungsformen. Man unterscheidet Haupt- und Nebenbahnen, es gibt Lokalbahnen, Werksbahnen, Straßenbahnen usw. Hinzu kommt die Unterscheidung nach den Eigentumsverhältnissen. Es gibt private, staatliche und kommunale Betreiber. Auch hier ist eine Beschränkung geboten, und zwar auf jene Entwicklungen, die zu den Verhältnissen bei den Österreichischen Bundesbahnen geführt haben. Daher finden private Bahngesellschaften und ihre Dienstrechte nur soweit Beachtung, wie sie als Vorbilder für die Verhältnisse bei den staatlichen Bahnen angesehen werden können.

Die Entwicklung des Eisenbahner-Dienstrechts verläuft in Abhängigkeit von den Entwicklungen im Umfeld der Eisenbahnen. Dazu gehören neben der politischen Geschichte Österreichs im 19. und 20. Jahrhundert auch die Geschichte des Eisenbahnwesens, die Veränderungen in der Gesellschaft und im Wirtschaftsleben, der

---

<sup>2</sup> *Gewerkschaft der Eisenbahner* (Hrsg), 80 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner (1972);

*Gewerkschaft der Eisenbahner* (Hrsg), 100 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner (1992).

Die beiden Werke bieten auch einen Überblick über die Entwicklung der Personalvertretung, der Sozialversicherung und des Pensionsrechts. Das Dienstrecht im engeren Sinn und das Besoldungsrecht werden erst für die Jahre ab 1945 ausführlicher behandelt. Auch legen sie den Schwerpunkt auf die Bewertung der Entwicklung aus Sicht der Betroffenen, die über die Zielsetzung der vorliegenden Arbeit hinausgeht.

Einfluss der Technik auf die Tätigkeiten der Bediensteten, die Entwicklungen in der staatlichen Verwaltung und im militärischen Bereich. Daher ist eine wenn auch kurze Darstellung des Umfeldes der eigentlichen Behandlung des Themas vorangestellt.

Eine Besonderheit des Dienstrechts der Eisenbahner war die Annäherung an die dienstrechtlichen Verhältnisse der Staatsbeamten. Der zunächst rein privatrechtliche Charakter veränderte sich im Laufe der Entwicklung durch das Hinzutreten einer öffentlich-rechtlichen Komponente. Es wird gezeigt, welche Umstände als Ursachen dieser rechtlichen Doppelnatur angesehen werden können und wie weit die Annäherung bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, als die Entwicklung mit der Dienstordnung von 1898 einen Höhepunkt erreicht hatte gediehen war.

Zum Vergleich und zum besseren Verständnis wird auch die Entwicklung des Staatsbeamtentums kurz dargestellt. Einige Fälle, in denen sich das kk Reichsgericht mit dem Charakter des Eisenbahner-Dienstrechts befassen musste sollen zeigen, dass man in den letzten Jahrzehnten der Monarchie – also in jenem Zeitraum, der für die Ausbildung des Dienstrechts von besonderer Bedeutung war - die Dienstverhältnisse der Eisenbahnbediensteten als öffentlich-rechtliche wie jene der Staatsbeamten empfunden hat.

Danach werden die Entwicklungsschritte des Dienstrechts beschrieben. Ausgehend von den Dienstverhältnissen in den ersten Jahren des Eisenbahnwesens führte der Weg über die Dienstordnung der Kaiserin Elisabeth-Westbahn zur Dienstpragmatik der kk Staatseisenbahnen von 1898, die mit Ausnahme der Zeit des Dritten Reiches bis zum 31. Dezember 1995 zumindest teilweise in Geltung blieb. Den zum Teil bedeutsamen Änderungen in der Ersten Republik folgten, unterbrochen durch die Eingliederung der Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn, die weiteren Entwicklungen in der Zweiten Republik bis zur Neugestaltung des Dienstrechts durch das Bundesbahngesetz vom Jahr 1992 und die Einführung der „Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den österreichischen Bundesbahnen“ ab 1. Jänner 1996.

## 2 Überblick über die Geschichte des Eisenbahnwesens in Österreich

### 2.1 Von den Anfängen bis zum Ende der Monarchie

#### 2.1.1 Die Anfänge des Eisenbahnwesens in Österreich

Mit dem Privileg, das *Franz Anton Ritter von Gerstner*<sup>3</sup> zur Errichtung einer Holz- und Eisenbahn als Verbindung von Moldau und Donau am 7. September 1824 von *Kaiser Franz I.* erhalten hatte, begann das Zeitalter der Eisenbahn in Österreich. Zunächst erhielt die „Erste Eisenbahn-Gesellschaft“ die Genehmigung für eine Pferdebahn von Mauthausen nach Budweis, tatsächlich ausgeführt wurde die Verbindung von Linz nach Budweis. Die Strecke wurde später nach Gmunden verlängert und sollte vor allem dem Salztransport nach Böhmen dienen. Im Jahr 1869 wurde der Umbau in eine Dampfeisenbahn beschlossen.<sup>4</sup>

Am Beginn ihrer Entwicklung wurde die Eisenbahn überwiegend unter ökonomischen Gesichtspunkten betrachtet, sie diente dem Handel und wurde ein Objekt für Investitionen mit hoch spekulativem Charakter. Daher ging die Initiative für den Bahnbau nicht vom Staat, sondern von privaten Gesellschaften aus. Das erste Privileg für den Bau einer Bahn mit Dampfbetrieb erhielt das Bankhaus *S. M. von Rothschild* im März 1836 für eine Verbindung von Wien nach Bochnia in Galizien.<sup>5</sup> Die Linienführung beruhte auf einem Konzept des Professors für Mineralogie am Polytechnikum in Wien, *Franz Xaver Riepl*, der bereits im Jahr 1829 den weitsichtigen Entwurf eines die Monarchie umfassenden Eisenbahnsystems vorgelegt hatte, das den äußersten Norden und Nordosten des Kaiserreiches durch Galizien, Schlesien und Mähren mit Wien, und darüber hinaus mit dem Süden bis Triest verbinden sollte.<sup>6</sup>

*Rothschild* erhielt die Erlaubnis, der Bahnlinie nach Bochnia den Namen „Kaiser Ferdinands-Nordbahn“ zu geben. Das für die Nordbahn erteilte Privileg unterschied sich kaum von jenem, das *Gerstner* elf Jahre zuvor für die Pferdebahn von Mauthausen nach

---

<sup>3</sup> *Strach*, Von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867, in *Österr Eisenbahnbeamten-Verein* (Hrsg), Geschichte der Eisenbahnen der Österr-Ung Monarchie I (Nachdruck 1999) 92ff.  
Der Artikel setzt sich in den Bänden II u III fort.

<sup>4</sup> G wegen Umgestaltung der Linz - Budweiser Pferdebahn in eine Locomotivbahn mit einer Zweigbahn von Wartberg nach St. Valentin, RGBI 1869/90.

<sup>5</sup> *Strach*, Anfänge, in Geschichte II 6ff.

<sup>6</sup> *Strach*, Anfänge, in Geschichte II 1f.

Budweis erhalten hatte. Doch abweichend vom Privileg *Gerstners* wurde auch der Personenverkehr genehmigt, allerdings nur „unbeschadet dem Postregal“.<sup>7</sup> Die Konkurrenzsituation zwischen Bahn und Post war bereits zu Tage getreten, als die Erste Eisenbahn-Gesellschaft im Jahr 1832 begonnen hatte, regelmäßig Personen zu befördern, ohne dazu durch das Privileg autorisiert zu sein. Die oberösterreichischen Lohnkutscher wollten dies verhindern und richteten ein entsprechendes Bittgesuch an den Kaiser. Dadurch sah sich die Gesellschaft veranlasst, um nachträgliche Genehmigung des Personentransportes anzusuchen, welche unter Auflagen erteilt wurde.<sup>8</sup>

Im selben Jahr wie *Rothschild* erhielt auch der Bankier *Simon G. Sina* ein gleiches Privileg für eine Bahn nach Süden, Richtung Wiener Neustadt, Gloggnitz und Raab, die zunächst die Bezeichnung „Wien-Raaber-Bahn“ erhielt, später aber „Wien-Gloggnitzer-Bahn“ genannt wurde. Allerdings behielt sich die Staatsverwaltung das Recht vor, im Hinblick auf eine Verbindung nach Triest weitere Privilegien für die Fortsetzung Richtung Süden zu vergeben oder selbst den Bau in Angriff zu nehmen.<sup>9</sup> Der Staat maß somit dem Ausbau der Bahnstrecken zunehmend Bedeutung bei. Daher hatte der Kaiser bereits im November 1837 in einem Kabinettschreiben das Recht für den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen für den Staat in Anspruch genommen, gleichzeitig jedoch erklärt, davon zunächst keinen Gebrauch machen zu wollen. Mit Hofkanzleidekret<sup>10</sup> vom Juni 1838 wurde sowohl diese Entscheidung verkündet, als auch jene Entschlüsse vom 29. Dezember 1837 und 18. Juni 1838, mit denen der Staat die bisherige Vorgangsweise verließ, spezielle Privilegien für den Einzelfall zu erteilen. Stattdessen wurden in einer Anlage zum Dekret „Allgemeine Bestimmungen über das Konzessionssystem“ als Basis künftiger Bewilligungsverfahren erlassen.

Die neuen Konzessionsbestimmungen unterschieden zwischen Bahnen auf privatem Grund zur privaten Nutzung und Bahnen zum Gebrauch für die Öffentlichkeit. Nur für letztere sollten die Vorschriften gelten. Ein Konzessionswerber musste sein Projekt von einer Kommission bei der politischen Landesstelle unter Beiziehung von militärischen Sachverständigen prüfen lassen.

---

<sup>7</sup> Röhl, Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Österreich, in Geschichte XIII. (Nachdruck 2000) 6.

<sup>8</sup> Buschmann, Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen, in Geschichte XIII 126ff.

<sup>9</sup> Strach, Anfänge, in Geschichte II 33f.

<sup>10</sup> HfKD Allgemeine Bestimmungen über das in Gemäßheit der AhE v 29.12.1837 u 18.6.1838 bei Eisenbahnen zu beobachtende Konzessionssystem, JGS 1838/282.

Nach den früher erteilten Privilegien hatten die Gesellschaften das Recht, sich frei zu entscheiden, ob bei Ablauf der Konzession nach 50 Jahren die Ablöse durch den Staat oder durch Private erfolgen sollte oder aber ob sie die Verlängerung des Privilegs beantragen wollten. Nach den „Allgemeinen Bestimmungen“ hatte der entschädigungslose Übergang des Eigentums an den Staat zu erfolgen, sofern die Gesellschaft von ihrem Recht zur Enteignung von Grund und Boden Gebrauch gemacht hatte.

Weiters wurde das Verhältnis zur Post in Hinblick auf deren Rechte zum Transport von Personen und Briefen geregelt. Der Nachteil im Personenverkehr, der der Staatspost durch parallel verlaufende Bahnverbindungen entstand sollte durch eine angemessene Abfindungssumme ausgeglichen werden.

Bereits im Jahr 1843 gelang der Direktion der Nordbahn eine Vereinbarung mit der Postverwaltung, wonach ihr die Beförderung der Postpassagiere und der Brief- und Postsendungen übertragen wurde. Diese Maßnahme und die Erleichterung der Passvorschriften führten zu einer deutlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens, vor allem auf der Strecke Wien – Brünn.<sup>11</sup> Im März 1865 wurde dann der Staatsvorbehalt, der das Recht zum Personentransport auf die Post beschränkte endgültig aufgehoben, so dass generell der Personenverkehr auf Eisenbahnen ohne Beschränkungen oder Abgaben gestattet war.<sup>12</sup>

### 2.1.2 Erste staatliche Bestimmungen für den Bahnbetrieb

Das kaiserliche Privileg, mit dem im September 1824 *Franz Anton Ritter von Gerstner* die Errichtung und der Betrieb einer Pferdeeisenbahn genehmigt wurden, enthielt noch keine bahnspezifischen Bestimmungen und Auflagen. *Gerstner* hatte die Gesetze zu beachten, die damals für den Straßenbau und für den Verkehr auf öffentlichen Straßen galten.

Auch das Privileg, das *S. M. von Rothschild* im März 1836 für die Errichtung einer Bahnlinie mit Dampfbetrieb nach Bochnia erteilt wurde schrieb keine besonderen Maßnahmen vor. Die weitere Entwicklung aber zeigte, dass die neue technische Errungenschaft mit ihren großen, schnell bewegten Massen ein erheblich höheres Gefahrenpotential in sich barg, als man zunächst geahnt hatte. Es bestand daher Bedarf nach Regelungen, um die Sicherheit des Bahnbetriebes zu gewährleisten.

---

<sup>11</sup> *Strach*, Anfänge, in Geschichte II 74f.

<sup>12</sup> G über den periodischen Personentransport, RGBI 1865/25.



Anlässlich eines Unfalls, der sich am 7. Juli 1839 auf der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn zugetragen hatte, wurde die Direktion der Bahn von der niederösterreichischen Landesregierung aufgefordert, ein Reglement über die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen zu schaffen. Da die Verantwortlichen der Bahngesellschaft die Meinung vertraten, ein solches Reglement wäre Sache des Staates, richtete die niederösterreichische Landesregierung einen Vorschlag an die Vereinigte Hofkanzlei, der aber zunächst nicht weiter verfolgt wurde.<sup>13</sup>

Allerdings ergingen in den Jahren bis 1847 zahlreiche Verordnungen der niederösterreichischen Landesregierung und Hofkanzleidekrete mit einzelnen, der Erhöhung der Sicherheit dienenden Vorschriften. Sie betrafen zB technische Maßnahmen an den Lokomotiven zur Verringerung der durch Funkenflug hervorgerufenen Brandgefahr, das Anbringen von Warntafeln an Bahnübergängen und den Zeitabstand zwischen zwei Zügen. Weiters das Mitführen eines dritten Mannes auf der Zugmaschine neben Lokomotivführer und Heizer der, das Gesicht zum Zug gewendet, diesen überwachen sollte. Wohl als Folge eines schweren Unfalls auf der Bahnlinie Paris-Versailles, der sich am 8. Mai 1842 ereignete und bei dem zahlreiche Personen in den Waggons verbrannten, wurde durch ein Hofkanzleidekret für Niederösterreich und Mähren-Schlesien vom Juni 1842 gefordert, dass es den Fahrgästen ermöglicht werden müsse, die Verschlüsse der Türen selbst zu öffnen. Dieses Hofkanzleidekret nahm bereits einige Bestimmungen des Eisenbahn-Polizeigesetzes von 1847 vorweg.<sup>14</sup>

### 2.1.3 Errichtung von Bahnlinien durch den Staat ab 1842

Durch die Wirtschaftskrise des Jahres 1841 sah sich die Leitung der Nordbahngesellschaft gezwungen, um Unterstützung durch den Staat anzusuchen. Die Mittel zum Weiterbau, zu dem sie durch die Konzession verpflichtet war, konnten kaum aufgebracht werden. Die Regierung lehnte es jedoch ab, durch Gewährung von Ertragsgarantien Kapitalgeber anzulocken. Im Dezember gleichen Jahres erging ein Erlass, der den Bau von Staatsbahnen anordnete. Zu dieser Zeit war die Errichtung von Eisenbahnlinien durch den Staat eine Seltenheit in Europa. Lediglich Belgien und das Großherzogtum Baden hatten bereits damals staatliche Mittel für den Bahnbau eingesetzt.<sup>15</sup> In Österreich stand hinter dieser Entwicklung als treibende Kraft der Präsident der Allgemeinen Hofkammer *Freiherr von*

---

<sup>13</sup> Buschmann, Verwaltung, in Geschichte XIII 139.

<sup>14</sup> Röhl, Gesetzgebung, in Geschichte XIII 25ff.

<sup>15</sup> Strach, Anfänge, in Geschichte II 66ff.

*Kübeck*, der den nachhaltigen Nutzen des Bahnverkehrs für den Staat und die Wirtschaft unabhängig von kurzfristigem Gewinnstreben erkannt hatte.

Von nun an sollten Privatbahnen und Staatsbahnen nebeneinander bestehen, wobei der Betrieb unter Aufsicht der Behörden auch bei den Staatsbahnen zunächst von den privaten Gesellschaften geführt wurde. Der Begriff „Staatsbahn“ im Erlass vom Dezember 1841 war allerdings mehrdeutig und betraf nicht nur die auf Staatskosten zu errichtenden Bahnen, sondern alle, die durch kaiserliche EntschlieÙung als solche bezeichnet wurden. Damit waren auch jene Privatbahnen gemeint, deren Strecken den staatlichen Interessen entsprachen, ohne dass die erteilten Privilegien zunächst angetastet wurden. Doch zeigte sich durch diese Benennung bereits die Absicht, diese Linien, zu denen große Teile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Wien-Gloggnitzer-Bahn zählten in Zukunft in Staatsbesitz überzuführen. Die oberste Leitung der Staatsbahnen wurde dem Präsidenten der Allgemeinen Hofkammer übertragen.<sup>16</sup>

Zur exekutiven Leitung der Staatsbahnen wurde im Jahr 1842 die „Generaldirection der Staatsbahnen“ als selbstständige Behörde unter der Leitung von *Hermengild Francesconi* eingerichtet und der Hofkammer unterstellt. *Kübeck* berief unter anderem Fachleute wie *Alois Negrelli* und *Carl Ghega* in den Staatsdienst und übertrug ihnen die Verantwortung für den Ausbau der nördlichen und südlichen Linien.<sup>17</sup> Sie sollten die Verbindung von Wien nach Prag und Dresden durch Anschluss in Olmütz und Brünn an die private Nordbahn herstellen („nördliche Staatsbahn“) sowie Wien mit Triest durch Verlängerung der Wien-Gloggnitzer-Bahn verbinden („südliche Staatsbahn“). Die Vorgangsweise bei der Enteignung von Grund und Boden für den Bahnbau wurde geregelt, ebenso die Ermittlung der Entschädigung für Grundeigentümer, für Grund- und Lehensherren und für andere dinglich Berechtigte.<sup>18</sup>

Mit der Schaffung der Generaldirektion wurde erstmals eine zentrale Einrichtung des Staates für Belange des Eisenbahnwesens geschaffen. Als technisch-administrative Behörde war sie zur Geschäftsbesorgung in allen Angelegenheiten der Staatseisenbahnen berufen. Dies betraf sowohl die Planung und Errichtung von Bahnlinien als auch deren

---

<sup>16</sup> *Strach*, Anfänge, in *Geschichte II* 68ff.

<sup>17</sup> *Strach*, Anfänge, in *Geschichte II* 72.

<sup>18</sup> JHD Instruction über das bei den Grundeinlösungen für die Staats-Eisenbahnen zu beobachtende Verfahren, JGS 1842/654.

Betrieb und Erhaltung. Die Ausführung der Arbeiten sollte durch private Unternehmer erfolgen.<sup>19</sup>

Die politischen Ereignisse der Jahre 1848/49 führten zu weitreichenden Änderungen der staatlichen Verwaltung. Die zentralen Kollegialbehörden, wie zB die Vereinigte Hofkanzlei und die Allgemeine Hofkammer wurden durch Ministerien ersetzt, die nach dem Ressortsystem eingerichtet wurden. Die Eisenbahn- und Telegrafangelegenheiten wurden dem im November 1848 gebildeten Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten zugewiesen. Die Generaldirektion für die Staatseisenbahnen wurde aufgelöst und ihre Agenden auf zwei Sektionen im Handelsministerium aufgeteilt. Es waren dies die Sektionen für den Staatseisenbahnbau und für den Staatseisenbahnbetrieb.<sup>20</sup>

#### 2.1.4 Das Eisenbahn-Polizeigesetz von 1847

Der schwere Unfall auf der Bahnlinie Paris-Versailles vom 8.Mai 1842, der über 200 Opfer forderte gab dem Bemühen um einheitliche gesetzliche Regelungen des Bahnbetriebs neuen Auftrieb. Nach mehreren Umarbeitungen erhielt der Entwurf eines Eisenbahn-Polizeigesetzes am 30.Jänner 1847 die kaiserliche Zustimmung.<sup>21</sup> Das Gesetz trat in allen Ländern der Monarchie in Geltung, mit Ausnahme von Ungarn und Siebenbürgen.

Das Hofkanzlei-Dekret,<sup>22</sup> mit dem die kaiserliche EntschlieÙung zur Erlassung eines Eisenbahn-Polizeigesetzes sowie das Gesetz selbst kundgemacht wurden enthielt auch den Auftrag, die Wirksamkeit der Vorschriften zu beobachten und neue Bestimmungen zu erlassen, wenn die gewonnenen Erfahrungen dies erforderlich machen würden.

Das Eisenbahn-Polizeigesetz von 1847 richtete sich an die Errichter und Betreiber von Privatbahnen sowie auch an die privaten Betreiber der Staatsbahnen, sofern die Traktion mit Dampfbetrieb erfolgte. Auch die Anrainer von Bahnanlagen waren betroffen. Ihnen wurde verboten, durch bauliche Maßnahmen die Festigkeit des Bodens zu gefährden oder leicht entzündliches Material im Bahnbereich zu lagern. Dieses Gesetz sollte der Erhaltung von Ordnung und Sicherheit des Bahnbetriebes dienen. Es enthielt daher Regeln für das

---

<sup>19</sup> *Buschmann*, Verwaltung, in Geschichte XIII 155ff.

<sup>20</sup> ErlHM betr die Einverleibung der GD für StB, der obersten Hofpostverwaltung u des Hofbaurates ins Ministerium für Handel ..., RGBI 1849/215.

<sup>21</sup> *Buschmann*, Verwaltung, in Geschichte XIII 167f.

<sup>22</sup> HfKD an die nö Regierung, dann an das mährisch-schlesische, böhmische, galizische, steiermärkische und illirische Gubernium, JGS 1847/1044.

Verhalten von Fahrgästen und Bediensteten, sowie technische und betriebliche Vorschriften. So wurde zB die Verwendung von Lokomotiven mit weniger als drei Achsen untersagt und die Fahrgeschwindigkeit für Züge mit Personenbeförderung so festgelegt, dass in der Stunde höchstens 6 Meilen<sup>23</sup>, bei Güterzügen höchstens 4 Meilen zurückgelegt würden. Die Pflichten der Bediensteten sollten in genauen Dienstvorschriften festgelegt werden, die der politischen Landesstelle, in deren Bereich die Direktion der Gesellschaft ihren Sitz hatte zur Genehmigung vorzulegen waren. Zur Erfassung von Beschwerden der Fahrgäste war in jedem Bahnhof ein Beschwerdebuch aufzulegen.

Vor Genehmigung der Betriebsaufnahme durch die politische Landesstelle hatte eine aus Verwaltungsbeamten und Technikern bestehende Kommission die Einhaltung der Vorschriften zu prüfen. Den regionalen politischen Behörden wurde die Pflicht auferlegt, jene Beamten zu unterstützen, die den laufenden Betrieb hinsichtlich der Vorschriften über die Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit zu überwachen hatten. Die Oberaufsicht wurde den Polizeidirektionen in den Provinzhauptstädten übertragen.

Diese Überwachung erwies sich offensichtlich als unzureichend, da es häufig zu Störungen des Betriebes und zu Unfällen kam. Mit Allerhöchster EntschlieÙung vom 28. Februar 1849 wurde daher das Handelsministerium beauftragt, eigene Ministerial-Kommissäre zur Überwachung der in nördlicher und südlicher Richtung führenden Bahnlinien zu bestellen und mit umfangreichen Vollmachten auszustatten.<sup>24</sup>

Die Ministerial-Kommissäre erhielten Disziplinalgewalt über die bei den privaten Gesellschaften oder beim Staat angestellten Beamten und Diener der Bahnunternehmungen. Sie konnten Verweise erteilen, die Verhängung von Geldstrafen im Disziplinarweg veranlassen und notfalls Bedienstete unverzüglich vom Dienst suspendieren. Die Oberaufsicht über den Betrieb und über den Vollzug der Bestimmungen des Eisenbahn-Polizeigesetzes lag aber weiterhin bei der Polizeidirektion in der Hauptstadt des jeweiligen Kronlandes.<sup>25</sup>

---

<sup>23</sup> 1 Meile = ca 7,25 km.

<sup>24</sup> ErlHM womit die Aufstellung eigener Ministerial-Commissäre zur Überwachung der Sicherheit und Regelmäßigkeit des Betriebes auf den Eisenbahnen angeordnet wird, RGBI 1849/173.

<sup>25</sup> *Buschmann*, Verwaltung, in Geschichte XIII 176f.

### 2.1.5 Das erste Staatsbahnsystem

Die Bahn als Spekulationsobjekt enttäuschte die Anleger, die überspannten Erwartungen wurden nicht erfüllt. Dies führte in den Jahren 1843 bis 1845 zu Kursstürzen an den Börsen, wodurch der Weiterbau privater Bahnlinien gefährdet wurde. Abermals wurde die Hilfe des Staates angerufen, der auf die Situation mit der Gründung einer außerordentlichen Kreditkasse zum Ankauf von Bahnaktien reagierte.<sup>26</sup>

Die Ereignisse und die Folgen des Revolutionsjahres 1848 verschärften die Lage der Gesellschaften, so dass es zu Erwerbungen privater Bahnlinien durch den Staat kam. Als erste traf es die Ungarische Centralbahn, an der der Staat zunächst die Mehrheit der Anteile erwarb. Im März 1850 wurden die restlichen Anteile vom Staat eingelöst. Die Bahn ging damit in das Eigentum des Staates über und führte nunmehr die Bezeichnung „k.k. südöstliche Staatsbahn“. Obwohl die Wien-Gloggnitzer-Bahn durchaus rentabel geführt wurde und keine staatliche Hilfe benötigte wurde auch sie im Jahr 1853 vom Staat erworben, um die Verbindung von Wien über die nunmehr errichtete Semmeringstrecke nach Triest einheitlich führen zu können.<sup>27</sup>

Bereits im Dezember 1849 hatte ein kaiserlicher Erlass die Übernahme des an Private verpachteten Betriebes der Staatsbahnen durch die staatliche Verwaltung genehmigt. Die wenig befriedigenden Erfahrungen mit der Betriebsführung der nördlichen Staatsbahnen durch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der südlichen Staatsbahnen durch die Wien-Gloggnitzer-Bahn veranlassten die Regierung, die auslaufenden Pachtverträge nicht zu erneuern.<sup>28</sup> In den Jahren 1850 und 1851 ging der bisher verpachtete Betrieb der nördlichen, der südöstlichen und der südlichen Staatsbahnen in die Verwaltung des Staates über und es wurden Betriebsdirektionen in Prag, Pest und Graz eingerichtet.<sup>29</sup> Letztere wurde bereits im Jahr 1856 im Zuge einer Zusammenlegung von Sektionen der südlichen Staatsbahn wieder aufgelöst und durch eine Betriebsdirektion in Wien ersetzt.<sup>30</sup>

---

<sup>26</sup> Strach, Anfänge, in Geschichte II 122f.

<sup>27</sup> Strach, Anfänge, in Geschichte II 156ff.

<sup>28</sup> Buschmann, Verwaltung, in Geschichte XIII 178.

<sup>29</sup> ErlHM, womit die Errichtung der BetrDion der nördlichen StB ..., RGBI 1850/153;  
ErlHM betr die künftige Benennung der ungarischen Central-Eisenbahn ..., RGBI 1850/272;  
ErlHM wegen Organisierung von BetrDionen auf den kk StB ..., RGBI 1851/136.

<sup>30</sup> ErlHM über die Vereinigung der beiden bisherigen Sektionen der kk südlichen StB, RGBI 1856/33.

Ab dem Jahr 1853 waren somit alle großen Bahnlinien, mit Ausnahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn öffentliches Eigentum und wurden vom Staat betrieben.

Bereits im Oktober 1849 war es zu einer neuerlichen Umgestaltung der Organisation im Handelsministerium gekommen. Der Eisenbahnbau war nun vom Betrieb organisatorisch völlig getrennt. Es wurden alle Bauangelegenheiten, also auch jene für den Wasser-Straßen- und Hochbau in der „Generalbaudirection“ zusammengefasst. Der technische und administrative Eisenbahnbetrieb unterstand nunmehr gemeinsam mit dem Telegraf- und Postwesen der neu geschaffenen „Generaldirection der Communicationen“. Diese beiden für das operative Geschäft zuständigen Organisationen wurden dem Ministerium unmittelbar untergeordnet, wobei die beiden im April eingerichteten Sektionen für den Staatseisenbahnbau und für den Staatseisenbahnbetrieb im Handelsministerium weiter bestehen blieben. Ihre Kompetenzen wurden auf die oberste Leitung und Überwachung beschränkt.<sup>31</sup>

Die Schwierigkeiten, mit denen die staatliche Verwaltung im Zusammenhang mit der Übernahme des Betriebs der Staatsbahnen zu kämpfen hatte zeigten sich deutlich in den häufigen Änderungen der Verwaltungsorganisation Anfang der Fünfzigerjahre. Offensichtlich waren es vor allem die technischen Anforderungen, verbunden mit laufenden Erweiterungen des Staatsbahnnetzes, die die Bewältigung der Aufgaben schwieriger gestalteten als bei der Staatspost, dem Straßenbau oder bei den staatlichen Domänen, deren Verwaltung auf eine lange Erfahrung zurückblicken konnte. Hinzu kamen die allgemeinen Probleme, die durch die Neuordnung der staatlichen Verwaltung als Folge der Revolution von 1848 auftraten.

So war auch der Generalbaudirection kein langes Leben beschieden, da der Eisenbahnbau andere Rahmenbedingungen erforderte als zB der Straßenbau. Sie wurde im Oktober 1852 aufgelöst und für den Bahnbau durch eine eigene „Centraldirection für Eisenbahnbauten“ ersetzt, an deren Spitze *Karl Ritter von Ghega* berufen wurde. Ein Jahr später traf die Generaldirection der Kommunikation das gleiche Schicksal. Ihre Geschäfte, soweit sie die zentralen Aufgaben des Bahnbetriebs betrafen fanden sich gemeinsam mit den zentralen Aufgaben des Bahnbaues in einer Sektion des Handelsministeriums wieder, alle anderen Agenden wurden den Betriebsdirectionen zugewiesen.<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup> Buschmann, Verwaltung, in Geschichte XIII 179ff.

<sup>32</sup> Buschmann, Verwaltung, in Geschichte XIII 195ff.

### 2.1.6 Die Eisenbahn-Betriebsordnung von 1851

Als das Eisenbahn-Polizeigesetz im Jahr 1847 beschlossen worden war ist man sich offensichtlich bewusst gewesen, dass die Erfahrungen mit der noch jungen Technik der Dampfeisenbahn und der damit verbundenen Benutzung durch einen wachsenden Personenkreis für ausreichende gesetzliche Regelungen noch nicht genügten. Der fortschreitende Bau von Eisenbahnlinien, das Zusammenwirken der Behörden mit den privaten Konzessionären und die Probleme, die beim Betrieb der Bahnen noch zu Tage treten könnten ließen es ratsam erscheinen, eine Revision des Eisenbahn-Polizeigesetzes von Anfang an einzuplanen.

Als Ergebnis der Überarbeitung wurde im Jahr 1851 eine Eisenbahn-Betriebsordnung<sup>33</sup> erlassen, die am 7. Januar 1852 in Kraft trat. In diesem Regelwerk wurden umfangreiche technische und administrative Anordnungen für den Bahnbetrieb getroffen. Die Überwachung der Eisenbahngesellschaften und ihres Personals sowie der Bediensteten der Staatsbahnen wurde nun nicht mehr den Polizeibehörden in den Provinzialhauptstädten überlassen, sondern es wurde für diese Aufgabe im Handelsministerium eine zentrale Behörde, die „Generalinspektion der Eisenbahnen“ geschaffen.

Die Eisenbahn-Betriebsordnung gliederte sich in folgende Abschnitte:

- I. Verpflichtungen der Eisenbahn-Betriebsunternehmungen und ihrer Angestellten
  - A. Allgemeine Vorschriften für den Bahnbetrieb
  - B. Verpflichtungen der an den Staatsbahnen angestellten Beamten und Diener
  - C. Verpflichtungen der Privateisenbahn-Unternehmungen sowie der Beamten und Diener
  - D. Aufsicht und Kontrolle
- II. Verpflichtung derjenigen Personen (des Publikums), welche die Eisenbahnen benützen oder sonst mit derselben in Berührung kommen.

### 2.1.7 Die zweite Privatbahnperiode ab 1855

Die militärischen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Krimkrieg, darunter die Besetzung der Donaufürstentümer im Jahr 1854 hatten die Staatskasse geleert. Der Entwurf eines Eisenbahnnetzes, das die Monarchie in drei Hauptlinien von Norden nach Süden und drei weiteren von Ost nach West durchziehen sollte konnte unter diesen Umständen nicht realisiert werden. Dies veranlasste den Kaiser, mit Entschließung vom

---

<sup>33</sup> KaisV mit welcher eine Eisenbahn-Betriebs-Ordnung für alle Kronländer erlassen wird, RGBI 1852/1.

September 1854 den Bau der Bahnen wieder Privaten zu überlassen. Auch wurde, wohl um die Staatskasse aufzufüllen der Verkauf von Staatsbahnen an private Betreiber beschlossen und eifrig vorangetrieben, obwohl die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen durchaus angemessen waren.<sup>34</sup>

Um den Bahnbau durch Private zu fördern, wurde die Konzessionserteilung neu geregelt<sup>35</sup>. Es gab Erleichterungen gegenüber den „Allgemeinen Bestimmungen über das Konzessionssystem“ von 1838. So konnte zB die Konzession nunmehr für einen Zeitraum von bis zu 90 Jahren erteilt werden. Das Interesse des Privatkapitals versuchte man zu steigern, in dem der Staat eine Verzinsung des Anlagekapitals garantierte.

Obwohl die Zinsgarantie nur „in ganz besonderen Fällen“ gewährt werden sollte erhielten nahezu alle neu errichteten oder von Privaten erworbenen Bahnen eine Ertragszusage. Dem Zusammenbruch des ersten Staatsbahnsystems folgte so die Periode des „Garantiesystems“. Mit dem Erfolg, dass sich ausländisches Kapital vor allem aus Frankreich engagierte. Die Periode von 1855 bis 1859, in der sich der Übergang vom Staatsbahnsystem zur Ära der Privatbahnen vollzog ist als „Franzosenzeit“ in die Geschichte der österreichischen Eisenbahnen eingegangen.<sup>36</sup>

Der Verkauf der nördlichen Staatsbahn, die im Anschluss an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn von Olmütz bzw von Brünn über Prag zur sächsischen Grenze führte, zusammen mit der südöstlichen Staatsbahn über Pressburg nach Pest ging am 31.Dezember 1854 zu mitternächtlicher Stunde über die Bühne. Die Vollmachtsträger der im darauf folgenden April gegründeten „k.k. privilegierten österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft“, in der die französische *Société General du Credit Mobilier* dominierte, erwarben die Bahnlinien samt staatlichen Domänen, wie Bergwerke und Forste.<sup>37</sup>

Im Jahr 1858 übertrug die Regierung die südliche Staatsbahn, die seit der Eingliederung der Wien-Gloggnitzer-Bahn im Oktober 1853 und der Fertigstellung der Semmeringstrecke im Jahr 1854 Wien mit Triest verband, zusammen mit weiteren Linien in Kärnten und Tirol einer Gruppe von in- und ausländischen Investoren mit der Auflage, diese Linien mit der Lombardisch-Venetianischen Gesellschaft und der Franz-Joseph-

---

<sup>34</sup> Czedik, Der Weg von und zu den Österreichischen Staatsbahnen I (1913) 53ff.

<sup>35</sup> VHM betr die Erteilung von Konzessionen für Privat-Eisenbahnbauten, RGBI 1854/238.

<sup>36</sup> Strach, Anfänge, in Geschichte II 189ff.

<sup>37</sup> Strach, Anfänge, in Geschichte III 1f.



Orientbahn zu fusionieren.<sup>38</sup> So entstand die „Südbahn-Gesellschaft“, das größte Eisenbahnunternehmen der Monarchie, das bis 1923 als Privatgesellschaft Bestand hatte.

Nach weiteren Verkäufen befanden sich im Jahr 1859 nur mehr zwei kurze Strecken im Ausmaß von zusammen 13,8 km im Staatsbesitz, nämlich die Grenzstrecken Kufstein - Kiefersfelden und Bodenbach bis zur sächsischen Grenze.<sup>39</sup>

Der Rückzug des Staates aus dem Bau und dem Betrieb von Eisenbahnen wurde schließlich durch die Auflösung der staatlichen Betriebsdirektionen und der Zentralkommission für Eisenbahnbauten in den Jahren 1858 und 1859 vollendet.<sup>40</sup>

Obwohl der Staat den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen in private Hände gelegt hatte wollte die Staatsverwaltung doch nicht auf jeglichen Einfluss und jegliche Kontrolle verzichten. Dies führte im Jahr 1856 zur neuerlichen Errichtung der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen. Diese Institution war bereits durch die Eisenbahn-Betriebsordnung von 1851 geschaffen worden, hatte aber seitdem ihren Charakter als Aufsichtsbehörde für die Eisenbahnen durch Erweiterung ihrer Funktionen auf das Post- und Telegrafwesen weitgehend verloren.<sup>41</sup>

Die erste Begeisterung privater Investoren ließ allerdings bald wieder nach. Der verlorene Krieg von 1859 und die schwierigen Beziehungen der Gesellschaften zueinander und zur staatlichen Verwaltung brachten den Bahnbau Anfang der Sechzigerjahre zum Erliegen. Österreich fiel in der Entwicklung im Vergleich mit anderen europäischen Staaten zurück. Das Ministerium für Handel und Volkswirtschaft erkannte, dass der Ausbau der Bahnlinien bloß auf Basis privaten Gewinnstrebens nicht vorangetrieben werden konnte und betonte in einer Denkschrift die Bedeutung nationalökonomischer, handelspolitischer und strategischer Aspekte der Eisenbahn.<sup>42</sup>

Die strategischen Notwendigkeiten, der Abschluss neuer Handelsverträge mit der Verpflichtung zur Schaffung von Bahnanschlüssen zu den Nachbarstaaten und die

---

<sup>38</sup> Strach, Anfänge, in Geschichte III 17.

<sup>39</sup> Bachinger, Das Verkehrswesen, in Wandruszka/Urbanitsch/Brusatti (Hrsg) Die Habsburgermonarchie 1848-1918, I. Die wirtschaftliche Entwicklung (1973) 285.

<sup>40</sup> Buschmann, Verwaltung, in Geschichte XIV 9.

<sup>41</sup> Buschmann, Verwaltung, in Geschichte XIV 15.

<sup>42</sup> Strach, Anfänge, in Geschichte III 162.

Reorganisation der Monarchie im Ausgleich mit Ungarn führten ab 1867 wieder zu einer Belebung des privaten Bahnbaues.<sup>43</sup>

#### 2.1.8 Die staatlichen Eisenbahn-Betriebsreglements von 1872 und 1874

In den Jahren nach der Niederlage im italienischen Feldzug von 1859 kam es laufend zu Veränderungen in der Organisation der staatlichen Verwaltung für das Eisenbahnwesen. Nachdem das Handelsministerium aus Sparsamkeitsgründen zunächst aufgelöst wurde, wanderten die Angelegenheiten der Eisenbahn vorübergehend in das Finanzressort, um 1861 wieder in einem neu gegründeten Handelsministerium zu landen.<sup>44</sup>

Eine wesentliche Veränderung in der Verwaltung trat im Jahr 1867 durch den Ausgleich mit Ungarn ein, wodurch es zu einer Teilung der staatlichen Aufsicht über die Bahngesellschaften kam. Doch wurde vereinbart, auch weiterhin nach einheitlichen Normen vorzugehen, die Betriebsordnung von 1851 in beiden Reichsteilen beizubehalten und Änderungen derselben nur in gegenseitiger Abstimmung durchzuführen.<sup>45</sup>

Ab 1867 kam es zu einer regen Bautätigkeit und damit zu einer erheblichen Erweiterung des österreichischen Bahnnetzes. Aus diesem Grund und wegen der Ertragsgarantien, die von den Gesellschaften ausgiebig beansprucht wurden war ein erhöhter Kontrollaufwand in technischer und kommerzieller Hinsicht erforderlich. Dem wurde ab dem Jahr 1870 durch laufende organisatorische und personelle Anpassung der Generalinspektion an die wachsenden Aufgaben Rechnung getragen.<sup>46</sup>

Nunmehr nahm der Staat wieder verstärkt Einfluss auf den Bau und den Betrieb der Bahnen. Im Jahr 1872 ersetzte er die Betriebsordnungen der privaten Gesellschaften durch ein staatliches Betriebs-Reglement<sup>47</sup> und verordnete eine einheitliche Signalisierung.<sup>48</sup>

Das Betriebs-Reglement legte die Bedingungen für die Personenbeförderung, für den Transport von Reisegepäck und von sonstigen Gütern fest, sowie die Bedingungen für den

---

<sup>43</sup> *Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes*, Unsere Eisenbahnen im Kriege, in Geschichte VII (Nachdruck 2000) 144.

<sup>44</sup> *Buschmann*, Verwaltung, in Geschichte XIV 17ff.

<sup>45</sup> G wodurch ... zur Vereinbarung eines Zoll- und Handelsbündnisses ... ermächtigt wird, RGBI 1867/4. Nach Art VIII leg cit sollen die Bau- und Betriebsnormen in beiden Reichsteilen einheitlich sein. Die Betriebsordnung 1851 und das Betriebsreglement 1863 sollen in beiden Teilen weiterhin gelten.

<sup>46</sup> *Buschmann*, Verwaltung, in Geschichte XIV 24ff.

<sup>47</sup> VHM betr die Einführung eines neuen Betriebsreglements ..., RGBI 1872/90.

<sup>48</sup> VHM betr die Einführung einer einheitlichen Signalvorschrift ..., RGBI 1872/80.

Transport von Leichen, von Equipagen und anderen Fahrzeugen und von lebenden Tieren. Es enthielt nur wenige Vorschriften, die die Bediensteten betrafen. Es verpflichtete das Personal der Bahngesellschaften zu bescheidenem und höflichem, aber entschiedenem Benehmen gegen das Publikum und verbot die Annahme von Geschenken. Auch das Rauchen im dienstlichen Verkehr mit der Öffentlichkeit wurde untersagt.

Diese Betriebsordnung wurde im Jahr 1874 durch eine neue, aber weitgehend gleich lautende Vorschrift abgelöst.<sup>49</sup> Neben der staatlichen Betriebsordnung durften auch eigene Reglements der Bahnunternehmungen bestehen, sofern sie den staatlichen Vorschriften nicht widersprachen und für das Publikum günstigere Bedingungen enthielten.

Um die Betriebssicherheit zu erhöhen wurden im selben Jahr Vorschriften für den Diensturnus von Bahn- und Weichenwärtern erlassen.<sup>50</sup>

#### 2.1.9 Das zweite Staatsbahnsystem ab 1878

Die rege Investitionstätigkeit flaute Anfang der Siebzigerjahre ab, als im Boom der Aktienmärkte das Kapital zu ertragreicheren Anlagen, wie zu Banken und zur Bauindustrie floss. Vollends erlahmte der Bahnbau, als die Börsenkatastrophe von 1873 das Vertrauen in Aktien vernichtete.<sup>51</sup> So musste der Ausbau der Verbindungen wieder vom Staat finanziert werden. So zum Beispiel im Jahr 1873 die von der Marine dringend geforderte Anbindung des Kriegshafens Pola, wobei allerdings die Betriebsführung an die private Südbahn-Gesellschaft verpachtet wurde.<sup>52</sup>

Auch die Verbindung der Tiroler Linien der Südbahn-Gesellschaft (Kufstein-Innsbruck-Brenner-Bozen) mit der Vorarlberger Bahn über Landeck und über den Arlberg wurde auf Kosten des Staates errichtet. Ein Budget von 35,6 Millionen Gulden für den Bau der Arlbergbahn wurde im Mai 1880 genehmigt.<sup>53</sup> Im Jahr 1884 wurde der Betrieb aufgenommen.

Der Staat hatte bei Erteilung der Konzessionen ab 1854 den Gesellschaften Zinsgarantien gewährt und damit das wirtschaftliche Risiko übernommen. Der Bahnbau war dadurch zwar belebt worden, aber die Zuschüsse des Staates erreichten beachtliche Höhen. Dieser

---

<sup>49</sup> VHM betr die Einführung eines neuen Betriebsreglements ..., RGBI 1874/75.

<sup>50</sup> Röhl, Gesetzgebung, in Geschichte XIII 73.

<sup>51</sup> Konta, Vom Jahre 1867 bis zur Gegenwart, in Geschichte IV (Nachdruck 1999) 149.

<sup>52</sup> Konta, Vom Jahre, in Geschichte IV 176.

<sup>53</sup> G betr den Bau der Arlbergbahn, RGBI 1880/48

reagierte mit dem Sequestrationsgesetz vom 14. Dezember 1877, das der Regierung das Recht zur Zwangsverwaltung jener Bahnen einräumte, die eine staatliche Zinsgarantie erhalten hatten und staatliche Vorschüsse zur Abdeckung des Betriebskostenabgangs benötigten. Weiters wurde die Regierung ermächtigt, bei vorläufigen Vereinbarungen über den Ankauf von Bahnen durch den Staat die Übernahme der Schulden zuzusagen.<sup>54</sup>

Als die Niederösterreichischen Südwestbahnen, die bald nach ihrer Gründung erhebliche staatliche Unterstützung benötigten in unlösbare wirtschaftliche Schwierigkeiten gerieten, wurden sie im August 1878 vom Staat als „k.k. Niederösterreichische Staatsbahnen“ übernommen.<sup>55</sup> Für die Betriebsführung wurde eine „Ministerial-Commission für die Verwaltung der k.k. niederösterreichischen Staatsbahnen“ eingerichtet, die dem Handelsminister unterstellt wurde.<sup>56</sup> Im gleichen Jahr wurde die Ausübung des Enteignungsrechts durch Eisenbahnunternehmungen gesetzlich geregelt.<sup>57</sup>

Die Niederösterreichischen Südwestbahnen waren allerdings nicht die ersten Bahnen, die vom Staat erworben wurden. Der Konkurs der seit Ende 1872 in Betrieb befindlichen Dnjestrbahn als Folge der schwierigen Verhältnisse beim Bau und der Börsenkatastrophe von 1873 hatte die Regierung veranlasst, die Bahn im Jahr 1876 zu erwerben um eine Einstellung des Betriebes zu verhindern. Zum damaligen Zeitpunkt bestand aber noch nicht die Absicht, den Staatsbahnbetrieb wieder aufzunehmen und es war angedacht, die Dnjestrbahn mit privaten Gesellschaften in Galizien zu fusionieren.<sup>58</sup>

Eine ähnliche Notstandsaktion wurde durch die Situation der im November 1873 eröffneten Verbindung von Straßwalchen nach Braunau am Inn erzwungen. Nachdem die Braunau-Straßwalchner-Bahn im September 1875 bereits für einige Tage den Betrieb hatte einstellen müssen, wurde sie vom Staat im April 1877 noch vor der Verabschiedung des Sequestrationsgesetzes erworben.<sup>59</sup>

Als Folge dieser Ereignisse begann der Gedanke, den Staatsbetrieb nach rund zwanzig Jahren wieder aufzunehmen immer mehr an Boden. Daher wurde ab dem Jahr 1880 die

---

<sup>54</sup> Röll, Gesetzgebung, in Geschichte XIII 64f;  
G v 14.12.1877 RGBI 1877/112.

<sup>55</sup> Konta, Vom Jahre, in Geschichte IV 190ff;  
G v 5.7.1878 RGBI 1878/88.

<sup>56</sup> KHM betr die Erwerbung der kk nö Südwestbahnen ..., RGBI 1878/104.

<sup>57</sup> G betr die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen, RGBI 1878/30.

<sup>58</sup> Czedik, Der Weg I 286ff.

<sup>59</sup> Czedik, Der Weg I 292ff.

Kronprinz-Rudolf-Bahn (St. Valentin – Villach - Tarvis) durch den Staat, zunächst aber auf Rechnung der Gesellschaft geführt. Um einen einheitlichen Betrieb der österreichischen Bahnlinien zu erreichen wurde ein Jahr später der Betrieb auf den Linien der Kaiserin Elisabeth-Bahn (Westbahn) vom Staat in Pacht genommen.<sup>60</sup> Mit einem, im Dezember 1881 mit Zustimmung des Reichsrates erlassenen Gesetz genehmigte der Kaiser ein Übereinkommen zwischen der Leitung der Kaiserin-Elisabeth-Bahn und der Regierung, welches die vollständige Übernahme des Betriebes vorsah.<sup>61</sup> Die Westbahn war somit die erste große Bahnlinie mit Staatsbetrieb. Im April 1884 wurden drei weitere Abkommen durch Gesetz in Kraft gesetzt.<sup>62</sup> Damit konnte nun auch die Kronprinz-Rudolf-Bahn auf Rechnung des Staates betrieben und die Einlösung der Gesellschaft in Angriff genommen werden. Dieses Gesetz ermöglichte auch die Erwerbung der Kaiser Franz Joseph-Bahn und der Vorarlberger Bahn durch den Staat, wobei die Betriebsführung dieser Bahnen durch die Staatsverwaltung ausdrücklich vorgeschrieben wurde.

Als die Konzession der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn mit Ablauf der vereinbarten Dauer im Jahr 1884 erlöschen sollte, wurde sie entgegen den grundsätzlichen Bestrebungen zur Verstaatlichung verlängert. Die Voraussetzungen des Sequestrationsgesetzes waren nicht gegeben, da die Bahn keine Zinsgarantien erhalten hatte.<sup>63</sup> Allerdings gab es seitens der antisemitisch eingestellten Großdeutschen Partei heftige politische Bestrebungen, die profitable Nordbahn zu verstaatlichen. *Georg Ritter von Schönerer* agitierte im Reichsrat gegen den Hauptaktionär der Bahn *Baron Rothschild*, unterstützt von Zwischenrufen von der Zuschauergalerie, die sich gegen die „Nordbahnjuden“ richteten.<sup>64</sup>

Auch die Sozialdemokratie missbilligte die Verlängerung des Privilegiums. Sie sah darin ein Zeichen der Überlegenheit der kapitalistischen Interessensvertretungen, denen es mit Hilfe einer bestochenen Presse und einer willfährigen Regierung gelang, die Verstaatlichung der Nordbahn zu verhindern.<sup>65</sup> Die Nordbahn wurde erst im Jahr 1907 verstaatlicht.

---

<sup>60</sup> *Buschmann*, Verwaltung, in *Geschichte* XIV 52f.

<sup>61</sup> G betr die Betriebsübernahme und eventuelle Einlösung der KEB durch den Staat, RGBI 1881/141; Circ 115, 60597/2475-Sec VABl 1881, 149ff.

<sup>62</sup> G betr die Erwerbung der KFJB, KRB und Vorarlberger Bahn für den Staat, RGBI 1884/51.

<sup>63</sup> *Röll*, Gesetzgebung, in *Geschichte* XIII 77ff.

<sup>64</sup> *Hamann*, *Hitlers Wien* (2001) 345.

<sup>65</sup> *Kaff*, *Das Recht der Eisenbahner* (1907) 10.

Der erste Schritt zum Aufbau einer Organisation für die nunmehr vom Staat betriebenen Bahnen erfolgte 1882 durch eine Verordnung des Handelsministeriums, mit der „Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes auf den westlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen“ kundgemacht wurden.<sup>66</sup>

Für die Verwaltung der Kaiserin Elisabeth-Bahn und der Kronprinz Rudolf-Bahn einschließlich der Staatsbahn Tarvis-Pontafel sowie der Staatsbahn Braunau-Strasswalchen sahen diese Grundzüge eine „Centralverwaltungsstelle“ vor, die auch die Ministerialkommission ablösen sollte, die bis dahin den Betrieb der Niederösterreichischen Staatsbahnen geführt hatte. Damit wurde begonnen, die staatliche Verwaltung und Betriebsführung der verschiedenen Linien zu vereinheitlichen.

Die Zentralverwaltungsstelle sollte ähnlich der Generaldirektion einer privaten Bahngesellschaft agieren und wurde daher außerhalb des Handelsministeriums eingerichtet. Sie unterstand aber direkt der Oberaufsicht des Ministeriums, dem auch etliche Verwaltungsagenden vorbehalten blieben. Die Zentralverwaltungsstelle bestand aus zwei Einheiten, der „k.k. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb in Wien“ und einem Staats-Eisenbahnrat. Mit dem Eisenbahnrat sollten Vertreter verschiedener Interessensgruppen aus Ministerien, aus Handel und Gewerbe sowie aus der Landwirtschaft an der Verwaltung der Bahnen beteiligt werden.

Im Jahr 1882 betrieb der Staat ein zusammenhängendes Bahnnetz im Westen. Lediglich der Anschluss an die Vorarlberger Bahn über den Arlberg fehlte zunächst noch und die Verbindung Wörgl - Innsbruck blieb Teil der privaten Südbahn-Gesellschaft. Kern dieses Netzes waren die Linien der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Deren Generaldirektor *Alois Czedit von Bründelsberg* wurde vom Kaiser zum Präsidenten der Direktion für den Staatseisenbahnbetrieb ernannt. Die im Jahr 1882 geschaffene Organisation sah „Oberbahnbetriebsämter“ als einheitliche, für einen bestimmten räumlichen Bereich zuständige Dienststellen vor. Ihnen unterstanden die Bahnbetriebsämter, Stationen, Haltestellen, Bahnerhaltungssektionen und Heizhäuser ihrer jeweiligen Bezirke. Oberbahnbetriebsämter wurden in Wien, Linz, Salzburg, Steyr, Villach und Feldkirch eingerichtet.<sup>67</sup>

---

<sup>66</sup> VHM betr die Organisation des Staats-Eisenbahnbetriebes auf den westlichen StB und vom Staate betriebenen Privatbahnen, RGBI 1882/25.

<sup>67</sup> *Buschmann*, Verwaltung, in Geschichte XIV 56f.

Zwischen 1882 und 1884 war der Umfang der vom Staat betriebenen Linien durch die Aufnahme des Betriebes auf der Arlbergbahn und durch die Verstaatlichung von Linien in Böhmen und Galizien von 2.614 km auf 5.100 km gewachsen<sup>68</sup>. Daher war es bereits nach zwei Jahren erforderlich, die Verwaltung des Staatsbetriebes in Österreich neu zu organisieren. Mit Verordnung des Handelsministers vom 23. Juni 1884 wurde die Organisation für die Staatsbahnen und die vom Staat betriebenen Privatbahnen in den im Reichsrat vertretenen Königreichen und Ländern neu geregelt.<sup>69</sup>

Um die vom Staat betriebenen Bahnen als einheitliches Gesamtnetz zu führen, wurde die „k.k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen“ als Exekutivorgan des Handelsministeriums installiert. Der Leiter der Generaldirektion - diese Aufgabe wurde wieder *Czedik* übertragen - war Sektionschef im Handelsministerium. Weiters wurde der Staats-Eisenbahnrat nunmehr dem Handelsminister zur Begutachtung volkswirtschaftlicher Fragen des Eisenbahnwesens beigegeben.

Mit der Organisation von 1884 wurde eine einheitliche Verwaltung des gesamten Staatseisenbahnwesens durch Zusammenlegung des Staatseisenbahnbetriebes und des Staatseisenbahnbaus geschaffen. Die bisherige eher privatwirtschaftlich orientierte Organisationsform wurde nun vor allem im Betriebsbereich zu Gunsten einer den staatlichen Behörden ähnlichen Verwaltungsform aufgegeben.<sup>70</sup>

Die umfangreichen Kompetenzen der Generaldirektion der Staatsbahnen führten zu Überschneidungen mit den Aufgaben der Generalinspektion. Das Handelsministerium sah sich gezwungen, die Beziehungen der beiden Institutionen explizit zu regeln.<sup>71</sup> Hinsichtlich der Staatsbahnen wurden die Kompetenzen der Generalinspektion auf jene Agenden reduziert, die ihr nach der Eisenbahn-Betriebsordnung von 1851 oder nach anderen Gesetzen ausdrücklich auch gegenüber den Staatsbahnen zustanden. Sie war nicht mehr berechtigt, die Staatsbahnen in fachlicher Hinsicht zu überprüfen.

Der Generaldirektion unterstanden Dienststellen mit der Bezeichnung „k.k. Eisenbahn-Betriebsdirektion“ zur Leitung des lokalen Betriebes. Sie wurden in Wien, Linz, Innsbruck, Prag, Krakau, Lemberg, Pola und Spalato eingerichtet. Sie waren für Sicherheit und

---

<sup>68</sup> *Czedik*, Der Weg II 6.

<sup>69</sup> VHM betr die Organisation der StB-Verwaltung in den im Reichsrat vertretenen Königreichen und Ländern, sowie..., RGBI 1884/103.

<sup>70</sup> *Buschmann*, Verwaltung, in Geschichte XIV 63.

<sup>71</sup> VHM betr die Regelung der Beziehungen der GDion der ÖStB zur Generalinspektion der österr Eisenbahnen, RGBI 1884/122.

Ordnung des Bahnbetriebes in ihrem regionalen Bereich zuständig und unterstanden diesbezüglich der Generalinspektion. Die Betriebsdirektionen stellten einheitliche Dienststellen für die Funktionen Bahnerhaltung, Verkehr und Zugförderung dar. Weiters nahmen sie die Aufgaben der Bahnpolizei wahr. Den Betriebsdirektionen waren als unterste Organisationsstufe die Bahnerhaltungs-Sektionen, die Verkehrs- und kommerziellen Dienste der Stationen, die Heizhausleitungen für den Zugförderungsdienst und die Werkstättenleitungen unterstellt. Die für die Errichtung neuer Bahnen verantwortlichen Bauleitungen unterstanden direkt der Generaldirektion.

An der Spitze einer Betriebsdirektion stand der Betriebsdirektor. Bezüglich der Diener und des Hilfspersonals stand ihm das Recht zur Aufnahme, zur Kündigung und zur Durchführung von Disziplinarmaßnahmen zu. Er konnte ihm unterstellte Bedienstete einschließlich der Unterbeamten und Beamten innerhalb seines Bereiches versetzen, vom Dienst suspendieren und gegen Unterbeamte und Beamte Disziplinaruntersuchungen einleiten.

Für den Verkehr aller Organe der Staatsbahnen untereinander sowie mit zivilen und militärischen Behörden wurde Deutsch als Amtssprache vorgeschrieben. Für Galizien bestand eine Ausnahmebestimmung. Der Verkehr mit nichtmilitärischen Behörden hatte auf Polnisch zu erfolgen, die Staatsbahnorgane untereinander und mit den Organen des Post- und Telegrafendienstes hatten jedoch auch in Galizien auf Deutsch zu verkehren. Es gab daher eine große Zahl von Eisenbahnbediensteten deutscher Muttersprache in den Ländern Cisleithaniens, die nach dem Zerfall der Monarchie in den Nachfolgestaaten nicht erwünscht waren und von der Republik Deutschösterreich aufgenommen werden mussten.

Die Organisation von 1884 wurde durch eine Verordnung<sup>72</sup> des Handelsministers mit Wirkung vom 1. Jänner 1892 ergänzt und in Teilbereichen abgeändert. Unter anderem wurden die Kompetenzen der Betriebsdirektionen in kommerziellen Belangen erweitert. Auch hinsichtlich der Bediensteten erhielten die regionalen Leiter umfangreichere Befugnisse als jene, die in der Organisation von 1884 den Betriebsdirektoren zugestanden waren. Das Recht Personal einzustellen erstreckte sich nun auch auf Unterbeamte und Beamte der unteren Dienstklassen. Die neue Organisation ermächtigte die Betriebsdirektoren, gegen alle Untergebenen Disziplinarmaßnahmen zu ergreifen und im Rahmen der Vorschriften Zulagen und finanzielle Unterstützung zu gewähren. Lediglich für die meisten Belange der Beamten ab 1.200 fl. Jahreseinkommen blieb die

---

<sup>72</sup> VHM betr. Ergänzung und Abänderung der ... Organisation der StB-Verwaltung ..., RGBl 1891/183.



Generaldirektion zuständig. Weiters wurden Kontrollorgane zur Besorgung und Überwachung des Verkehrsdienstes und auch des Zugsförderungs- und Werkstattendienstes eingeführt und den Betriebsdirektionen unterstellt.

Im gleichen Jahr, in dem die geänderte Organisation in Kraft trat, wurde das Betriebsreglement von 1874 durch ein neues Reglement<sup>73</sup> für alle Bahnen abgelöst, das die Bestimmungen eines internationalen Übereinkommens vom Oktober 1890 sowie eines Handels- und Zollabkommens mit Ungarn berücksichtigte. Die Kompetenzen und Pflichten der Bediensteten im Verkehr mit dem Publikum, wie sie in den §§1 bis 4 des Reglements von 1874 normiert waren wurden nahezu wortgleich übernommen. Ein neuerliches Betriebsreglement<sup>74</sup> vom November 1909 enthielt keine Bestimmungen über Rechte und Pflichten des Personals. Dieses Reglement blieb in der Ersten Republik mit einigen Änderungen und Ergänzungen als „Eisenbahn-Verkehrsordnung“ in Geltung.<sup>75</sup>

Die Schaffung neuer Verwaltungseinheiten und deren laufende Anpassung an die wachsenden Anforderungen durch die Erweiterung des Staatsbahnnetzes mündeten schließlich in die Errichtung eines eigenen Eisenbahnministeriums für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder im Jahr 1896, verbunden mit einem neuen Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahnverwaltung.<sup>76</sup> Auch in betriebstechnischer Hinsicht wurden Schritte zur Vereinheitlichung der verschiedenen vom Staat übernommenen Linien gesetzt. So wurde im Jahr 1897 bei den Staatseisenbahnen einheitlich der Linksverkehr eingeführt und Vorschriften über die Anordnung von Gleisen in Bahnhöfen erlassen.<sup>77</sup> Im Jahr darauf erfolgte der Übergang vom Fahren in Zeitdistanz auf das Fahren in Raumdistanz. Zu diesem Zweck mussten Blockposten eingerichtet werden, die mit „verlässlichen und intelligenteren Wächtern“ zu besetzen waren.<sup>78</sup>

Mit dem Organisationsstatut von 1896 wurde die Generaldirektion wieder aufgelöst. Dem Eisenbahnministerium unmittelbar unterstellt waren die nunmehr „k.k. Staatsbahndirectionen“ genannten Dienststellen zur Leitung des lokalen

---

<sup>73</sup> VHM iEinf Justiz-M betr das Betriebsreglement ..., RGBI 1892/207.

<sup>74</sup> VEM betr das Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrat vertretenen Königreiche u Länder, RGBI 1909/172.

<sup>75</sup> VBMV ... betr Änderung u Ergänzung des Eisenbahnbetriebsreglements v 11.11.1909, BGBl 1921/320.

<sup>76</sup> KHM u EM betr die Errichtung eines Eisenbahnministeriums und die Erlassung eines neuen Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung ..., RGBI 1896/16.

<sup>77</sup> ErlEM 24, 4669/IV ex1896 ABIEM 1897, 88f.

<sup>78</sup> ErlEM 16, 19755/IV ex1897 ABIEM 1898, 87ff.

Betriebsdienstes und die „k.k. Eisenbahnbauleitungen“ für die Bauausführung neuer Linien. Die Generalinspektion behielt ihre Funktion als Aufsichtsbehörde für alle Staats- und Privatbahnen Cisleithaniens und wurde als Hilfsorgan dem Eisenbahnministerium zugeteilt. Für die Evidenzhaltung und Disposition des rollenden Materials wurde beim Ministerium ein „Centralwagendirigierungsamt“ eingerichtet. Den Staatsbahndirektionen unterstanden als unterste Dienststellen die „k.k. Bahnerhaltungssectionen“, die „k.k. Bahnstationsämter“, „k.k. Heizhausleitungen“, die „k.k. Werkstättenleitungen“ und die „k.k. Materialmagazinsleitungen“.

Die Befugnisse der Staatsbahndirektionen waren umfassender als jene der 1884 eingerichteten Eisenbahn-Betriebsdirektionen. Ihre Leiter waren Staatsbeamte der fünften oder sechsten Rangklasse. Ihre Zuständigkeit erstreckte sich auf alle für den Bahnbetrieb erforderliche Maßnahmen, sofern sie nicht ausdrücklich dem Ministerium vorbehalten waren. Die Direktionen hatten die Vollmacht, die Staatsbahnverwaltung rechtsverbindlich zu vertreten, Verträge zu schließen, Prozesse zu führen und Verpflichtungen zu übernehmen. Weiters nahmen sie die Aufgaben der Bahnpolizei wahr.

Die Vorschriften über die deutsche Amtssprache blieben unverändert.

#### 2.1.10 Die Ära der dritten Verstaatlichung

Um die Jahrhundertwende war über ein Drittel des Bahnnetzes der Monarchie noch im Besitz privater Gesellschaften, die in ihrem Gewinnstreben wenig Rücksicht auf die Bedürfnisse des Staates nahmen. Zudem störten private Linien den Zusammenhang der Staatsbahnen und verhinderten so einen rationellen Betrieb mit einheitlicher Tarifstruktur. Es kam daher in den Jahren bis 1913 zu Verstaatlichungen von Bahnlinien im Ausmaß von ca. 6.000 km. Den größten Anteil daran hatten die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Nordwestbahn und die österreichischen Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft, die in den Jahren 1907 und 1908 vom Staat erworben wurden. Die Südbahn-Gesellschaft blieb als einziger großer Betreiber einer Vollbahn in privater Hand.<sup>79</sup>

Bei der Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mussten einige Probleme berücksichtigt werden, die in dieser Form bei den westlichen Staatsbahnen nicht aufgetreten waren. Es handelte sich um die Nationalitätenfrage und die fiskalischen Folgen der Übernahme in den Staatsbetrieb. Der Grund lag offensichtlich in der Tatsache, dass die

---

<sup>79</sup> *GDion der ÖBB* (Hrsg.), *Die österreichischen Eisenbahnen 1837 – 1937* (1937) 57f.

Bahnlinie zum überwiegenden Teil in Böhmen, Mähren und Galizien verlief. Das Gesetz<sup>80</sup> über die Verstaatlichung der Bahn sah daher vor, dass bei der Besetzung von Dienstposten in einem von der Nordbahn berührtem Ort auf die nationalen Verhältnisse Bedacht genommen werden musste.

Weiters sollten die Linien der Nordbahn bis zum Jahr 1940 ein eigenes Unternehmen des Staates darstellen. Der Ertrag des Unternehmens sollte in einer, von den Staatseisenbahnen getrennten Betriebsrechnung ermittelt und somit gesondert besteuert werden. Es wurde daher eine eigene Organisation für die Nordbahn geschaffen.<sup>81</sup> Zur Führung des Betriebes und zur Verwaltung der Bahnstrecken wurde eine dem Eisenbahnministerium direkt untergeordnete Dienststelle, die „k.k. Nordbahndirektion“ in Wien eingerichtet, der das Personal der Nordbahn unterstellt wurde. Da nahezu alle Entscheidungen von einiger Bedeutung vom Ministerium zu treffen waren lag die Aufgabe der Direktion, abgesehen vom Tagesgeschäft und Maßnahmen bei Gefahr im Verzug wohl hauptsächlich bei der Annäherung an die staatlichen Verwaltungsnormen und bei der Eingliederung von Geschäftsbesorgungen in die Struktur der Staatseisenbahnverwaltung.

Ähnliche Bestimmungen hinsichtlich der Nationalität des Personals wurden bei der Verstaatlichung der Böhmisches Nordbahn<sup>82</sup> im Jahr 1908 getroffen. Das Problem der Zuordnung der Ertragssteuern wurde dahingehend gelöst, dass vom Jahr 1908 an bis zum Jahr 1957 jener Teil der Steuerleistung, die dem Wert von 1907 entsprach an den Orten abzuführen war, die vor der Verstaatlichung Empfänger der Ertragssteuern gewesen waren. Gleichartige Regelungen galten für die im Oktober 1909 in den Staatsbetrieb übernommenen Bahnen, nämlich der Österreichischen Nordwestbahn, der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn. Als provisorische organisatorische Maßnahme wurden dem Eisenbahnministerium so wie bei der Nordbahn zwei neue Direktionen unterstellt, die „k.k. Nordwestbahn-Direktion“ und die „Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft“.<sup>83</sup>

---

<sup>80</sup> G betr die Erwerbung des ... Hauptbahnnetzes und der Lokalbahnen der KFN ... durch den Staat, RGBI 1906/212.

<sup>81</sup> KEM betr die Organisation ... der KFN, RGBI 1907/2.

<sup>82</sup> G betr die Erwerbung der Böhmisches Nordbahn durch den Staat, RGBI 1908/169.

<sup>83</sup> G betr die Erwerbung der österr Eisenbahnlinien der...österr-ung StEBG ..., ferner der österr NWB ... durch den Staat, RGBI 1909/46.

Verfügte das Netz der österreichischen Eisenbahnen im Jahr 1867 über eine Länge von 3.952 km, davon lediglich 18 km in Staatsbesitz<sup>84</sup>, so erreichten die Linien der österreichischen Staatseisenbahnen eine Gesamtlänge von 13.281 km im Jahre 1913. Hinzu kamen Privatbahnen mit 6.010 km Gesamtlänge, die von den Staatsbahnen betrieben wurden. Dem standen rund 4.000 km von selbständigen Privatbahnen gegenüber.<sup>85</sup>

Im Jahr 1883 war den Staatseisenbahnen eine neue Aufgabe übertragen worden. Für den Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee wurde die „Dampfschiffahrts- und Trajektanstalt“ mit Sitz in Bregenz gegründet und der Bahn angegliedert. Der Schiffsverkehr hatte gleichzeitig mit der Aufnahme des Verkehrs auf der Arlbergbahn zu beginnen.<sup>86</sup> Mit zwei Raddampfern und vier Kähnen für den Güterwagen-Trajektverkehr wurde ab 1884 die Verbindung nach Friedrichshafen, Konstanz und Romanshorn hergestellt. Bis zum ersten Weltkrieg florierte der Bodenseeverkehr, wurde dann aber unterbrochen und beschränkte sich ab 1918 auf die Personen- und Expressgutbeförderung. Der Güterverkehr verlagerte sich auf die Schiene.<sup>87</sup>

#### 2.1.11 Der erste Weltkrieg

Die Kriegserklärung an Serbien am 28. Juli 1914 stellte die Eisenbahnen vor eine schwere Herausforderung. Viele Bürger der Monarchie hielten sich nicht in ihrem Heimatort auf und mussten überstürzt die Heimreise antreten. Am 30. Juli wurde auf den für den Aufmarsch gegen Serbien benötigten Linien die Kriegsfahrordnung eingeführt. Der Eintritt Russlands in den Krieg erzwang die Ausdehnung der Kriegsfahrordnung auf alle wichtigen Bahnen der Monarchie, wodurch der zivile Verkehr zunächst weitgehend zum Erliegen kam.<sup>88</sup>

Die Staatseisenbahnen wurden im Sinne des §1 des Kriegsleistungsgesetzes<sup>89</sup> für militärische Zwecke in Anspruch genommen. Daher waren jene Bahnbediensteten, die für die Abwicklung oder Durchführung militärischer Transporte herangezogen wurden durch

---

<sup>84</sup> Solvis, Der Weg zur Neuordnung der Österreichischen Bundesbahnen (1933) 10.

<sup>85</sup> Enderes, Die österreichischen Eisenbahnen, in Shotwell (Hrsg), Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Weltkrieges – Verkehrswesen im Kriege (1931) 13.

<sup>86</sup> G betr die Errichtung einer Trajektanstalt in Bregenz, RGBl 1883/104.

<sup>87</sup> Karner, Die Schifffahrt der Österreichischen Bundesbahnen am Bodensee und Wolfgangsee, in Österr Verkehrswerbung GmbH (Hrsg), Die ÖBB – ein Spiegelbild österreichischen Wiederaufstieges, FS zur Inbetriebnahme des neuen Wiener Südbahnhofes und zur Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Südbahnstrecke Wien - Gloggnitz (1956) 42ff.

<sup>88</sup> Enderes, Eisenbahnen, 18.

<sup>89</sup> G betr die Kriegsleistungen, RGBl 1912/236.

dieses Gesetz verpflichtet, in ihrem Dienstverhältnis zu verbleiben. Erschwerend kam hinzu, dass sie in dieser Zeit der Disziplinargewalt des Militärs und der Militärgerichtsbarkeit unterstanden.

Der Krieg brachte erhebliche Belastungen für das Bahnpersonal. Einerseits stiegen durch das erhöhte Transportvolumen die Fahrbewegungen, andererseits sank nicht nur die Zahl der Beschäftigten durch Einberufungen zum Dienst im Kriegsgebiet, sondern es gingen dadurch auch bestens geschulte und erfahrene Beamte, für die kein gleichwertiger Ersatz bereitgestellt werden konnte für den Betrieb im Hinterland verloren. Ab 1916 wurden daher auch Frauen für Tätigkeiten herangezogen, die bisher Männern vorbehalten waren.<sup>90</sup>

Zum Personalmangel kam die Lebensmittelnot. Im letzten Kriegswinter kam es zu Hungerrevolten und Streiks in einigen Stationen und Werkstätten, Plünderungen und Diebstähle nahmen zu. Bahnbedienstete wurden Opfer von Kampfhandlungen und litten unter dem Beschuss von Bahnhöfen und Bahnanlagen. Der schlechte Zustand der Betriebsmittel, hervorgerufen durch Materialmangel und minderwertige Ersatzstoffe und die geringe Qualifikation schnell eingeschulter Ersatzkräfte führten Ende 1917 zu schweren Unfällen.<sup>91</sup>

Ende Oktober 1918 kam es zu eigenmächtigen Demobilisierungen von Einheiten verschiedener Nationalitäten der kk Armeen, die den Weg in ihre Heimat antraten. Es kam zu chaotischen Zuständen auf den Bahnhöfen. Um die Transporte geordnet abwickeln zu können wurde ein „zwischenstaatliches Verkehrskomitee“ aus Vertretern der neuen Staaten gegründet.<sup>92</sup>

## **2.2 Die Österreichischen Bundesbahnen in der Ersten Republik**

### 2.2.1 Die Folgen des Krieges

Die meisten Bahnlinien Cisleithaniens waren sternförmig von Wien ausgegangen. Es waren jene Linien, die von der Haupt- und Residenzstadt nach Norden und Osten zu den Kronländern Böhmen und Ungarn geführt hatten und die Linie nach Süden bis Triest. Einige wenige Linien hatten Querverbindungen hergestellt.

---

<sup>90</sup> Enderes, Eisenbahnen, 41ff.

<sup>91</sup> Saurau, Unsere Eisenbahnen im Weltkrieg, (1924) 35ff.

<sup>92</sup> Arlt/Gürtlich/Zenz (Hrsg), Mit Volldampf in den Süden<sup>2</sup> (2008) 427f.

Die wichtigsten radialen Linien waren:

Die Franz-Joseph-Bahn, die über Gmünd einerseits in das südwestliche Böhmen nach Pilsen, andererseits nach Prag führte.

Die Nordwestbahn, die in das südliche Mähren nach Znaim, weiter nach Iglau, Kolin und Jungbunzlau führte, mit Verbindung nach Dresden und Berlin.

Die Linien vom Ostbahnhof ausgehend einerseits über Laa an der Thaya in das östliche Böhmen, nach Prag, Dresden und Berlin, andererseits in Stadlau abzweigend nördlich der Donau nach Marchegg und Budapest.

Die Nordbahn, die nach Krakau und Bochnia führte und von der ein Zweig von Brünn und ein zweiter von Olmütz ausgehend nach Böhmisches Trübau führten. Von dort ging die Verbindung nach Prag, Dresden und Berlin.

Die Wien-Raaber Eisenbahn (später Ostbahn genannt), die die Verbindung südlich der Donau über Bruck an der Leitha nach Budapest herstellte.

Die Südbahn, die über den Semmering nach Graz und Triest führte mit einer Abzweigung in Bruck/Mur nach Villach und Tarvis.

Die Westbahn, die über Salzburg bzw Passau nach Bayern, über Innsbruck und den Arlberg nach Bregenz und Süddeutschland, sowie über Buchs in die Schweiz führte.

Die wichtigsten Querverbindungen der Monarchie liefen überwiegend außerhalb des heutigen österreichischen Staatsgebietes, ausgenommen die Linien

Budweis – Linz - Selzthal (Pyhrnbahn) - St. Michael,

Salzburg - Schwarzach-St.Veit – Spittal (Tauernbahn) - Villach und die Verbindung von Deutschland nach Italien über Kufstein und Brenner.

Der Zerfall der Monarchie zerschnitt fast alle Bahnlinien. Es verblieben nur kleine Reste dieser Strecken auf dem Gebiet der neu entstandenen Republik. So blieben zB von der Nordbahn nur 84 km in Österreich, dagegen befanden sich 837 km auf tschechoslowakischem und 311 km auf polnischem Gebiet. Ähnlich erging es den anderen Bahnen in Nord-Süd-Richtung und nach Osten. Die Westbahn, in der Monarchie eher zweitrangig, wurde in der Republik zur Hauptverbindung. Notgedrungen hatte sich der Verkehr nunmehr auf die Ost-West-Richtung verlagert.<sup>93</sup>

---

<sup>93</sup> *Freihsl*, Bahn 10.

Die Republik übernahm die Organisation der Staatsbahnen, wie sie im Organisationsstatut von 1896 festgelegt worden war. An die Stelle des Eisenbahnministeriums trat das Staatsamt für Verkehrswesen der provisorischen Regierung Deutschösterreichs, aus dem mit Inkrafttreten der Bundesverfassung im November 1920 das Bundesministerium für Verkehrswesen hervorging. Die Staatsbahndirektionen unterstanden unmittelbar dem Staatsamt, eine Generaldirektion zur Koordinierung auf Betriebsebene wurde nicht eingerichtet.

Ein besonderes Problem ergab sich aus der Tatsache, dass nach Kriegsende der Umfang des Staatsbahnnetzes nicht klar war. Das Staatsamt für Verkehrswesen schloss im Dezember 1918 in Übereinstimmung mit der Festlegung des Staatsgebietes durch die provisorische Nationalversammlung<sup>94</sup> die Bahnlinien in den deutschsprachigen Gebieten Böhmens und Mährens und in Südtirol in das Netz der Deutschösterreichischen Staatsbahnen ein. Es wurden daher zwei neue Staatsbahndirektionen in Teplitz und in Jägerndorf gegründet.<sup>95</sup> Die Nordbahndirektion, die Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft und die Nordwestbahndirektion wurden aufgelöst und an deren Stelle eine, dem Staatsamt unmittelbar untergeordnete „Staatsbahndirektion Wien-Nordost“ eingerichtet.<sup>96</sup> Ebenfalls aufgelöst wurden die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen<sup>97</sup> und die Baudirektion. Gleichzeitig mit der Auflösung der Baudirektion wurde ein „Elektrisierungsamt der deutschösterreichischen Staatsbahnen“ geschaffen.<sup>98</sup>

Der Friedensvertrag von St.Germain-en-Laye legte die Staatsgrenzen der jungen Republik fest. Die Grenzziehungen bedeuteten für die österreichischen Bahnen nicht nur den Verlust von Bahnstrecken, sondern auch von Grenzbahnhöfen. In den Artikeln 311 bis 325 des Vertrages sicherten sich die Alliierten und die neu entstandenen Nachbarstaaten ihre Ansprüche am rollenden Material und ihre Rechte hinsichtlich der Beförderung ihrer Züge auf den Strecken der nun „Österreichische Staatsbahnen“ genannten Institution. Als Folge der Vertragsbestimmungen wurden die Direktionen in Teplitz und in Jägerndorf mit Wirkung vom 11.September 1919 wieder aufgelöst und es musste die Organisation an die

---

<sup>94</sup> G über Umfang, Grenzen und Beziehungen des Staatsgebietes von Deutschösterreich, StGBI 1918/40.

<sup>95</sup> *Freihsl*, Bahn 12ff.

<sup>96</sup> VASStAV betr Auflösung ... und die Errichtung einer neuen StB- Dion, StGBI 1919/270.

<sup>97</sup> G betr Auflösung der Generalinspektion der österr Eisenbahnen und Einbeziehung der Geschäfte derselben in engeren Wirkungskreis des StAV, StGBI 1919/495.

<sup>98</sup> ErlStSekV 20, 288/Präs ABISStAV 1919, 79f.

neuen Gegebenheiten angepasst werden.<sup>99</sup> Es verblieben somit fünf Staatsbahndirektionen: Wien-Nordost, Wien-West, Linz, Innsbruck und Villach.

Es bedarf keiner besonderen Erläuterung, dass die österreichischen Staatsbahnen durch die Folgen des Krieges und die Bestimmungen des Vertrages von Saint-Germain vor gewaltigen Problemen standen. Der Oberbau hatte durch die Belastungen im Krieg gelitten, es fehlten Lokomotiven und Waggons durch die Übergabeverpflichtungen an die Nachfolgestaaten der Monarchie und man war von den Kohlevorkommen des Ostrauer Reviers abgeschnitten. Hinzu kam ein Überhang an Personal, da einerseits die zentrale Verwaltung der Staatsbahnen in Wien für das reduzierte Netz überdimensioniert war, andererseits viele Eisenbahner von den Bahnverwaltungen Italiens und der Nachfolgestaaten aus dem Dienst entfernt wurden und nach Österreich zurückkehrten.

Allein aus den Sudetenländern kamen ungefähr 6.000 Eisenbahner nach Deutschösterreich, denen mehr als 4.000 gegenüberstanden, die Österreich in Richtung Tschechoslowakei verließen. Es bestand insgesamt ein Überhang von 1.620 Bediensteten, die in Österreich nicht benötigt wurden, aber von den Staatsbahnen weiter beschäftigt werden mussten. Der Eisenbahnfachmann *Sir William Acworth* ging im Jahr 1923 von einem Bedarf von ca 65.000 Beschäftigten aus, der tatsächliche Personalstand betrug in diesem Jahr aber rund 90.000.<sup>100</sup>

*Acworth* hatte im Auftrag des Generalkommissärs des Völkerbundes *Dr. Alfred Zimmermann* ein Gutachten über die Situation der Bundesbahnen erstellt und im August 1923 veröffentlicht.

### 2.2.2 Der selbständige Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“

Die missliche Situation der österreichischen Staatsbahnen, die ab 1. April 1921 die Bezeichnung „Österreichische Bundesbahnen (BBÖ)“ trugen<sup>101</sup> erforderte dringend organisatorische und wirtschaftliche Maßnahmen. So hatte bereits im Dezember 1918 der Unterstaatssekretär im Eisenbahnministerium *Enderes* die Anpassung der Organisation an die Verkleinerung des Liniennetzes und größere Sparsamkeit in Hinblick auf die

---

<sup>99</sup> VASTAV betr Auflösung der StB-Dion in Teplitz u Jägerndorf, StGBI 1919/461.

<sup>100</sup> *Acworth*, Bericht über die Reorganisation der Österreichischen Bundesbahnen erstattet an den Generalkommissär des Völkerbundes in Wien (1923) 24f.

<sup>101</sup> VBMV über die Abänderung der Bezeichnung ÖStB in „Österreichische Bundesbahnen“, BGBl 1921/182. Wegen eines Markenstreites mit der schweizerischen Önsingen-Balsthal-Bahn musste die Kurzbezeichnung „BBÖ“ gewählt werden.



wirtschaftliche Lage des Staates gefordert. Der obrigkeitliche Stil der Verwaltung, wie er in der Monarchie geherrscht hatte sollte demokratischen Grundsätzen weichen.<sup>102</sup>

Auch von außen wurde Druck auf Österreich ausgeübt, die Bundesbahnen zu sanieren. In den „Genfer Protokollen“ vom 4. Oktober 1922 bekundeten Großbritannien, Frankreich, Italien und die Tschechoslowakei ihre Bereitschaft, Österreich beim Wiederaufbau durch Finanzhilfe zu unterstützen.<sup>103</sup> Im Gegenzug wurde gefordert, alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um eine Verringerung des Defizits herbeizuführen. Zu diesen Maßnahmen zählte auch die Erhöhung der Bahn- und Posttarife.<sup>104</sup> Eine weitere Maßnahme, die bereits vor Unterzeichnung der Genfer Protokolle im Nationalrat beschlossen worden war betraf die Reduzierung der Zahl von Bundesangestellten und Bundesverkehrsangestellten. Einerseits sah das Angestellten-Abbaugesetz<sup>105</sup> eine Abfertigung bei freiwilligem Ausscheiden aus dem Dienst bzw eine begünstigte Versetzung in den Ruhestand vor, andererseits ermöglichte es die Lösung des Dienstverhältnisses von Amts wegen bei Bediensteten, die entweder eine Dienstzeit von drei Jahren noch nicht erreicht hatten oder die durch Auflassung ihres Dienstpostens überzählig wurden. Im Jahr 1923 folgte eine analoge Bestimmung für den Personalabbau bei jenen Privatbahnen, denen staatliche Zu- oder Vorschüsse gewährt worden waren.<sup>106</sup> Dienstrechtliche Vorschriften der betroffenen Privatbahnen, die den Regelungen des Angestellten-Abbaugesetzes widersprachen wurden bis 31.Dezember 1924 außer Kraft gesetzt.

Zur Erfüllung der in den Genfer Protokollen festgelegten Verpflichtungen erließ der Nationalrat das Wiederaufbaugesetz.<sup>107</sup> Im §2 dieses Gesetzes wurde bestimmt, dass die Betriebsverwaltungsbranche des Bundes von der Hoheitsverwaltung zu trennen seien. Sie sollten als selbständige Wirtschaftskörper eingerichtet und nach kaufmännischen Gesichtspunkten geführt werden. Umgesetzt wurde diese Bestimmung hinsichtlich der

---

<sup>102</sup> *Freihsl*, Bahn 29.

<sup>103</sup> Protokoll Nr. II, kundgemacht in BGBl 1922/842.

<sup>104</sup> Protokoll Nr. III, kundgemacht in BGBl 1922/842.

<sup>105</sup> BG betr Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Bundes(Bundesverkehrs)angestellten, BGBl 1922/499; DfV zum Angestellten-AbbauG, BGBl 1922/719; DA 118, 2165/B.M.V. NBIGD 1922, 221ff.

<sup>106</sup> BG betr die Verpflichtung von Privatbahnen zur Verringerung der Zahl ihrer Angestellten, BGBl 1923/361.

<sup>107</sup> BG über die zur Aufrichtung der Staats- und Volkswirtschaft der Republik Österreich zu treffenden Maßnahmen (WiederaufbauG), BGBl 1922/843.

Bundesbahnen durch das Bundesbahngesetz.<sup>108</sup> Die Österreichischen Bundesbahnen wurden aus der staatlichen Verwaltung mit 1. Oktober 1923 ausgegliedert und als eigener Wirtschaftskörper eingerichtet, der den Betrieb zu führen und das Eigentum des Staates an den Bahnlinien treuhänderisch zu verwalten hatte. Die Firma „Österreichische Bundesbahnen“ war beim Handelsgericht als Kaufmann zu protokollieren. Die Leitung des Unternehmens wurde einem nach den Grundsätzen des Handelsgesetzes einzurichtenden Vorstand übertragen. Mit dem Bundesbahngesetz wurden die von *Acworth* vorgeschlagenen Reformen zum Teil vorweggenommen.

Die mit der Betriebsführung verbundenen Rechtsverhältnisse der bisherigen Verwaltung waren fortzuführen, auch die Führung der vom Bund für eigene oder fremde Rechnung betriebenen Privatbahnen.

In seiner ersten Dienstanweisung betreffend die Betriebsübernahme durch die Unternehmung "Österreichische Bundesbahnen" betonte Generaldirektor *Siegmund*, dass den Dienststellen der ÖBB der Charakter einer staatlichen Behörde oder eines Amtes nicht mehr zustand. Die Generaldirektion übernahm vom Bundesministerium für Handel und Verkehr die oberste Leitung der Verwaltung und des Betriebes. Angelegenheiten hoheitsrechtlicher Natur, die früher vom Elektrizierungsamt und den Staatsbahndirektionen wahrgenommen worden waren gingen an das Ministerium. Alle Dienstanweisungen sollten in Geltung bleiben, sofern sie nicht in Widerspruch zum Bundesbahngesetz oder zum Statut der Bundesbahnen standen.<sup>109</sup>

Weiters wurden durch das Wiederaufbaugesetz die bis März 1923 befristeten Bestimmungen über den Zwangsabbau von Personal bis Ende 1924 verlängert. Wohl ging dadurch der Personalstand der Bundesbahnen zurück, dafür stieg die Zahl der Empfänger von Ruhe- und Versorgungsgenüssen. Mitte der Dreißigerjahre standen ungefähr 55.000 Aktive 81.000 Pensionsparteien gegenüber. Der Personalstand war damit unter den für einen reibungslosen Betrieb erforderlichen Mindeststand gesunken, wodurch Urlaube und Freischichten nicht im vollen Umfang gewährt werden konnten. Eine fast vollständige Aufnahmesperre verhinderte eine geordnete Personalentwicklung für die Zukunft. Erst

---

<sup>108</sup> BG über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ (BBG), BGBl 1923/407.

<sup>109</sup> DA 1, 30001/V NBIGD 1923, 1ff.

Das NBIGD 1923 beginnt auf den Seiten 1 bis 3 mit einer Erklärung des Präsidenten der Verwaltungskommission der ÖBB *Dr. Günther*, den Begrüßungsworten und der ersten DA von *GDir Siegmund*. Danach beginnt die Zählung des Stücks, der DA und der Seiten neuerlich mit 1!

nach Eingliederung in die Deutsche Reichsbahn erfolgten umfangreichere Neueinstellungen.<sup>110</sup>

Die Konstruktion als eigener Wirtschaftskörper konnte allerdings kein Heilmittel für die Probleme der Bahn sein, da bei einem Unternehmen von der Größe und allgemeinen Bedeutung der Bundesbahn neben den betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten auch öffentliche Interessen zu berücksichtigen waren. Der Staat sicherte sich daher in mehrfacher Hinsicht Einfluss auf die Geschäftsgebarung.

Wohl untersagte §17 des Bundesbahngesetzes die Einflussnahme der Staatsverwaltung auf das Unternehmen und dessen Betrieb, erlaubte aber andererseits Ausnahmen im Rahmen der Gesetze. Das Bundesbahngesetz sah solche Ausnahmen bereits vor, indem für die Wahrnehmung öffentlicher Interessen und für die Überwachung der Geschäftsführung eine Verwaltungskommission einzurichten war, wobei der Bundesregierung das Recht eingeräumt wurde die Kommissionsmitglieder zu bestellen. Weiters waren das Ministerium für Handel und Verkehr und das Finanzministerium befugt, Vertreter mit beratender Stimme in die Kommission zu entsenden und konnten so Einfluss auf die Beschlüsse nehmen.

Die Regierung konnte auch die Tarifpolitik beeinflussen. Grundsätzliche Änderungen der Tarifgrundlagen bedurften ihrer Genehmigung. Bei der Festsetzung der Tarife und der Bezüge von in staatlichen Betrieben Beschäftigten hatte der Hauptausschuss des Nationalrates ein Mitwirkungsrecht, sofern die Bezüge nicht ohnehin durch Gesetz zu regeln waren.<sup>111</sup>

Es ist verständlich, dass die Geschäftsgebarung nach kaufmännischen Grundsätzen unter Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Vorgaben und der Beteiligung von Regierung und Parlament nahezu einer Quadratur des Kreises gleichkam. Folglich war auch Kritik an der Konstruktion als Wirtschaftskörper zu hören. So zB die des Nationalökonomen *Dr. Mises*, der sich in einem Vortrag im Februar 1930 dahingehend äußerte, dass man eine kaufmännische Struktur nicht ohne weiteres einem staatlichen Betrieb aufpfropfen könne, da dieser auch andere Ziele als bloße Rentabilität zu verfolgen habe.<sup>112</sup>

---

<sup>110</sup> *Kaiser*, Erfolge und Probleme einer planvollen Personalwirtschaft, in *Generaldirektion der ÖBB* (Hrsg), Nachrichtenblatt der Generaldirektion 1960, Mitteilungen aus Betrieb und Verwaltung, 353.

<sup>111</sup> G über die Mitwirkung der Nationalversammlung an der Regelung von Eisenbahntarifen, ...sowie von Bezügen der in staatlichen Betrieben Beschäftigten, StGBI 1920/180.

<sup>112</sup> *Solvis*, Der Weg 22.

Das neue Unternehmen Österreichische Bundesbahnen hatte die Bediensteten des staatlichen Bahnbetriebes zu übernehmen. Die Bestimmungen über das Dienstverhältnis, die Personalvertretung und die Pensionen sollten zunächst unverändert weitergelten, ebenso die Vorschriften über den Personalabbau. Die Ruhe- und Hinterbliebenenversorgung der aktiven Bediensteten waren vom neuen Wirtschaftskörper zu übernehmen. Zu den Ruhe- und Versorgungsgenüssen der bereits pensionierten oder von den Bundesbahnen nicht übernommenen aktiven Bediensteten hatte das Unternehmen dem Staat einen Beitrag zu leisten. Bis zum 31. Dezember 1924 sollten die Bestimmungen über das Dienstverhältnis, über die Personalvertretung und über die Pensionen den Bedürfnissen eines nach kaufmännischen Gesichtspunkten geführten Unternehmens angepasst werden.

### 2.2.3 Die Übernahme der Südbahngesellschaft

Die Neuorganisation der österreichischen Staatsbahnen hatte auch Einfluss auf das Schicksal der Südbahngesellschaft. Das Streckennetz der letzten großen privaten Bahngesellschaft auf dem Gebiet des alten Österreich war nun auf vier Länder aufgeteilt: Österreich, Italien, Jugoslawien und Ungarn. Italien und Jugoslawien hatten nach Kriegsende das Streckennetz auf ihrem Staatsgebiet ihren Staatsbahnen eingegliedert. Bei den Pariser Friedensverhandlungen gab es Bestrebungen, die Südbahngesellschaft als Privatunternehmen zu erhalten. Dies scheiterte letztlich an den divergierenden Interessen der beteiligten Staaten und an finanziellen Problemen vor allem Österreichs, auf dessen Gebiet die zentrale Verwaltung in Wien und einige Bahnwerkstätten lagen. In einer Reihe von Konferenzen in Venedig und Rom ging es nicht zuletzt um die Aufteilung des Schuldenberges der Gesellschaft. Österreich hatte in jedem Falle erhebliche Belastungen zu tragen, daher entschloss man sich, die österreichischen Linien der Südbahngesellschaft mit Wirkung vom 1. Jänner 1924 dem durch das Bundesbahngesetz geschaffenen Unternehmen Österreichische Bundesbahnen einzugliedern. Das Netz der Bundesbahnen stieg damit auf 5.933 km.<sup>113</sup> Da die Betriebsdirektion Wien der Südbahngesellschaft aufgelassen und ihre Linien von der Direktion Wien-West übernommen wurden, wurde diese ab 1. Juli 1924 in Bundesbahndirektion Wien-Südwest umbenannt.<sup>114</sup>

---

<sup>113</sup> *Freihsl*, Bahn 20ff;

*Schneller*, Die Auswirkungen des Zerfalls der Habsburgermonarchie auf das Eisenbahnwesen der Nachfolgestaaten (1918-1923) mit besonderer Berücksichtigung Österreichs (Diss 1986) 225f.

<sup>114</sup> DA 78, 53828, NBIGD 1924, 133f; DA 79, 53827, NBIGD 1924, 134f.

#### 2.2.4 Die Entwicklung bis zum Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich

Die Startbedingungen für die Österreichischen Bundesbahnen waren denkbar schlecht. Das Grundkapital von 200 Milliarden Kronen, mit dem das Unternehmen ausgestattet worden war, erwies sich als unzureichend. Die Bahn war gezwungen, Kredite aufzunehmen, da auch der staatliche Zuschuss zur Deckung des Betriebsabgangs nicht ausreichte. Die Situation der Bundesbahnen wurde weiters dadurch erschwert, dass innerhalb kurzer Zeit drei Generaldirektoren in Skandale verwickelt worden waren und zurücktraten, wodurch die Kreditwürdigkeit des Unternehmens litt.<sup>115</sup> An eine Führung nach kaufmännischen Grundsätzen war nicht zu denken, da das Unternehmen sowohl in der Tarifpolitik als auch bei der Aufnahme von Krediten von den Entscheidungen der staatlichen Verwaltung abhängig war. Hinzu kamen die Verpflichtungen aus den Genfer Protokollen und die Abhängigkeit vom Kontrollkomitee des Völkerbundes, auf die im § 21 des Bundesbahngesetzes ausdrücklich hingewiesen worden war.

Das ebenfalls im Jahr 1923 erlassene Organisationsstatut<sup>116</sup> beseitigte nicht den Mangel einer fehlenden Zentrale auf Betriebsebene. Lediglich einige Dienste wurden zentralisiert. Die fünf Direktionen blieben weitgehend eigenständig bestehen. Die neu gebildete Generaldirektion übernahm im Wesentlichen die Organisation des Verkehrsministeriums, in dem allerdings für aufsichtsbehördliche Angelegenheiten nicht weniger als zehn Abteilungen verblieben.<sup>117</sup>

Am 5. Jänner 1932 beschloss der Nationalrat das Bundesbahn-Budgetsanierungsgesetz,<sup>118</sup> um die Kosten des Bahnbetriebes zu senken. Neben der Einstellung erheblich unrentabler Linien und dem Verzicht des Staates auf Bundesabgaben war vor allem der Personalsektor betroffen, dem das Gesetz und die Bundesbahn-Budgetsanierungsverordnung<sup>119</sup> Opfer abverlangten.

Die Abhängigkeit von ausländischer, vor allem tschechischer Steinkohle, das reichlich zur Verfügung stehende Wasser für die Erzeugung elektrischer Energie und die Vorteile der elektrischen Traktion veranlassten die Bundesbahnen, die Elektrifizierung in Angriff zu

---

<sup>115</sup> *Freihsl*, Bahn 52.

<sup>116</sup> VBReg betr das Statut für die „Österreichischen Bundesbahnen“, BGBl 1923/453.

<sup>117</sup> *Freihsl*, Bahn 36.

<sup>118</sup> BG betr Maßnahmen zur Sicherung des Gleichgewichtes im Haushalte der Unternehmung BBÖ (BB-BudgetsanierungsG), BGBl 1932/17.

<sup>119</sup> VBReg betr weitere Maßnahmen zur Abtragung des Abganges im Haushalte der Unternehmung „ÖBB“ zwecks Hintanhaltung wirtschaftlicher Schädigung (BB-BudgetsanierungsG), BGBl 1933/122.

nehmen. Die notwendigen Mittel für die Elektrifizierung, für die Beschaffung von Lokomotiven und für die Ergänzung des Wagenparks konnten nur mühsam beschafft werden und trieben den Schuldenstand der Bahn in die Höhe.<sup>120</sup>

Die Situation verschärfte sich, als durch die Weltwirtschaftskrise die Transportleistung an Gütern zurückging und die vom Deutschen Reich verfügte „Tausend-Mark-Sperre“ den Fremdenverkehr drosselte. Auch wurde das Transportmonopol der Eisenbahn in Frage gestellt, als ihr im Kraftfahrzeug eine Konkurrenz entstand. Um Mitbewerber im Transportwesen zurückzudrängen begannen die Bundesbahnen, durch Buslinien den Zugverkehr zu ergänzen und unrentable Nebenlinien zu ersetzen. Daher gründeten die BBÖ im Jahr 1928 die „Bundesbahn-Kraftwagen-Unternehmung“ und erwarben 1931 das bedeutendste private Lastauto- und Bus-Unternehmen, das sie an ihren Betrieb anschlossen. Damit hatte die später „Kraftwagenbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen GmbH (KÖB)“ genannte Gesellschaft die Konzession für den Personen- und Güterverkehr auf der Straße.<sup>121</sup>

Trotz des Aufschwungs ab 1936, hervorgerufen durch den wachsenden Güterverkehr zwischen Deutschland und Italien als Folge der Kriegshandlungen in Abessinien und Spanien und trotz der Aufhebung der „Tausend-Mark-Sperre“ blieb die Lage so prekär, dass die Rückführung in die unmittelbare Staatsverwaltung angedacht wurde. Der unvermeidbar scheinende Bankrott des Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ wurde von den politischen Ereignissen überholt. Mit dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich wurden die Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn eingegliedert.<sup>122</sup>

### **2.3 Die Eingliederung in die Deutsche Reichsbahn**

Im Gegensatz zu Österreich, wo nach dem Ende des Krieges die provisorische Regierung eine einheitliche Staatseisenbahn vorgefunden hatte, gab es in Deutschland noch die Staatsbahnen der Länder Baden, Bayern, Hessen, Mecklenburg-Schwerin, Oldenburg, Preußen, Sachsen und Württemberg. Den Vorgaben der deutschen Reichsverfassung<sup>123</sup>

---

<sup>120</sup> *Freihsl*, Bahn 39.

<sup>121</sup> *Mravlag*, Der Kraftwagendienst der ÖBB als Ergänzung zur Schiene, in FS zur Inbetriebnahme des neuen Wiener Südbahnhofes 34.

<sup>122</sup> *Freihsl*, Bahn 56ff.

<sup>123</sup> Art 89f der Verfassung des Deutschen Reiches v 11.8.1919, dRGBI 1919, 1383.

entsprechend, schlossen diese Länder einen Staatsvertrag,<sup>124</sup> in dem der Übergang der Länderbahnen in das Eigentum des Reiches mit 1. April 1920 vereinbart wurde. Damit verfügte auch Deutschland über eine einheitliche Staatseisenbahn, die „Deutsche Reichsbahn“. Alle planmäßigen und nicht-planmäßigen Eisenbahnbeamten sowie alle Angestellten und Arbeiter wurden mit gleichem Datum in den Reichsdienst übernommen.

Im Jahr 1924 wurde die „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ gegründet und das Betriebsrecht der Reichseisenbahnen auf diese Gesellschaft übertragen.<sup>125</sup> Die Gesellschaft sollte unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen geführt werden.

Im Jahr 1937 wurde die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wieder in „Deutsche Reichsbahn“ umbenannt und in die Staatsverwaltung eingegliedert.<sup>126</sup> Ihre Dienststellen wurden zu Reichsbehörden. Ihre Hauptverwaltung ging im Reichsverkehrsministerium auf, der Reichsverkehrsminister übernahm die Funktion des Generaldirektors.

Nach dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich ging mit Verordnung vom 17. März und mit dem Gesetz des Landes Österreich vom 18. März 1938 das Vermögen der Österreichischen Bundesbahnen in die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn als Sondervermögen des Reiches über.<sup>127</sup> Der Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ wurde aufgelöst, die Führung des Betriebes wurde der Deutschen Reichsbahn übertragen. Die Generaldirektion der Bundesbahnen führte nun die Bezeichnung „Reichsverkehrsministerium, Abwicklungsstelle Österreich“, die Bundesbahndirektionen wurden zu Reichsbahndirektionen.

Bereits in den ersten Monaten nach Eingliederung der BBÖ in die Reichsbahn wurden Veränderungen in der Organisation und der Zuständigkeit der Direktionen vorgenommen. Im Juli 1938 wurde die Direktion Innsbruck aufgelöst und es wurden ihre Linien auf die Reichsbahndirektionen Linz, Villach, Augsburg und München aufgeteilt.<sup>128</sup> Auch der Kraftwagenbetrieb KÖB GmbH wurde von der Deutschen Reichsbahn übernommen und in „Deutsche Reichsbahn Omnibusverkehrsgesellschaft mbH (ROB)“ umbenannt.<sup>129</sup>

---

<sup>124</sup> dG betr den Staatsvertrag über den Übergang der StB auf das Reich, dRGBI 1920, 773.

<sup>125</sup> dG über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, dRGBI 1924 II 272.

<sup>126</sup> dG zur Neuregelung der Verhältnisse ... der Deutschen Reichsbahn, dRGBI 1937 II 47.

<sup>127</sup> dV über den Übergang der ÖBB auf das Reich, dRGBI 1938 I 252;  
G über die Neuordnung der ÖBB, GBlÖ 1938/7.

<sup>128</sup> Horn, Deutsche Reichsbahn - Reichsbahndirektion Wien (1986) 10ff.

<sup>129</sup> Mravlag, Kraftwagendienst 35.

Die österreichische Bodenseeschifffahrt wurde eingestellt, die Schifffahrtsinspektion Bregenz wurde aufgelöst und der Schiffsbetrieb nach Lindau verlegt.<sup>130</sup>

Am 15. Februar 1941 wurde in den „Reichsgauen der Ostmark“ die deutsche Eisenbahnbau- und Betriebsordnung eingeführt. Damit trat die bis dahin in Geltung gestandene österreichische Eisenbahnbetriebsordnung von 1851 außer Kraft.<sup>131</sup> Die in den „Alpen- und Donaureichsgauen“ für private Eisenbahnunternehmen geltenden Rechtsvorschriften wurden im Jahr 1943 in einem Eisenbahngesetz unter Bedachtnahme auf die geänderten Verhältnisse und zur Rechtsvereinheitlichung zusammengefasst.<sup>132</sup>

## **2.4 Die Österreichischen Bundesbahnen in der Zweiten Republik**

### 2.4.1 Die Bundesbahnen in den ersten Jahren nach Kriegsende

Die Einrichtungen der Eisenbahnen in Österreich waren im April 1945 in einem stark beschädigten Zustand. Fast alle Bahnlinien im östlichen Niederösterreich, im Burgenland und im Osten der Steiermark waren unbefahrbar. Doch konnten bis Ende des Jahres die meisten Strecken notdürftig wiederhergestellt werden.<sup>133</sup> Allerdings erging noch im Jahr 1947 ein Aufruf der Generaldirektion an die Bediensteten der Österreichischen Staatseisenbahnen, sich in Bereichen mit noch gemindertem Verkehrsaufkommen freiwillig für den Bau- und Bahnerhaltungsdienst zur Verfügung zu stellen, da Neuaufnahmen von Hilfskräften mit Rücksicht auf den großen Stand der minder ausgenützten Bediensteten und der finanziellen Lage nicht möglich waren.<sup>134</sup>

Im Jahre 1945 erließ die provisorische Staatsregierung eine Reihe von Gesetzen, um den Übergang vom Dritten Reich in einen österreichischen Staat, der auf republikanischen und demokratischen Grundsätzen aufgebaut sein sollte durchzuführen.

Das Rechts-Überleitungsgesetz<sup>135</sup> hob mit einer Generalklausel im §1 alle nach dem 13. März 1938 erlassenen Gesetze und Verordnungen sowie alle einzelnen Bestimmungen in solchen Rechtsvorschriften auf, die mit dem Bestand eines freien und unabhängigen

---

<sup>130</sup> Karner, Schifffahrt 43.

<sup>131</sup> dV über die Einführung reichsrechtlicher Eisenbahnvorschriften ..., dRGBI 1941 I 74.

<sup>132</sup> Bek des dG über die Eisenbahnunternehmen, dRGBI 1943 II 137.

<sup>133</sup> Alm 1946, Beilagen 2 u 3.

<sup>134</sup> Aufruf v 11.6.1947 ABIGD 1947, 109.

<sup>135</sup> VfG über die Wiederherstellung des Rechtslebens in Österreich (Rechts-ÜG), StGBI 1945/6.



Staates Österreich oder mit den Grundsätzen einer echten Demokratie unvereinbar waren oder typisches Gedankengut des Nationalsozialismus beinhalteten.

Mit dem Behörden-Überleitungsgesetz<sup>136</sup> wurden die Unternehmungen des Deutschen Reiches im österreichischen Bundesgebiet und somit auch die Reichsbahndirektionen aufgelöst. Der §51 des Überleitungsgesetzes übertrug die Verwaltung der Staatsbahnen und die Aufsicht über die Privatbahnen der „Generaldirektion der Österreichischen Staatseisenbahnen“, die beim „Staatsamt für Industrie, Gewerbe, Handel und Verkehr“ (ab 20. Dezember 1945 Bundesministerium für Industrie, Gewerbe, Handel und Verkehr) einzurichten war. Der Generaldirektor war Sektionsleiter im Ministerium. Die örtlichen Bahnbetriebsstellen waren Betriebsinspektoraten untergeordnet, die ihrerseits der Generaldirektion unterstanden. Die Bahn sollte nach kaufmännischen Gesichtspunkten geführt werden. Der selbständige Wirtschaftskörper, wie er vor dem Anschluss bestand sollte jedoch zunächst nicht wieder eingerichtet werden. Dies wurde einer späteren Entscheidung vorbehalten und erst im Jahr 1969 durchgeführt, allerdings nur als Zweig der Betriebsverwaltung des Bundes ohne eigene Rechtspersönlichkeit.

Mit einer Kundmachung<sup>137</sup> vom Oktober 1945 hob die provisorische Staatsregierung weitere reichsrechtliche Bestimmungen auf, darunter die Verordnung über den Übergang der Österreichischen Bundesbahnen auf das Reich und das Gesetz über die Neuordnung der Österreichischen Bundesbahnen vom März 1938.

Als Eigentumsmerkmal und abgekürzte Firmenbezeichnung der Österreichischen Staatseisenbahnen wurde zunächst "StB Austria" gewählt. Für den internen Gebrauch galt die Bezeichnung "ÖStB".<sup>138</sup> Im Jahr 1947 kehrte man zur Bezeichnung „Österreichische Bundesbahnen“ zurück, wobei diesmal die Abkürzung „ÖBB“ verwendet werden konnte.<sup>139</sup>

Im Jahr 1945 wurde nicht nur der Eisenbahnbetrieb wieder aufgenommen, sondern auch der Busverkehr der KÖB GmbH. Die Österreichischen Staatseisenbahnen betrieben auch Buslinien parallel zu Bahnlinien, die als Folge des Krieges noch nicht befahrbar waren. Im Jahr 1948 wurde der „Kraftwagenbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen (KWD)“

---

<sup>136</sup> G 1945 über die Überleitung der Verwaltungs- und Justizeinrichtungen des Deutschen Reiches in die Rechtsordnung der Republik Österreich (Behörden-ÜG), StGBI 1945/94.

<sup>137</sup> KStReg über die Aufhebung deutscher Rechtsvorschriften ..., BGBl 1946/85.

<sup>138</sup> DA 20, GS/c/72/45 ABIGD 1945, 22.

<sup>139</sup> DA 106, 13336/1-47 ABIGD 1947, 147.

gegründet und mit den Linien der KÖB GmbH vereinigt. Ein Übereinkommen mit der Post überließ dieser die bahnfernen Linien und den Zubringerdienst. Neben dem Personenverkehr übernahm der KWD auch den Gütertransport im Straßenrollerverkehr (Eisenbahnwaggons auf Tieflader) und im Rollfuhrdienst (Abholung von Stückgut für den Bahntransport mit Lkw beim Versender bzw Lieferung an Empfänger).<sup>140</sup>

Die Schifffahrt auf dem Bodensee wurde nach dem Krieg wieder aufgenommen, wenn auch bis Jänner 1949 unter französischer Flagge. Auch übernahmen die Staatsbahnen den Längenverkehr St. Gilgen – Strobl auf dem Wolfgangsee.<sup>141</sup>

#### 2.4.2 Neue rechtliche Basis für die Bundesbahnen im Jahr 1957

Bereits im 19. Jahrhundert waren die für die Verwaltung des Eisenbahnwesens wichtigsten Gesetze erlassen worden. Es waren dies die Betriebsordnung von 1851, das Konzessionsgesetz von 1854 und das Enteignungsgesetz von 1878. Das österreichische Eisenbahnverwaltungsrecht galt im Dritten Reich weiterhin als Landesrecht. Im Jahr 1943 wurde es in einem Eisenbahngesetz<sup>142</sup> zusammengefasst und ging zusammen mit weiteren 35 deutschen Rechtsnormen auf die Zweite Republik über.<sup>143</sup>

Bereinigt wurde die Gesetzeslage im Jahr 1957 durch das Eisenbahngesetz,<sup>144</sup> in dem das Eisenbahnverwaltungsrecht zusammengefasst und eine rechtliche Basis für die Wiederaufbaumaßnahmen geschaffen wurde. Dieses Gesetz hob die Vorschriften aus dem Dritten Reich, darunter das Reichsbahngesetz von 1939 und das Eisenbahngesetz von 1943 auf. Es regelte allgemein die Rechte und Pflichten von öffentlichen und nicht-öffentlichen Eisenbahnunternehmungen, enthielt Vorschriften über das Verhalten innerhalb von Eisenbahnanlagen und im Eisenbahnverkehr im Sinne einer Betriebsordnung, regelte die Erteilung von Konzessionen und die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft für das Eisenbahnwesen. Das Recht zur Durchführung von Enteignungen war bereits 1954 durch Wiederverlautbarung des Eisenbahnteilungsgesetzes normiert worden.<sup>145</sup>

---

<sup>140</sup> *Mravlag*, Kraftwagendienst 35f.

<sup>141</sup> *Karner*, Schifffahrt 43f.

<sup>142</sup> Bek des dG über die Eisenbahnunternehmen in den Alpen- und Donau-Reichsgauen ..., dRGBI 1943 II 137.

<sup>143</sup> *Jarisch*, Die Rechtslage der ÖBB, in FS zur Inbetriebnahme des neuen Wiener Südbahnhofes 23f.

<sup>144</sup> BG über das Eisenbahnwesen, BGBl 1957/60.

<sup>145</sup> KBReg über die Wiederverlautbarung des Eisenbahnteilungsg, BGBl 1954/71.

#### 2.4.3 Der Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ ab 1969

Ein Punkt des Programms der ab dem Jahr 1966 allein regierenden Österreichischen Volkspartei war die Kommerzialisierung der Bundesbahnen. Der Widerstand seitens der Personalvertretung, die Verschlechterungen für die Bediensteten befürchtete führte nach zähen Verhandlungen zum Verzicht der Regierung auf die Ausgliederung der ÖBB aus dem Bundeshaushalt.<sup>146</sup> Es wurde somit mit dem Bundesbahngesetz<sup>147</sup> von 1969 der Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ als Zweig der Betriebsverwaltung des Bundes ohne eigene Rechtspersönlichkeit eingerichtet.

Die Geschäfte des Wirtschaftskörpers waren vom Bund unter der Firma „Österreichische Bundesbahnen“ nach kaufmännischen Grundsätzen zu betreiben. Es wurden ein Vorstand zur Führung der Bundesbahnen und ein aus Fachleuten und Personalvertretern zusammengesetzter Verwaltungsrat als beratendes Organ eingerichtet. Die Rechtsverhältnisse der Bediensteten und die Regelungen der Personalvertretung wurden nicht geändert.

#### 2.4.4 Die ÖBB als Gesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit ab 1993

Mit dem Bundesbahngesetz<sup>148</sup> von 1992 wurde der Wirtschaftskörper ÖBB mit Wirkung vom 1. Jänner 1993 in eine Gesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit umgewandelt. Dabei waren die Bestimmungen über Gesellschaften mit beschränkter Haftung sinngemäß anzuwenden. Als Organe der Gesellschaft wurden ein Vorstand und ein Aufsichtsrat eingerichtet. In Übereinstimmung mit Verordnungen der EWG wurde die Infrastruktur als eigener Unternehmensbereich von der Erbringung der Verkehrsleistung rechnerisch getrennt.

Die Rechte und Pflichten des Bundes gegenüber den aktiven Bediensteten und den Empfängern von Ruhe- und Versorgungsgenüssen wurden von der Gesellschaft, der Pensionsaufwand vom Bund übernommen. Die Einstellung neuer Mitarbeiter sollte längstens ab 1. Jänner 1995 mit privatrechtlichem Vertrag erfolgen. Die Rechtsgrundlagen dazu sollte der Vorstand bis Ende 1994 erarbeiten.

---

<sup>146</sup> Horn (Hrsg), Das ÖBB-Handbuch (1978) 19.

<sup>147</sup> BG über die Bildung des Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ (BBG), BGBl 1969/137.

<sup>148</sup> BG zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der ÖBB, BGBl 1992/825.

### **3 Die Eisenbahn und ihre Bediensteten**

#### **3.1 Die Bedeutung der Eisenbahn in Wirtschaft und Gesellschaft**

Die Bedeutung der Eisenbahn für den Staat, die Gesellschaft und die Wirtschaft kann zumindest bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts nicht hoch genug eingeschätzt werden. Die Fähigkeit, eine große Zahl von Menschen oder Tieren sowie große Mengen an Gütern mit früher nicht gekannter Geschwindigkeit zu transportieren förderte den Fremdenverkehr sowie den Warenaustausch zwischen Stadt und Land und ermöglichte den Aufbau von Industrien abseits von Rohstoffvorkommen und Abnehmern. Die Eisenbahn trug so zu wirtschaftlichem Aufschwung und Verbesserung der Lebensbedingungen vieler Menschen bei. Wie immer bei einschneidenden wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen gab es auch Verlierer und es erwiesen sich die Vorteile der Eisenbahn nicht nur als segensreich für die Gesellschaft. Sie wurde für das Militär zum unentbehrlichen Transportmittel für Truppen und Versorgungsgüter und ermöglichte so den Einsatz gewaltiger Armeen in den Kriegen des zwanzigsten Jahrhunderts. Den Tiefpunkt erreichte die Eisenbahn, als sich die Vernichtungsmaschinerie des Dritten Reiches ihrer Transportkapazität und Logistik bediente.

Die Eisenbahn war für die Wirtschaft nicht nur ein Hilfsmittel. Durch den Bau von Bahnlinien und mit ihrem Bedarf an Lokomotiven, Waggons und Betriebsmitteln, vor allem Kohle, war sie selbst - und ist es auch heute - ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Sie war - und ist es nach wie vor - auch ein bedeutender Arbeitgeber. Zu Beginn des ersten Weltkrieges waren im österreichischen Teil der Monarchie bei den Staatsbahnen ca 237.000 Bedienstete, bei den Privatbahnen ca 54.000 Bedienstete beschäftigt.<sup>149</sup>

Im Jahr 1923 betrug der Personalstand der nunmehr auf das Gebiet der Republik Österreich beschränkten Bahn noch 125.183, im Jahr 1924 war er auf 90.176, im Jahr 1930 auf 75.559 gesunken. Im Jahr 1936 gab es immerhin noch 52.370 Beschäftigte.<sup>150</sup>

Nach dem Ende des zweiten Weltkriegs war der Personalstand so weit abgesunken, dass man kaum in der Lage war, die anstehenden Probleme zu bewältigen. Viele Eisenbahner befanden sich in Kriegsgefangenschaft und die während des Krieges eingesetzten Fremdarbeiter waren in ihre Heimatländer zurückgekehrt. Doch bereits Mitte 1946 wurden

---

<sup>149</sup> Enderes, Eisenbahnen 45.

<sup>150</sup> Freihs, Bahn 236f.

110.245 Bedienstete gezählt, so dass es wieder erforderlich war, durch Aufnahmesperre und Abbaumaßnahmen den Personalstand auf ein wirtschaftlich vertretbares Niveau zu senken. Im Jahresdurchschnitt 1950 erreichte die Zahl der Beschäftigten der ÖBB 77.879 einschließlich des Kraftwagenbetriebes.

Der Wiederaufbau und die durch den Wirtschaftsaufschwung bedingte Steigerung der Transportleistung sowie die zu erwartenden altersbedingten Abgänge kehrten den Trend um. Trotz der nunmehr erfolgten Neueinstellungen hatte sich der Personalstand nicht erhöht und betrug 1955 im Jahresmittel 77.583.<sup>151</sup> Ende des Jahres 1963 verzeichneten die Bundesbahnen 76.741 Bedienstete, davon 65.228 Beamte, 290 Vertrags- und 11.223 Lohnbedienstete. Hinzu kamen im Jahresdurchschnitt 81.251 Pensionsparteien.<sup>152</sup>

Mit der großen Zahl an Beschäftigten war die Bahn bereits in der Monarchie ein nicht unwesentlicher politischer Faktor. Mit der Einführung des allgemeinen, wenn auch auf Männer beschränkten Wahlrechts zum Reichsrat im Jahr 1907 bemühten sich nicht nur die Sozialdemokraten, sondern auch die Christlichsozialen und Deutschnationalen um Wählerstimmen der Eisenbahner. Es konnte aber von den Sozialdemokraten als Wahlkampfmunition genützt werden, dass die Interessen der Bahnbediensteten im Abgeordnetenhaus im Wesentlichen nur von ihren Abgeordneten ernsthaft vertreten wurden.<sup>153</sup>

Die politische Bedeutung der Eisenbahner in der Ersten Republik wurde deutlich, als sich ab 1930 die Spannungen zwischen den politischen Lagern verschärften. Die Eisenbahnbediensteten waren überwiegend der Sozialdemokratie zuzurechnen. Bei den Personalvertretungswahlen 1923 erhielten die sozialdemokratischen Freien Gewerkschaften 77,8% der Mandate<sup>154</sup>. Und so gerieten die Bundesbahnen in die Mühlen der Parteipolitik und wurden Auslöser für jenes Ereignis, das die parlamentarische Demokratie in Österreich beendete. Als im März 1933 die Bezüge der Bundesbahner wegen der Geldnot des Unternehmens in drei Raten ausbezahlt werden sollten, wobei die dritte Zahlung ungewiss war, kam es am 1. März zu einem zweistündigen Proteststreik. Die Generaldirektion reagierte mit einer strafweisen Kürzung von Bezügen der am Streik Beteiligten.

---

<sup>151</sup> *Kaiser*, Das Personalwesen der ÖBB, in FS zur Inbetriebnahme des neuen Wiener Südbahnhofes 40f.

<sup>152</sup> *BMV/GD der ÖBB* (Hrsg), Statistischer Jahresbericht der ÖBB für das Jahr 1963 (1964) 43.

<sup>153</sup> *Lill*, Die Feinde der Eisenbahner, in Sozialdemokratische Werbeschriften (1911) 3ff.

<sup>154</sup> *Freihsl*, Bahn 189. Die Deutsche Verkehrsgesellschaft 16,7%, die Christlichen Gewerkschaften 5,5%.

Im Parlament wurde von den Sozialdemokraten die Aufhebung dieser Maßnahme gefordert. Bei der Abstimmung über den Antrag war ein knappes Ergebnis zu erwarten. Daher traten nacheinander der Nationalratspräsident und seine beiden Stellvertreter zurück, um sich an der Abstimmung beteiligen zu können. Nach Auffassung der Regierung war das Parlament damit handlungsunfähig und hatte sich selbst aufgelöst.<sup>155</sup>

Die Auswirkungen des Eisenbahnwesens beeinflussten das Verhalten der Menschen auf verschiedenste Weise und veränderten die Wirtschaft und die Gesellschaft. Es sei hier nur der Zwang zur technischen Standardisierung genannt, nicht nur bei der Bahn selbst, wo zB eine einheitliche Spurweite oder - zumindest im Inland - einheitliche Signalvorschriften bei den privaten Gesellschaften und den Staatsbahnen erzwungen wurden.

Bereits im Jahr 1837 hatte man bei der Diskussion über die Gestaltung künftiger Konzessionen gefordert, im Interesse militärischer Transporte im Kriegsfall und mit Rücksicht auf die industrielle Fertigung des Bahnmaterials eine einheitliche Spurweite vorzuschreiben. Es war nahe liegend, dabei auf das Maß der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zurückzugreifen, das seinerseits wieder auf englischen Vorbildern beruhte.<sup>156</sup>

Auch die Einstellung der Menschen zu Zeit und Pünktlichkeit war einem Wandel unterworfen. Anfangs wurden die Abfahrtszeiten bei der Bahn wie bei den Postkutschen nur beiläufig eingehalten. Uhren gab es zunächst nur in größeren Stationen mit Personenverkehr. Ab 1850/51 wurden die Fahrpläne genauer. Die Fahrplanzeiten wurden allerdings uneinheitlich angegeben, nach den Ortszeiten von Lindau, München, Linz, Prag, Lemberg und Budapest. Die dadurch hervorgerufenen Probleme und Missverständnisse erzwangen eine Vereinheitlichung. Dies wurde durch die Einführung der „Stunden-Zonenzeit“ ab 1. Oktober 1891 als Normalzeit<sup>157</sup> mit der Bezeichnung „Mittleuropäische Zeit (MEZ)“ erreicht. In der Folge setzte sich diese Zeitmessung auch in anderen Bereichen durch. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatten bereits zahlreiche Orte und Städte die MEZ eingeführt.<sup>158</sup>

---

<sup>155</sup> *Freihsl*, Bahn 202f.

<sup>156</sup> *Röll*, Gesetzgebung, in *Geschichte* XIII 23f.

<sup>157</sup> *Gerstel*, Mechanik des Zugverkehrs, in *Geschichte* X. (Nachdruck 2000) 48f; Anz 30403/IV VABl 1891, 323.

Die MEZ ging gegenüber der Prager Zeit um 2 min vor, gegenüber der Budapester Zeit um 16 min nach. Zunächst wurde die Einteilung des Tages in zweimal zwölf Stunden beibehalten.

Ab 1.6.1921 galt als „Verkehrszeit“ die ununterbrochene Stundenzählung von 0 bis 24 Uhr, VBMV 23 (ohne Z) ABiBMV 1921, 76.

<sup>158</sup> *Weichs-Glon*, Einwirkung der Eisenbahn auf das Volksleben, in *Geschichte* VII (Nachdruck 2000) 90.

### 3.2 Die militärstrategische Bedeutung der Eisenbahnen

Bei der Konzessionserteilung für die Nordbahn hatten militärische Erwägungen noch keine wesentliche Rolle gespielt. Da Geschütze und Reiterei doch nie auf Eisenbahnen befördert werden könnten wäre es ohne Bedeutung, welche Ausdehnung die Eisenbahnen erhalten würden. In diesem Sinn äußerte sich der Generalquartiermeisters *von Rothkirch* im Jahr 1836. Die Einbeziehung des Militärs bei der Prüfung eines Projektes, wie es die „Allgemeinen Bestimmungen über das Konzessionssystem“ vom Jahr 1838 forderten entsprach lediglich den Gepflogenheiten beim Straßenbau und war kein Ausdruck besonderen militärischen Interesses an der Eisenbahn. Auch die Bedingung, dass dem Militär gegen Entgelt Transportkapazität zur Verfügung zu stellen war unterschied sich nicht von den Verpflichtungen anderer Fuhrunternehmen.<sup>159</sup>

Als im Jahr 1849 Preußen zum Missfallen der österreichischen Regierung die Schaffung eines kleindeutschen Bundes betrieb kam es zu Spannungen zwischen den beiden Mächten. Die Situation verschärfte sich und es kam zur Mobilmachung im Zusammenhang mit einem Verfassungskonflikt in Kurhessen, den jeder der beiden Staaten in eigenem Interesse regeln wollte. Bei der daraufhin erfolgten Verlegung österreichischer Truppen aus Italien nach Böhmen bewies die Eisenbahn ihre Leistungsfähigkeit für militärische Transporte.<sup>160</sup>

Das Kriegsministerium drängte nun auf den Bau weiterer Bahnlinien und versuchte, Einfluss auf die Trassierung zu nehmen. Geling es zunächst dem Handelsministerium, den Verlauf geplanter Linien nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten auch gegen die militärischen Interessen durchzusetzen, so wurde beim Bau der Westbahn trotz höherer Baukosten strategischen Überlegungen der Vorzug gegeben. Daher sah die Konzession von 1856 für die Errichtung der Kaiserin Elisabeth-Bahn die Linienführung durch das Wiental und über den Wienerwald vor. Der einfachere Weg durch das Donautal wurde für den Fall eines Angriffs von Norden her als zu gefährdet betrachtet.<sup>161</sup>

Der Fortschritt im Bahnbau war aus Sicht des Militärs ungenügend, doch fehlte es an finanziellen Mitteln um Lücken im Netz zu schließen. Der Aufmarsch gegen das Königreich Piemont im Jahr 1859 hatte unter der fehlenden Verbindung der Bahn in Oberitalien mit der Linie Wien-Triest gelitten. Dieser Mangel trug wohl zur Niederlage der Österreicher bei, zumal das mit Piemont verbündete Frankreich seine Truppen auf einer

---

<sup>159</sup> Köster, Militär und Eisenbahn in der Habsburgmonarchie 1825-1859 (1999) 144ff.

<sup>160</sup> Köster, Militär 180ff.

<sup>161</sup> Köster, Militär 254 u 270ff.

zweigleisig ausgebauten Strecke rasch von Paris in den Süden verlegen konnte.<sup>162</sup> Auch die Ereignisse im Jahr 1866 bewiesen die operative Bedeutung guter Bahnverbindungen. Preußen standen für den Aufmarsch seiner Truppen in Richtung auf Böhmen fünf Bahnstrecken zur Verfügung, während Österreich nur über eine Linie von Wien in den Norden verfügte.<sup>163</sup>

Die Bedeutung der Eisenbahn für den Truppenaufmarsch und damit auch für einen möglichen Erfolg bei Kampfhandlungen war nach all diesen Erfahrungen unbestritten. Man kann annehmen, dass nicht nur die Kosten für die gewährten Zinsgarantien sondern auch militärische Erwägungen die Verstaatlichung der Bahnlinien vorantrieben. Bis zum Jahr 1910 waren bis auf die Südbahn alle wichtigen Linien in der Hand des Staates. Es lag daher nahe, auch die in Österreich verlaufenden Teile der Südbahngesellschaft zu verstaatlichen. Dieses Vorhaben wurde aber durch den Ausbruch des ersten Weltkrieges verhindert.<sup>164</sup>

Das Militär hatte bereits in Friedenszeiten den Kriegseinsatz von Eisenbahnen in der Planung berücksichtigt und durch Maßnahmen vorbereitet. Für die verschiedenen Kriegsfälle wurden Aufmarschpläne, die „Instradierungen“ vom Eisenbahnbüro des Generalstabes gemeinsam mit den Direktionen der staatlichen und privaten Bahngesellschaften ausgearbeitet. Eine „Kriegsfahrordnung“ sollte den optimalen Ablauf der militärischen Transporte sicherstellen.

Von diesen vorbereitenden Maßnahmen war auch das Bahnpersonal unmittelbar betroffen. Es wurde in die Kriegsvorschriften eingewiesen und der Wissensstand wurde regelmäßig überprüft. Die geheimen Anweisungen für den Kriegsfall wurden in feuerfesten Behältern bereitgehalten und ihre Vollständigkeit häufig kontrolliert. Der damit verbundene bürokratische Aufwand wurde von den Bediensteten als ärgerliche Belastung empfunden.<sup>165</sup>

Gegen Ende des Jahrhunderts begannen die Staatseisenbahnen, den Charakter einer militärischen Organisation anzunehmen. Kennzeichnend für diese Entwicklung war die

---

<sup>162</sup> Köster, Militär 196ff, 204.

<sup>163</sup> Krug von Nidda, 1866 – Königgrätz (1966) 214. (Anm: Mit der nördlichen StB stand ab Brünn bzw Olmütz im Anschluss an die KFNB eine zweite Linie über Prag zur sächsischen Grenze zur Verfügung).

<sup>164</sup> Arlt/Gürtlich/Zenz (Hrsg), Volldampf 421.

<sup>165</sup> Saurau, Eisenbahnen, (1924) 5f.



neue Uniform-Vorschrift<sup>166</sup> von 1891. Der §5 schrieb eine militärische Art des Grußes beim Tragen der Uniform vor, also durch Heben der rechten Hand und Berühren des unteren Hutrandes (Beamte) bzw des Kappenschirms (Diener). Der Nachfolger *Czediks* als Präsident der Generaldirektion, *Ritter von Bilinski*, der sein Amt am 9.Jänner 1892 antrat, hatte es in seinem Antritts-Rundschreiben<sup>167</sup> als höchste staatliche Aufgabe der Eisenbahn bezeichnet, „der Verteidigung der Monarchie zu dienen und demnach ein zuverlässiges, stets bereites Instrument der Kriegsverwaltung sein.“

Kurz darauf hielt er es für geboten, auf die Pflicht des Rangniedrigeren hinzuweisen, den Ranghöheren nach den militärischen Regeln als Erster zu grüßen.<sup>168</sup> Allerdings konnte es vorkommen, dass ein Unterbeamter oder Diener auf Grund seines Dienstpostens befugt war, Anordnungen zu erteilen. Daher erging die Verordnung, dass der den Verkehrsdienst verantwortlich Ausübende, erkennbar an seiner roten Kappe, unabhängig von Rangunterschieden vom Maschinen- und Zugspersonal zuerst begrüßt werden sollte.<sup>169</sup>

Im Ersten Weltkrieg hatten die Eisenbahnen die Truppen- und Versorgungstransporte für die operative Kriegsführung und die Versorgung des Hinterlandes zu bewältigen. Sie wurden zum Rückgrat der Kriegsführung und des Wirtschaftslebens.<sup>170</sup> In diesen Jahren gewann die Eisenbahn für den Staat eine Bedeutung, die sie später in diesem Umfang nicht mehr erreichen sollte. In der Zwischenkriegszeit begann bereits der Kraftwagen Transportleistungen zu übernehmen. Wohl war auch im Zweiten Weltkrieg die Bahn ein wichtiges Transportmittel, doch war die Zeit der großen Eisenbahnaufmärsche vorbei.<sup>171</sup>

Die militärische und volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn förderte nicht nur die Verstaatlichung der Bahngesellschaften, sondern auch die Annäherung des Dienstrechts der Eisenbahner an das Dienstrecht der Staatsbeamten und Staatsdiener. Die Verlässlichkeit und Loyalität, die der Staat von seinen Bediensteten in der Hoheitsverwaltung forderte musste er unter den gegebenen Umständen auch von den Bediensteten der Staatsbahnen erwarten und ihnen daher die gleiche Sicherheit und Versorgung bieten.

---

<sup>166</sup> VHM womit eine Vorschrift über die Uniformierung ... der Staats- und Privateisenbahnen erlassen wird, RGBI 1891/149.

<sup>167</sup> Circ 11, (ohne Z) VABl 1892, 21.

<sup>168</sup> Circ 21, 208/I. VABl 1892, 61.

<sup>169</sup> Circ 16, 10034 VABl 1893, 36.

<sup>170</sup> *Arlt/Gürtlich/Zenz* (Hrsg), Volldampf 424.

<sup>171</sup> *Arlt/Gürtlich/Zenz* (Hrsg), Volldampf 433.

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts nahm durch den Fortschritt der Kraftfahrzeugtechnik und durch den Ausbau von Straßen die Bedeutung der Eisenbahn für das Militär und auch für die Wirtschaft weiter ab. Sie war nun neben dem Kraftfahrzeug, dem Flugzeug und der Binnenschifffahrt ein wichtiges, aber nicht mehr das dominierende Transportmittel. Die Bedeutung ihrer Bediensteten für den Staat sank kontinuierlich. Damit schwand auch die Begründung für ein öffentlich-rechtlich geprägtes Dienstrecht.

### **3.3 Die Entwicklung der Berufe im Eisenbahnwesen**

Als im Jahr 1832 die Pferdeeisenbahn von Linz nach Budweis ihren Betrieb aufnahm, gab es keine speziellen Anforderungen an die Ausbildung und die Kenntnisse der Bediensteten. Der Schienenweg war im Grunde nur eine private, besonders ausgestaltete Straße auf der Fuhrwerke fahren, wie auf jeder anderen Straße auch. Man benötigte Kutscher, Wagner und Sattler, wie sie auch für den Betrieb der Postkutschen benötigt wurden. Auch das Personal in den Haltestellen unterschied sich nicht wesentlich von jenem der Poststationen. Und doch entstanden bereits Strukturen, die sich bei der Dampfeisenbahn weiter entwickeln sollten.

Da die Pferdeeisenbahn über einen eigenen Weg verfügte und nicht die vom Staat erhaltenen Strassen benutzte, musste eine eigene Organisation für den Bau und die die Erhaltung des Bahnweges geschaffen werden. Man benötigte einen Ingenieur für die Überwachung der Bauten und Betriebsmittel, ihm unterstellte Bahnmeister und Bauarbeiter für die Errichtung und Instandhaltung des Schienenweges und Werkstättenpersonal. Hinzu kamen Bahnwächter entlang der Strecke und Stallmeister bei jenen Stationen, wo die Pferde gewechselt wurden.<sup>172</sup>

Die Anforderungen stiegen zunächst nur punktuell, als mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die erste Dampfeisenbahn in Betrieb ging. Lediglich die Lokomotivführer bedurften einer besonderen Ausbildung. Sie waren die Ersten, die sich einer staatlich angeordneten Prüfung unterziehen mussten, nämlich jener für Dampfkesselwärter am Polytechnischen Institut in Wien. Auch schrieben Hofkanzleidekrete im Jahr 1840 vor, dass nur vertrauenswürdige Personen für diese Aufgabe herangezogen werden durften.<sup>173</sup>

---

<sup>172</sup> Mähling, Organe des Betriebes, in Geschichte XI (Nachdruck 2000) 102f.

<sup>173</sup> Lützenau, Erklärung des mit AhE v 30.1.1847 genehmigten österr Eisenbahn-PolizeiG (1848) 39.

Durch Verordnungen<sup>174</sup> in den Jahren 1854 und 1858 wurden diese Bestimmungen genauer gefasst und Vorschriften über die Prüfung von Lokomotivführern erlassen.

Im Übrigen benötigte man neben dem Personal für die Erhaltung der Bahnstrecke noch Heizer, Kondukteure, Bahnhofspersonal und Bedienstete in der Verwaltung. Eine Bahnsicherung, wie sie heute üblich ist gab es nicht. Man fuhr auf Sicht und im Zeitabstand.

Die ersten Eisenbahner waren demgemäß die Bauarbeiter, das Lokomotivpersonal, die Zugbegleiter und ein für heutige Verhältnisse spärliches Bahnhofspersonal.<sup>175</sup> Die geringen Geschäfte, die an kleinen Haltestellen zu besorgen waren überließ man anfangs häufig Gastwirten oder Kaufleuten aus der näheren Umgebung.<sup>176</sup>

Das Eisenbahn-Polizeigesetz von 1847 nennt im §8 folgende Funktionen: Bahnwächter, Bahnaufseher, technische Stationsbeamte, Heizer, Lokomotivführer, Werkstättenpersonal, Zugbegleitungspersonal (wie Kondukteure und Packmeister) sowie die Oberbeamten der Betriebsleitung.

In den Anfangsjahren begegneten viele Menschen der Bahn mit Misstrauen. Berichte über Unfälle erregten Besorgnis und Gewerbetreibende fürchteten das Eindringen von Konkurrenten in ihre Absatzmärkte. Die Behörden hatten Bedenken, dass durch die nunmehr gegebene Mobilität die Ausbreitung unerwünschter Ideen gefördert würde. Hatte man doch im Vormärz das Wissen über fremde Kulturen und naturwissenschaftliche Erkenntnisse von den breiten Schichten der Bevölkerung tunlichst ferngehalten. Nur wer in Industrie oder Gewerbe keine Arbeit fand trat in den Dienst einer Bahngesellschaft, jederzeit bereit, ein besseres Angebot anderweitig anzunehmen. Daher war das Ansehen der Eisenbahner gering, zumal auch die Entlohnung zu wünschen übrig ließ.<sup>177</sup> Vom Salär eines Mister *William Wilson*, des ersten Lokomotivführers auf dem Kontinent, der am 7.12.1835 die Lokomotive „Adler“ von Nürnberg nach Fürth steuerte konnten alle anderen

---

<sup>174</sup> VHM iEinf M des Inneren und der obersten Polizeibehörde in Betreff der, ... zu beobachtenden Sicherheits-Maßregeln gegen die Gefahr der Explosion bei Dampfkesseln aller Art, RGBI 1854/48; VHM iEinf M für Cultus und Unterricht in Betreff der, ... zur Führung einer Locomotive oder eines Dampfschiffes zu verwendenden Individuen, RGBI 1858/158.  
Auch später ergingen Verordnungen zu diesem Thema, siehe auch RGBI 1883/159 und RGBI 1891/108.

<sup>175</sup> *Gewerkschaft*, 100 Jahre 49.

<sup>176</sup> *Mähling*, *Organe*, in *Geschichte* XI 110.

<sup>177</sup> *Mähling*, *Organe*, in *Geschichte* XI 105.

Eisenbahner nur träumen. Mit einer Jahresgage von 1.500 Gulden wurde er besser entlohnt als der Direktor der Bahnunternehmung, der mit 1.200 Gulden vorlieb nehmen musste.<sup>178</sup>

Die Zahl der fest angestellten Beschäftigten der Bahngesellschaften erhöhte sich im Laufe der Zeit, da die technische Entwicklung besser ausgebildetes Personal erforderte. Als Folge davon kam es zur Strukturierung der Belegschaft und zur Schaffung von Hierarchien und Rangstufen. Wohl in Anlehnung an staatliche Strukturen, die spätestens in der ersten Staatsbahnära in das Eisenbahnwesen Eingang fanden unterschied man Beamte für gehobene und Diener für einfachere, mechanische Tätigkeiten. Für Hilfstätigkeiten behalf man sich weiterhin mit Tag- oder Wochenlöhnern.

Eine weitere Kategorie von Bediensteten waren die Diurnisten. Diese übten Beamtentätigkeiten aus, wurden aber im Taglohn (Diurnum) entlohnt. Sie hatten keinen Pensionsanspruch und wurden nach Einführung der Krankenkassen nicht in den Versicherungsschutz einbezogen. Nicht selten waren es pensionierte Beamte, die sich als Diurnisten ein zusätzliches Einkommen verschafften, oder aus der Armee ausgeschiedene Offiziere, die aus gesundheitlichen Gründen, wegen Verfehlungen oder als Folge der Armeereform von 1868 den Dienst quittieren mussten. Die größte Gruppe stellten Hilfsbeamte im Staatsdienst, die durch eine Nebentätigkeit ihr Einkommen zu verbessern suchten.<sup>179</sup> Die Verwendung von Diurnisten an Stelle von besser bezahlten Beamten ermöglichte den Bahngesellschaften die Senkung ihrer Personalkosten.

Auch die staatliche Bahnverwaltung sah sich zu Sparmaßnahmen veranlasst. Anstelle teurer Beamter, von denen Maturaniveau verlangt wurde überließ man eine wachsende Zahl von Tätigkeiten Bediensteten mit geringerer, aber doch über den Erfordernissen für Diener liegender Schulbildung. Damit wurde zwischen Beamten und Dienern ab dem Jahr 1882 eine neue Kategorie von Dienstnehmern eingeschoben, die Unterbeamten. Sie übernahmen Aufgaben der Beamten, ohne wesentlich besser als Diener entlohnt zu werden.<sup>180</sup>

Eine weitere Maßnahme zur Kostensenkung war die Verwendung weiblicher Bediensteter, wenn auch zunächst nur in geringem Umfang. Ähnlich wie Diurnisten wurden sie nach Bedarf eingestellt und wieder gekündigt, bezogen aber einen Monatslohn. Sie waren zum

---

<sup>178</sup> Peters, Großdeutschlands Eisenbahner (1941) 15.

<sup>179</sup> Erklärung nach Megner, Beamte, in *Kommission für die Geschichte der österreichisch-ungarischen Monarchie (1848-1918) der Österreichischen Akademie der Wissenschaften* (Hrsg), Studien zur Geschichte der Österreichisch-ungarischen Monarchie XXI (1985) 301ff.

<sup>180</sup> Mähling, Organe, in *Geschichte* XI 123.

Eintritt in die Krankenkasse verpflichtet und erhielten bei Erkrankung eine Lohnfortzahlung während der ersten drei Monate. Im Laufe der Jahre verfestigte sich ihre dienstrechtliche Position bei den Staatseisenbahnen. Sie hatten eine Kündigungsfrist von einem Monat und erhielten im Jahr 1893 ein festes Entlohnungsschema.<sup>181</sup>

Weibliche Bedienstete wurden zunächst nur im einfachen Kanzleidienst eingesetzt. Später kamen der Telegrafen- und Zugmeldedienst sowie der Fahrkartenverkauf an Personenkassen hinzu. Die Wiener Stadtbahn, die um die Jahrhundertwende als Teil der Staatseisenbahnen in Betrieb ging verwendete überwiegend Frauen für den Kassendienst.

Da bei den Staatseisenbahnen neben den Männern nur Witwen und Waisen verstorbener Bediensteter angestellt wurden kamen die Frauen meist aus einfachen Verhältnissen. Sie verfügten oft nur über geringe Schulbildung und kamen weder für gehobene Tätigkeiten im administrativen Dienst noch für den Kassendienst mit komplizierten Tarifberechnungen in Frage. Auch fehlte ihnen die notwendige Körperkraft für den Bau- und Bahnerhaltungsdienst, für Arbeiten bei der Zugförderung, in Werkstätten und Magazinen. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts hatten nur zwei Frauen die Ablegung der Verkehrsprüfung und den Aufstieg zu Beamtinnen geschafft.<sup>182</sup>

Die Ehefrauen von Bahnwärtern waren bei den Bahngesellschaften von Anfang an dazu verwendet worden, ihre Männer bei deren Tätigkeit zu unterstützen oder sogar zu vertreten, ohne angestellt zu sein oder entlohnt zu werden. Bestenfalls gab es dafür eine Zulage und das Recht zur Teilnahme an einer Kranken- und Unterstützungskasse<sup>183</sup>. Dies änderte sich bei den Staatseisenbahnen. Ein Rundschreiben vom Jahr 1885 regelte den Dienst von Frauen bei der Bahnaufsicht.<sup>184</sup> Sie mussten des Lesens und Schreibens kundig sein, über körperliche und geistige Eignung verfügen und durch Prüfungen die erforderlichen Qualifikationen nachgewiesen haben. Sie waren durch eine gelbe Armbinde mit schwarz aufgedrucktem Flügelrad kenntlich zu machen. Allerdings sollten sie männliche Bahnwächter nicht vollständig ersetzen. Ihre Tätigkeit war im Wesentlichen auf den Schranken- und Signaldienst beschränkt. Dienst bei Nacht sollte für Frauen möglichst vermieden werden.

---

<sup>181</sup> Nawiasky, Die Frauen im österreichischen Staatsdienst, in *Bernatzik/Philippovich* (Hrsg), Wiener Staatswissenschaftliche Studien IV (1902) 134f.

<sup>182</sup> Nawiasky, Frauen 152ff.

<sup>183</sup> Circ 347, 57408-Ia VABl 1882, 974.

<sup>184</sup> Circ 48, 466/1b VABl 1885, 55f.

Die wachsende Ausdehnung der Bahnlinien, der technische Fortschritt und die gestiegenen Leistungen dieses Verkehrsmittels, das zunehmend an Bedeutung für viele Bereiche des Staates und der Gesellschaft gewonnen hatte steigerten das Ansehen der Eisenbahner, vor allem der Staatsbahnbediensteten. War früher nur jener, der in Industrie oder Gewerbe keine Arbeit fand in den Dienst einer Bahngesellschaft getreten, so zeigte sich später die umgekehrte Neigung. So kam es in der Zeit der Ersten Republik zu Abwanderungen aus Industrie und Landwirtschaft. Die Bundesbahnen reagierten auf die Klagen der betroffenen Branchen im Jahr 1926 mit zwei Anweisungen an die Dienststellen, Arbeitslose einzustellen und nur in begründeten Fällen auf Arbeitskräfte aus Gewerbe oder Landwirtschaft zuzugreifen. Bewerber, die sich als Arbeitslose ausgaben, sollten ihren Status durch Arbeitslosendokumente bzw eine Beglaubigung der Heimatgemeinde nachweisen.<sup>185</sup>

Die Entwicklung führte auch zu einer stärkeren Differenzierung der Berufe. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts kannte das Gehaltsschema der Staatsbahnen eine Fülle von Dienstbezeichnungen. Neben den - in der Verwaltung tätigen - Kanzlisten, Assistenten, Revidenten, Offizialen und Inspektoren sind es die Ingenieure, Werkmeister, Lokomotivführer, Stationsmeister, die Bahn-, Gebäude-, Block-, und Brückenmeister, die Magazins- und Wagenmeister, die Wagenrevisoren, die Telegrafistenmeister, die Kondukteure und Zugführer, Heizer, Stations- und Wagenaufseher, die Blocksignaldiener, die Magazinsdiener und die Ladescheinschreiber.<sup>186</sup> Hinzu kam Personal in Hilfsfunktionen.

Neben den bahnspezifischen Berufen in der Zugförderung, im Lokomotivfahrdienst, Zugbegleitdienst, Verschub- und Stellwerksdienst, im Magazin- und Kassendienst usw gab und gibt es bei der Bahn Berufe, die in ähnlicher Form auch in anderen Unternehmen auftreten. Dazu gehörten von Anfang an das Personal für die Leitung und Verwaltung, Bauarbeiter und auch handwerkliche Berufe, wie zB Schlosser oder Tischler für Arbeiten in den Werkstätten und im Bahnerhaltungsdienst. Das steigende Verkehrsaufkommen brachte den Übergang vom Fahren im Zeitabstand zum Fahren im Raumabstand, wodurch die Einrichtung von Blockposten und besondere Maßnahmen zur Vermeidung von Auffahrunfällen erforderlich wurden. Erfolgte die Sicherung der Streckenabschnitte zunächst nur durch optische Meldung, dann durch Glockensignale, so nützte man ab 1849

---

<sup>185</sup> DA 34, 623 NBIGD 1926, 198; DA 50, 623 (sic!) NBIGD 1926, 276f.

<sup>186</sup> Mähling, Organe, in Geschichte XI 125ff.

den Telegrafen und ab 1882 das Telefon.<sup>187</sup> In der Bahnsicherung und in der Stellwerkstechnik lösten elektrische, in neuerer Zeit elektronische Einrichtungen die mechanischen Vorrichtungen ab. So wurde es erforderlich, technische Fachkräfte für den Betrieb und die Wartung dieser Anlagen einzustellen.

Bereits im Jahr 1911 war die Mariazellerbahn als erste Bahn in Österreich elektrifiziert worden.<sup>188</sup> Nach dem ersten Weltkrieg wurde die Elektrifizierung der Bahnlinien weiter vorangetrieben, vor allem bei den Gebirgsstrecken. Diese Entwicklung erweiterte die von den Bundesbahnen zu betreibenden technischen Anlagen um Kraftwerke, Umspannwerke und Hochspannungsleitungen und schaffte so weitere Berufe im Rahmen der Bundesbahnen. Durch die Gründung der „Bundesbahn-Kraftwagen-Unternehmung“ im Jahr 1928 kamen neue Tätigkeiten für den Betrieb und die Wartung von Kraftfahrzeugen hinzu, nicht zu vergessen die Schiffsmannschaften auf dem Boden- und Wolfgangsee.

Wie oben erwähnt war eine gezielte Ausbildung für Lokomotivführer von Anfang an selbstverständlich. Das übrige Personal wurde zunächst ohne geregeltes Verfahren am jeweiligen Arbeitsplatz angelernt. Als erste Gesellschaft führte die Kaiser Franz Josef-Bahn im Jahr 1869 ein Prüfungsreglement ein („Prüfungsreglements für die Bewerber und Angestellten der KFJB“). Im Jahr 1871 beschlossen die österreichischen Eisenbahnverwaltungen die Ausbildung ihres Personals in Lehrgängen. An der Wiener Handelsakademie wurde ein sechsmonatiger Eisenbahnfachkurs eingerichtet. Da die Handelsakademie sieben Jahre später aufgelöst wurde fanden die Kurse ein Ende. Im Jahr 1909 wurden bei der Staatsbahndirektion Linz zehnmonatige Fachkurse mit anschließender praktischer Einschulung in geeigneten Bahnhöfen eingeführt. Dem Beispiel folgten später auch Prag und Lemberg. Der Erste Weltkrieg beendete diese Form der Ausbildung. Nach dem Krieg war durch das Überangebot an erfahrenen Beamten, die durch Zuzug aus den ehemaligen Kronländern zur Verfügung standen kein Schulungsbedarf gegeben. Ab dem Jahr 1923 wurden für den Bahnbau und die Bahnerhaltung Bahnrichter- und Bahnmeisterkurse erst im Weichenwerk, dann im Oberbaulager Wörth abgehalten. Später gab es dort auch Signalmeister- und Signalwerkführerkurse. Nach Lockerung der Aufnahmesperre ab dem Jahr 1934 wurden für neu aufgenommene Maturanten Fahrdienstleiterkurse abgehalten.

---

<sup>187</sup> Hager, Eisenbahn-Sicherungsanlagen in Österreich I. (1984) 12f.

<sup>188</sup> Kenning, Bahnen in Österreich 2000 (2000) 56.

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Ausbildung wieder vernachlässigt. In der Zweiten Republik gingen die Bundesbahnen dazu über, das Personal durch Unterweisung, durch Vermittlung von theoretischem Wissen in Lehrgängen und durch praktische Einschulung vor Übernahme eines Dienstpostens auszubilden. Die Unterweisungen wurden mit einer Verwendungsprüfung als Nachweis der Befähigung für einen Dienstposten abgeschlossen. Am Ende der Ausbildung standen die eisenbahndienstlichen Prüfungen, für die ständige Prüfungskommissionen eingerichtet wurden.<sup>189</sup>

Am 16. Juni 1959 wurde im ehemaligen Rekonvaleszentenheim in Neulengbach die Bundesbahn-Akademie eröffnet. Sie sollte der Fortbildung für Akademiker, Meister und Gruppen des mittleren Dienstes dienen. Ziel war die Unterrichtung durch Vorträge über rein Fachliches hinaus. Auch sollte bei den Technikern das wirtschaftliche Verständnis und bei den anderen Bediensteten das Verständnis für die Technik geweckt werden.<sup>190</sup>

### **3.4 Die Interessensvertretungen der Eisenbahnbediensteten**

Das Dienstrecht der Eisenbahner wurde durch die wechselvolle Geschichte des Eisenbahnwesens in Österreich beeinflusst, die den Bediensteten einmal private Gesellschaften, dann wieder den Staat als Arbeitgeber beschert hatte. Daneben spielten aber auch die allgemeinen gesellschaftlichen und politischen Entwicklungen eine wesentliche Rolle. So wie sich die Bahn auf ihr gesellschaftliches Umfeld ausgewirkt hatte, so beeinflusste andererseits dieses Umfeld das Eisenbahnwesen und die Situation ihrer Bediensteten, deren Arbeits- und Lebensbedingungen in den ersten Jahrzehnten der Eisenbahngeschichte erheblich zu wünschen übrig ließen. Die politischen Verhältnisse im Vormärz und in der Zeit des Neoabsolutismus hinderten jedoch die Beschäftigten in der Industrie und bei den Bahngesellschaften, sich zu organisieren und ihre Interessen nachdrücklich zu vertreten.

---

<sup>189</sup> (ohne Autor) Probleme der Aus- u Fortbildung bei den ÖBB, in *Generaldirektion der ÖBB* (Hrsg), Nachrichtenblatt der Generaldirektion 1957, Mitteilungen aus Betrieb u Verwaltung, 152ff.

<sup>190</sup> (ohne Autor) Die Bundesbahn-Akademie in Neulengbach, in *Generaldirektion der ÖBB* (Hrsg), Nachrichtenblatt der Generaldirektion 1959, Mitteilungen aus Betrieb u Verwaltung, 195ff.



### 3.4.1 Vereinigungen und Gewerkschaften der Eisenbahner<sup>191</sup>

Im 19. Jahrhundert waren Organisationen von Arbeitnehmern unerwünscht, sofern sie politische Ziele verfolgten. Zwar wurde im Jahr 1870 das Koalitionsverbot aufgehoben,<sup>192</sup> aber noch 1897 wurde unter anderem der „Verband der Beamten, Hilfs- und Unterbeamten“ aufgelöst, da er „Übergriffe auf politisches Gebiet“ gewagt hatte. Man musste sich auf unpolitische Vereine beschränken. Es gab Unterstützungs- und Rechtsschutzvereine, Bildungsvereine und solche, die nur der Geselligkeit und Förderung des Gemeinschaftsgefühls dienten. Dabei zeigte sich ein gewisses Kastendenken, das vor allem die Beamten von den übrigen Bediensteten der Bahngesellschaften trennte. Es gab den elitären „Club österreichischer Eisenbahnbeamter“ und den „Österreichischen Eisenbahnbeamten-Verein“, die ihre Mitglieder auch finanziell unterstützten, ihnen berufliche Fortbildung ermöglichten und Vereinszeitschriften herausgaben.

Auch die Unterbeamten und Diener waren nicht frei von Standesdünkel. So blieben die Lokomotivführer, die stolz auf ihre Qualifikation waren zunächst von den Kondukteuren getrennt, die ihrerseits Abstand zu den einfachen Wächtern hielten. Daher gab es in den verschiedenen Ländern Österreichs Vereine der Unterbeamten, der Lokomotivführer, der Kondukteure etc, ca 130 an der Zahl.

Am 2. April 1892 konstituierte sich in Wien-Brigittenau der „Fach- und Unterstützungsverein der Verkehrsbediensteten Österreichs“. Treibende Kraft war der Magazineur *Rudolf Müller*, ein Sozialdemokrat, der es sich zur Aufgabe gemacht hatte die Eisenbahner zu organisieren.

Ziel war die Gründung einer Gewerkschaft unter Einbeziehung aller Bedienstetenkategorien und ohne Unterschied des Dienstortes. Es nahmen aber lediglich achtzehn Eisenbahner an der Gründungsversammlung teil. Bedienstete der Tramway-Gesellschaften bildeten die Mehrheit. Trotzdem wurde der Verein zur Keimzelle der Eisenbahnergewerkschaft, da sich die Tramwaybediensteten nach einigen Jahren abspalteten. Obwohl es starken Widerstand seitens der Bahnverwaltungen und der Behörden gab, kam es zur Gründung von Ortsgruppen in Wien und in verschiedenen Dienstorten an den Bahnstrecken. Die Vereinigung mit den Fachvereinen der Heizhaus-

---

<sup>191</sup> Soweit nichts anderes angegeben sind die Ausführungen in diesem Kapitel entnommen aus *Gewerkschaft*, 80 Jahre 42ff.

<sup>192</sup> Mit G v 7.4.1870, RGBI 1870/43 wurde unter anderem der §481 des StGB 1852, RGBI 1852/117 aufgehoben, der Verabredungen von Arbeitern zur Erzielung höherer Einkünfte oder besserer Arbeitsbedingungen mit Strafe bedrohte.

und Werkstättenarbeiter im Jahr 1894 zum „Verband der Gewerkschafts- Fach- und Unterstützungsvereine der Eisenbahner und deren verwandter Berufe Österreichs“ bedeutete eine wesentliche Stärkung der Bewegung, zumal die an einen Ort gebundenen Arbeiter leichter zu organisieren waren als die über die Strecke verteilten Wächter oder das Fahrpersonal. An der „Gewerkschaftskommission“, der Dachorganisation der sozialdemokratischen „Freien Gewerkschaften“ beteiligte sich der Verband durch Entsendung eines Delegierten.

Im Jahr 1896 entstand der „Verkehrsbund“, der mit der christlich-sozialen Arbeiterbewegung *Leopold Kunschaks* in loser Beziehung stand und einige Zeit auch der „Christlichen Zentralkommission der Gewerkschaften“ angehörte. Nach dem Scheitern dieser Beziehung gründete die christliche Gewerkschaftsbewegung im Jahr 1915 den „Reichsverband christlicher Eisenbahner Österreichs“.

Mit Erlass des Innenministeriums vom 13.März 1897 wurden Vereine und Fachverbände der Eisenbahner, die nicht ausschließlich der Wohlfahrt oder der Geselligkeit dienten aufgelöst. Betroffen waren der „Verband der Gewerkschafts- Fach- und Unterstützungsvereine der Eisenbahner“ und der „Verband der Beamten, Hilfs- und Unterbeamten“ mit ihren Fachvereinen. Die sozialdemokratische Gewerkschaft lebte allerdings durch die Verbandszeitschrift „Der Eisenbahner“ weiter, die nicht verboten worden war, aber öfter der Zensur zum Opfer fiel. An die Stelle der Mitgliedschaft in der Gewerkschaft trat das Abonnement der Zeitschrift bis es gelang, mit neuem Statut und unter Vermeidung jeden Bezugs zur Eisenbahn den „Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Österreich“ zu gründen.

Es ist hier nicht der Platz, die bewegte Geschichte der Gewerkschaftsbewegung der Eisenbahner zu schildern, doch muss ihre wachsende Bedeutung für die Belange der Bahnbediensteten dargestellt werden. So wurde bereits im Jahr 1893 der sozialdemokratische Gewerkschaftsfunktionär *Heinrich Wintersberger* in den Reichsrat eingeladen, um als Fachmann bei einer Enquete des Gewerbeausschusses den Standpunkt der Eisenbahner zur Frage der Unfallversicherung darzulegen. Er nützte die Gelegenheit zu einer Rede über die Lage der Bahnarbeiter und übte Kritik an den Dienstordnungen einzelner Bahngesellschaften. In der provisorischen Nationalversammlung 1918/19 war der Zentralsekretär der Freien Eisenbahnergewerkschaft *Tomschik* Vorsitzender des Verkehrsausschusses.

Obwohl es nach dem Zusammenbruch der Monarchie von staatlicher Seite keine Maßnahmen gegen die Teilnahme an politischen Vereinigungen gab, wurde doch Druck von Vorgesetzten auf Bedienstete ausgeübt, die sich gewerkschaftlich organisiert hatten. So sah sich der Staatssekretär für das Verkehrswesen veranlasst, in einem Erlass<sup>193</sup> auf das für jedermann geltende Recht hinzuweisen, sich einer beliebigen Organisation anzuschließen. Keinem Bediensteten durfte daraus ein Schaden oder Nachteil im Dienst entstehen. Daher gelang es den Gewerkschaften, ihren Einfluss auf die Bahnverwaltungen zu stärken. Eine Koalition von acht Organisationen konnte die Beteiligung ihrer Obmänner am neu bestellten Eisenbahnbeirat durchsetzen. Es waren dies:

- der sozialdemokratische Allgemeine Rechtsschutz und Gewerkschaftsverein,
- der Reichsverband der Christlichen Eisenbahner,
- der Reichsbund Deutscher Eisenbahner,
- der Deutschösterreichische Eisenbahnbeamten-Verein,
- der Verkehrsbund,
- der Lokomotivführerverein,
- der Kondukteurverein und
- der Österreichische Bahnmeister-Verein.

Die drei Letztgenannten sowie der Werkmeisterverein, in denen der Einfluss der Sozialdemokratie immer stärker geworden war gingen im „Allgemeinen Rechtsschutz und Gewerkschaftsverein“ auf. Anfang der Zwanzigerjahre verblieben als Eisenbahner-Gewerkschaften von einiger Bedeutung nur mehr die sozialdemokratische, die christlich-soziale und die deutsch-nationale, von denen die sozialdemokratische Freie Gewerkschaft in der Zeit der Ersten und Zweiten Republik zu einer bestimmenden Größe wurde.

#### 3.4.2 Die Personalvertretung<sup>194</sup>

Hinsichtlich der Arbeitsbedingungen und des Arbeitnehmerschutzes waren die Arbeiter bei den Eisenbahnunternehmungen besonders benachteiligt. Während es in Industrie und Gewerbe durch die Gewerbeordnung<sup>195</sup> von 1859 zu sozialpolitischen Fortschritten kam, waren die Bediensteten von Eisenbahnunternehmungen von deren Geltung ausgenommen. Auch die liberale Phase der österreichischen Innenpolitik, die auf den Ausgleich mit

---

<sup>193</sup> ErlStSekV 50, 1138/St.V. ABStAV 1919, 177.

<sup>194</sup> Sofern nichts anderes angegeben sind die Ausführungen in diesem Kapitel entnommen aus *Gewerkschaft*, 80 Jahre 367ff.

<sup>195</sup> KaisP womit eine GewO ... erlassen ... wird, RGBI 1859/227.

Ungarn folgte brachte für die Eisenbahner keine Verbesserungen. Die Politik wurde auf die Probleme der Eisenbahner erst aufmerksam, als in Folge der Wahlrechtsreform von 1896 auch sozialdemokratische Abgeordnete im Reichsrat vertreten waren, die sich der Belange der Bahnbediensteten annahmen. In der Ersten Republik gelang es der Personalvertretung, Einfluss auf die Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen zu erlangen. In der Zweiten Republik konnte sie ihre Mitwirkungsrechte weiter ausbauen.

Der erste Schritt zur Verbesserung der Lage der Arbeiter in den Hilfsanstalten der Eisenbahnunternehmungen erfolgte im Jahr 1902 durch das Regiebautenarbeiter-Gesetz und seiner Durchführungsverordnung.<sup>196</sup> Das Gesetz verpflichtete die Bahnunternehmungen zum Erlass von Arbeitsordnungen, die der Aufsichtsbehörde zur Genehmigung vorzulegen waren. Den großjährigen Arbeitern wurde das Recht zugestanden, sich vorher zu deren Inhalten zu äußern. Zu diesem Zweck sah die Verordnung die Wahl von Vertrauensmännern durch die Belegschaft vor.

Der zweite Schritt wurde durch einen Bummelstreik der Eisenbahner im Jahr 1905 eingeleitet. In einem Erlass wurde die „passiver Resistenz“ vom Eisenbahnminister heftig gerügt und als schweres Dienstvergehen und Verstoß gegen den Geist der Dienstordnung bezeichnet. Es wurden Konsequenzen angedroht, doch äußerte der Minister auch Verständnis für finanzielle Forderungen in Anbetracht der Lebensmittelteuerung. Er kündigte Verbesserungen im Rahmen der beschränkten Möglichkeiten der Staatsfinanzen an.<sup>197</sup> Die von ihm gegebenen Zusagen veranlassten das Personal, zum normalen Betrieb zurückzukehren, worauf ein Erlass des Ministers die Aufhebung aller Strafverfügungen wegen passiver Resistenz verkündete.<sup>198</sup>

Eine weitere Folge dieser „passiven Resistenz“ war die vom Eisenbahnminister gegebene Zusage zur Einrichtung von Personalkommissionen und Arbeiterausschüssen bei den Staatseisenbahnen.<sup>199</sup> Bei jeder Staatsbahndirektion wurde für die pragmatisierten Bediensteten eine Personalkommission eingerichtet, geteilt in Sektionen für Beamte sowie für Unterbeamte und Diener. In gleicher Weise in Sektionen geteilt war der beim Ministerium eingerichtete Zentralausschuss für Personalfragen. Der Zentralausschuss hatte

---

<sup>196</sup> G betr die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter, RGBI 1902/156; dazu DfVEM RGBI 1903/28 u in ABIEM 1903, 71ff.

<sup>197</sup> ErlEM 60 Z 1932/EM ABIEM 1905, 381f.

<sup>198</sup> ErlEM 66, 53815 ABIEM 1905, 399.

<sup>199</sup> ErlEM 29, 17013 ABIEM 1907, 127ff.

das Recht zur Abgabe gutachterlicher Äußerungen. Bei den Direktionen konnten allgemeine, auf den Direktionsbezirk beschränkte Personalangelegenheiten beraten werden. Konkrete Personalangelegenheiten durften von den Kommissionen und Ausschüssen nicht behandelt werden.

Die Mitglieder der Personalkommissionen bei den Direktionen wurden von den Bediensteten der jeweiligen Kategorie gewählt, ein Mitglied in jeder Sektion wurde vom Staatsbahndirektor bestellt. Je Sektion einer Direktion wurde ein Vertreter in den Zentralausschuss entsandt. Weitere vier Mitglieder jeder Sektion des Zentralausschusses wurden vom Ministerium ernannt.

Die Arbeiterausschüsse bei den Direktionen waren nach den Betriebsbereichen organisiert. Es gab Ausschüsse für die Heizhäuser, die Werkstätten, die Bahnerhaltung und für die Stationsarbeiter. Sie konnten Wünsche der Arbeiter der Leitung vorlegen und dazu Stellung nehmen.

Die Beschränkung der Kommissionen und Ausschüsse auf beratende Tätigkeit und die Zugehörigkeit der Gewählten zu verschiedenen Vereinen und Gewerkschaften verhinderten einen entscheidenden Einfluss der Personalvertreter auf die Staatsbahnverwaltung.

Auch die Privatbahnen hatten Zugeständnisse gemacht. Es wurde den Bediensteten zugesagt, dass alle Verbesserungen bei den Staatsbahnen auch bei den Privatbahnen gelten sollten. Die Unternehmen zögerten die Einlösung der Zusage aber hinaus. Nachdem im Oktober 1907 neuerlich „Dienst nach Vorschrift“ angekündigt wurde - diesmal nur bei den Privatbahnen - gab die Südbahngesellschaft nach. Die anderen Privatbahnen erfüllten ihre Zusagen erst nach einem neuerlichen Bummelstreik unter dem Druck der Industrie, die von den Kohletransporten der Bahnen abhängig war.<sup>200</sup>

Am Beginn der Ersten Republik stand ein weiterer Schritt zur Durchsetzung der Interessen des Bahnpersonals. Es war dies die bereits oben erwähnte Entsendung der Obmänner von acht Bedienstetenorganisationen in den Eisenbahnbeirat, der sich im November 1918 konstituierte.<sup>201</sup> Weitere Mitglieder des Beirates waren der Staatssekretär für Verkehrswesen und die Staatsräte *Dr. Wilhelm Ellenbogen*, *Otto Kroy* und *Michael Schoiswohl*. Dem Beirat hatten alle allgemeinen Personalverfügungen vor ihrer

---

<sup>200</sup> *Gewerkschaft*, 80 Jahre 146ff.

<sup>201</sup> Mitteilung „An die Eisenbahner Deutschösterreichs“, Beilage zu ABStAV 1918, 2.Stk, nach Seite 11 (keine eigene Seitennummer).

Hinausgabe zur Beschlussfassung vorgelegt zu werden. Der Beirat richtete ein geregeltes Beschwerdeverfahren durch Aufstellung von Beschwerdekommisionen bei den Direktionen ein. Damit wurde den Vertretern der Bediensteten die Mitarbeit in allen Personalangelegenheiten gesichert.

Im Mai 1919 wurde von der Nationalversammlung Deutschösterreichs das Betriebsrätegesetz beschlossen.<sup>202</sup> Nach diesem Gesetz waren in allen fabrikmäßigen Betrieben, sowie in allen anderen Betrieben, wenn diese mindestens zwanzig Arbeiter oder Angestellte dauernd gegen Entgelt beschäftigten Betriebsräte einzurichten. Im §2 dieses Gesetzes wurden für die öffentlichen Ämter und für die dem Staatsamt für Verkehrswesen unterstellten Unternehmungen - also auch für die Staatseisenbahnen - eigene Einrichtungen im Sinne des Betriebsrätegesetzes angekündigt. Diese Einrichtungen sollten durch Vollzugsanweisung auf Grund von Vereinbarungen zwischen den zuständigen Verwaltungen und dem Personal geschaffen werden.

Bereits am 25. April 1919, also noch vor Verabschiedung des Betriebsratsgesetzes wurde die Dienstvorschrift über die Errichtung von Vertretungskörpern der Staatseisenbahnen erlassen.<sup>203</sup> Zur Wahrung der Interessen der aktiven und im Ruhestand befindlichen Bediensteten und Arbeiter waren nun alle Personalangelegenheiten, die das gesamte Personal oder einzelne Kategorien betrafen nur im gegenseitigen Einvernehmen zwischen der die Verfügung erlassenden Dienststelle und der vom Personal gewählten Vertretung zu regeln. Ferner auch alle Dienst- und Verdienstangelegenheiten, die einzelne Bedienstete betrafen, jedoch den Charakter grundsätzlicher Verfügungen trugen. Auch die Vermittlung in dienstlichen Angelegenheiten Einzelner konnte auf deren Verlangen von der Personalvertretung wahrgenommen werden.

Die Einteilung der Personalvertretung in die Bedienstetenkategorien, wie sie in der Monarchie bestanden blieb zunächst aufrecht. Es gab drei Sektionen. Je eine der Beamten, der Unterbeamten und Diener, sowie der in der Lohnliste geführten Arbeiter. Die Sektionen waren in Dienstgruppen und Untergruppen eingeteilt.

Es waren nach Sektionen getrennt Vertrauensmännerausschüsse für das Personal des Staatsamtes für Verkehrswesen einschließlich der Generalinspektion und des neu geschaffenen Elektrisierungsamtes, für das Hauptwagenamt und das Tarifierstellungs- und Abrechnungsbüro zu wählen. Weiters Vertrauensmännerausschüsse in jeder

---

<sup>202</sup> G betr die Errichtung von Betriebsräten, StGBI 1919/283.

<sup>203</sup> ErlStAV 43, 12029 ABStAV 1919, 151ff.

Staatsbahndirektion und in den Exekutiv-Dienststellen. Voraussetzung für die Errichtung eines Vertrauensmännerausschusses war eine Mindestzahl von zwanzig Bediensteten, andernfalls war eine Dienststelle mit anderen zu einem Bereich zusammenfassen oder der nächst höheren anzugliedern.

Am Sitz und für den Amtsbereich jeder Staatsbahndirektion waren Personalausschüsse, beim Staatsamt waren Zentralausschüsse einzurichten. Den Vorsitz bei den Zentralausschüssen hatte der Obmann des Verkehrsausschusses der Nationalversammlung bzw dessen Stellvertreter.

Die Funktionsdauer der gewählten Mandatare betrug drei Jahre. Eine Versetzung während der Funktionsperiode konnte nur mit Zustimmung der Personalvertretung erfolgen. Ausschussmitglieder durften wegen Äußerungen und Handlungen in Ausübung ihrer Funktion nicht zur Verantwortung gezogen werden, außer bei Verstoß gegen ein Gesetz oder eine Verordnung.

Amtsvorstände bzw Referenten durften an Sitzungen beratend teilnehmen, wenn sie dazu eingeladen wurden. Die von den Ausschüssen gefassten Beschlüsse mussten, sofern es keinen Widerspruch der zuständigen Dienststelle gab von der Verwaltung umgehend durchgeführt werden. Erfolgte ein Einspruch der Dienststelle gegen den Beschluss eines Vertrauensmännerausschusses, so war die Sache der übergeordneten Vertretung vorzulegen. Übergeordnet war bei Exekutiv-Dienststellen und im Bereich einer Direktion der Personalausschuss der zuständigen Direktion, sonst der Zentralausschuss.

Alle das Personal betreffende Erlässe und Verfügungen allgemeiner Natur waren den Zentralausschüssen beim Staatsamt für Verkehrswesen vorzulegen. Konnte kein Einvernehmen hergestellt werden, hatte die Vorlage beim Kabinettsrat zu erfolgen. Der Verkehrsausschuss der Nationalversammlung konnte sich im einzelnen Fall die Entscheidung vorbehalten.

Auch bei den noch bestehenden privaten Bahngesellschaften, vor allem der Südbahngesellschaft wurden wenn auch zögernd Personalvertretungsvorschriften eingeführt.

Offensichtlich gab es auch Interessensvertretungen neben den gewählten Personalvertretungskörpern, so dass sich das Ministerium genötigt sah die Direktionen auf die Unbeachtlichkeit allfällig gewählter Vertrauensmänner und Interessensvertretungen

bestimmter Gruppen von Bediensteten hinzuweisen.<sup>204</sup> Da auch Außenstehende versuchten, im Interesse von Bediensteten zu intervenieren ergingen mehrmals Dienstanweisungen der Generaldirektion, in denen die Einhaltung des Dienstweges bei Beschwerden und Anliegen eingefordert wurden.<sup>205</sup> Nur die Personalvertretung war zur Vermittlung in dienstlichen Angelegenheiten befugt, das Heranziehen von Außenstehenden, um wen immer es sich dabei handelte war als unzulässige Einmischung in den Dienstbetrieb anzusehen.

Mit der Besoldungsordnung von 1920 entfiel die Einteilung der statusmäßig eingereihten Bediensteten in Kategorien. Es wurde nur mehr zwischen angestellten Beamten, Beamtenanwärtern und nicht ständigen Hilfsbediensteten unterschieden. Unterbeamte und Diener wurden somit zu Beamten. Weiters hatte das Wiederaufbaugesetz als Vorgriff auf die Umwandlung der Bundesbetriebe in eigene Wirtschaftskörper vorläufige Maßnahmen bei den Ministerien gefordert. Für den Bereich des Verkehrsministeriums waren dies die Trennung der Verwaltung der Bundesbahnen von der Verwaltung des Post- Telegrafien- und Telefonwesens sowie die Ausgliederung reiner Betriebsgeschäfte der Bundesbahnen aus der zentralen Verwaltung und deren Übertragung an die Bundesbahndirektionen. Diese genannten Änderungen machten es erforderlich, das Personalvertretungsrecht zu überarbeiten. Im Einvernehmen mit dem Zentralausschuss gab das nunmehr zuständige Bundesministerium für Handel und Verkehr im Mai 1923 die geänderte Fassung der Personalvertretungsvorschrift bekannt.<sup>206</sup>

Es waren nun Vertrauensmänner-Ausschüsse bei den Dienststellen, Personalausschüsse bei den einzelnen Direktionen und ein für das ganze Bundesgebiet zuständiger Zentralausschuss zu wählen.

Die Personalvertretungen hatten auch folgende, im §3 des Betriebsrätegesetzes vom Mai 1919 normierte Aufgaben der Betriebsräte zu erfüllen:

- Die Mitwirkung an der Aufrechterhaltung der Disziplin.
- Die Beratung mit der Betriebsleitung über Verbesserungen der Betriebseinrichtungen und über allgemeine Grundsätze der Betriebsführung. Diese Beratungen konnten sowohl von der Leitung als auch von der Personalvertretung gefordert werden.
- Das Vorbringen eigener Anregungen bei der Leitung und bei Behörden.

---

<sup>204</sup> DABMV 9, 3211/B.M.V.ex1921 ABIBMV 1922, 12.

<sup>205</sup> zB DA 9, 31086/V NBIGD 1923, 28 u DA 47, 5999 NBIGD 1924, 82.

<sup>206</sup> DA 59, 791/B.M.V. ABIBMV 1923, 113ff.



Am 1. Oktober 1923 wurden die „Österreichische Bundesbahnen“ zu einem eigenen Wirtschaftskörper. Die Vorschriften über die Personalvertretung wurden zunächst unverändert übernommen, doch sollten sie durch Vereinbarung zwischen dem Unternehmen und dem Zentralausschuss bis zum 31. Dezember 1924 den Bedürfnissen einer kaufmännischen Betriebsführung angepasst werden. Unter „Anpassung an die Bedürfnisse einer kaufmännischen Betriebsführung“ war wohl eine Beschneidung der Mitbestimmungsrechte der Personalvertretung zu verstehen, wie dies später der Abgeordnete *Dr. Iring Grailer* in einer Broschüre<sup>207</sup> zum Ausdruck brachte.

Vor allem die Mitbestimmungsrechte wurden vom bürgerlichen Lager heftig angegriffen. Die Personalvertretung wurde als „Nebenregierung“ bezeichnet. Es war vor allem die straffe Bindung der Freien Gewerkschaften an die Sozialdemokratische Partei und die damit verbundene Abhängigkeit von den Parteizielen, die *Grailer* kritisierte. Weiters bemängelte er, dass die Personalvertretungsvorschrift vom April 1919, die nach seiner Meinung dem wenig später erlassenen Betriebsrätegesetz in materiell-rechtlicher Hinsicht hätte angeglichen werden müssen, von den Bestimmungen dieses Gesetzes erheblich abwich.

Die politischen Auseinandersetzungen in der Ersten Republik wirkten sich besonders auf die Personalvertretung der Eisenbahnbediensteten aus, in denen die Sozialdemokratie über eine Mehrheit verfügte. So erhielten zB bei den Personalvertretungswahlen von 1926 die sozialdemokratischen Gewerkschafter einen Stimmenanteil von fast 77%. Die Regierung versuchte, den Einfluss der Freien Gewerkschaften zurückzudrängen. Im so genannten „Antiterrorgesetz“<sup>208</sup> wurden kollektivvertragliche Vereinbarungen untersagt, die die Bediensteten zur Teilnahme an bestimmten Vereinigungen verpflichteten. Jeder Druck in dieser Richtung wurde unter Strafe gestellt. Auch wurde Arbeitgebern verboten, für Parteien oder Gewerkschaften Beiträge durch Lohnabzug einzuheben.

Nach Ausschaltung des Parlaments ermöglichte die Regierung Dollfuß per Notverordnung<sup>209</sup> im Juni 1933 der Bundesbahnleitung die Durchsetzung von Reformen der Personalvertretungsvorschrift. In Abänderung des Bundesbahngesetzes von 1923 wurde die Verwaltungskommission dazu berufen, im Falle von ergebnislosen Verhandlungen zwischen Vorstand und Personalvertretung über Änderungen der

---

<sup>207</sup> *Grailer*, Zehn Jahre Betriebsrätegesetz und seine Auswirkungen auf die Bundesbahn (1929) 2f.

<sup>208</sup> BG zum Schutz der Arbeits- und Versammlungsfreiheit, BGBl 1930/113.

<sup>209</sup> VBReg betr eine Änderung des BBG v 19.6.1923, BGBl 1933/266.

Vorschriften bindend zu entscheiden. Trotz heftigen Widerstands trat die neue Regelung, mit der das Mitbestimmungsrecht weitgehend beseitigt wurde am 1. September 1933 in Kraft. Als Folge der Ereignisse im Februar 1934 wurde die Interessensvertretung der Eisenbahner aufgelöst und im Jahr 1935 durch eine „Bundesfachleitung bei den Österreichischen Bundesbahnen“ ersetzt. Diese Einrichtung, deren Aufbau der Philosophie des Ständestaates entsprach hatte nur Begutachtungsrechte bei wichtigen Fragen allgemeiner Natur.

Im März 1938 endete auch diese Institution mit der Eingliederung der Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn.

Bei Kriegsende 1945 befanden sich die österreichischen Bahnen in einem katastrophalen Zustand. Neben den Kriegsschäden an den Bahnanlagen und am rollenden Material war auch die Organisation des Bahnbetriebes zerstört. Im Osten herrschte ein Mangel an Führungspersonal. Vor allem die politisch Belasteten waren in die westlichen Besatzungszonen geflüchtet. Daher hatten sich nach dem Einmarsch der Sowjets an wichtigen Dienststellen Aktionsausschüsse der Eisenbahner gebildet, die einerseits die Interessen des Personals vertraten, andererseits aber auch den Bahnbetrieb organisieren mussten.

Die Leitung dieser Ausschüsse wurde überwiegend von ehemaligen Funktionären der Freien Eisenbahnergewerkschaft übernommen. Aus dieser Situation entwickelten sich zwangsläufig die Mitwirkungsrechte der Personalvertretung in Bezug auf den Betrieb und die Gestaltung des Dienstrechts.

Mit zunehmender Stabilisierung der Betriebsorganisation unter der Generaldirektion der Österreichischen Staatsbahnen gingen die Aktionsausschüsse in provisorische Personalausschüsse bei den Betriebsdirektionen über. Bei der Generaldirektion wurde ein provisorischer Zentralausschuss gebildet. Es war nun erforderlich, in Zusammenarbeit von Verwaltung und Personalvertretung eine neue Personalvertretungsvorschrift auf demokratischer Grundlage auszuarbeiten. Ein entsprechender Entwurf, der sich an das Vorbild von 1923 anlehnte fand nach Überarbeitung im September 1946 die Zustimmung des Alliierten Rates, so dass im Oktober die Personalvertretung gewählt werden konnte.

## **4 Die Wurzeln der Doppelnatur des Eisenbahner-Dienstrechts**

### **4.1 Historische Entwicklung des Staatsbeamtentums**

Nach *Nawiasky*<sup>210</sup> sind die Merkmale des Staatsdienstes die allgemeine Gehorsams- und Treuepflicht. Der Staatsbedienstete hat nicht nur die Verpflichtung zur Befolgung der Anweisungen seines Dienstherrn nach bestem Wissen und Gewissen, sondern die Pflicht zur Förderung der Interessen des Staates im Dienst und außerhalb des Dienstes. Er hat jedes Verhalten, das den Staat schädigen könnte zu vermeiden. Die Besonderheit des Staatsdienstes liegt in der Bedeutung des Staatsdieners für den Staat und die Verwirklichung der Staatszwecke, für die ein rein wirtschaftliches Band keine ausreichende Garantie bietet. Die Befriedigung der wirtschaftlichen Bedürfnisse des Bediensteten wird zur Aufgabe des Staates, da der Beamte sein Eigeninteresse unterordnen muss. Dies führt zur Gewährung einer dauernden Versorgung und Sicherung des standesgemäßen Unterhalts auch für die Familie, auch über Zeit der Dienstleistung hinaus, bei Erwerbsunfähigkeit und auch nach Tod des Beamten. Die Entlohnung ist somit nicht als Entgelt für einzelne wirtschaftliche Leistungen zu sehen. Die Aufrechterhaltung des Dienstverhältnisses auf Dauer ist auch im Staatsinteresse, da der Bestand des Staates und seine Zwecke zeitlich nicht limitiert sind. Ein weiteres Spezifikum des Staatsdienstes ist die große Zahl an Staatsdienern und die Bedeutung der Organisation. Ihr gegenüber tritt der Einzelne in den Hintergrund. Die Zusammenarbeit soll durch einheitliche gesellschaftliche Stellung und Lebensauffassung gefördert werden. Pflicht- und Ehrgefühl beruhen auf dem Bewusstsein, dass die Lebenstätigkeit dem Wohl der Gesamtheit dient. Daher gab es das Bestreben, aus Staatsdienern einen eigenen Berufsstand zu machen.

Der Typus des Staatsbeamten wurde durch die Verwaltungsreformen im 18. Jahrhundert geschaffen. Die Wurzeln des Berufsbeamtentums reichen allerdings weiter zurück. Im Mittelalter waren Personen, denen ein Amt übertragen wurde zunächst Lehensleute des Reichsoberhauptes bzw der Landesherrn. Das Lehen war mit dem Amt verbunden, der Ertrag daraus diente als Vergütung für den Dienst. Die mit einem Amt betrauten meist adeligen Personen strebten nach Erblichkeit von Amt und Lehen. Die Herrscher wirkten dieser der Qualität der Amtsführung abträglichen Entwicklung entgegen, in dem sie von ihnen abhängige Unfreie, aber auch Kleriker, niedere Ritter und Bürger für

---

<sup>210</sup> *Nawiasky*, Frauen 4f.

Verwaltungstätigkeiten heranzogen. Diesen Personen wurde ihr Dienst durch Erträgnisse des Amtes vergütet.<sup>211</sup>

So begann bereits *Kaiser Friedrich II.* in seinem sizilianischen und süditalienischen Herrschaftsbereich Amtsträger, die durch Lehensverhältnis zu Dienstleistungen verpflichtet waren durch vertraglich angestellte Beamte abzulösen. Er stützte sich dabei vornehmlich auf Juristen, die im römischen Recht ausgebildet waren. Zu diesem Zweck gründete er im Jahr 1224 eine Universität in Neapel. Auch wenn er die Idee eines Beamtenstaates in Deutschland nicht durchsetzen konnte, so schuf er doch ein Vorbild für spätere Entwicklungen.<sup>212</sup> In Österreich versuchte zB *Herzog Rudolf IV.* das Lehensprinzip durch das Amtsprinzip zu ersetzen um seine Position zu stärken.<sup>213</sup>

Einen bedeutenden Schritt vom Feudalstaat hin zum Beamtenstaat vollzog *Kaiser Maximilian I.* mit der Gründung von Zentralbehörden in den österreichischen Erbländern. *Maria Theresia* und *Kaiser Joseph II.* trieben die Entwicklung weiter voran, in dem sie das Verhältnis der Beamten zum Staat regelten und damit nachhaltig veränderten<sup>214</sup>.

Vor den Reformen *Maria Theresias* und *Josephs* wurden die in öffentlichen Diensten stehenden Hilfskräfte keineswegs als Beamte bezeichnet. Sie standen als „Schreiber“ im Dienst der meist adeligen Amtsinhaber. Die Entwicklung zum absolutistischen Beamtenstaat, die Zentralisierung der Regierungsgeschäfte und die Einführung von Kreisämtern führten zur Vermehrung der Staatsbeamten. Es wurden immer höhere Anforderungen an deren Ausbildung und Befähigung gestellt. Die für die Ausübung eines Amtes erforderliche Qualifikation sollte durch Studiennachweise und Dienstprüfungen sichergestellt werden. Das alte System, wonach der Beamte hauptsächlich von den Erträgen seiner Tätigkeit, von Sporteln, Taxen und Naturalbezügen lebte war in Hinblick auf die geänderten Verhältnisse nicht mehr ausreichend. So kam es ab Anfang der Siebzigerjahre des 18. Jahrhunderts zur Einführung fixer Gehälter.<sup>215</sup>

Der Übergang zu einem System fixer Gehälter brachte allerdings eine Verschlechterung der finanziellen Situation der Beamten mit sich. Dem Beamten, der früher im Ruhestand

---

<sup>211</sup> *Hellbling*, Österreichische Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte, in *Merk/Verdross/Wolff* (Hrsg), Rechts- und Staatswissenschaften (1956) 118f.

<sup>212</sup> *Schimetschek*, Der österreichische Beamte (1984) 14ff.

<sup>213</sup> *Hoke*, Österreichische und deutsche Rechtsgeschichte<sup>2</sup> (1992) 90.

<sup>214</sup> *Weichselbaum*, Berufsbeamtentum und Verfassung (2003) 64ff.

<sup>215</sup> *Schimetschek*, Beamte 84ff.

von seinen Ersparnissen oder wenn er Glück hatte von einer „Gnadenpension“ leben konnte, fehlten nun die Mittel für eine Altersvorsorge. Diesem Umstand wurde nun durch Einführung einer Beamtenpension Rechnung getragen. Weniger erfreulich für die Beamten war eine andere von *Joseph* eingeführte Neuerung, die geheimen Conduitlisten. Dabei handelte es sich um tabellarische Übersichten nicht nur über Stand, Besoldung, Verwendung und Dienstalter eines Beamten, sondern auch um seine Beurteilung durch den Behördenleiter. Da die Conduitliste auch dem Betroffenen gegenüber geheim gehalten wurde war dem Beamten nicht bekannt, wie seine Kenntnisse, sein Fleiß, aber auch sein sittliches Betragen beurteilt wurden.<sup>216</sup>

*Kaiser Joseph II.* bewirkte den Wandel der Beamten von Bediensteten des Landesherrn zu Dienern des Staates. Unter *Franz I.* kam allerdings wieder das personalistische Prinzip zur Geltung. Subordination und Ehrerbietigkeit forderte *Franz I.* von den Beamten in seinem Erlass von 1806. Gehorsam gegenüber den Weisungen des Monarchen wurde zur absoluten Pflicht. Der Beamte war wieder Diener des Herrschers und blieb es auch im ganzen 19. Jahrhundert.<sup>217</sup>

## **4.2 Entwicklung des Dienstrechts der Staatsbediensteten in der Monarchie**

Bereits vor den Reformen *Josephs* konnten Beamte, die zufrieden stellend gedient hatten ein „Jubilationsgehalt“ beziehen, obwohl sie keine Dienstleistung mehr erbrachten. Das Dienstverhältnis bestand also weiter bis zum Lebensende. Das „Pensionsnormale“ vom 26. März 1781 brachte eine einheitliche Regelung der Pensionen einschließlich der Versorgung von Witwen und Waisen der Beamten. Diener erhielten nach Tagsätzen berechnete „Provisionen“, die eher Almosencharakter<sup>218</sup> hatten. Allerdings gelang in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einer Reihe von Berufsgruppen, die als Diener eingestuft waren das Recht auf eine Pension zu erlangen.<sup>219</sup> Die Pensionsordnung<sup>220</sup> vom Dezember 1866 gewährte den Dienern bei der Bemessung der Pension, abgestuft nach der

---

<sup>216</sup> *Schimetschek*, Beamte 100ff.

<sup>217</sup> *Weichselbaum*, Berufsbeamtentum 66f.

<sup>218</sup> Ganz so schlecht, wie *Megner* es beschreibt dürfte es um die Provisionen doch nicht gestanden haben. In einem Hofkanzleidekret vom 21.9.1838, JGS 1838/296 wird kritisiert, dass „bei der Bemessung der Provisionen für mindere Diener ... in der Art vorgegangen werde, dass derlei Individuen günstiger behandelt erscheinen als die ... mit einem Gehalte unter jährlichen 200 Gulden angestellten pensionsfähigen Staatsdiener.“

<sup>219</sup> *Megner*, Beamte 143f.

<sup>220</sup> KaisV über das Ausmaß der Ruhebezüge und Abfertigungen der Staatsbeamten und pensionsfähigen Diener, RGBl 1866/157.

Dauer des Dienstverhältnisses die gleichen Rechte wie den Beamten. Die mit einem Dienstvertrag angestellten „Aushilfsdiener“ hatten keinen Anspruch auf eine Ruhegebühr oder eine Witwen- und Waisenversorgung, doch war die Gewährung von „Gnadengaben“ für erwerbsunfähig gewordenen Aushilfsdiener bzw für deren Witwen und Waisen geregelt.<sup>221</sup> Diese Bestimmung wurde im Jahre 1911 dahingehend geändert, dass auch Aushilfsdienern Versorgungsgenüsse zustanden.<sup>222</sup>

Obwohl das Dienstverhältnis auf Lebenszeit bestand, war der Beamte zunächst nicht unkündbar. *Joseph II.* hatte zB die Entlassung als Konsequenz nicht nur für echte Verfehlungen, sondern auch für bloße „unfleißige“ Verrichtung des Dienstes angedroht.<sup>223</sup> Durch Hofkanzleidekrete der Jahre 1815 und 1816 wurde ein Schutz vor willkürlicher Entlassung geschaffen, in dem die Entscheidung über die Auflösung eines Dienstverhältnisses einer Kommission überlassen wurde, die aus mehreren Beamten einer vorgesetzten Behörde bestand. Im Jahr 1828 wurden jene Bedingungen normiert, unter denen die Suspendierung eines Beamten zu erfolgen hatte. Unter *Ferdinand I.* wurde im Jahr 1835 eine Rekursmöglichkeit geschaffen. Obwohl es nach wie vor formal keine Unkündbarkeit gab, hatten die Beamten durch den Instanzenzug eine weitgehend gesicherte Position.<sup>224</sup>

Erst die Dienstpragmatik<sup>225</sup> von 1914 schaffte klare Verhältnisse, in dem sie die Auflösung des Dienstverhältnisses nur auf Wunsch des Beamten oder als Folge eines Dienstvergehens im Disziplinarwege vorsah.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurden in vielen europäischen Staaten Rang- und Besoldungsregulative eingeführt. Der Amtsrang begann, den persönlichen Rang zu verdrängen und wurde Basis für Vergütungen. Die Einteilung der Beamten in Diätenklassen, wie sie in Österreich erstmals im Jahr 1749 erfolgt und bis 1873 bestimmend war korrelierte allerdings nicht mit der tatsächlichen Rangordnung. Ab dem Jahr 1812 gab es 12 Diätenklassen, deren Status sich in den nahezu gleichzeitig eingeführten Beamtenuniformen ausdrückte. Während es in anderen Ländern, zB in Preußen gelang, den Rang, die Besoldung und die Diäten in Einklang zu bringen, wurde in

---

<sup>221</sup> VGesM betr die bei staatl Behörden, Ämtern und Anstalten verwendeten Aushilfsdiener, RGBI 1902/200.

<sup>222</sup> VGesM womit einige Bestimmungen der V betr die bei staatl Behörden, Ämtern und Anstalten verwendeten Aushilfsdiener abgeändert werden, RGBI 1911/193.

<sup>223</sup> *Heindl*, Bürokratie und Beamte in Österreich 1780-1848 (1989) 7.

<sup>224</sup> *Heindl*, Bürokratie 36f.

<sup>225</sup> G betr das Dienstverhältnis der Staatsbeamten und Staatsdienerschaft, RGBI 1914/15.

Österreich keine umfassende Regelung getroffen. Die Diäten der Beamten innerhalb einer Klasse waren einheitlich geregelt, nicht aber die Bezüge, die durch hierarchische und gesellschaftliche Gegebenheiten bestimmt wurden. Somit war jeder Dienstposten abgesehen von der Funktion in zweifacher Weise definiert: durch die Diätenklasse und die gesellschaftliche Einordnung des Beamten, den so genannten Konkretalstatus.<sup>226</sup>

Die Besoldung ließ zu wünschen übrig, da die Gehaltsentwicklung keineswegs der Inflation in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts entsprach. Subalterne Beamte waren zu Nebenbeschäftigungen gezwungen. Durch Zulagen wie zB durch das Quartiergeld wurde das Einkommen etwas aufgebessert. Ab dem Jahr 1868 behalf man sich auch mit der Zuerkennung von Teuerungszulagen für niedere und mittlere Beamte.<sup>227</sup>

Nach langem Ringen der Beamtenschaft mit Regierung und Reichsrat kam es endlich im Jahr 1873 zu einer Regelung des Besoldungssystems. Das auch als „Magna Charta des Beamtentums“<sup>228</sup> bezeichnete Beamtengesetz<sup>229</sup> ersetzte die Diätenklassen durch ein System von elf Rangklassen, das bis zum Ende der Monarchie erhalten blieb.

Das Ausmaß der Bezüge eines Beamten war an seinen Rang gebunden. Die Stellen in den Rangklassen waren starr systemisiert, ein Nachrücken in eine höhere Klasse an das Freiwerden einer Stelle gebunden. Lediglich innerhalb der unteren Rangklassen (V. bis XI.) war eine Zeitvorrückung nach jeweils fünf Jahren in drei Stufen vorgesehen.

Neben den Gehältern wurden Zulagen gewährt. Für die obersten vier Rangklassen gab es Funktionszulagen als Aufwandsersatz für Repräsentationsauslagen, die Beamten der unteren Rangklassen erhielten als Mietzinsbeihilfe eine „Aktivitätszulage“, deren Höhe vom Dienort abhängig war. Zu diesem Zweck wurden die Orte der Monarchie nach der Zahl der Einwohner in vier Klassen eingeteilt.

Die Rechtsstellung der Diener wurde erst im Jahr 1899 durch das Gesetz zur Regelung der Bezüge der Dienerschaft fixiert.<sup>230</sup> Für die Kategorie der Diener – mit Ausnahme der uniformierten Angehörigen der Sicherheitswache und der Bediensteten der Post- und Telegrafenanstalten – waren vier Gehaltsklassen vorgesehen. Die Zuordnung von Dienern

---

<sup>226</sup> *Megner*, Beamte 30ff.

<sup>227</sup> *Megner*, Beamte 93, 97ff.

<sup>228</sup> *Megner*, Beamte 108ff.

<sup>229</sup> G betr die Regelung der Bezüge der aktiven Staatsbeamten, RGBI 1873/47.

<sup>230</sup> *Layer*, Staatsdienst, in ÖStWB IV (1909) 314;  
G betr die Regelung der Bezüge der in die Kategorie der Dienerschaft gehörigen aktiven Staatsdiener, RGBI 1899/255.

zu den einzelnen Klassen hatte durch Verordnung des zuständigen Ressortministers zu erfolgen.

Ein Schritt zur Regelung der Dienstverhältnisse war bereits im Jahr 1860 durch die Einführung eines Disziplinarrechts<sup>231</sup> für Beamte und Diener erfolgt. Neben der einfachen Rüge waren als Disziplinarstrafen der Verweis, die Geldstrafe, die Vorrückungssperre, die strafweise Versetzung und die Entlassung aus dem Dienst vorgesehen. Die Entscheidungen über Disziplinarstrafen lagen bei den vorgesetzten Instanzen und wurden von Kommissionen vorbereitet, die sich aus ernannten Mitgliedern zusammensetzten.

Eine generelle Regelung aller Rechte und Pflichten der Staatsbeamten ließ auch nach Erlass der „Magna Charta“ auf sich warten. Nach *Czedik* hatte die Frage einer Dienstpragmatik für Beamte bereits die deutsche Nationalversammlung von 1848/49 in Frankfurt beschäftigt. Die dabei erarbeiteten Vorschläge wurden später wieder aufgegriffen und fanden Eingang sowohl in die Dienstpragmatik der niederösterreichischen Landesbeamten, als auch im Jahr 1873 in die Dienstordnung der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Als die Westbahn 1882 verstaatlicht wurde setzte sich der damalige Generaldirektor *Czedik* erfolgreich dafür ein, diese Dienstordnung beizubehalten und bei allen Staatseisenbahnen zur Anwendung zu bringen.<sup>232</sup>

### **4.3 Die Folgen des Staatsbetriebes für das Eisenbahner-Dienstrecht**

Bei der Übernahme der Bediensteten privater Bahngesellschaften in den Staatsdienst im Zuge der Verstaatlichung des Bahnbetriebes ergaben sich Probleme bei der Integration. Obwohl auch jene Angestellten, die überwiegend geistig tätig waren bei den privaten Bahngesellschaften wie im Staatsdienst „Beamte“ genannt wurden und obwohl die manuell Arbeitenden hier wie dort als „Diener“ bezeichnet wurden,<sup>233</sup> war eine vollständige Eingliederung der Bahnbediensteten in bestehende staatliche Systeme nicht gewollt und hätte sich auch nicht leicht bewerkstelligen lassen. Zu uneinheitlich war die Personalpolitik der einzelnen Gesellschaften gewesen. Die um die Mitte des Jahrhunderts entstandenen Unternehmen hatten Menschen aus den verschiedensten Berufszweigen angestellt. Beamtenlaufbahnen, Vorrückungen und auch die Besoldung wichen von den Gegebenheiten im Staatsdienst ab. Als Konsequenz aus der privatrechtlichen

---

<sup>231</sup> KaisV über die Disziplinarbehandlung der kk Beamten und Diener, RGBI 1860/64.

<sup>232</sup> *Czedik*, Zur Geschichte der k.k. österreichischen Ministerien 1861-1916, IV (1920) 369f.

<sup>233</sup> Diese Bezeichnungen waren in der Privatwirtschaft üblich.

Siehe zB *Kleindinst*, Siemens in Österreich – Der Zukunft auf der Spur (2004) 76.



Vorgeschichte und durch das Bestreben einer Angleichung an die Prinzipien des Staatsdienstes entwickelte sich das spezielle Dienstrecht der Staatsbahnbediensteten.<sup>234</sup>

Nach den im Jahr 1882 festgelegten Grundzügen für die Organisation des Staatsbetriebes sollten für das Personal jene Rechte und Pflichten weiterhin gelten, die für sie bei den einzelnen Gesellschaften vor der Übernahme in den Staatsbetrieb Geltung hatten. Es sollte jedoch eine einheitliche Dienstpragmatik geschaffen werden. So entstand im Jahr 1882 eine erste Dienstordnung für die Staatsbahnbediensteten.

Nach einem Zwischenschritt im Jahr 1884 wurde 1896 ein neues Organisationsstatut der Staatsbahnen erlassen. In diesem Statut wurde eine vom neu gegründeten Eisenbahnministerium zu erlassende Dienstordnung unter Wahrung erworbener Rechte für jene Bediensteten angekündigt, denen „derzeit nicht der Charakter wirklicher Staatsbediensteter“ zukam. Sofern nichts anderes bestimmt, sollten die für Staatsbeamte und Staatsdiener geltenden Normen sinngemäß Anwendung finden. Weiters wurden generell die Modalitäten bei einem Übertritt auf einen im Staatsdienst systemisierten Posten der Eisenbahnverwaltung geregelt. Offensichtlich wurde in Betracht gezogen, nach Konsolidierung der schwierigen dienstrechtlichen Verhältnisse der ersten Jahre die Bediensteten der Staatsbahnen in das System der eigentlichen Staatsbediensteten einzugliedern. Zunächst waren es nur leitende Beamte in der Verwaltung, die in den Staatsdienst übertreten konnten.

Allerdings wurden später keine weiteren Schritte in dieser Richtung unternommen, obwohl sich der erste Präsident der Staatsbahndirektion *Czedik* und auch sein Nachfolger *Bilinski* dahingehend ausgesprochen hatten. Dieses Thema kam auch im Abgeordnetenhaus in einer Sitzung am 2. Dezember 1891 mehrfach zur Sprache. In einem Erlass vom 20. Oktober 1899 wurde vom Eisenbahnminister *Wittek* die allmähliche Einordnung der Staatsbahnbediensteten in das System der Staatsbediensteten als Ziel bezeichnet.<sup>235</sup>

Spätere Versuche dieser Art führten ebenfalls nicht zum Erfolg. In einer mündlichen Enquete des Staatseisenbahnrates vom 1. Juli 1910 über eine Reorganisation der Staatseisenbahn-Verwaltung<sup>236</sup> betonte *Czedik* in seiner Stellungnahme die Notwendigkeit der Gleichstellung von Staatsbahnbediensteten mit Staatsbeamten und Staatsdienern. Er begründete dies mit der negativen Auswirkung auf das Ansehen in der Öffentlichkeit und

---

<sup>234</sup> *Megner*, Beamte 73f.

<sup>235</sup> *Czedik*, Der Weg III 160f.

<sup>236</sup> Wiedergabe des stenografischen Protokolls in *Czedik*, Der Weg II 210f.

auf das Pflichtgefühl der Eisenbahner, die sich als „Bedienstete zweiter Güte“ fühlen mussten. Auch wäre die Personaldisposition einfacher zu handhaben, wenn alle Angestellten der Zentralstelle und der nachgeordneten Dienststellen über den gleichen Status verfügten. Weiters wies *Czedik* darauf hin, dass die definitiv angestellten Bediensteten der Staatsbahnen in Deutschland, Italien und der Schweiz den Staatsbediensteten gleichgestellt waren. Auch bei den älteren österreichischen Staatseisenbahnen sowie zunächst bei den neueren Staatsbahnen sei es der Fall gewesen, ebenso von Anfang an bei den Salz- und Tabakmonopolen des Staates.

Es blieb aber beim „Unikum von Privatbeamten bei einer sehr großen Staatsanstalt.“<sup>237</sup>

#### **4.4 Gegenüberstellung von Staatsdienst und Staatseisenbahndienst um 1900<sup>238</sup>**

Betrachtet man Staatsdienst und Staatseisenbahndienst Ende des 19. Jahrhunderts, so erkennt man einerseits Unterschiede in den dienstrechtlichen Merkmalen, andererseits aber auch Übereinstimmungen und Analogien. Letztere lassen sich aus dem Bestreben nach Vereinheitlichung und aus der Bestimmung des Organisationsstatuts von 1896 erklären, wonach - soweit nicht anders ausdrücklich geregelt - die für Staatsbeamte und Staatsdiener bestehenden Normen in Bezug auf die Staatsbahnbediensteten sinngemäß angewendet werden sollten.

##### 4.4.1 Übereinstimmende Merkmale:

- Staatsbahn- und Privatbahnbedienstete genossen nach dem Eisenbahn-Polizeigesetz von 1847 wie Staatsbeamte wegen der Autorität, die für die Ausübung des Aufsichtsdienstes erforderlich war einen besonderen Schutz vor Beleidigungen, Widersetzlichkeit und Gewalt durch das Strafrecht. Im Gegenzug konnte das Fehlverhalten eines Bahnbediensteten als Polizeiübertretung gegen die Pflichten eines öffentlichen Amtes geahndet werden.

Die Frage, ob die Bediensteten der Österreichischen Staatsbahnen in Bezug auf Amtsdelikte den Normen des allgemeinen Strafgesetzes unterworfen waren oder ob sie diesbezüglich nur im Disziplinarwege bestraft werden konnten hat der Oberste Gerichtshof als Kassationshof mit Entscheidung vom 21. Oktober 1893 dahingehend grundsätzlich entschieden, dass der staatliche Eisenbahnbetrieb als Regierungsgeschäft

---

<sup>237</sup> *Czedik*, Der Weg III 161.

<sup>238</sup> Siehe dazu die Ausführungen von *Ziffer*, Eisenbahnbeamte, in ÖStWB I (1905) 841 (842).

im Sinne des §101 StG anzusehen war und dass demnach die Bediensteten der Österreichischen Staatsbahnen in Bezug auf Amtsdelikte den Normen des allgemeinen Strafgesetzes unterworfen waren.<sup>239</sup> Noch in einer im Staatswörterbuch zitierten Entscheidung vom Jahr 1890 hatte der OGH die Tätigkeit der Bahnbediensteten nicht als Regierungsgeschäft gedeutet und somit die Verwirklichung des Tatbestandes von §101 StG abgelehnt. Zu diesem Standpunkt kehrte die Judikatur in der Ersten Republik nach der Errichtung des selbständigen Wirtschaftskörpers zurück. Lediglich die Bediensteten der Generaldirektion wurden damals als Beamte im strafrechtlichen Sinn qualifiziert. Diese Entscheidung wurde auch in der Zweiten Republik nicht geändert, obwohl die Bundesbahnen kein selbständiger Wirtschaftskörper waren.<sup>240</sup>

- Sowohl Staatsbeamte wie Staatsbahnbedienstete hatten bei strafgerichtlicher Verurteilung mit dienstrechtliche Konsequenzen zu rechnen.
- Der zumindest teilweise öffentlich-rechtliche Charakter des Staatsbahndienstes führte wie bei Staatsbeamten zu Befreiungen von staatsbürgerlichen Pflichten, wie zB vom Wehrdienst im Kriegsfall und vom Landsturmdienst bei Unentbehrlichkeit für die Aufrechterhaltung des Betriebes. Vom Geschworenenamt waren alle Eisenbahnbediensteten nach einem Gesetz aus 1873 befreit. Im Jahr 1882 hatte die Direktion der Staatseisenbahnen in einem Zirkular<sup>241</sup> auf einen entsprechenden Erlass des Handelsministeriums ausdrücklich hingewiesen, wonach der Bedienstete nicht erst gegen den Antritt des Geschworenenamtes, sondern bereits bei Erstellung der Geschworenenlisten gegen seine Bestellung Einspruch zu erheben hatte.
- Auch bei den Staatsbahnen gab es wie im Staatsdienst ein System von Rangklassen für Beamte und Dienstklassen für Diener.

#### 4.4.2 Ähnliche Merkmale:

- Das Verhältnis von Arbeitgeber zu Arbeitnehmer war gleichzeitig ein Herrschafts- und Untertanenverhältnis. Dies ist bei Staatsangestellten systemimmanent und begründet ein öffentlich-rechtliches Dienstverhältnis. Bei den Staatsbahnbediensteten war der Staat

---

<sup>239</sup> Mit E v 21.10.1893, Z 9589 verwarf der OGH die NB eines Stationsexpedienten, der von einem Schwurgericht in Triest des Verbrechens der Amtsveruntreuung iSd §181 StG schuldig erkannt worden war. Der OGH legte den Begriff der Regierungstätigkeit sehr weit aus. Circ 57, 3551/Präs VABl 1894, 111f.

<sup>240</sup> Marek, Die Qualifikation der ÖBB-Bediensteten in strafrechtlicher Hinsicht, in *Generaldirektion der ÖBB* (Hrsg), Nachrichtenblatt der Generaldirektion 1965, Mitteilungen aus Betrieb und Verwaltung, 81f.

<sup>241</sup> Circ 97, 31581 VABl 1882, 565

zum Arbeitgeber geworden. Daraus resultierte eine öffentlich-rechtliche Komponente des Dienstverhältnisses, ohne dass die privatrechtliche Beziehung - also die formale rechtliche Gleichstellung der Parteien - völlig aufgegeben wurde.

- Die Anstellung der Staatsbahnbediensteten erfolgte in einer dem Staatsdienst nachgebildeten Form durch Ernennung mit Dekret, begründete aber kein öffentlich-rechtliches Dienstverhältnis, sondern einen Dienstvertrag durch Unterwerfung unter die bestehenden oder zukünftigen Dienstvorschriften.
- Analog zum Amtseid der Staatsbeamten hatten Staatsbahnbeamte einen Diensteid, Diener ein Gelöbnis abzulegen. Nicht nur die eigentlichen Staatsbeamten wurden auf das Herrscherhaus vereidigt, sondern auch die Beamten und Diener der Staatseisenbahnen mussten gemäß der Dienstordnung von 1898 geloben, „Sr. Majestät dem Allerdurchlauchtigsten Fürsten und Herrn, Franz Joseph dem Ersten, .... und nach Allerhöchstdemselben den aus Allerhöchstdessen Stamme und Geblüte nachfolgenden Erben unverbrüchlich treu und gehorsam zu sein.“

#### 4.4.3 Unterschiedliche Merkmale:

- Bis zum Jahr 1914 gab es kein einheitlich kodifiziertes Dienstrecht für Staatsbedienstete, während es für Staatsbahnbedienstete bereits ab 1882 eine eigene Dienstpragmatik gab. Der Präsident der Direktion für Staatseisenbahnbetrieb *Czedik* hat in seinem Antritts-Rundschreiben<sup>242</sup> vom 1. Juli 1882 mit gewissem Stolz betont: „... die Regierung hat uns durch eine freisinnige Dienstpragmatik, wie eine solche in keinem Zweige des Staatsdienstes besteht, ... ein nicht geringes Vertrauen entgegengebracht.“
- Die Rechtsstellung der Diener im Staatsdienst wurde erst im Jahr 1899 durch das Gesetz zur Regelung der Bezüge der Dienerschaft fixiert, bei den Staatseisenbahnen erfolgte dies bereits im Rahmen der Dienstpragmatik von 1882.
- Die Erwerbung des Heimatrechts in der Amtssitz-Gemeinde war Staatsbahnbediensteten nicht möglich. Das Heimatrecht konnte nur durch freiwilligen Aufenthalt erworben werden, was bei einer Versetzung nicht zutraf. Nur den definitiv angestellten Hof- Staats- und Landesbeamten, Lehrpersonen, Geistlichen und Notaren wurde das Heimatrecht in der Amtssitz-Gemeinde gewährt.
- Nur die Staatsbeamten waren von Landes- und Gemeindeabgaben befreit.

---

<sup>242</sup> Circ 89, 31559 VABl 1882, 558.

- Für Streitigkeiten aus dem Dienstverhältnis von Staatsbahnbediensteten waren die ordentlichen Gerichte (Gewerbegerichte) zuständig, nicht das Reichsgericht.
- Dienstrechtliche Bestimmungen für Staatsangestellte wurden im Reichsgesetzblatt, jene für Staatseisenbahnbedienstete in eigenen Kundmachungsorganen veröffentlicht. (Verordnungs- und Anzeigebblatt, zunächst der kk Direktion für den Staatseisenbahnbetrieb in Wien, dann ab 1884 der kk Generaldirektion der österreichischen Staatseisenbahnen. Im Jahr 1896 Verordnungsblatt, ab 1897 Amtsblatt des k.k. Eisenbahnministeriums für den Dienstbereich der Staatseisenbahnverwaltung).

Während selbst eine so bedeutsame Bestimmung wie die Dienstordnung von 1898 nicht im Reichsgesetzblatt veröffentlicht worden war ging man in der Zweiten Republik dazu über, dienstrechtliche Regelungen für die Bediensteten der Bundesbahnen im Bundesgesetzblatt kundzumachen. Im Nachrichtenblatt der Generaldirektion wurde der Text der Kundmachung in Dienstanweisungen verlautbart und ggf erläutert und ergänzt.

## **4.5 Entscheidungen von Behörden und Gerichten zur Dienstrechtsproblematik**

### 4.5.1 Privatrecht oder öffentliches Recht?

Die dienstrechtliche Stellung der Eisenbahnbediensteten in ihrem Verhältnis zum Staat war lange Zeit nicht klar definiert. Selbst für die Gerichte war der Charakter der Dienstverhältnisse nicht immer eindeutig zuordenbar, da sich auch die privaten Bahngesellschaften als öffentlich-rechtliche Betriebe darstellten, die unter der Aufsicht des Staates standen, dem öffentlichen Verkehr dienten und somit öffentliche Verkehrsanstalten waren.<sup>243</sup> Unterstrichen wurde dieser Eindruck durch staatliche Vorschriften, denen die Bahngesellschaften auch bei der Personalauswahl unterworfen waren und durch die Stellung von Bahnbediensteten als staatlich beeidete und uniformierte Aufsichtsorgane. Der Anschein des öffentlich-rechtlichen Charakters des Eisenbahnerdienstrechts wurde verstärkt, als durch die Aufnahme des Staatsbahnbetriebes ab dem Jahr 1882 der Staat Dienstherr der Bahnbediensteten wurde. Nicht nur in der Monarchie, sondern auch noch in der Zweiten Republik hatten Höchstgerichte<sup>244</sup> die Frage zu klären, ob arbeitsrechtliche Streitfälle des Staatsbahn- bzw Bundesbahnpersonals von der staatlichen Verwaltung oder von den ordentlichen Gerichten zu entscheiden waren.

---

<sup>243</sup> *Ulbrich*, Lehrbuch des österreichischen Verwaltungsrechtes (1904) 464.

<sup>244</sup> zB OGH 15.6.1951, 4Ob37/51. Die Zuständigkeit des Arbeitsgerichts wurde vom OGH bejaht.

#### 4.5.2 Bahnbedienstete als Staatsbeamte im Jahr 1846

Eine Anfrage des böhmischen Appellationsgerichts im Jahre 1846 führte zu einer der ersten Entscheidungen in der Dienstrechtsfrage. Sie wurde mit Justiz-Hofdekret folgendermaßen beantwortet:

„Ob ein Angestellter, welcher bei der Staats-Eisenbahn beschäftigt oder verwendet wird, zur Classe der landesfürstlichen Beamten gehöre, und somit, nach § 221 I. Theiles des Strafgesetzes, in Criminalsachen dem Criminalgerichte der Hauptstadt der Provinz unterstehe, ist zunächst aus seinem Anstellungsdecrete zu ersehen, indem alle von der Staatsverwaltung für den Dienst der Staats-Eisenbahnen mit Decreten angestellten Beamten, sie mögen sich bei der General-Direction der Staats-Eisenbahnen in Wien befinden, oder auswärts exponirt seyn, und ohne Rücksicht, ob sie für administrative oder technische Dienste berufen sind, ob ihre Anstellung eine definitive oder provisorische oder nur zeitliche ist, während der Dauer dieser Anstellung in Bezug auf den §221 I.Theiles des Strafgesetzes den Charakter als landesfürstliche Beamte an sich tragen, während die Beamten jener Privaten oder Gesellschaften, welchen die Ausführung des Baues oder der Betrieb der Staats-Eisenbahn contractmäßig überlassen worden ist, als Privatbeamte zu betrachten und zu behandeln sind.“<sup>245</sup>

Im Jahr 1846, in dem obige Entscheidung gefällt wurde, lag der Betrieb der Staatsbahnen ausschließlich in den Händen von privaten Gesellschaften. Es gab im Staatsdienst noch kein Betriebspersonal, sondern nur Beschäftigte in der Verwaltung, also bei der Generaldirektion. Wie aus dem ersten Teil des Hofdekrets hervorgeht gehörten sie zur Klasse der landesfürstlichen Beamten, sofern sie mit Dekret angestellt worden waren. Ihr Dienstverhältnis war als ein öffentlich-rechtliches anzusehen, auch wenn im zweiten Teil des Hofdekrets in Beantwortung der Anfrage des böhmischen Appellationsgerichts der Charakter als landesfürstliche Beamte nur in Bezug auf den §221 StG bestätigt wird. Auch die bei der Privatisierung der Staatsbahnen ab 1854 für die Bediensteten getroffenen Regelungen (siehe Kapitel 5.4) bestätigen die Eigenschaft als staatliche Beamte. Die Angestellten der privaten Betriebsgesellschaften hatten jedenfalls privatrechtliche Dienstverhältnisse.

---

<sup>245</sup> JHfD an das böhmische Appellationsgericht, JGS 1846/928.

#### 4.5.3 Der Fall *Johann Jaksch*: Staatliche Kontrolle über Privatbahnen<sup>246</sup>

Obwohl das Dienstverhältnis zwischen einem privaten Arbeitgeber und dessen Angestellten zweifelsfrei privatrechtlicher Natur ist erweckte der starke staatliche Einfluss auf den Betrieb von Eisenbahnen den Eindruck eines öffentlich-rechtlichen Verhältnisses. Dies führte, wie im folgenden Fall gezeigt sogar zur Abweisung von Klagen durch die ordentlichen Gerichte.

Die Ausübung des Disziplinarrechts der Eisenbahndirektionen privater Linien unterlag gemäß der Eisenbahn-Betriebsordnung von 1851 der Kontrolle der Generalinspektion der Eisenbahnen.

Ein Oberoffizial der privaten Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der wegen einer Verfehlung vom Verwaltungsrat der Gesellschaft seines Dienstes enthoben worden war klagte nicht nur beim Handelsgericht auf Nichtigkeitserklärung des Disziplinarurteils, sondern erbat auch die Überprüfung durch die Generalinspektion als Aufsichtsbehörde. Diese lehnte es per Bescheid ab, eine Entscheidung zu fällen bevor das Verfahren vor dem Handelsgericht abgeschlossen wäre. Dagegen erhob der Bahnbedienstete Rekurs beim Handelsministerium. Das Ministerium erklärte die staatliche Verwaltung für unzuständig in Personalangelegenheiten der Privatbahnen, hob den Bescheid der Generalinspektion auf und verwies den Antragsteller an die Gerichte. In gleicher Weise entschied auch der Verwaltungsgerichtshof im Oktober 1890.

Bereits im Juli 1888 hatte das Handelsgericht die Klage des *Johann Jaksch* mit genau der gegenteiligen Begründung zurückgewiesen. Es vertrat die Auffassung, dass wegen der Ausübung des Disziplinarrechtes durch die Generalinspektion bzw durch das Handelsministerium in zweiter Instanz die Frage dem öffentlichen Recht zuzuordnen sei. Diese Rechtsmeinung wurde vom Oberlandesgericht in Wien bestätigt und auch vom Obersten Gerichtshof gebilligt. Das nunmehr wegen des offensichtlichen Kompetenzkonflikts angerufene Reichsgericht entschied am 18. April 1898 wie folgt:

Das Disziplinarurteil war nicht von der Generalinspektion ergangen, sondern vom Verwaltungsrat der Gesellschaft. Es handelte sich somit um eine Entscheidung, die im Dienstverhältnis des Betroffenen begründet war und die aus dem Dienstvertrag abgeleitet werden konnte. Streitigkeiten zwischen einer privaten Gesellschaft und deren Dienstnehmer gehören aber vor die ordentlichen Gerichte. Weder die Eisenbahn-

---

<sup>246</sup> Hye [862].

Betriebsordnung von 1851 noch die Verordnung des Handelsministeriums von 1875 über die Organisation der Generalinspektion weisen den Behörden eine Entscheidungsbefugnis im Instanzenzug eines Disziplinarurteils einer privaten Gesellschaft zu.

Es muss betont werden, dass sich die Entscheidung des Reichsgerichts ausdrücklich auf die Tatsache stützte, dass die Disziplinarstrafe vom privaten Arbeitgeber selbst verhängt worden war. Das bedeutet, dass die Rechtsbehelfe, die dem Betroffenen zur Verfügung standen davon abhingen, ob die gleiche Verfehlung unmittelbar von dessen Vorgesetzten geahndet wurde oder ob dies auf Anweisung der Behörde erfolgte. Denn gemäß §79 der Eisenbahn- Betriebsordnung von 1851 war auch die Generalinspektion befugt, gegen einen Beamten einer privaten Bahngesellschaft eine Ordnungsstrafe zu verhängen. Bei einem Beamten im Staatsbahnbetrieb hingegen war in den Jahren vor 1896 der Instanzenzug zum Handelsministerium festgelegt, da seine Disziplinierung jedenfalls durch die Generalinspektion zu erfolgen hatte.

Im November 1896 wurde die Einführung von Gewerbegerichten zur Austragung von Streitigkeiten aus gewerblichen Arbeitsverhältnissen beschlossen.<sup>247</sup> Neben den Unternehmen, die der Gewerbeordnung von 1859 unterlagen, wurde die Zuständigkeit der Gewerbegerichte auch auf die Bahnunternehmungen erstreckt. Im Übrigen unterlagen die Bahnunternehmungen nicht der Gewerbeordnung. Allerdings wurden in den die Gewerbegerichte betreffenden Einführungsverordnungen die Bahnunternehmungen zunächst nicht einbezogen.<sup>248</sup>

Die ordentliche Gerichtsbarkeit wurde auch in weiterer Folge als zuständig für Streitigkeiten zwischen dem Staat und einem der Besoldungsordnung unterliegenden Bahnbediensteten gesehen. Die Zuständigkeit der Arbeitsgerichte bestätigte – wie oben bereits erwähnt - auch der OGH im Jahr 1951 zu einem Zeitpunkt, als die ÖBB noch kein eigener Wirtschaftskörper waren.

---

<sup>247</sup> G betr die Einführung von Gewerbegerichten und die Gerichtsbarkeit in Streitigkeiten aus dem gewerblichen Arbeits-, Lohn- und Lehrverhältnisse, RGBI 1896/218.

<sup>248</sup> Röll, Gesetzgebung, in Geschichte XIII 98.



#### 4.5.4 Der Fall *Jakob Charwat*: Universalsukzession durch den Staat<sup>249</sup>

Der Eindruck eines öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnisses wie im obigen Fall beschrieben verstärkte sich, wenn durch Übernahme des Bahnbetriebes der Staat als Dienstherr auftrat. Damit wurde bei Ansprüchen des Dienstnehmers die Frage aufgeworfen, ob Staatsbahnbedienstete Staatsbeamte seien.

Diese Frage stellte sich auch, als im Zuge der Verstaatlichungen im Jahr 1884 die Kaiser-Franz-Joseph-Bahn in Staatsbesitz übergeführt wurde. Der Revident *Jakob Charwat* wurde in den Dienst der Staatsbahnen übernommen. Aus der ihm nun zugewiesenen Tätigkeit leitete er einen Anspruch auf eine Kohlenprämie ab. Da Staatsbeamten bei Streitigkeiten mit dem Ärar der Zugang zu den ordentlichen Gerichten durch mehrere Hofdekrete verwehrt war, erhob der Revident im Oktober 1902 beim kk Reichsgericht Klage gegen das Eisenbahnministerium. Das Reichsgericht prüfte zunächst die eigene Zuständigkeit, die vom Kläger damit begründet wurde, dass der Anspruch auf Bezug der Kohlenprämie nicht auf einem privatrechtlichen Vertrag, sondern auf einem Verwaltungsakt des Ministeriums beruhe.

Das Eisenbahnministerium bestritt die Zuständigkeit des Reichsgerichts unter Berufung auf §19 des Organisationsstatuts vom 19.Jänner 1896, wonach der Kläger zu jenem Personal gehörte, „welchem derzeit nicht der Charakter wirklicher Staatsbediensteter“ zukam. Als weiteres Argument wurde angeführt, dass den Bahnbeamten im Gegensatz zu Staatsbeamten das Recht auf Befreiung vom Geschworenendienst nicht zustand.<sup>250</sup> Damit sei die Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte gegeben.

Das Reichsgericht schloss sich der Auffassung des Ministeriums an. In seiner Begründung führte es aus, dass der Staat durch die Übernahme „gleichwie durch eine Universalsukzession“ in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Gesellschaft eingetreten sei. Somit habe sich der „objektive rechtliche Charakter“ von Ansprüchen der Bediensteten nicht geändert und diese seien somit nach wie vor privatrechtlicher Natur. Der Inhalt der Dienstverträge ergebe sich aus der Dienstpragmatik als „lex contractus“.

---

<sup>249</sup> Hye [1168].

<sup>250</sup> Das letztgenannte Argument war nicht zutreffend, da nach dem G betr die Bildung der Geschworenenlisten, RGBI 1873/121 Eisenbahnbedienstete nicht zum Geschworenenamt zu berufen waren.

#### 4.5.5 Der Fall *Johann Höcker*: Ministerentscheidung als Parteierklärung<sup>251</sup>

Das Reichsgericht hat seine Rechtsprechung über die Dienstverhältnisse der Staatsbahnbediensteten auch dann beibehalten, als der privatrechtliche Charakter sich nicht durch „Universalsukzession“ ableiten ließ. Im folgenden Fall gab es keine Übernahme aus einem privaten Dienstverhältnis. Der Staatsbahnbedienstete *Johann Höcker* beanspruchte auch nicht die Eigenschaft eines Staatsbediensteten, doch wurde er vom Zivilgericht, bei dem er seine Ansprüche einklagte als solcher betrachtet.

Der durch Krankheit dienstunfähig gewordene Assistent der kk österreichischen Staatsbahnen *Johann Höcker* erhob Klage beim Bezirksgericht Krakau, da er von der Staatsbahndirektion suspendiert und ihm das Einkommen gekürzt worden war, obwohl ihm laut Dienstpragmatik die vollen Bezüge gebührt hätten, und forderte Ersatz von der Krankenkasse der Staatsbahnen. Das Bezirksgericht sah im Kläger einen Staatsbeamten und wies daher im Juli 1903 die Klage wegen Unzulässigkeit des Rechtsweges zurück. *Johann Höcker* erhob Rekurs beim Landesgericht in Krakau und, um Fristen zu wahren, auch Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof gegen die Entscheidung des Eisenbahnministeriums, mit der ihm die Zahlung eines Krankengeldes verwehrt wurde.

Da sich letztlich sowohl der Verwaltungsgerichtshof als auch die ordentlichen Gerichte für unzuständig erklärten, stellte *Höcker* den Antrag beim Reichsgericht auf Entscheidung im Kompetenzkonflikt.

Das Reichsgericht bestätigte den Standpunkt des Verwaltungsgerichtes, dass Staatsbahnbedienstete keine Staatsbeamten seien. Gegen die Entscheidung des Eisenbahnministeriums sei ein Rechtsmittel unzulässig, da es sich dabei lediglich um eine „ablehnende Parteierklärung“ handle.

---

<sup>251</sup> Hye [1221].

#### 4.5.6 Der Fall *Adalbert Fiala*: Kein Staatsbeamter, trotz Verstaatlichung<sup>252</sup>

*Adalbert Fiala* war als Kontrollor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn definitiv angestellter Beamter im Bergwerksunternehmen der Gesellschaft. Für die Bergbeamten bestand keine besondere Dienstordnung, für sie galt die gleiche Dienstpragmatik wie für die Beamten im Verkehrsdienst. Als *Adalbert Fiala* am 1. August 1896 in den Ruhestand trat stand ihm, den geltenden Pensionsstatuten entsprechend das Recht auf Fahrpreismäßigung bei Fahrten mit der Nordbahn zu. Auch nach Übernahme der Nordbahn durch den Staat am 1. Jänner 1907 blieb diese Begünstigung aufrecht, die ihm nun für Fahrten auf allen Staatsbahnen gewährt wurde.

Zwei Jahre später wurde ihm die Verlängerung des Anspruches auf Fahrpreismäßigung verweigert. Die kk Nordbahndirektion begründete dies mit seiner ehemaligen Zugehörigkeit zum Bergwerksbetrieb. Die Begünstigung stünde nur Pensionisten des Verkehrsdienstes zu. Da er mit einer Beschwerde beim Eisenbahnministerium keinen Erfolg hatte, erhob *Adalbert Fiala* Klage beim Reichsgericht.

Das Eisenbahnministerium behauptete in seiner Klagsbeantwortung unter Berufung auf den Übernahmevertrag, dass der Staat nur für jene Bedienstete der Nordbahngesellschaft in alle Rechte und Pflichten eingetreten wäre, die zum damaligen Zeitpunkt im aktiven Stand gewesen waren. Dies gelte somit nicht für den Kläger. Außerdem bestritt die beklagte Partei die Zuständigkeit des Reichsgerichtes im vorliegenden Fall. Durch Eintritt des Staates in das privatrechtliche Schuldverhältnis könne sich die rechtliche Natur desselben nicht ändern, auch dann nicht, wenn die Übernahme durch ein Gesetz genehmigt worden sei. Der Kläger wäre somit an die ordentlichen Gerichte zu verweisen.

Das Reichsgericht entschied nur in der Kompetenzfrage. Die Beamten der Nordbahn hätten durch die Übernahme weder die Stellung von kk Staatsbeamten erworben, noch hätten die Ansprüche des Klägers dadurch nun öffentlich-rechtlichen Charakter. Die Klage war daher wegen Unzuständigkeit des Reichsgerichts zurückzuweisen.

---

<sup>252</sup> Hye [1673].

## **5 Das Dienstrecht in der Monarchie bis zum Jahr 1882**

### **5.1 Das Dienstrecht in den ersten Jahren des Eisenbahnwesens**

Die ersten Eisenbahnlinien wurden von privaten Gesellschaften errichtet und betrieben. Die Dienstverhältnisse waren daher rein privatrechtlicher Natur.

Die Pferdeeisenbahn von Linz nach Budweis benötigte einen Ingenieur für die Überwachung der Bauten und Betriebsmittel, sowie Bahnmeister, Bauarbeiter, Bahnwächter, Stallmeister und Werkstättenpersonal. Bis auf den Ingenieur, der einen Dienstvertrag hatte, waren die Bediensteten der Ersten Österreichischen Eisenbahngesellschaft, die die Pferdeeisenbahn betrieb Tag- oder Wochenlöhner.<sup>253</sup>

Der Betrieb der Dampfeisenbahnen erforderte zum Teil besser ausgebildetes Personal, für das stabilere Dienstverhältnisse angestrebt wurden. Es gab daher vermehrt Handelsangestellte und Industriearbeiter, deren Verträge allerdings jederzeit von beiden Seiten ohne Angabe von Gründen gekündigt werden konnten. Die Angestellten und Arbeiter hatten lediglich Anspruch auf Gehalt und Lohn sowie auf Einhaltung gesetzlicher Kündigungsfristen nach bürgerlichem Recht.

In den ersten Jahrzehnten des Eisenbahnbetriebs war der Verkehr noch nicht besonders dicht und wies Lücken auf. Es gab kaum Nachtdienste. Es reichte daher aus, wenn eine zwölfstündige Dienstzeit eingehalten wurde. Es bestand somit kaum Bedarf nach staatlichen Regelungen der Arbeitszeit.

Im Jahr 1835 sahen sich staatliche Stellen gezwungen, sich mit der Frage der Sonntagsruhe auseinanderzusetzen. Zu einer echten Arbeitszeitregelung ist es allerdings dabei nicht gekommen. Die Erste Eisenbahn-Gesellschaft, der über Betreiben des bischöflichen Konsistoriums in Linz die Abfahrt von Frachtwagen an Sonn- und Feiertagen vor 9 Uhr verboten worden war hatte in einer Eingabe an den Kaiser auf die nachteiligen Folgen dieses Verbots hingewiesen. Daraufhin wurden die Regierung ob der Enns und das böhmische Gubernium durch Dekret vom 3 Juli angewiesen, die Abfahrten nicht zu unterbinden. Allerdings wurde der Gesellschaft aufgetragen, für die Teilnahme des Personals am Gottesdienst Sorge zu tragen.<sup>254</sup>

---

<sup>253</sup> Mähling, Organe, in Geschichte XI 102f.

<sup>254</sup> Röll, Gesetzgebung, in Geschichte XIII 5f.

Trotz der privatrechtlichen Dienstverhältnisse des Betriebspersonals wurden die Bediensteten der Eisenbahngesellschaften ihrer Funktion nach zu öffentlichen Organen, die in Vollzug des Eisenbahn-Polizeigesetzes Aufsichtspflichten und bahnpolizeiliche Aufgaben wahrzunehmen hatten. Sie waren Vertreter des staatlichen Eisenbahn-Hoheitsrechtes.<sup>255</sup> Ihre dienstlichen Pflichten und die Disziplinarstrafen bei deren Verletzung waren zum Teil gesetzlich festgelegt, ebenso die Überwachung des Personals durch staatliche Behörden. Sonstige das Betriebspersonal betreffende Regelungen, insbesondere gesetzliche Bestimmungen über die Arbeitszeit fehlten.

## **5.2 Das Dienstrecht im ersten Staatsbahnsystem**

Ab dem Jahr 1850 nahm der Staat den Betrieb von Bahnen selbst in die Hand. Neben den Bediensteten der privaten Gesellschaften gab es nun auch solche im Staatsdienst.

Durch die Einführung des Ressortsystems als Folge der Revolution von 1848 war es zur Bildung eines Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten gekommen, dem das Eisenbahnwesen unterstellt wurde. Die Bediensteten der Staatsbahnverwaltung standen auf systemisierten Beamten- und Dienerstellen des Ministeriums. Ebenso waren Beamte und Diener der Betriebsdirektionen in die staatlichen Systeme eingegliedert. Die dienstrechtliche Stellung des Betriebspersonals als Handelsangestellte und Arbeiter, vor allem im Bau-, Werkstätten- und Verkehrsdienst wurde nicht geändert. Wie wenig Schutz das Betriebspersonal damals auch im Staatsdienst genoss, zeigt das folgende Beispiel.<sup>256</sup>

Vom 2. November bis zum 2. Dezember 1850 kam es auf der seit 1. Mai verstaatlichten nördlichen Staatsbahn zwischen Brünn und Prag zu einem außerordentlich starken Militärverkehr. Den Lokomotivführern konnte nach 36 Stunden Dienst nur eine vierstündige Pause gewährt werden, und auch das nur, weil auch Ingenieure und Assistenten im Führerdienst eingesetzt wurden. Besonders extrem war das Beispiel eines Heizers, der diese Zeit vollständig auf seiner Maschine verbrachte.

Wegen des geringen Ansehens, in dem das Betriebspersonal in jenen Jahren stand ließ man ihnen die Rechte und Begünstigungen von Staatsbeamten und Staatsdienern nicht zukommen. So waren die im Staatsbahnbetrieb tätigen Bediensteten öffentliche Organe in privaten Dienstverhältnissen.<sup>257</sup>

---

<sup>255</sup> Mähling, Organe, in Geschichte XI 110.

<sup>256</sup> Gerstel, Mechanik, in Geschichte X 32.

<sup>257</sup> Mähling, Organe, in Geschichte XI 110f.

### **5.3 Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung von 1851**

Die Übernahme des Betriebes durch den Staat ab 1850 machte eine staatliche Betriebsordnung erforderlich. Ein entsprechendes Regelwerk wurde 1851 mit der Eisenbahn-Betriebsordnung geschaffen. Sie regelte unter anderem auch die Überwachung der privaten Gesellschaften und ihres Personals. Als Aufsichtsbehörde wurde mit diesem Gesetz die „Generalinspection der Eisenbahnen“ eingerichtet und dem Handelsministerium unterstellt. Zu den Aufgaben dieser Behörde gehörte die Kontrolle der ortsfesten Einrichtungen, der technischen Betriebsmittel und der Beförderungsbedingungen, aber auch die disziplinäre Überwachung des Bahnpersonals. Die Betriebsordnung enthielt Verhaltensvorschriften für die Bediensteten der Privat- und Staatsbahnen und schuf so ein erstes Disziplinarrecht für die im Staatsdienst stehenden Bahnbeamten und Diener. Es waren auch hier die Staatsbahnen Vorreiter, wie später bei der Einführung einer Dienstpragmatik. Ein Disziplinarrecht für den allgemeinen Staatsdienst wurde erst im Jahr 1860 eingeführt.

#### 5.3.1 Allgemeine Verhaltensvorschriften

Die Eisenbahn-Betriebsordnung forderte von den Angestellten einer Bahnunternehmung, den Fahrgästen stets mit Anstand und Bescheidenheit zu begegnen. Sie hatten den Dienst in Dienstkleidung oder mit einem Abzeichen versehen zu verrichten wenn sie die die Bahn zu bewachen hatten oder wenn sie im Dienst mit dem Publikum in Kontakt treten mussten.

Die Beamten und Diener im Betrieb der Staatsbahnen wurden besonders verpflichtet, die Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes zu erhalten, auch wenn erforderliche Maßnahmen nicht ausdrücklich in der Dienstvorschrift vorgesehen waren.

#### 5.3.2 Disziplinarrecht

Verstöße von Bediensteten gegen Betriebsordnungen der Bahnunternehmen wurden entsprechend den internen Regelungen der Gesellschaften geahndet, sofern dabei nicht staatliche Gesetze verletzt wurden.

Bereits das Eisenbahn-Polizeigesetz von 1847 hatte besondere Konsequenzen für Bahnbedienstete bei einem Fehlverhalten vorgesehen. Ein Bahnbeamter, der sich in Ausübung seines Dienstes zu einer tätlichen Beleidigung hinreißen ließ, beging eine Polizeiübertretung gegen die Pflichten eines öffentlichen Amtes. Andererseits war es als schwere Polizeiübertretung gegen öffentliche Anstalten zu ahnden, wenn ein mit der

Aufsicht oder der Besorgung des Bahnverkehrs beauftragter Angestellter wörtlich oder tätlich beleidigt wurde. Damit ein solcher Angestellter auch allgemein erkennbar war hatte bereits das Eisenbahn-Polizeigesetz das Tragen einer Uniform oder eines Abzeichens im Dienst vorgeschrieben.

Zehn Jahre später wurde ein staatliches Uniform-Reglement<sup>258</sup> erlassen. Die Bediensteten der privaten Bahngesellschaften und der konzessionierten Betriebsgesellschaften der Staatsbahnen, die im Zuge der Betriebsführung mit dem Publikum in Kontakt treten mussten waren zum Tragen einer Uniform verpflichtet. Die Vorschrift normierte eine einheitliche Gestaltung der Uniformen für Beamte und der Dienstkleidung für Diener. Es waren bei den Beamten sechs Rangklassen und bei den Dienern fünf Dienstklassen vorgesehen. Die Gesellschaften waren verpflichtet, ihre Beamten und Diener entsprechend deren Verwendung den Uniformklassen zuzuordnen und diese Zuordnung dem Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Mit dem Uniform-Reglement wurde das „geflügelte Rad“ als Eisenbahn-Symbol staatlich normiert. Es hatte als Rosette auf den Hüten der Beamten und den Kappen der Diener getragen zu werden.

Die Eisenbahn-Betriebsordnung von 1851 regelte die staatliche Aufsicht über Bedienstete privater und staatlicher Bahnen. Für die unmittelbare disziplinarische Aufsicht über das Personal war die jeweilige Bahndirektion verantwortlich, die das Recht hatte, nach Maßgabe der Dienstvorschriften Ordnungs- und Disziplinarstrafen zu verhängen. Der §78 der Betriebsordnung räumte der Generalinspektion eine übergeordnete Disziplinalgewalt über die Beamten und Diener der Staats- und der Privatbahnen ein und ermächtigte sie, Ordnungsstrafen zu verhängen. Als solche standen ihr Mahnung und Rüge zur Verfügung, die bei Bediensteten privater Gesellschaften von der Direktion zu vollziehen waren. Unter Mahnung war die einfache Erinnerung an die Dienstpflichten zu verstehen, die Rüge war ein eindringlicher Tadel mit Hinweis auf die gesetzlichen Folgen wiederholter Pflichtverletzungen.

Bei Beamten und Dienern von Bahnen mit Staatsbetrieb stand der Generalinspektion auch das Recht zu, Disziplinarstrafen zu verhängen und selbst zu vollziehen. Diese reichten vom Verweis über Geldstrafen von höchstens einem Monatsgehalt oder Monatslohn bis zur Dienstenthebung. In schweren Fällen drohte die Suspendierung für die Dauer der

---

<sup>258</sup> VHM womit eine Vorschrift über die Uniform der Beamten .... erlassen wird. RGBl 1857/76.

disziplinären oder ggf strafrechtlichen Untersuchung. Die Enthebung vom Dienst konnte auf Zeit oder für eine bestimmte Funktion oder aber auf Dauer ausgesprochen werden.

Urteile der Generalinspektion durften nur nach ordnungsgemäßer Ermittlung des Sachverhaltes erfolgen. Die Urteile hatten schriftlich zu erfolgen. Als Rechtsmittel war die Beschwerde an das Handelsministerium als vorgesetzte Behörde vorgesehen.

#### **5.4 Der Übergang zum Privatbahnsystem**

Die Eisenbahn-Betriebsordnung von 1851 brachte noch keine spezielle Regelung der Dienstverhältnisse der Staatsbahnbediensteten, doch wurde die Erlassung einer eigenen Dienstordnung angekündigt. Dazu kam es allerdings nicht mehr, da sich der Staat ab dem Jahr 1854 aus dem Bau und dem Betrieb von Eisenbahnen wieder zurückzog. Die Bediensteten der Staatsbahnen, die im definitiven Staatsdienst standen mussten sich entscheiden ob sie weiterhin ihren Dienst bei der Bahn versehen wollten. War dies der Fall, so traten sie aus dem Staatsdienst aus und verloren alle Ansprüche gegen die Staatsverwaltung. Andernfalls blieben ihre Rechte und Ansprüche als staatliche Beamte und Diener gewahrt und man versuchte, sie bei den wenigen noch im Bau befindlichen Staatsbahnen unterzubringen. Wo dies nicht möglich war wurden sie im Rahmen der staatlichen Regelungen abgefertigt oder in den Ruhestand versetzt. Den nicht definitiven Bediensteten wurde unter Einhaltung einer dreimonatigen Frist gekündigt.<sup>259</sup>

Bei den Privatisierungen der Südlichen- und der Tiroler Staatsbahnen in den Jahren 1858/59 wurden zum Teil höhere Garantien geboten. Diejenigen, die bei der Bahn verblieben hatten ein Anrecht auf Ruhegenüsse mindestens in dem Ausmaß, der den Staatsbediensteten zukam. Den anderen Beamten und Dienern der Staatsbahnen wurde eine weitere Beschäftigung im Staatsdienst zugesichert. War dies im Rahmen des Handelsministeriums nicht möglich, so sollten sie im Bereich anderer Ministerien untergebracht werden. Gleiches galt für die Bediensteten der Zentralkonstruktion für Eisenbahnbauten, als diese mit 1.Juli 1859 aufgelöst wurde.<sup>260</sup>

---

<sup>259</sup> Buschmann, Verwaltung, in Geschichte XIV 9f.

<sup>260</sup> Buschmann, Verwaltung, in Geschichte XIV 11f.



## **6 Das Dienstrecht der Kaiserin Elisabeth-Bahn**

Die Privatbahnen hatten für ihre Bediensteten Dienstordnungen eingeführt, deren Gegenstand die Regelung des Verhältnisses zwischen der Gesellschaft und ihren Bediensteten war. Wegen der Bedeutung des Dienstrechts der Kaiserin Elisabeth-Bahn<sup>261</sup> für die Entwicklung des Dienstrechts der Staatsbahnbediensteten ist es erforderlich, darauf näher einzugehen.

Die Rechte und Pflichten der Bediensteten waren in folgenden Regelwerken festgelegt:

- in der Dienstpragmatik mit der Beilage A (Prüfungsvorschriften) und der Beilage B (Vorschriften über die Führung von Qualifikationstabellen)
- im Regulativ über die den Beamten, Aspiranten und Dienern zukommende dienstliche Benennung, dann über die denselben gebührenden systemisierten Bezüge, sowie über die Diäten, Zehrungs- und Meilengelder mit der Beilage A (Gehalts-Schema für Beamte) und der Beilage B (Gehalts-Schema für Diener)
- in den Pensionsstatuten für die Beamten und Diener, deren Witwen und Waisen.
- in den Statuten des Provisions-Institutes für Diener und Arbeiter.
- in den Statuten der Kranken- und Unterstützungskasse für die Bediensteten und Arbeiter.

### **6.1 Die Dienstpragmatik und das Besoldungsregulativ der Kaiserin Elisabeth-Bahn**

#### **6.1.1 Struktur der Dienstpragmatik**

Die Bestimmungen der Dienstpragmatik waren in 60 Paragraphen gegliedert, die in sechs Abschnitten zusammengefasst waren.

Abschnitt I. Allgemeine Bestimmungen

Abschnitt II. Von dem Eintritte in den Dienst der Gesellschaft

Abschnitt III. Pflichten der Bediensteten

Abschnitt IV. Von den durch den Dienst begründeten Rechten der Beamten und Diener

Abschnitt V. Dienstesvergehen und Handhabung der Disziplin

Abschnitt VI. Von der Auflösung des Dienstverbandes

---

<sup>261</sup> Dienstpragmatik für die Beamten und Diener der kk priv Kaiserin Elisabeth-Bahn, in Die Dienstesorganisation der kk priv Kaiserin Elisabeth-Bahn v 13.4.1874 (1874).

### 6.1.2 Abschnitt I. Allgemeine Bestimmungen

Die oberste Leitung der k.k. privilegierten Kaiserin Elisabeth-Bahn wurde von der Direktion nach Anweisungen des Verwaltungsrates der Gesellschaft wahrgenommen.

Die Dienstpragmatik teilte das Personal in folgende Kategorien ein:

- a) definitive und provisorische Beamte
- b) Beamtenaspiranten und Diurnisten
- c) definitive und provisorische Diener
- d) im Taglohne stehende Individuen

Definitiv mit Dekret angestellte Beamte und Diener erhielten ein Jahresgehalt, provisorisch angestellte Bedienstete und Aspiranten erhielten ein Monatsgehalt.

Das Dienstverhältnis aller definitiv angestellten Bediensteten wurde durch die Dienstpragmatik geregelt. Sie galt ebenso für provisorische Dienstverhältnisse, soweit in einzelnen Bestimmungen nicht ausdrücklich eine definitive Anstellung vorausgesetzt wurde.

In der Dienstordnung der Kaiserin Elisabeth-Bahn fanden Frauen noch keine Berücksichtigung. Lediglich im Gehaltsregulativ gab es die Bestimmung, dass weibliche Familienangehörige von Bediensteten für Dienstposten im Rechnungsdienst oder der Fahrkartenausgabe an Stelle von Männern beschäftigt werden konnten. Die Frauen wurden in keine Gehaltsklasse eingeordnet, bekamen nur ein geringes Monatsgehalt und hatten keine weiteren Ansprüche, wurden also wie provisorische Diener behandelt. Die Dienstordnung galt somit für sie in gleichem Umfang wie für Hilfsbedienstete.

Es bestand die Möglichkeit; Personen mit besonderem Dienstvertrag anzustellen. Für diese galten die Bestimmungen ihres Vertrages, die Dienstpragmatik galt subsidiär.

Änderungen oder Ergänzungen der Dienstpragmatik lagen in der Kompetenz des Verwaltungsrates der Gesellschaft, doch durften erworbene Rechte nicht geschmälert werden.

### 6.1.3 Abschnitt II. Eintritt in den Dienst der Gesellschaft

Die ersten gesetzlich vorgeschriebenen Anstellungserfordernisse findet man im Eisenbahn-Polizeigesetz von 1847. Dieses Gesetz richtete sich an die Errichter und Betreiber von Privatbahnen sowie auch an die privaten Betreiber von Staatsbahnen, sofern die Traktion mit Dampfbetrieb erfolgte. Mit dieser Vorschrift nahm der Staat Einfluss auf die

Ernennung und Entlassung von Angestellten, indem das Gesetz die Bahndirektionen verpflichtete, Personen mit unzureichender Qualifikation oder gegen die moralische Bedenken bestanden nicht einzustellen bzw solche bereits angestellte zu entlassen. Es wurde als schwere Polizeiübertretung gegen die körperliche Sicherheit geahndet wenn Personen angestellt wurden, welche die geforderte Befähigung nicht nachgewiesen hatten oder von der Staatsverwaltung abgelehnt worden waren.

Auf Grund der gesetzlichen Lage und wohl auch aus eigenem Interesse der Gesellschaft kam daher für eine Anstellung bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn grundsätzlich nicht in Frage, wer wegen eines Verbrechens oder einer sonstigen, aus Gewinnsucht begangenen oder unsittlichen Straftat verurteilt war. Ebenso stand ein verschuldeter Konkurs einer Anstellung im Wege. Nicht angestellt wurden weiters jene, die wegen Verschwendung unter Kuratel gestellt waren oder bereits aus eigenem Verschulden aus einem früheren Dienst entlassen worden waren.

Für eine definitive Anstellung mussten Bewerber nicht nur ein tadelloses Vorleben aufweisen, sondern auch mindestens 18 Jahre, höchstens aber 35 Jahre alt und gesund sein. Bei der Vergabe von Dienstposten war ausgedienten Unteroffizieren auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen<sup>262</sup> aus dem Jahr 1872 der Vorzug zu geben

Da eine Heirat eines definitiv oder provisorisch angestellten Bediensteten nur mit Zustimmung der Direktion erfolgen durfte, mussten verheiratete Bewerber die Voraussetzung für die Bewilligung der Eheschließung erfüllen. Gefordert war ein gesichertes Jahreseinkommen von 700 fl entweder allein aus der angestrebten Tätigkeit oder zusammen mit einem sonstigen Einkommen, das nachzuweisen war. Tagelöhner bedurften keiner Heiratsbewilligung. Den Aspiranten und Diurnisten war eine Heirat verboten. Ein Zuwiderhandeln oder Erschleichen der Bewilligung führte zur Entlassung aus dem Dienst. Wurden nach erfolgter Anstellung Tatsachen bekannt, die der Aufnahme in den Dienst entgegengestanden wären, hatte dies ein Disziplinarverfahren und die Entlassung aus dem Dienst zur Folge.

Bewerber um einen Beamtenposten hatten eine Aufnahmeprüfung abzulegen, sofern sie nicht eine Hochschule oder eine höhere Bildungsanstalt absolviert hatten. Die Anforderungen waren in den Prüfungsvorschriften (Beilage A der Dienstpragmatik) festgelegt.

---

<sup>262</sup> G über die Verleihung von Anstellungen an ausgediente Unteroffiziere, RGBl 1872/60;  
VMLV über die Verleihung von Anstellungen an ausgediente Unteroffiziere, RGBl 1872/98.

Nach einer drei Monate dauernden Ausbildungs- und Probezeit war eine Fachprüfung zu bestehen, in der das Wissen über die Dienstpragmatik und Detailkenntnisse der eigenen Bahn abgefragt wurden. Mit erfolgreich abgeschlossener Ausbildung und abgelegter Fachprüfung war der Bewerber für die Ausübung des vorgesehenen Dienstes als Beamter qualifiziert. Vor Dienstantritt musste sich der Betroffene schriftlich verpflichten, vor Ablauf von fünf Jahren nicht zu kündigen, widrigenfalls er die im Laufe des ersten Jahres erhalten Bezüge rückzuerstatten hatte.

Wer sich um einen Dienerposten im Bahnerhaltungs- Verkehrs- und Zugförderungsdienst bewarb, musste keine Aufnahmeprüfung absolvieren. Er hatte nur eine Fachprüfung abzulegen.

Die definitive Anstellung von Beamten hatte durch den Verwaltungsrat der Gesellschaft, die definitive Anstellung von Dienern hatte durch den Generaldirektor mit Dekret zu erfolgen. Aus dem Anstellungsdekret hatten die Zuordnung zur Bedienstetenkategorie und die Höhe der Bezüge hervorzugehen.

Vor Antritt seines Dienstes hatte jeder Bedienstete mit Ausnahme der Tagelöhner mit Handschlag zu geloben, seinen Pflichten getreu nachkommen zu wollen. Der Tag des Gelöbnisses galt als Zeitpunkt des Dienstbeginns und das Datum wurde schriftlich festgehalten. Beamte und Diener des exekutiven Betriebsdienstes hatten den von der Eisenbahn-Betriebsordnung gesetzlich vorgeschriebenen Diensteid abzulegen, der von einem Beauftragten des Handelsministeriums abgenommen wurde.

#### 6.1.4 Abschnitt III. Pflichten der Bediensteten

##### 6.1.4.1 Allgemeine Dienstpflichten und Verhaltensregeln

Die Dienstpragmatik verpflichtete die Dienstnehmer zur Befolgung der staatlichen Gesetze und Verordnungen, insbesondere der Eisenbahn-Betriebsordnung, deren Einhaltung von der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen überwacht wurde. Sie hatten die für sie bestimmten Instruktionen vollständig zu kennen, zu verstehen und danach zu handeln.

Die Bediensteten hatten den Anweisungen der Vorgesetzten Gehorsam zu leisten, Höhergestellten mit Achtung zu begegnen, sich anderen Dienstnehmern gegenüber verträglich und im Interesse des Dienstes gefällig zu erweisen sowie sich gegenüber den Bahnreisenden und sonstigen Betriebsfremden anständig und zuvorkommend zu verhalten. Auch im Privatleben sollten die Bediensteten ein untadeliges Verhalten zeigen und ihren

Lebensstil ihrem Einkommen anpassen. Wer Schulden nicht bezahlen konnte, so dass es zur gerichtlichen Pfändung von Bezügen kam, dem hatte eine Frist zur Begleichung der Verbindlichkeiten gestellt zu werden. Verstrich diese Frist ungenützt, hatte dies die unverzügliche Entlassung aus dem Dienst und den Verlust aller Ansprüche gegen Pensions-, Provisions- oder Krankenfonds zur Folge.

Der Bedienstete hatte den Dienst „mit aufrichtiger Hingebung, mit Fleiß, Eifer, Unverdrossenheit und Nüchternheit“ zu verrichten, das Interesse der Gesellschaft nach bestem Wissen zu wahren und drohende Nachteile mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln abzuwehren. Für Nebenbeschäftigungen und sonstige Unternehmungen bedurfte er der Genehmigung der vorgesetzten Stelle. Ihm Anvertrautes, sei es Eigentum der Gesellschaft oder der Bahnreisenden war sorgsam zu behandeln und vor Schaden zu schützen. Verschuldete Verluste oder Beschädigungen hatte der Bedienstete ohne Einschaltung der Gerichte durch Barzahlung oder durch Abzug von seinen Bezügen zu ersetzen.

Es wurde als Dienstvergehen geahndet, wenn ein Bediensteter eine von ihm wahrgenommene Ordnungswidrigkeit eines anderen Angestellten nicht dem Vorgesetzten zur Anzeige brachte.

#### 6.1.4.2 Arbeitszeit

Noch in den Sechzigerjahren des 19. Jahrhunderts erlaubte die geringe Dichte des Zugverkehrs in der Regel Pausen für die Bediensteten. Am 12. August 1865 hatte die Regierung angeordnet, dass Wächter alle 36 Stunden abzulösen waren, wenn ihnen bei regelmäßigem Verkehr nicht mindestens fünf Stunden ununterbrochener Ruhe möglich war. Eine Vorschrift im Jahre 1874 forderte für Wächter eine ununterbrochene Ruhezeit von 5 Stunden binnen 24 Stunden. Wo dies nicht möglich war, war der Wächter abzulösen. Es war ihm nach 24 Dienststunden eine Pause von mindestens 6 Stunden, bei einer Ablöse nach 30 Stunden eine Pause von mindestens 8 Stunden und nach 36 Stunden Dienst eine Ruhezeit von mindestens 12 Stunden zu gewähren. Ein Dienst von 36 Stunden war nur in Ausnahmefällen zulässig.<sup>263</sup>

Die Dienstzeiten der übrigen Bediensteten im Bahnbetrieb blieben unregelmäßig. Die im Jahr 1876 erlassenen „Grundzüge für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen“ forderten lediglich die Berücksichtigung von ausreichender, der Erholung dienender dienstfreier Zeit bei der

---

<sup>263</sup> Gerstel, Mechanik, in Geschichte X. 32f.

Festlegung der Diensterteilung. Natürlich bestand aus ökonomischen Gründen seitens der Unternehmensleitung die Neigung, die Dienstzeiten des Betriebspersonals möglichst auszudehnen. Ein Bestreben das dem Fahrpersonal entgegenkam, da sich lange Fahrzeiten günstig auf das Einkommen auswirkten. Das Stationspersonal hatte üblicherweise 24 Stunden Dienst mit 12 bis 18-stündiger Ruhezeit.<sup>264</sup>

Die Dienstpragmatik der Kaiserin Elisabeth-Bahn traf keine konkrete Regelung der Arbeitszeit. Sie legte lediglich fest, dass die in einzelnen Dienstzweigen eingeführte tägliche Arbeitszeit pünktlich einzuhalten war. Bei Dringlichkeit oder erhöhtem Arbeitsanfall waren darüber hinaus gehende Mehrleistungen oder zusätzliche dienstliche Verrichtungen zu erbringen, ohne dass daraus ein Anspruch auf besondere Vergütung erhoben werden konnte.

#### 6.1.4.3 Krankheit, Urlaub und sonstige dienstfreie Zeiten

War der Bedienstete durch Krankheit an der Dienstverrichtung verhindert, so musste die Begründung durch ein bahnärztliches Attest bestätigt werden. Definitiv angestellte Beamte und Diener hatten in den ersten sechs Monaten Anspruch auf volle Besoldung. Aspiranten sowie provisorisch oder sonst mit Monatsgehalt angestellte Bedienstete hatten nur in den ersten drei Monaten Anspruch auf volles Gehalt. Der Verwaltungsrat entschied bei länger dauernden Erkrankungen von definitiven Angestellten, bei den anderen entschied der Generaldirektor über das Verbleiben im Dienstverband, über die Pensionierung oder die Entlassung aus dem Dienst.

War der Bedienstete ohne eigenes grobes Verschulden durch seine dienstliche Tätigkeit erkrankt oder verletzt, so wurden ihm seine Bezüge ohne Abzug bis zur Genesung oder bis zu seinem „normalmäßigen Ausscheiden“ aus dem Dienst bezahlt, dh bis zum Bezug von Pension bzw Provision oder von Leistungen aus der Unterstützungskasse.

Unter dem Begriff „Urlaub“ wurde jedes vom Bediensteten gewünschte, begründete und genehmigungspflichtige Fernbleiben vom Dienst verstanden, sofern es sich dabei nicht nur um einige Stunden handelte. Der unmittelbare Vorgesetzte konnte dem Untergebenen Freizeit für einige Stunden gewähren, wenn ein berücksichtigungswürdiger Grund vorlag und dies ohne Beeinträchtigung des Betriebes möglich war.

Urlaub bis zu drei Tagen konnte vom Abteilungsvorstand, bis zu vierzehn Tagen vom Generaldirektor genehmigt werden. Darüber hinaus bedurfte es der Zustimmung des

---

<sup>264</sup> Grailer, Der Achtstudentag bei den österreichischen Eisenbahnen (1925) 68.

Verwaltungsrates. Vom Bediensteten beanspruchte Urlaube wurden im Personalstatus vermerkt. Abgesehen von krankheitsbedingten Urlauben oder solchen zur Erholung nach einer besonders angestrengten Dienstleistung wurden nur für die ersten vierzehn Tage die vollen ständigen Bezüge ausbezahlt, darüber hinaus nur mehr die Hälfte. Auch Arbeitern im Taglohn konnte ein Urlaub genehmigt werden, allerdings unter Entfall des Lohnes.

Unentschuldigtes Fernbleiben vom Dienst und Überschreitung des genehmigten Urlaubs führten zum Entfall der Bezüge und zur Einleitung eines Disziplinarverfahrens.

Ob bei Abwesenheit wegen einer Militärdienstleistung das Dienstverhältnis in dieser Zeit aufrecht blieb bzw in welchem Umfang Bezüge gebührten wurde durch besondere Vorschriften geregelt. Im Mobilisierungsfall wurde das Dienstverhältnis von einberufenen Tagelöhnern und Diurnisten beendet. Sie hatten keinen Anspruch auf Wiedereinstellung. Mit Jahres- oder Monatsgehalt angestellte Beamte, Aspiranten und Diener wurden mit reduzierten Bezügen beurlaubt. Die Höhe dieser Bezüge hing vom militärischen Stand und den familiären Verhältnissen des Betroffenen ab.<sup>265</sup>

#### 6.1.4.4 Versetzung

Die Bediensteten hatten keine Einspruchsmöglichkeit gegen eine Versetzung an einen anderen Dienstort. Erfolgte die Versetzung zeitlich begrenzt, so standen ihnen Diäten und Ersatz der Reisekosten zu. Bei Änderung des Dienstortes auf Dauer trug die Gesellschaft die Übersiedlungskosten, sofern die Versetzung nicht auf Wunsch des Bediensteten oder auf Grund einer Disziplinarstrafe erfolgte.

### 6.1.5 Abschnitt IV. Rechte der Beamten und Diener

#### 6.1.5.1 Einreihung, Beförderung und Vorrückung

Den definitiv oder provisorisch angestellten Beamten und Dienern sowie den Aspiranten wurden mit dem Anstellungs- oder Beförderungsdekret die ihnen gebührenden Bezüge genannt. Die Bezüge der Bediensteten waren teils fix, teils veränderlich.

Die Beamten wurden in zehn Rangstufen, die Diener in sieben Gehaltsklassen eingeteilt. Der Übergang in den nächsthöheren Rang oder die nächsthöhere Klasse erfolgte durch Beförderung. Mit Ausnahme der ersten beiden Beamtenränge gab es in den einzelnen Rängen und Klassen Gehaltsabstufungen. Der Aufstieg in die nächste Gehaltsstufe erfolgte

---

<sup>265</sup> Circ 147, 34124/1603-Sec VABl 1878, 129f.

durch automatische Vorrückung nach fünf Jahren oder im Zuge einer Beförderung. Entscheidungsgrundlagen für die Beförderung eines Bediensteten waren im Wesentlichen dessen Qualifikation und Dienstalter. Die Dienstzeit als Kriterium war nur dort zu berücksichtigen, wo für einen Dienstposten zwei ansonsten gleichwertige Kandidaten in Frage kamen.

#### 6.1.5.2 Fixe Bezüge

Zu den fixen Bezügen zählten

- das Gehalt oder der Lohn, bei Aspiranten das Adjutum
- das normalmäßige Quartiergeld
- systemisierte Zulagen

Aus dem Gehaltsschema für die Beamten folgten ihre dienstliche Benennung und die Höhe der Jahresgehälter entsprechend ihrer Rangstufe. Die Einteilung der Ränge in die Uniformklassen erfolgte vom Verwaltungsrat nach den staatlichen Vorschriften. Die Kosten für die Uniform hatte der Beamte selbst zu tragen.

Das Recht auf den Rang galt eigentlich als ein typisch öffentlich-rechtliches Attribut des Staatsbeamten und war dazu bestimmt, diesem nach außen Ansehen zu verleihen. Innerhalb der Behördenorganisation kam durch den Rang die Über- und Unterordnung der Ämter und systemisierten Dienstposten zum Ausdruck. Das Amt bestimmte in der Regel, aber nicht ausschließlich den persönlichen Rang des Staatsbeamten, da ein Beamter auch für einige Zeit ohne Rangerhöhung ein höherwertiges Amt bekleiden und umgekehrt ohne Rangverlust auf einem untergeordneten Dienstposten eingesetzt werden konnte. Es bestand auch die Möglichkeit der Ernennung „ad personam“ mit Rangerhöhung durch Titelverleihung.<sup>266</sup>

Die Einführung eines Rangsystems für die Beamten der Kaiserin Elisabeth-Bahn durch die Dienstpragmatik von 1874 zeigt eine Parallele zur Entwicklung bei den Staatsbeamten, für die im Jahr davor durch das Beamtengesetz ein Rangsystem eingeführt worden war. Dadurch näherte sich der Beamte einer privaten Bahngesellschaft dem Status eines Staatsbeamten an.

Aus dem Gehaltsschema für die Diener folgten ihre dienstliche Benennung und die Höhe der Jahresgehälter entsprechend ihrer Gehaltsklasse. Hier hinkte die Entwicklung im

---

<sup>266</sup> Layer, Staatsdienst 323.



staatlichen Bereich nach, da dort die Rechtsstellung der Diener erst im Jahr 1899 durch das Gesetz zur Regelung der Bezüge der Dienerschaft fixiert wurde.

Die Einteilung der Ränge in die Dienstkleid-Klassen erfolgte vom Verwaltungsrat nach den staatlichen Vorschriften. Die Dienstkleidung wurde den Dienern von der Gesellschaft zur Verfügung gestellt.

#### 6.1.5.3 Veränderliche Bezüge

Zu den veränderlichen Bezügen zählten

- Funktionszulagen für die Dauer einer ausgeübten Funktion
- Diäten oder Reisepauschalen für Beamte, abhängig von der Rangklasse
- Zehrgelder für Diener bei Dienstreisen, abhängig von der Höhe des Jahresgehaltes
- Meilengelder (bzw Kilometergelder<sup>267</sup>) für das Maschinen- und Zugsbegleitungspersonal
- Ersparnis-Prämien nach besonderen Regelungen.

Ersparnisprämien konnten Lokomotivführer und Heizer erhalten, die den Normverbrauch an Kohle unterschritten. Im Laufe der Jahre wurden weitere Prämien gewährt. So konnte ab 1877 ein Lokomotivführer eine Regelmäßigkeits-Prämie erhalten, wenn seine Lokomotive 80.000 km ohne Gebrechen zurückgelegt hatte und ihn auch sonst kein Verschulden an Störungen des Betriebes traf. Eine weitere Prämie wurde für Stationsbedienstete eingeführt. Wenn sie Gewichts-Überschüsse oder falsch deklarierte Güter feststellten, standen ihnen 25% des Strafportos als Anerkennung für ihre aufmerksame Dienstverrichtung zu. Auch für Ersparnisse im Verschub wurden im Jahr 1878 Prämien eingeführt. Auf Basis der im Jahre 1877 angefallenen Verschiebekosten je 1000 Nettotonnen wurden in den Folgejahren 25% der Ersparnis ausgeschüttet und auf das Maschinen-Personal, den Stationsvorstand, die Verkehrsbeamten, die Wagenmeister, Wagenaufseher und Oberverschieber aufgeteilt. Auch die Streckenwärter konnten ab dem Jahr 1880 eine Prämie erhalten. Für jedes Quartal, in dem sie ihre Tätigkeit einwandfrei ausgeübt hatten, standen ihnen 5 fl zu.<sup>268</sup>

---

<sup>267</sup> Das metrische System wurde durch G (RGI 1872/16) in Österreich eingeführt und war ab 1. Jänner 1876 im öffentlichen Verkehr zwingend anzuwenden. 1 km entsprach ca 0,13 österr (Post-) Meilen.

<sup>268</sup> Circ 43, 3668/452-II VABl 1877, 43;  
Circ 145, 13093/4534-ID VABl 1877, 127;  
Circ 129, 15149/4140-IA VABl 1878, 111f;  
Circ 4, 51281/10461-II VABl 1880, 2.

#### 6.1.5.4 Recht zur Nachfrage über die Qualifikation

Als Vorbilder für die Qualifikationstabellen können wohl die geheimen Conduitlisten gelten, die *Joseph II.* eingeführt hatte. Aber abweichend von der Praxis im Staatsdienst gewährte der §46 der Dienstpragmatik den Bahnbediensteten das Recht, Einsicht in die eigenen Qualifikationstabellen zu nehmen und ggf Einwendungen gegen Beurteilungen vorzubringen. Die Vorstände der Direktionsabteilungen bzw der Generaldirektor waren verpflichtet, diesen Beschwerden nachzugehen und unzutreffende Beurteilungen richtig zu stellen. Zu Unrecht erhobene Beschwerden waren abzuweisen und hatten eine Ordnungsstrafe zur Folge.

#### 6.1.6 Abschnitt V. Dienstvergehen und Handhabung der Disziplin

##### 6.1.6.1 Grundsätze des Disziplinarrechts

Die Eisenbahn-Betriebsordnung von 1851 hatte das erste staatliche Disziplinarrecht für Eisenbahnbedienstete gebracht und sie hatte die staatliche Aufsicht über Beamte und Diener privater und staatlicher Bahnen grundsätzlich geregelt. Den Direktionen der Bahngesellschaften wurde vorgeschrieben, die Einhaltung der den Angestellten auferlegten Pflichten zu überwachen. Zu diesem Zweck wurde den Gesellschaften das Recht zugbilligt, nach Maßgabe von Dienstvorschriften Ordnungs- und Disziplinarstrafen zu verhängen.

Die Bahngesellschaften kamen ihrer Verpflichtung durch Festlegung von Disziplinarmaßnahmen in ihren Dienstordnungen nach. Die Kaiserin Elisabeth-Bahn unterschied in ihrer Dienstpragmatik zwischen leichten und schweren Dienstvergehen. Leichte Vergehen waren bloße Ordnungswidrigkeiten, die keinen wesentlich störenden Einfluss auf den Betriebsablauf hatten und der Gesellschaft keinen Schaden verursachten. Schwere Dienstvergehen waren grobe Verstöße gegen die Dienstpflichten, die das Ansehen oder die Interessen der Gesellschaft schädigten oder den Dienst störten. Beispielhaft wurden einige schwere Vergehen aufgezählt, wie Ungehorsam, versagte Dienstleistung, Unsittlichkeit und notorische Unverträglichkeit, Trunkenheit und Verletzung der Geheimhaltungspflicht.

##### 6.1.6.2 Ordnungs- und Disziplinarstrafen

Ordnungsstrafen waren

- die Mahnung als einfache Erinnerung an die Dienstpflichten
- die Rüge als eindringlicher Tadel

Disziplinarstrafen waren

- der Verweis als strengster Tadel mit Ausdruck der Unzufriedenheit
- die Geldstrafe bis zum halben Betrag eines Monatsbezuges
- die strafweise Versetzung an eine andere Station oder auf einen minder wichtigen Posten
- der Ausschluss von Beförderungen
- die Degradierung
- die Dienstentlassung.

Die in der Dienstpragmatik festgelegten Sanktionen entsprachen den in den §§80 und 81 der Eisenbahn-Betriebsordnung von 1851 normierten Ordnungs- und Disziplinarstrafen.

Ordnungsstrafen konnten von den Vorgesetzten mündlich verhängt werden und wurden nicht in den Qualifikationstabellen vermerkt. Disziplinarstrafen durften nur nach einem schriftlichen Disziplinarverfahren durch die Vorstände der Direktionsabteilungen, bei Beamten und Dienern der Generaldirektion durch den Generaldirektor verhängt werden. Über Degradierungen und Entlassungen von definitiv angestellten Beamten entschied der Verwaltungsrat. Disziplinarstrafen mussten den Betroffenen schriftlich mitgeteilt werden und wurden in die Qualifikationstabellen eingetragen

Verfiel ein Bediensteter in Konkurs oder wurde gegen ihn ein Strafverfahren eröffnet, so drohte ihm die Entlassung durch ein Disziplinarverfahren. Machte das Fehlverhalten eines Bediensteten den weiteren Verbleib auf seinem Dienstposten unmöglich, so war er vom Dienst zu suspendieren. Während der Suspendierung erhielt er das halbe Monatsgehalt bzw den halben Monatslohn ohne weitere Bezüge, dazu noch das Quartiergeld, sofern ihm keine Dienstwohnung zur Verfügung stand. Bei Rehabilitierung wurden die ihm vorenthaltenen Bezüge nachträglich ausbezahlt.

Die Entlassung aus dem Dienst als schwerste Sanktion war zu verhängen, wenn der Bedienstete durch seine Handlungen die Interessen und das Ansehen der Gesellschaft erheblich geschädigt hatte, bei absichtlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzungen und bei der wiederholten Verletzung von Dienstplichten trotz vorangegangener Disziplinarstrafen. So kam es zB im Jahr 1877 zur Entlassung eines Zugpackers wegen Zigarrenschmuggels. Die Übertretung des Verbots, von Fahrgästen Trinkgelder zu verlangen wurde lediglich mit einer Degradierung des betroffenen Kondukteurs geahndet.<sup>269</sup>

---

<sup>269</sup> Circ 156, 18370/1540-Sec VABl 1877, 137; Circ 92, 30742/1814-IP VABl 1880, 79.

Weiters drohte dem Bediensteten die Entlassung wie bereits oben angeführt bei Verpfändung von mehr als der Hälfte seiner Bezüge und der Verheimlichung von Anstellungshindernissen. Der Entlassene verlor ab dem Tag der Entlassung alle Ansprüche auf Bezüge und auf Leistungen des Pensions- bzw Provisionsinstitutes und der Kranken- und Unterstützungskassen.

Gegen Disziplinarstrafen stand das Recht auf Rekurs zu. Innerhalb von 14 Tagen konnte Einspruch bei der Generaldirektion bzw beim Verwaltungsrat eingelegt werden.

#### 6.1.7 Abschnitt VI. Auflösung des Dienstverbandes

Das Dienstverhältnis endete durch

- Kündigung
- strafweise Entlassung
- Pensionierung oder Provisionierung
- den Tod des Dienstnehmers.

Bei Beamten und Dienern konnte die Kündigung am Ende jeden Monats von beiden Seiten ohne Angabe von Gründen erfolgen. Die Kündigungsfrist betrug bei Angestellten mit Jahresgehalt drei Monate, bei solchen mit Monatsgehalt oder -lohn einen Monat, bei Aspiranten und Diurnisten vierzehn Tage. Arbeiter, die dem Provisionsinstitut angehörten und sonstigen, nach der Dienstpragmatik „im Taglohn stehenden Individuen“ hatten eine Kündigungsfrist von sieben Tagen. Das Dienstverhältnis anderer Tagelöhner konnte jederzeit ohne Fristen beendet werden.

Die Vorgangsweise bei der Pensionierung bzw Provisionierung richtete sich nach den Statuten der jeweiligen Institute. Starb ein Angestellter, so erhielten seine Rechtsnachfolger die noch offenen Bezüge und einen Betrag in dreifacher Höhe eines Monatsgehaltes oder -lohnes ausbezahlt.

#### 6.1.8 Beilage A Prüfungsvorschrift

Bewerber um einen Beamtenposten hatten eine Aufnahmeprüfung abzulegen, sofern sie nicht eine Hochschule oder eine höhere Bildungsanstalt absolviert hatten. Es mussten geografische und mathematische Kenntnisse nachgewiesen werden. Schwerpunkte waren die Geografie Österreichs, der Verlauf der österreichischen Bahnlinien und der wichtigsten Linien Deutschlands, Frankreichs, Belgiens und Hollands. In Mathematik wurde Wert auf Bruch- und Zinsenrechnung gelegt sowie auf die Umrechnung der verschiedenen europäischen Münzsorten.

Nach einer drei Monate dauernden Ausbildungs- und Probezeit war eine Fachprüfung zu bestehen, in der das Wissen über die Dienstpflichten und der für den Dienstposten relevanten Instruktionen abgefragt wurde. Weiters musste die Beherrschung der staatlichen Betriebsordnung und des Telegrafendienstes nachgewiesen werden.

Wer sich um einen Dienerposten im Bahnerhaltungs-, Verkehrs- und Zugförderungsdienst bewarb, hatte nur eine Fachprüfung abzulegen, bei der neben der Kenntnis der Dienstpragmatik, der staatlichen Betriebsordnung und den Instruktionen für den vorgesehenen Dienstposten auch grundlegende Fähigkeiten wie Lesen, Schreiben und Beherrschung der Grundrechnungsarten geprüft wurden.

#### 6.1.9 Beilage B Führung von Qualifikationstabellen

Über jeden definitiv oder provisorisch angestellten Bediensteten wurde eine Qualifikationstabelle angelegt. Die Tabellen enthielten 21 Spalten:

- Die Spalten 1 bis 15 enthielten die persönlichen Daten des Bediensteten, Angaben über Familienstand, die Ehefrau und Kinder, sowie besondere Kenntnisse und frühere Beschäftigungen. Weiters das Datum des Dienstantrittes, des Gelöbnisses und Dienstendes, sowie Angaben über die Mitgliedschaft in Pensions- bzw Provisionsfond und der Krankenkasse.
- Datum und Ergebnis der Aufnahme- und Fachprüfung wurden in den Spalten 16 und 17 vom Sekretariat eingetragen.
- Von vorgesetzter Stelle erfolgten die Eintragungen in den Spalten 18 bis 21. Sie enthielten die dienstliche Verwendung und die Beurteilung der Pflichterfüllung und des Benehmens im Dienste und außerhalb desselben sowie allfällige Belobigungen, Auszeichnungen oder Disziplinarstrafen.

#### 6.1.10 Regulativ über die dienstliche Benennung und systemisierten Bezüge

Das Schema für die Bezüge der Beamten enthielt zehn Rangstufen, beginnend mit den Stufen I (Generaldirektor) und II (Generaldirektor-Stellvertreter), deren Bezüge individuell bemessen wurden. In den nächsten drei Stufen folgten die Abteilungsdirektoren, die Oberinspektoren und Rechtskonsulenten sowie die Inspektoren, deren Gehälter wie die Bezüge der untergeordneten Beamten systemisiert waren. Das Gros der Beamten wie zB die Ingenieure, Heizhausleiter und Stationsvorsteher fand sich in den Stufen VI bis IX. Die Beamten der Stufen III bis IX bezogen neben ihrem Jahresgehalt ein jährliches

Quartiergeld. Die Auszahlung des Gehaltes erfolgte in monatlichen Teilbeträgen am Ende jeden Monats, das Quartiergeld wurde quartalsweise, beginnend mit 31.Jänner ausbezahlt.

In Stufe X waren die Aspiranten eingereiht, die ein Monatsgehalt (Adjutum) und ein monatliches Quartiergeld erhielten. Außerhalb des Schemas gab es Beamte mit eigenem Vertrag, zB Bahnärzte.

Das Schema für die Diener der Kaiserin Elisabeth-Bahn enthielt sieben Klassen, beginnend mit der Stufe I (Werkführer). Niederste Stufe für definitiv gestellte Diener war Stufe VII (Stationsdiener, Heizer, etc). Definitiv angestellte Diener erhielten einen Jahresbezug, die Auszahlung erfolgte wie bei den Beamten. Wächter und provisorisch angestellte Diener erhielten einen Monatslohn. Allen Dienern und Wächtern stand ein Jahresbetrag als Quartiergeld zu.

Anspruch auf ein Quartiergeld hatte ein Bediensteter nur dann, wenn ihm keine Dienstwohnung zur Verfügung gestellt wurde. Im Jahr 1877 wurde die Bestimmung über die systemmäßigen Bezüge der Beamten dahingehend abgeändert, dass den Beamten des Exekutivdienstes neben dem Gehalt grundsätzlich eine Naturalwohnung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen war. Den anderen Beamten stand Quartiergeld zu, es sei denn, es wurde auch ihnen eine Wohnung zugewiesen.<sup>270</sup>

Die Höhe des Quartiergeldes für Wien wurde im Regulativ abhängig vom Rang bzw der Gehaltsklasse als Jahresbetrag festgelegt. Die Quartiergelder für andere Dienstorte betrugen 40% des für Wien zustehenden Betrages, für einzelne im Regulativ explizit aufgezählte Orte standen den Bediensteten 50% oder 60% des Wiener Quartiergeldes zu.

## **6.2 Die Wohlfahrtsinstitute der Kaiserin Elisabeth-Bahn**

Verlässliche und hinreichend ausgebildete Angestellte waren für das klaglose Funktionieren des Bahnbetriebes Voraussetzung. Sie gewährleisteten die Zufriedenheit der Bahnkunden und damit auch den wirtschaftlichen Erfolg der Gesellschaften. Es lag daher im Interesse der Unternehmen, ihren Beamten, Dienern und Arbeitern wenn schon kein großzügiges Einkommen, so doch eine gewisse soziale Sicherheit zu bieten. Zu diesem Zweck wurden von den Bahngesellschaften verschiedene Wohlfahrtseinrichtungen für die Bediensteten und deren Angehörigen geschaffen. Es wurden Wohnungen zur Verfügung gestellt, Schulen und Ferienkolonien eingerichtet, Stiftungen zur Unterstützung von in Not

---

<sup>270</sup> Circ 162, 21780/1118-R VABl 1877, 139f.

geratenen Familien gegründet oder Lebensmittelmagazine zum verbilligten Einkauf geschaffen. Auch Unfallkassen wurden eingerichtet, um im Dienst verletzten und erwerbsunfähig gewordenen Bediensteten eine finanzielle Absicherung zu bieten.<sup>271</sup>

Von großer Bedeutung waren die Pensions- und Provisionsinstitute sowie die Kranken- und Unterstützungskassen.

#### 6.2.1 Das Pensionsinstitut der Beamten und Diener

Die erste Bahngesellschaft, die für ihre Beamten und Diener einen Pensionsfond einrichtete war die Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Der Beschluss dazu wurde im März 1846 gefasst. Im Jahr 1851 wurde der Bestand des Fonds Eigentum der Gesellschaft, die nunmehr die Pensionen aus ihrem Vermögen bezahlte. Gleichzeitig wurde ein neues Statut beschlossen, das hinsichtlich der Ansprüche der Bediensteten sowie ihrer Witwen und Waisen ähnliche Bedingungen aufwies wie die unten angeführten Statuten der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Nach der Privatisierung der Staatseisenbahnen und der neuerlichen Erteilung von Konzessionen zum privaten Bahnbau ab dem Jahr 1855 folgten weitere Bahngesellschaften diesem Beispiel.<sup>272</sup>

Nachdem im Jahr 1856 die Konzession für den Bau der Kaiserin Elisabeth-Bahn erteilt worden war gründete der Verwaltungsrat der Gesellschaft bereits im Mai 1857 ein Pensionsinstitut für die definitiv angestellten Beamten und Diener und deren Witwen und Waisen. Die im Folgenden angeführten Bestimmungen entsprechen dem Stand der Statuten des Pensionsinstituts vom Jänner 1871. Mit der Verstaatlichung der Kaiserin Elisabeth-Bahn bildeten deren Pensions- und Provisionsinstitute die Basis für die entsprechenden Einrichtungen der österreichischen Staatsbahnen.<sup>273</sup>

##### 6.2.1.1 Berechtigter Personenkreis

Definitiv angestellte Beamte und Diener der Gesellschaft hatten das Recht und die Pflicht, am Pensionsinstitut teilzunehmen, sofern sie das vierzigste Lebensjahr nicht überschritten hatten. Ältere Bedienstete konnten dann beitreten, wenn ihnen eine Pensionszusicherung gegeben worden war oder wenn sie vor Erreichen der Altersgrenze bereits provisorisch angestellt waren und Beiträge geleistet hatten.

---

<sup>271</sup> Engelsberg, Wohlfahrts-Einrichtungen, in Geschichte XI 149ff.

<sup>272</sup> Engelsberg, Wohlfahrts-Einrichtungen, in Geschichte XI 150ff.

<sup>273</sup> Engelsberg, Wohlfahrts-Einrichtungen, in Geschichte XI 153.

Der Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften führte auch zur Abwerbung von Bediensteten anderer Gesellschaften. Solchen Beamten wurden bei ihrer Anstellung die Gewährleistung erworbener Rechte zugesagt. Für sie galten die Pensionsregelungen des früheren Dienstgebers weiterhin, wobei als Bezugsgröße für die Höhe der Ansprüche das letzte Gehalt in ihrem früheren Dienstverhältnis heranzuziehen war. Überschritten ihre Bezüge bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn diese Bezugsgröße, so unterlag die Differenz den Bestimmungen des Pensionsstatuts. Der Beamte erwarb somit zwei Ansprüche gegen den Pensionsfonds auf unterschiedlicher Rechtsgrundlage.

#### 6.2.1.2 Bildung und Verwaltung des Pensionsfonds

Gespeist wurde der Pensionsfonds von Beiträgen der Teilnehmer, die durch monatliche Abzüge vom Gehalt oder Lohn einzubehalten waren. Am Beginn waren 25% des anfänglichen Jahresbezugs, verteilt auf 36 Monatsraten zu zahlen, wobei das Quartiergeld und Reisepauschalen nicht einberechnet wurden. Im Falle einer Beförderung oder Vorrückung wurden 50% des Erhöhungsbetrages in 24 Raten einbehalten. In den anderen Jahren war ein Betrag von 3% des jeweiligen Jahresbezugs fällig.

Auch provisorisch angestellte Beamte und Diener hatten die gleichen Beiträge zu leisten, doch entstanden statutenmäßige Ansprüche erst nach definitiver Anstellung. Schied der Bedienstete vor seiner definitiven Anstellung aus dem Dienst, so erhielt er die geleisteten Beiträge mit Zinsen erstattet, sofern das Dienstverhältnis nicht auf seinen eigenen Wunsch, wegen eines Disziplinarvergehens oder wegen einer strafrechtlichen Verurteilung gelöst worden war. Gleiches galt für definitiv angestellte Beamte und Diener, deren Dienstvertrag ohne eigenes Verschulden nach weniger als zehn Dienstjahren gekündigt wurde.

Zusätzliche Beiträge hatte ein Bediensteter zu leisten, wenn er nach dem 55. Lebensjahr eine jüngere Frau geheiratet hatte und für seine Gattin den Anspruch auf eine Witwenrente sichern wollte. Die Höhe des Beitrags richtete sich nach der Altersdifferenz der Ehegatten.

Die Gesellschaft leistete einen Beitrag in der Höhe von 50% der von den Bediensteten aufbrachten Mittel und verpflichtete sich zusätzlich, im Falle einer Unterdeckung den Fehlbetrag auszugleichen. Auch flossen dem Fonds Straf gelder aus Disziplinarstrafen zu, weiters die Hälfte des gesetzlichen Finderlohnes für beanspruchte oder die Hälfte des Erlöses für nicht beanspruchte Fundgegenstände, sonstige vom Verwaltungsrat dem Fonds zugeführte Mittel, die Hälfte von Gratifikationen, sofern nicht die gänzliche Verteilung an Bedienstete von den Gebern bestimmt worden war, allfällige Vermächtnisse und Geschenke sowie der Zinsertrag des Fondskapitals.



Die Kassaführung wurde von der Zentralkasse der Gesellschaft, die Buchhaltung von der Zentralbuchhaltung unentgeltlich besorgt.

Die Verwaltung des Pensionsfonds erfolgte durch einen Ausschuss, der sich aus einem Mitglied des Verwaltungsrates sowie dem Direktor und sieben Oberbeamten der Zentralleitung zusammensetzte. Der Verwaltungsausschuss hatte die Einzahlungen und die Buchführung zu überwachen sowie die sichere Veranlagung des Fondsvermögens zu besorgen. Anträge auf Leistungen aus dem Pensionsfond waren vom Ausschuss zu prüfen, zu bemessen und dem Verwaltungsrat zur Entscheidung vorzulegen.

#### 6.2.1.3 Ansprüche der Mitglieder des Pensionsinstituts

Bei ordnungsgemäßer Bezahlung der Beiträge erwarben die Teilnehmer nach einer Dienstzeit von zehn Jahren den Anspruch auf eine Pension in der Höhe von 40% des letzten Bezuges ohne Quartiergeld oder Reisepauschalen. Dieser Betrag erhöhte sich jährlich um 2,4 Prozentpunkte bis zum vollen Bezug nach insgesamt 35 Dienstjahren. Voraussetzung für die Zuerkennung einer Pension bei vorzeitigem Ausscheiden war eine ärztlich bestätigte Dienstuntauglichkeit oder eine vom Dienstnehmer unverschuldete Kündigung.

Wurde ein Bediensteter durch einen im Dienst erlittenen Unfall arbeitsunfähig, so wurde die für den Pensionsfonds anrechenbare Dienstzeit um fünf Jahre, mindestens aber auf zehn Jahre erhöht. Danach wurde die Pension bemessen, die mit 100% des Letztbezuges begrenzt war.

Der Anspruch auf eine Pension wurde verwirkt, wenn das Dienstverhältnis auf eigenen Wunsch des Bediensteten, wegen eines Disziplinarvergehens oder wegen einer strafrechtlichen Verurteilung gelöst wurde. Letzteres führte auch bei Pensionisten zur Einstellung der Pensionszahlungen.

Streitigkeiten über Ansprüche sollten vor einem Schiedsgericht ausgetragen werden, das sich aus zwei Mitgliedern des Verwaltungsrates und zwei vom Beschwerdeführer Gewählten sowie dem gemeinschaftlich bestellten Obmann zusammensetzte. Die Entscheidung des Schiedsgerichts war endgültig, die Anrufung der ordentlichen Gerichte war ausgeschlossen.

#### 6.2.1.4 Ansprüche der Witwen und Waisen aus dem Pensionsfond

Eine Witwenpension wurde gewährt, wenn der verstorbene Gatte bereits einen Pensionsanspruch hatte, sei es durch Erreichen der Mindestdienstzeit von zehn Jahren oder auf Grund der für Dienstunfälle getroffenen Regelungen. Weiters musste die Ehe vor Antritt der Pension geschlossen worden und zum Zeitpunkt des Todes aufrecht oder ohne Verschulden der Gattin geschieden sein. Weitere Bedingungen gab es, wenn der Bedienstete bei der Eheschließung älter als 55 Jahre war. In diesem Fall musste die Ehe mindestens drei Jahre bestanden haben und die zusätzlichen Beiträge zum Pensionsfonds mussten geleistet worden sein. Die Witwenpension betrug ein Drittel des letzten Aktivbezuges des Gatten und war mit 1.000 fl begrenzt.

Keine Pension, sondern lediglich eine Abfertigung erhielten die Witwen, wenn der Verstorbene die Mindestdienstzeit von zehn Jahren nicht erreicht hatte oder wenn die Ehe nach Antritt der Pension geschlossen worden war.

Der Anspruch auf weitere Auszahlung der Witwenpension wurde durch eine Verurteilung der Witwe wegen eines Verbrechens verwirkt. Ebenso wurde der Anspruch durch Wiederverhehelichung beendet, lebte aber bei neuerlicher Witwenschaft wieder auf. Stand ihr aus der zweiten Ehe ebenfalls ein Anspruch gegen das Pensionsinstitut der Kaiserin Elisabeth-Bahn zu, so war ihr die für sie günstigere Pension zu gewähren.

Hatte die Mutter von Kindern aus einer Ehe mit einem Bediensteten nach dessen Tod Anspruch auf eine Witwenpension, so stand jedem Kind bis zur Vollendung des achtzehnten Lebensjahres eine Waisenpension zu, die zu Handen des Vormunds ausbezahlt wurde. Diese betrug zu Lebzeiten der Mutter 10% des Anspruches, den der Vater im Zeitpunkt seines Todes gehabt hatte, jedoch nicht mehr als 100 fl. Die Summe aus Witwen- und Waisenpension war mit 90% des väterlichen Anspruches begrenzt. Vollwaisen erhielten zusammen jenen Betrag, der der Mutter als Witwenpension zugestanden wäre, höchstens aber 200 fl für jedes Kind.

Der Anspruch auf eine Waisenpension erlosch, wenn das Kind heiratete oder anderweitig versorgt wurde sowie bei einer Verurteilung wegen eines Verbrechens.

## 6.2.2 Das Provisionsinstitut der Diener und Arbeiter

### 6.2.2.1 Berechtigter Personenkreis

Mit Wirkung vom 1. Jänner 1873 wurde ein Provisionsinstitut für Diener und Arbeiter eingerichtet. Diener im Alter von 17 bis 35 Jahren, die auf fixem Posten bleibend mit Monatslohn oder Jahresgehalt, aber nicht mit Dekret angestellt waren und daher dem Pensionsfond nicht angehörten waren verpflichtet, dem Provisionsinstitut beizutreten. Auf Dienerposten beschäftigte Tagelöhner und Arbeiter konnten zur Teilnahme zugelassen werden, sofern ihnen vom Bahnarzt ein guter Gesundheitszustand attestiert wurde. Für die bereits vor Begründung des Provisionsinstituts bei der Gesellschaft beschäftigten Diener und Arbeiter bestand bis zum vierzigsten Lebensjahr die Möglichkeit, beizutreten.

### 6.2.2.2 Bildung und Verwaltung des Provisionsfonds

Gespeist wurde der Provisionsfond von laufenden Beiträgen der Teilnehmer in der Höhe von 4% des fixen Bezugs. Die Beiträge wurden im Zuge der monatlichen, bei Tagelöhnern wöchentlichen oder vierzehntägigen Auszahlungen einbehalten, wobei etwaiges Quartiergeld und Nebenbezüge nicht einberechnet wurden. Bei Akkordarbeitern trat an die Stelle des tatsächlich ausbezahlten Lohnes jener fixe Bezug, der einem bei der Bahngesellschaft beschäftigten Arbeiter desselben Gewerbes zustand.

Die Gesellschaft leistete einen Beitrag in der Höhe von 50% der von den Bediensteten aufbrachten Mittel sowie erforderlichenfalls weitere Zuschüsse, um die Bedeckung der laufenden Ausgaben sicherzustellen. Hinzu kamen allfällige Vermächtnisse und Geschenke sowie der Zinsertrag des Fondskapitals.

Die Verwaltung des Provisionsfonds erfolgte unter der Oberaufsicht der Gesellschaft durch einen Ausschuss, der sich aus einem Mitglied des Verwaltungsrates sowie dem Direktor, seinem Stellvertreter sowie sechs Oberbeamten der Zentraleitung und vier Mitgliedern des Provisionsinstituts zusammensetzte. Letztere wurden aus den in Wien beheimateten Mitgliedern gewählt. Anträge auf Leistungen aus dem Pensionsfonds waren vom Ausschuss zu bemessen.

### 6.2.2.3 Ansprüche der Mitglieder des Provisionsinstituts

Die Voraussetzungen für Ansprüche der Mitglieder des Provisionsinstituts waren im Wesentlichen den Bestimmungen des Pensionsstatuts nachgebildet. Analog zur Pensionsregelung entstand der Anspruch auf Provision in der Höhe von 40% des letzten

fixen Bezuges durch mindestens zehnjährige Teilnahme am Provisionsinstitut. Auch die Provision erhöhte sich jährlich um 2,4 Prozentpunkte bis zum vollen Bezug nach insgesamt 35 Dienstjahren. Gleichartige Regelungen wie im Pensionsstatut gab es auch hinsichtlich der Ansprüche bei einem Unfall im Dienst und hinsichtlich der Verwirkung von Ansprüchen. Auch die Erstattung von Beiträgen bei Kündigung durch die Gesellschaft war analog geregelt. Ebenso das Verfahren bei Streitigkeiten.

Ein Mitglied des Provisionsinstituts, das durch Beförderung berechtigt war am Pensionsinstitut teilzunehmen konnte aus dem Provisionsinstitut ausscheiden oder darin verbleiben. Im ersteren Fall erhielt der Bedienstete die einbezahlten Beiträge erstattet. Verblieb er, so hatte er weiter Beiträge auf Basis seines letzten Bezuges zu leisten. Mit dem Mehrbezug auf dem neuen Dienstposten nahm er dann am Pensionsinstitut teil.

#### 6.2.2.4 Ansprüche der Witwen und Waisen aus dem Provisionsfonds

War eine Frau mit einem, zum Zeitpunkt seines Todes bereits bezugsberechtigten Mitglied des Provisionsfonds in dessen aktiver Zeit mindestens drei Jahre verheiratet gewesen und nicht aus eigenem Verschulden von ihm geschieden, so stand ihr eine Provision in der Höhe von 50% jenes Betrages zu, auf den der Verstorbene Anspruch hatte. Die Witwenprovision durfte allerdings nicht mehr als ein Drittel des letzten Aktivbezuges betragen. War die Frau mehr als 15 Jahre jünger als ihr Gatte und hatte dieser bei der Eheschließung das fünfzigste Lebensjahr bereits überschritten, so stand der Witwe keine Leistung aus dem Provisionsfonds zu. Es sei denn, ihr Gatte hatte die für diesen Fall erforderlichen zusätzlichen Beiträge geleistet.

Der Anspruch von Waisen war ähnlich geregelt wie in den Statuten des Pensionsinstituts. Doch durfte die Summe der Provisionsbezüge von Mutter und Kindern 80% des Anspruches, den der Vater gehabt hätte nicht übersteigen. Vollwaisen standen 25% zu, sofern die Summe der Provisionen aller Kinder den Anspruch, den die Mutter gehabt hätte nicht überschritt.

#### 6.2.3 Die Kranken- und Unterstützungskasse

Dem Bedürfnis der Bediensteten nach finanzieller Unterstützung im Krankheitsfalle wurden bei den verschiedenen Bahngesellschaften unterschiedlich Rechnung getragen. Einige Unterstützungskassen wurden von den Angestellten selbst errichtet und verwaltet. Diese Kassen waren auf die Beiträge der Mitglieder angewiesen, erhielten aber zum Teil auch Zuschüsse der Bahnverwaltungen. Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurden die

Kosten der Krankenpflege von der Gesellschaft getragen. Während der Staatsbahnära gab es für die Bediensteten der k.k. Staatsbahnen Krankenunterstützungskassen, deren Verwaltung im Jahr 1853 staatlich geregelt wurde. Die Bediensteten hatten von ihrem Gehalt Beiträge in der Höhe von 1 Kreuzer je Gulden zu entrichten. Im Zuge der Privatisierung gingen diese Kassen auf die Staatsbahngesellschaft und die Südbahngesellschaft über.<sup>274</sup>

#### 6.2.3.1 Mitgliedschaft

Die Statuten der Kranken- und Unterstützungskasse für die Bediensteten und Arbeiter der Kaiserin Elisabeth-Bahn sahen die Mitgliedschaft aller Bediensteten, Arbeiter und Tagelöhner verpflichtend vor. Ausgenommen waren die zum Pensionsfond einzahlenden Beamten, denen ein Beitritt freistand.

#### 6.2.3.2 Einkünfte und Verwaltung der Kranken- und Unterstützungskasse

Gespeist wurde die Kranken- und Unterstützungskasse von laufenden Beiträgen der Teilnehmer in der Höhe von 2 Kreuzern je Gulden des fixen Bezugs. Die Gesellschaft leistete einen Beitrag in der Höhe von 50% der Gesamtsumme der Bezüge der Bahnärzte. Hinzu kam der Ertrag des veranlagten Kapitals.

Die Verwaltung der Krankenkasse erfolgte durch einen Ausschuss, der sich aus einem Mitglied des Verwaltungsrates sowie dem Direktor oder dessen Stellvertreter und den Vorstehern der verschiedenen Geschäftsabteilungen bei der Direktion in Wien zusammensetzte. Der Verwaltungsausschuss hatte die Einzahlungen und die Buchführung zu überwachen sowie die sichere Veranlagung des Kapitals zu besorgen. Über Anträge auf Leistungen wurde vom Ausschuss entschieden. Gegen diese Entscheidungen stand die Berufung an den Verwaltungsrat der Gesellschaft zur Verfügung. Dessen Beschlüsse waren endgültig, die Anrufung der ordentlichen Gerichte war ausgeschlossen.

#### 6.2.3.3 Leistungen der Kranken- und Unterstützungskasse

Die Mitglieder der Kranken- und Unterstützungskasse sowie deren Frauen und Kinder hatten Anspruch auf unentgeltliche Behandlung durch einen Bahnarzt oder in einem öffentlichen Spital. Bahnärzte waren bei der Gesellschaft angestellte oder auf Grund eines Vertrages nach Aufwand bezahlte Mediziner, die unter der Leitung eines Chefarztes für einzelne Stationen oder für bestimmte Bahnstrecken zuständig waren.

---

<sup>274</sup> Engelsberg, Wohlfahrts-Einrichtungen, in Geschichte XI 159f.

Die Fahrtkosten zu und von einer Behandlung wurden von der Kasse getragen. Medikamente erhielt der Bedienstete für sich unentgeltlich, für seine Angehörigen gegen Bezahlung aus der Eisenbahn-Apotheke. Weiters gab es finanzielle Unterstützung in Erkrankungs- und Todesfällen sowie bei Entbindung der Ehegattin. Erkrankten Arbeitern, sofern sie von der Bahn keinen Lohn mehr erhielten wurde ein Krankenlohn ausbezahlt. Die Höhe des Krankengeldes betrug die Hälfte des letzten Wochenlohnes, bei Verletzung durch einen Unfall im Dienst zwei Drittel, während eines Spitalsaufenthaltes jedoch nur ein Drittel. Krankengeld und sonstige Unterstützungen wurden für höchstens drei Monate gewährt.

Wer durch einen Raufhandel oder durch einen ausschweifenden Lebenswandel erkrankte hatte keinen Anspruch auf Leistungen, ausgenommen die Spitalsverpflegung. Ebenso hatte jeden Anspruch verwirkt, wer sich den Anordnungen des Bahnarztes nicht fügte oder versuchte, eine Krankheit vorzutäuschen.

Verstarb ein Mitglied, so erhielten seine Hinterbliebenen einen Beitrag zu den Begräbniskosten und im Falle der Hilfsbedürftigkeit eine zeitliche Unterstützung.

Neben der Kranken- und Unterstützungskasse wurde bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn im Jahr 1877 eine Spar- Vorschuss- und Unterstützungskasse als eigene Dienstabteilung eingerichtet.<sup>275</sup> Diese Kasse sollte die Möglichkeit bieten, kleine Beträge ohne besonderen Aufwand anzusparen. Bei dringendem Bedarf sollte die Kasse den Beamten und Dienern unter günstigen Bedingungen Vorschüsse gewähren und in unverschuldeten Notlagen ihnen oder ihren Witwen und Waisen finanzielle Hilfe leisten. Im Gegenzug entfielen Ansprüche auf Vorschüsse und Unterstützungen aus der Kranken- und Unterstützungskasse, deren Statuten entsprechend geändert wurden.

---

<sup>275</sup> Circ 280, 41865/3906Sec VABl 1877, 241f.

## **7 Die Organisation des Staatsbetriebes und die Dienstordnung von 1882**

### **7.1 Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes**

Die eigentliche Geburtsstunde der Österreichischen Staatseisenbahnen kam, als die Niederösterreichischen Südwestbahnen im August 1878 vom Staat als Niederösterreichische Staatsbahnen übernommen wurden. Die Beamten der Ministerialkommission, die für die Verwaltung eingerichtet wurde, kamen aus der Eisenbahnsektion des Handelsministeriums und waren somit Staatsbeamte im engeren Sinn.<sup>276</sup> Der Status des Betriebspersonals war durch die Verstaatlichung zunächst nicht verändert worden.

Durch die Übernahme der Kaiserin Elisabeth-Bahn in den Staatsbetrieb war eine entsprechende Organisation für die Verwaltung der Staatsbahnen erforderlich geworden. Daher wurden im Jahr 1882 die „Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes“ erlassen. Für das Personal der Direktion und der nachgeordneten Dienststellen sollten die Rechte und Pflichten weiterhin gelten, die für sie vor der Übernahme in den Staatsbetrieb Geltung hatten. Ausdrücklich wurde im §23 der „Grundzüge“ festgehalten, dass das Gesetz über die Regelung der Bezüge der aktiven Staatsbeamten keine Anwendung auf das Bahnpersonal zu finden habe.

Unter Wahrung bestehender Rechte sollte für die von verschiedenen Privatbahnen übernommenen Bediensteten künftig eine einheitliche Dienstvorschrift gelten. Mit dieser Dienstvorschrift sollte auch das Disziplinarrecht geregelt und bei der Direktion eine Disziplinarkommission eingerichtet werden. Für die Beamten der Direktion, sofern es sich nicht ohnehin um beigestellte Staatsbeamte handelte, sollte das Disziplinarrecht für Staatsbeamte vom Jahr 1860 sinngemäß angewendet werden.

Die Ruheversorgung der von der Staatsverwaltung übernommenen Beamten und Diener sowie die Versorgung ihrer Witwen und Waisen sollten unverändert durch die jeweiligen Pensions- und Provisionsinstitute weiter bestehen. Doch wurde die Vereinigung dieser Einrichtungen und sonstiger Wohltätigkeitsfonds unter Vorbehalt der Zustimmung der Berechtigten angedacht.

---

<sup>276</sup> Czedik, Der Weg II 3.

Hinsichtlich der Disziplinargewalt der Generalinspektion des Handelsministeriums im Sinne der Eisenbahn-Betriebsordnung von 1851 waren die Beamten und Diener der Zentralverwaltungsstelle und der nachgeordneten Dienststellen wie Bedienstete einer privaten Gesellschaft zu behandeln. Ausgenommen davon waren jene Staatsbeamten, die den Staatsbahnen zugeteilt waren. Die Zentralverwaltungsstelle selbst wurde der Direktion einer privaten Gesellschaft gleichgesetzt.

Die Generalinspektion, deren Zuständigkeit sich auf die Staats- und Privatbahnen erstreckte war im Jahr 1875 als Aufsichtsbehörde neu organisiert worden.<sup>277</sup> Sie übte in fünf Abteilungen die Kontrolle über den Bahnbau und die Bahnerhaltung, den Verkehr und die Zugförderung, den kommerziellen Betrieb sowie über das Staatsgarantie-Rechnungswesen aus. Der für die allgemeine Verwaltung zuständigen Abteilung oblag die disziplinarische Überwachung des Bahnpersonals.

## **7.2 Die Dienstordnung der Staatseisenbahnen von 1882**

### 7.2.1 Die private Kaiserin Elisabeth-Bahn (Westbahn) als Vorbild

Es war nahe liegend, die Dienstpragmatik der Kaiserin Elisabeth-Bahn als Vorbild für eine einheitliche Dienstordnung der Staatsbahnen zu nehmen. Diese Bahn mit einer Streckenlänge von rund 950 km<sup>278</sup> war die größte der verstaatlichten Gesellschaften und bildete das Rückgrat der vom Staat betriebenen westlichen Bahnen. Sie stellte die Verbindung zur damals im Bau befindlichen Arlbergbahn her und hatte in Amstetten, St Valentin und Selzthal Anschluss an die Kronprinz Rudolph-Bahn.

Auch konnte die Dienstpragmatik der Westbahn, vor allem in sozialer Hinsicht als besonders fortschrittlich für damalige Verhältnisse angesehen werden. So war zB die Kaiserin Elisabeth-Bahn die einzige Bahngesellschaft, die ihren Bediensteten eine Nachtdienstzulage gewährte. Generell kann gesagt werden, dass bei dieser Bahngesellschaft das Zulagen- und Prämienwesen umfangreicher ausgebildet war als bei anderen Privatbahnen.<sup>279</sup>

Weiters war es von Vorteil, dass diese Dienstordnung für zahlreiche Bedienstete bereits vor der Verstaatlichung Geltung hatte. Bildeten doch die Beamten und Diener der

---

<sup>277</sup> VHM betr die Organisation der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, RGBI 1875/116.

<sup>278</sup> Czedit, Der Weg I Tabelle 16.

<sup>279</sup> Czedit, Der Weg III 110.



Kaiserin Elisabeth-Bahn einen erheblichen Teil der Bahnbediensteten der westlichen Staatseisenbahnen. Die Tatsache, dass dem Generaldirektor der privaten Kaiserin Elisabeth-Bahn die Leitung der Staatseisenbahnen übertragen wurde beweist, wie sehr man bereit war den Staatsbahnbetrieb auf dem Grundstock der Westbahn aufzubauen. Mit einem Zirkular verkündete Generaldirektor *Czedik* am 1. Juli 1882 das Ende des selbständigen Betriebes der Kaiserin Elisabeth-Bahn und die Vereinigung mit den Niederösterreichischen Staatsbahnen und der Kronprinz Rudolf-Bahn.<sup>280</sup>

Auch aus der Handhabung der internen Verlautbarungen lässt sich der kontinuierliche Übergang von der Verwaltung der Kaiserin Elisabeth-Bahn zur Verwaltung der Staatseisenbahnen nachweisen. Die Kaiserin Elisabeth-Bahn verfügte bereits ab dem Jahr 1877 über ein Verordnungs- und Anzeigeblatt als Kundmachungsorgan. Dieses Blatt war an die Stelle der bis dahin einzeln herausgegebenen Zirkulare getreten. Die Blätter eines Jahrganges wurden nachträglich in Buchform gebunden. Wie aus einer Fußnote des ersten Verordnungsblattes der Staatseisenbahnen vom 15. Jänner 1882 hervorgeht, wurde die Jahrgangszählung beim Übergang auf den Staatsbetrieb einfach weitergeführt, so dass das „Verordnungs- und Anzeigeblatt der k.k. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien“ mit dem sechsten Jahrgang begann und im Jahr 1883 mit dem siebenten fortgeführt wurde. Ab dem Jahr 1884 wurde auf eine Zählung des Jahrgangs verzichtet und das Blatt wurde auf Grund der mit diesem Jahr erfolgten Änderung der Organisation in „Verordnungs- und Anzeigeblatt der k.k. General-Direktion der österreichischen Staatsbahnen“ umbenannt.

Den Vorgaben der „Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes“ von 1882 entsprechend und aufbauend auf der Dienstordnung der Kaiserin Elisabeth-Bahn entstand noch im selben Jahr die Dienstpragmatik (Dienstordnung) der Staatseisenbahnen,<sup>281</sup> wobei die im früheren Dienstverhältnis erworbenen Rechte der in den Staatsdienst übernommenen Bediensteten garantiert wurden.

Es ist nicht erforderlich, auf die Inhalte der Dienstordnung von 1882 im Detail einzugehen, da sie grundsätzlich dem Vorbild der Dienstpragmatik der Kaiserin Elisabeth-Bahn entsprachen. Auf Abweichungen, die im Wesentlichen durch die Eigenheiten des Staatsdienstes und in Ausführung der in den „Grundzügen“ festgelegten Richtlinien erforderlich waren wird im Folgenden hingewiesen.

---

<sup>280</sup> Circ 88, 31510 VABl 1882, 557f.

<sup>281</sup> Dienstpragmatik (Dienstordnung) für das der k.k. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien unterstehende Personale. Wirksam vom 1.7.1882 an. Circ 58, 26703/1239-Secr VABl 1882, 83ff.

Einige Punkte, in denen die Staatsbahn-Dienstordnung von 1882 von jener der Kaiserin Elisabeth-Bahn von 1874 abwich waren allerdings keine Neuerungen, sondern waren in den Jahren vor der Verstaatlichung bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn bereits eingeführt worden. Dazu gehörte zB die bereits erwähnte Nachtdienstzulage, die ab Jänner 1878 jenen Bediensteten in den Stationen und Heizhäusern gewährt worden war, die regelmäßig Nachtdienst zu verrichten hatten. Im darauf folgenden Jahr wurde die Zulage auf Bedienstete im Telegrafendienst ausgedehnt.<sup>282</sup>

### 7.2.2 Struktur der Dienstpragmatik von 1882

Die Dienstpragmatik der Staatseisenbahnen enthielt keine Angaben über die Leitung des Unternehmens, sondern bezog sich auf die in den „Grundzügen“ getroffenen Regelungen. Lediglich die Unterordnung sämtlicher Bediensteter unter den Präsidenten der Direktion wurde explizit angeführt. Hinsichtlich der obersten Leitung kann man das Handelsministerium als ein mit dem Verwaltungsrat der privaten Kaiserin Elisabeth-Bahn vergleichbares Organ betrachten, da trotz Schaffung einer Zentralverwaltungsstelle wesentliche Befugnisse dem Ministerium vorbehalten blieben. Zu diesen Befugnissen gehörten auch die Ernennungen höherer Beamter. An die Stelle des Generaldirektors der Kaiserin Elisabeth-Bahn trat bei den Staatseisenbahnen der Präsident der Direktion für den Staatseisenbahnbetrieb. Wie bereits erwähnt erfolgte der Übergang kontinuierlich, da Generaldirektor *Czedik* zum Präsidenten der Staatsbahndirektion ernannt worden war.

Der Abschnitt der Dienstordnung der Kaiserin Elisabeth-Bahn mit der Überschrift „Eintritt in den Dienst der Gesellschaft“ wurde bei den Staatseisenbahnen auf zwei Teile aufgeteilt. Die Bedingungen der Aufnahme in den Dienst bildeten einen eigenen Abschnitt, daher erhöhte sich die Anzahl der Abschnitte auf sieben gegenüber sechs bei der Dienstpragmatik der Westbahn.

Abschnitt I. Allgemeine Bestimmungen

Abschnitt II. Bedingungen der Aufnahme in den Dienst

Abschnitt III. Eintritt in den Dienst

Abschnitt IV. Dienstliche Pflichten des gesamten Personals

Abschnitt V. Von den Rechten der Bediensteten

Abschnitt VI. Von den Dienstvergehen und deren Bestrafung

Abschnitt VII. Von der Auflösung des Dienstverbandes

---

<sup>282</sup> Circ 349, 55878/2926-IE VABl 1877, 308f;  
Circ 36, 9946/444-IP VABl 1879, 28.

Als Beilagen zur Dienstordnung der Staatseisenbahnen gab es das Formular des Dienstheides und das Formular des Gelöbnisses sowie das Regulativ über das Ausmaß der Bezüge der Bediensteten.

Die Anzahl der Paragraphen wurde ebenfalls erhöht, und zwar von 60 auf 107. Diese erhebliche Steigerung der Paragrafenzahl beruhte einerseits auf zusätzlichen Bestimmungen vor allem im Disziplinarrecht, das den Vorgaben des Staatsdienstes angenähert wurde, andererseits auf Verlagerung von Regelungen des Bezüge-Regulativs in den fünften Abschnitt. Daher waren die Abschnitte „Von den Rechten der Bediensteten“ und „Von den Dienstvergehen und deren Bestrafung“ bei den Staatseisenbahnen wesentlich umfangreicher als die entsprechenden Abschnitte in der Dienstpragmatik der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

Es wurde eine eigene Verordnung<sup>283</sup> über die Führung der Dienstabellen (Qualifikationstabellen) erlassen. Sie trat am selben Tag wie die Dienstordnung in Kraft. Auch bei den Staatseisenbahnen hatten die Bediensteten jederzeit das Recht, in ihre Dienstabellen Einsicht zu nehmen.

### 7.2.3 Ergänzungen und vom Vorbild abweichende Bestimmungen

#### 7.2.3.1 Allgemeine Bestimmungen

Die Dienstordnung der Staatseisenbahnen sah folgende Kategorien von Bediensteten vor:

- Beamte und Beamtenaspiranten
- Unterbeamte
- Diener
- Arbeiter und andere im Tag- oder Wochenlohn stehende Individuen (für diese galt die Dienstordnung nicht, außer es wurde in einzelnen Bestimmungen ausdrücklich auf die Geltung auch für Arbeiter hingewiesen.)
- Diurnisten
- weibliche Bedienstete

Im §1 („Einteilung der Bediensteten“) wurden provisorische Beamte und provisorische Diener nicht genannt. Allerdings berücksichtigte die Dienstordnung sehr wohl provisorisch angestellte Diener, die einen Anspruch auf Monatslohn und Quartiergeld und die Pflicht zur Teilnahme am Provisions-Institut hatten. Die Kategorie der Unterbeamten wurde in das

---

<sup>283</sup> Circ 62, 28308/1058-R VABl 1882, 113f.

System aufgenommen, es gab sie allerdings vereinzelt bereits bei Privatbahnen. Nach *Czedik*<sup>284</sup> gab es Unterbeamte beim Zugbegleitpersonal der Kaiserin Elisabeth-Bahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassyer-Eisenbahn.<sup>285</sup>

Weiters nannte die Dienstordnung der Staatseisenbahnen auch weibliche Bedienstete, die allerdings - wie die Diurnisten - nicht statusmäßig eingereiht waren, sondern zu den Hilfsbediensteten zählten. Die Dienstordnung der Staatseisenbahnen hatte ausdrücklich auch für sie Geltung. Explizit genannt wurde ihr Recht auf einen Monatslohn. Sie waren zur Teilnahme an der Kranken- und Unterstützungskasse verpflichtet und erhielten im Krankheitsfall in den ersten drei Monaten ihren Lohn weiter ausbezahlt. Im Jahr 1885 wurde den Frauen insofern eine Erleichterung zugestanden, als sie vom Dienst an Sonn- und Feiertagen befreit wurden, doch waren Ausnahmen in Fällen besonders dringlicher Arbeiten zulässig.<sup>286</sup>

Für die dem Bahnbetrieb zugeteilten Staatsbeamten waren die Bestimmungen der Dienstordnung im Sinne des staatliche Dienstrechts zu modifizieren. Diese Regelung bildete einen eigenen Paragraphen. Ein weiterer Paragraph stellte ausdrücklich die Nichtanwendbarkeit der für Staatsbedienstete geltenden Normen auf die Bediensteten der Staatseisenbahnen fest.

#### 7.2.3.2 Bedingungen der Aufnahme und Eintritt in den Dienst

Dem Charakter einer staatlichen Institution entsprechend wurde von Bewerbern die Staatsbürgerschaft in einem der Länder der Monarchie gefordert. Die Dienstsprache der Staatseisenbahnen war Deutsch, daher war auch die Kenntnis der deutschen Sprache Anstellungsvoraussetzung.

Im Gegensatz zu den Vorschriften bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn mussten Beamte nicht in jedem Fall um Heiraterlaubnis ansuchen. Nur Beamten-Aspiranten sowie Beamte, deren Jahresgehalt ohne sonstige Bezüge den Betrag von 800 fl nicht überschritt, hatten vor der Eheschließung die Genehmigung der Direktion einzuholen. Diese war zu gewähren, wenn die Betroffenen nachweisen konnten, dass sie zusammen mit anderen Einkommensquellen über ein gesichertes Mindesteinkommen von 800 fl verfügten. Hatte

---

<sup>284</sup> *Czedik*, Der Weg I Tabelle 16.

<sup>285</sup> Nach *Mähling*, Organe, in Geschichte XI 123 wurde die Unterbeamten-Kategorie 1882 bei den Staatsbahnen eingeführt. Nach *Freihsl*, Bahn 204 geht die Einteilung Beamte - Unterbeamte - Diener auf das Vorbild der „Instruktion Nr 1“ von 1878 der kk priv österr Staatseisenbahn-Gesellschaft zurück.

<sup>286</sup> Circ 62, 1001/6a VABl 1885, 87.

ein Beamter bei Eheschließung noch keinen Pensionsanspruch erworben, so musste er eine Versicherung abschließen, die seiner Frau im Falle seines Ablebens eine jährliche Rente von mindestens 200 fl sicherte. Diese Vorschrift war bereits zwei Jahre zuvor bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn in die Dienstordnung eingefügt worden.<sup>287</sup> Die Bestimmung über die Heiratserlaubnis wurde im Jahr 1883 auf Unterbeamte und Unterbeamten-Aspiranten ausgedehnt. Um heiraten zu dürfen, mussten diese ein gesichertes Mindesteinkommen von 650 fl nachweisen<sup>288</sup>.

Bei der Westbahn konnten Bewerber um einen Beamtenposten eine Aufnahmeprüfung ablegen, wenn sie keine Hochschule oder keine höhere Bildungsanstalt absolviert hatten. Bei den Staatsbahnen war die höhere Schulbildung Voraussetzung für einen Beamtenposten. Die Bewerber mussten, wenn sie nicht bereits in der Armee als Offiziere gedient hatten die erfolgreiche Absolvierung eines Obergymnasiums, einer Oberrealschule oder einer gleichwertigen gewerblichen oder kaufmännischen Lehranstalt nachweisen. Für den gehobenen Dienst wurde der Abschluss eines technischen oder juristischen Studiums gefordert. Vorschriften über die Ablegung von Dienstprüfungen fehlten zunächst in der Dienstordnung von 1882.

Im Jahr 1891 wurde der XIII. Nachtrag zur Dienstpragmatik<sup>289</sup> erlassen, in dem durch Einfügen von Paragraphen das Prüfungswesen geregelt und eine eigene Prüfungsordnung für die fachlichen Beamtenprüfungen eingeführt wurde. Mit diesem ab 1. Juli 1892 wirksamen Nachtrag, der im Wesentlichen Eingang in die Dienstordnung von 1898 fand wurden bei den Staatsbahnen die für die Erlangung eines Dienstpostens vorausgesetzte Schulbildung und die erforderlichen Prüfungen geregelt. Die Nummerierung der Paragraphen der Dienstordnung wurde durch diese Einfügung verschoben.

Sollte ein Beamter oder Aspirant von seinem Kündigungsrecht Gebrauch machen, so hatte er eine Rückvergütung zu leisten, deren Höhe von seinem letzten Rang abhängig war. Dazu hatte er sich bei seiner Anstellung durch Revers zu verpflichten. Abweichend von der entsprechenden Regelung der Kaiserin Elisabeth-Bahn war die Pflicht zur Rückvergütung zeitlich nicht beschränkt, doch ließ die Dienstordnung einen Verzicht auf die Rückvergütung zu.

---

<sup>287</sup> Circ 130, 27230/829-Sec VABl 1880, 117.

<sup>288</sup> Circ 296, 6311 VABl 1883, 350.

<sup>289</sup> Circ 115, 8002/Iex1890 VABl 1891, 255ff.

Jeder definitiv angestellte Bedienstete hatte bei Erhalt des Anstellungsdekretes einen Diensteid abzulegen, an den er bei Beförderung zu erinnern war. Er hatte sich zu Treue und Gehorsam gegenüber dem Herrscherhaus, zur Einhaltung der Gesetze und zur genauen Befolgung der Vorschriften sowie zur Geheimhaltung dienstlicher Angelegenheiten zu verpflichten. Auch musste er schwören, keiner ausländischen Gesellschaft, die politische Zwecke verfolgte anzugehören oder beitreten zu wollen.

Provisorische Diener waren nur unter Eid zu nehmen, wenn sie bahnpolizeiliche Funktionen zu erfüllen hatten. Alle anderen Bediensteten, ausgenommen Arbeiter und Tagelöhner, hatten die Einhaltung der Gesetze und die genaue Befolgung der Vorschriften sowie die Geheimhaltung dienstlicher Angelegenheiten zu geloben. Weder die Treue zum Herrscherhaus noch das Versprechen, keiner ausländischen Gesellschaft anzugehören oder beitreten zu wollen waren Inhalt des Gelöbnisses.

#### 7.2.3.3 Pflichten und Rechte der Bediensteten

Die Pflichten des Personals wurden bei den Staatseisenbahnen ähnlich formuliert wie bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Auch die Rechte waren ähnlich gestaltet, doch gab es für die Bediensteten einige Verbesserungen.

Die zunehmende Annäherung an den Staatsdienst zeigte sich in dem ausdrücklich normierten Anspruch der Bediensteten auf den verliehenen oder den mit dem ausgeübten Dienstposten verbundenen Titel, in dem Recht der Beamten auf einen bestimmten Dienstrang und auf das Tragen der Uniform bzw in dem Recht der Diener auf das Tragen des Dienstkleides.

Für die Beamten und Aspiranten wurde ein gemeinschaftlicher Rangstatus aufgestellt und die Bediensteten nach Maßgabe ihres Gehalts bzw Adjutums in zehn Klassen eingeteilt. Unterbeamte und Diener wurden in Gehaltskategorien ohne Rangordnung eingeteilt. Auch hier zeigt sich eine große Übereinstimmung mit dem Bezüge-Regulativ der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

Innerhalb der Rangklassen gab es eine feste Rangordnung. Neu eintretende Beamte erhielten den letzten Rang, sofern bei ihrer Anstellung nichts anderes vereinbart worden war. Bei gleichzeitiger Ernennung von mehreren Beamten wurde ihre Rangordnung durch die ernennende Stelle festgelegt. Höhere Beamte wurden vom Handelsminister, die anderen vom Präsidenten ernannt. Bei Beförderungen, also dem Übertritt in eine höhere Rangklasse wurde der Beförderte an die letzte Stelle in der neuen Rangklasse gereiht.

Auch bei den Staatseisenbahnen waren Qualifikation und Dienstalter Kriterien für eine Beförderung. Bei gleichen Voraussetzungen zweier Kandidaten zählte der höhere Rang, bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn war hier die Dienstzeit maßgeblich.

Das Gehaltsschema im Regulativ der Staatseisenbahnen über das Ausmaß der Bezüge der Bediensteten listete die dienstliche Benennung in den einzelnen Rangklassen auf:

- I.           Präsident
- II.          Stellvertreter des Präsidenten
- III.         Direktionsrat
- IV.         Oberinspektor
- V.          Inspektor
- VI. bis IX: Beamter, mit dem ihm eventuell nach seinem Dienstposten zukommenden Titel
- X.          Aspirant

Den Rangklassen waren als ständige Bezüge Quartiergelder und Jahresgehälter zugeordnet. Mit Ausnahme der Rangklassen I. und X. gab es in jeder Rangklasse mehrere Gehaltsstufen. Abweichend von der Gehaltsregelung der Kaiserin Elisabeth-Bahn waren auch die Gehälter der beiden höchsten Rangklassen nicht frei vereinbar. Für den Präsidenten gab es ein fixes Gehalt, für die Stellvertreter gab es zwei Gehaltsstufen. Aspiranten erhielten einen Monatsbezug. Die Quartiergelder waren innerhalb einer Klasse einheitlich und wurden wie bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn betragsmäßig für Wien festgelegt. Die Dienstorte wurden in vier Quartiergeld-Klassen eingeteilt. In der ersten Klasse betrug das Quartiergeld 70%, in der zweiten Klasse 60%, in der dritten Klasse 50% und in der vierten Klasse 40% des für Wien festgelegten Betrages. Eine eigene Verordnung regelte die Zuordnung der Dienstorte zu den Quartiergeld-Klassen<sup>290</sup>.

Bei den Staatseisenbahnen gab es im Wesentlichen die gleichen veränderlichen Bezüge (Nebenbezüge) wie bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Das Kanzleipauschale<sup>291</sup> zur Beschaffung von Schreib- Kanzlei- und Zeichenmaterialien, das bereits von der Kaiserin Elisabeth-Bahn eingeführt worden war,<sup>292</sup> wurde in das Regulativ aufgenommen.

Im Falle der Neubewertung eines Dienstpostens und der damit verbundenen Änderung der Zuordnung zu einer Rangklasse oder einer Gehaltskategorie stand jenen Bediensteten eine

---

<sup>290</sup> Circ 77, 28554/1317-Sec VABl 1882, 151f.

<sup>291</sup> Es wird die in Österreich übliche Form „das“ und nicht „die“ Pauschale verwendet. Siehe zB unter <http://www.help.gv.at/Content.Node/193/Seite.800600.html> (22.2.2011) die Erklärung für „das“ Pendlerpauschale.

<sup>292</sup> Circ 461, 55988ex1876 VABl 1877, 2f.

Personalzulage als Ausgleich zu, bei denen die Veränderung geringere systemmäßige Gehälter zur Folge hatte. Diese Zulage wurde wie das Gehalt für die Bemessung der Ruhebezüge herangezogen und entfiel, sobald durch Beförderung oder Vorrückung die Gehaltsminderung beseitigt wurde.

Ersparnis-Prämien wurden weder in der Dienstpragmatik noch im Bezüge-Regulativ genannt, doch galten die dem einzelnen Bediensteten bei der privaten Gesellschaft gewährten Rechte nach dessen Übernahme in den Staatsdienst weiterhin. Die Vereinheitlichung der Nebenbezüge wurde in den Folgejahren durch einzelne Verordnungen oder durch neue Dienstordnungen vorangetrieben.

Während in der Pragmatik der Kaiserin Elisabeth-Bahn das Fernbleiben vom Dienst wegen Krankheit oder nach ausdrücklicher Genehmigung in begründeten Fällen (Urlaub) in dem Abschnitt „Pflichten der Bediensteten“ behandelt wurde, fanden sich die entsprechenden Regelungen in der Dienstordnung der Staatseisenbahnen im Abschnitt „Rechte der Bediensteten“. Auch bei den Staatseisenbahnen gab es keinen unbedingten Anspruch auf einen Urlaub, doch wurde ein bedingter Anspruch auf einen Erholungsurlaub für Beamte in die Dienstordnung aufgenommen. Unter der Voraussetzung, dass es der Dienst zuließ, konnten Beamte und Aspiranten bei den Direktions-Abteilungen einmal im Jahr einen vierzehntägigen Erholungsurlaub im Zeitraum vom 1. Mai bis Ende Oktober beanspruchen. Beamten und Aspiranten im exekutiven Dienst stand dies nur alle zwei Jahre zu. Ein derartiger Anspruch auf einen bezahlten Erholungsurlaub war bereits bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn im Jahr 1877 eingeführt worden, allerdings nur für Beamte, Aspiranten und Diurnisten der Direktion.<sup>293</sup>

Die Bezüge im Krankheitsfall waren bei den Staatseisenbahnen ähnlich geregelt wie bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn, allerdings mit einer deutlichen Erweiterung zu Gunsten der Dienstnehmer. Bei der Westbahn war für den Fall, dass die Dauer der Krankheit von definitiv angestellten Bediensteten sechs Monate bzw von provisorisch angestellten Bediensteten drei Monate überschritt keine Regelung getroffen worden, sondern es hatte im Einzelfall eine Entscheidung des Verwaltungsrates zu erfolgen. Dem gegenüber sah die Dienstordnung der Staatseisenbahnen noch einen Anspruch auf weitere sechs bzw drei Monate auf das halbe Gehalt und die Hälfte der Personalzulagen vor. Das Quartiergeld wurde weiterhin voll ausbezahlt. Nach längstens zwölf bzw sechs Monaten wurden alle Bezüge eingestellt.

---

<sup>293</sup> Circ 8, 1332 VABl 1877, 5f.



Bedienstete der Staatseisenbahnen, die zur dreijährigen aktiven Militärdienstleistung eingezogen wurden schieden aus dem Dienst aus. Wer als Einjährig-Freiwilliger einrückte galt als beurlaubt und wurde nach dem Militärdienst wieder beschäftigt. Er erhielt in dieser Zeit keinerlei Bezüge. Während der periodischen Waffenübungen der Reservisten und der Angehörigen der Landwehr wurden Verheirateten das volle Gehalt und die Personalzulage bezahlt. Ledigen stand nur die Hälfte dieser Bezüge zu, sie erhielten aber wie die Verheirateten das volle Quartiergeld. Im Mobilisierungsfall galten ähnliche Regelungen wie bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn, doch stand jenen Diurnisten, die bereits mindestens ein Jahr im Dienst der Staatseisenbahnen gestanden waren eine Abfertigung in der Höhe eines Monatsbezuges zu. Die Wiederverwendung nach der Mobilisierung oder nach einem Einjährig-Freiwilligen-Jahr war an die ärztlich festgestellte Diensttauglichkeit gebunden. Zum dreijährigen Militärdienst Eingerückte, die ihre Einlage im Pensions- oder Provisionsfond belassen hatten, konnten nach Ableistung des Militärdienstes wieder beschäftigt werden, sofern Bedarf bestand und die Diensttauglichkeit gegeben war.

#### 7.2.3.4 Dienstvergehen und deren Bestrafung

Während bei der Westbahn die Verhängung von Disziplinarstrafen nach einem schriftlichen Disziplinarverfahren durch die Vorstände der Direktionsabteilungen, den Generaldirektor oder den Verwaltungsrat erfolgte, sah die Dienstordnung der Staatseisenbahnen eigene Disziplinar-Kommissionen vor. Die Mitglieder der Kommissionen, die bei der Direktion und den Oberbahnbetriebsämtern eingerichtet wurden kamen aus dem Kreis der Beamten des jeweiligen Bereiches und wurden vom Präsidenten der Direktion ernannt. Damit entsprach das Disziplinarverfahren jenem des staatlichen Disziplinarrechts aus dem Jahr 1860. Die Kommissionen hatten die Schuldfrage zu entscheiden und der für die Verhängung der Strafe zuständigen Stelle ein Strafmaß vorzuschlagen. Für Disziplinarstrafen gegen höhere Beamte war das Handelsministerium zuständig. Die Bestrafung der anderen Beamten sowie der Unterbeamten und definitiv angestellten Diener fiel in die Kompetenz der Direktion, die auch Disziplinarstrafen ohne Mitwirkung der Disziplinarkommission gegen provisorische Diener, weibliche Bedienstete und Diurnisten verhängen konnte. Die Dienstordnung regelte die Grundsätze der Geschäftsbehandlung im Disziplinarverfahren. Die Details der Geschäftsordnung für die Disziplinar-Kommissionen wurden in einer eigenen Vorschrift als Anhang zur Dienstpragmatik festgelegt.<sup>294</sup>

---

<sup>294</sup> Anhang zu Circ 58, 26703/1239-Secr VABl 1882, 108f.

Ordnungsstrafen konnten mündlich oder schriftlich vom unmittelbaren Dienstvorstand verhängt werden. Abweichend von den Regelungen bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn wurde die Mahnung als einfache Erinnerung an die Dienstpflichten nicht in den Katalog der Ordnungsstrafen aufgenommen. Dafür war neben der Rüge auch eine Geldbuße bis 5 fl als Ordnungsstrafe durch den Vorgesetzten vorgesehen. Der Präsident konnte eine Geldbuße bis 20 fl verhängen. Zum Teil wurde für bestimmte, offensichtlich häufiger auftretende Ordnungswidrigkeiten durch Verordnung eine Regelung mit dem Charakter eines Bußgeldkatalogs erlassen. So wurde das ruckartige Anfahren eines Zuges, wenn es zu Beschwerden von Passagieren kam wie folgt bestraft:

- Der Lokomotivführer mit 1 fl
- Der Zugführer mit 50 kr
- Der Kondukteur (Zugspacker) der letzten Bremse mit 50 kr
- Die übrigen Kondukteure (Zugspacker) mit je 25 kr

Disziplinarstrafen durften nur nach einem förmlichen Disziplinarverfahren verhängt werden, es sei denn der Bedienstete weigerte sich, einen ihm angewiesenen Dienst anzutreten oder er blieb dem Dienst unerlaubt trotz Aufforderung zum Dienstantritt länger als vierzehn Tage fern. In diesem Fall erfolgte die Entlassung ohne vorhergehendes Verfahren. Auch eine gerichtliche Verurteilung wegen eines Verbrechens, einer aus Gewinnsucht begangenen oder die Sittlichkeit verletzenden Verfehlung oder eine Verurteilung zu mindestens sechs Monaten Freiheitsstrafe wegen einer anderen Straftat führte unmittelbar zur Dienstentlassung. In allen anderen Fällen konnte die Entlassung nur nach einem ordentlichen Verfahren verfügt werden.

Neben der Entlassung als schwerste Sanktion gab es den schriftlichen Verweis, die Geldstrafe bis zur Höhe von 4% des Jahresgehaltes und die Degradierung in eine niedrigere Gehaltsstufe, aber auch in eine niedrigere Rangklasse bzw Gehaltskategorie.

#### 7.2.3.5 Auflösung des Dienstverbandes

Die Bestimmung über die Auflösung des Dienstverhältnisses durch Kündigung wurde unverändert von der Dienstordnung der Kaiserin Elisabeth-Bahn übernommen. Lediglich bei den Fristen gab es eine Abweichung. Bei den Staatseisenbahnen betrug die Kündigungsfrist für Aspiranten einen Monat statt vierzehn Tage. Die gleiche Frist galt auch für weibliche Bedienstete. Sowohl die Direktion als auch der Bedienstete waren unter Einhaltung von Fristen zur Kündigung berechtigt. Somit waren bei den Staatseisenbahnen Beamte und Diener zunächst nicht unkündbar. Eine Änderung tat erst im Jahr 1890 ein.

Wurde einem definitiv angestellten Bediensteten gekündigt, ohne dass dieser einen Anspruch auf Pensionierung oder Provisionierung hatte, so stand ihm eine Abfertigung zu. Beamte erhielten als Abfertigung ein ganzes, Unterbeamte und definitiv angestellte Diener ein halbes Jahresgehalt.

### **7.3 Die Wohlfahrtsinstitute der Staatseisenbahnen**

Da der Direktion für Staatseisenbahnbetrieb neben der Kaiserin Elisabeth-Bahn noch die Niederösterreichischen Staatsbahnen und die Kronprinz Rudolf-Bahn unterstanden existierten bei den Staatseisenbahnen zunächst mehrere Pensions- und Provisionsinstitute sowie mehrere Krankenkassen nebeneinander.

#### 7.3.1 Das Pensionsinstitut für Beamte und Unterbeamte

Das Pensions-Institut für die Beamten und Diener der Kaiserin Elisabeth-Bahn erhielt als Folge der Übernahme des Betriebes einschließlich des gesamten Dienstpersonals durch den Staat die Bezeichnung „Pensions-Institut für Beamte und Unterbeamte der k.k. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien“. Die Teilnahme von Dienern am Pensions-Institut war somit nicht mehr vorgesehen, doch mussten bestehende Rechte gewahrt bleiben. Die Statuten<sup>295</sup> wurden neu formuliert, wobei es nur vereinzelt zu Änderungen der Bestimmungen kam. Abweichungen der Statuten beruhten einerseits auf der Notwendigkeit, Übergangsbestimmungen zuschaffen, andererseits betrafen sie überwiegend organisatorische, in der Verstaatlichung begründete Maßnahmen. So entschied über Beschwerden nicht ein Schiedsgericht wie bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn, sondern das Handelsministerium.

Da zur Teilnahme am Pensions-Institut sämtliche Beamte und Unterbeamte der Direktion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien verpflichtet waren, betraf dies auch die provisorisch angestellten Bediensteten. Sie erwarben die gleichen statutenmäßigen Ansprüche.

Die für die Bediensteten wesentlichen Bestimmungen, die deren Beiträge und Ansprüche betrafen blieben unverändert. Die bei den Staatsbahnen gewährten Personalzulagen zum Gehaltsausgleich wurden in die Bemessung einbezogen. Bei den Staatseisenbahnen betrug das Eintrittsalter höchstens 35 Jahre, sofern es sich nicht um einen Übertritt aus dem Pensions-Institut einer der anderen verstaatlichten Bahnen handelte.

---

<sup>295</sup> Pensions-Statut für Beamte und Unterbeamte der kk Direktion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien, Circ 76, 30460 VABI 1882, 139ff.

Änderungen für Witwen und Waisen von Bediensteten gab es insofern, als Obergrenzen von Bezügen angehoben wurden. Als neue Begünstigung kam hinzu, dass die Gattin eines verschollenen Bediensteten, dessen Tod als wahrscheinlich angenommen werden konnte Anspruch auf die Witwenpension hatte, obwohl noch keine gerichtliche Todeserklärung vorlag. Die Zahlungen wurden eingestellt, wenn der Verschollene lebend aufgefunden wurde oder begründete Zweifel an seinem Ableben aufkamen. Nach dem Statut der Staatseisenbahnen verlor eine Witwe ihren Anspruch auf Witwenrente nicht nur wegen einer Verurteilung wegen eines Verbrechens, sondern auch, wenn sie einen notorisch unsittlichen Lebenswandel führte. Der letztgenannte Grund war bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn nur im Statut des Provisions-Instituts für Diener und Arbeiter angeführt.

Bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn galten für jene Beamten, denen bei ihrer Anstellung die Gewährleistung erworbener Rechte zugesagt worden war die Pensionsregelungen des früheren Dienstgebers weiterhin. Solche Beamte, die in der Regel beim neuen Dienstgeber besser bezahlt wurden erwarben zwei Ansprüche gegen den Pensionsfond. Diese Vorgangsweise war bei den Staatsbahnen nicht mehr vorgesehen. Bei Übertritt von einer anderen, nicht verstaatlichten Bahn oder aus dem Staatsdienst konnten frühere Dienstzeiten nur ausnahmsweise mit Genehmigung des Handelsministeriums und unter Wahrung der Interessen des Pensions-Instituts angerechnet werden. In der Regel mussten Nachzahlungen geleistet werden. Der Pensionsanspruch beruhte ausschließlich auf dem Statut der Staatseisenbahnen.

Die Verwaltung des Pensionsfonds erfolgte durch die Direktion, der ein Ausschuss zur Seite stand. Der Ausschuss setzte sich nicht nur aus den vom Präsidenten ernannten Mitgliedern zusammen, sondern es gab auch von den Bediensteten gewählte Mitglieder. Die im Raume Wien ansässigen Teilnehmer des Pensions-Instituts hatten das passive und aktive Wahlrecht. Die Beteiligung gewählter Mitglieder fand sich bereits im Statut des Provisionsfonds der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

Es war vorgesehen, die Pensionsfonds der anderen unter der Verwaltung der Direktion für Staatseisenbahnbetrieb stehenden Bahnen mit dem Pensions-Institut der Kaiserin Elisabeth-Bahn zu vereinigen. Dann sollten sämtliche Bedienstete, die diesen Fonds im Zeitpunkt der Vereinigung angehörten unter Wahrung ihrer erworbenen Rechte in das Pensions-Institut der Staatseisenbahnen übernommen werden.

Mit Verordnungsblatt vom 24.Juli 1882 wurde die Eingliederung der Pensionsinstitute der Kronprinz Rudolf-Bahn und der Vorarlberger Bahn in das Pensionsinstitut für Beamte und Unterbeamte der Staatseisenbahnen mit Wirkung vom 1.Juli bekannt gegeben.<sup>296</sup>

Angehörige der Dienerkategorie, die bei einer der Bahnen Teilnehmer an einem Pensions-Institut waren wurden nicht in das Provisions-Institut für Diener, sondern in das Pensions-Institut aufgenommen.

### 7.3.2 Das Provisions-Institut für Diener

Auch das Provisions-Institut der Kaiserin Elisabeth-Bahn wurde umbenannt und erhielt die Bezeichnung „Provisionsinstitut für Diener und Arbeiter der k.k. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien“.

Die Statuten<sup>297</sup> wurden neu formuliert. Zur Teilnahme am Provisions-Institut waren alle definitiv oder provisorisch angestellten Diener verpflichtet, sofern sie nicht auf Grund der Übergangsbestimmungen das Recht auf Teilnahme am Pensions-Institut hatten. Die Direktion konnte Diurnisten und Arbeitern den Beitritt zum Provisions-Institut gestatten.

Das Statut des Provisionsfonds enthielt die gleichen Übergangsbestimmungen und organisatorische, in der Verstaatlichung begründete Maßnahmen wie das Statut des Pensionsfonds. Weiters wurden auch hier die für die Bediensteten wesentlichen Bestimmungen, die deren Beiträge und Ansprüche betrafen unverändert vom Statut der Kaiserin Elisabeth-Bahn übernommen.

### 7.3.3 Die Kranken- und Unterstützungskassen

Mit Verordnungsblatt vom 24.Juli 1882 wurde die Vereinigung der Kranken- und Unterstützungskassen der Kronprinz Rudolf-Bahn, der Niederösterreichischen Staatsbahnen und der Vorarlberger Bahn mit der Kranken- und Unterstützungskasse der Staatseisenbahnen mit Wirkung vom 1.Juli bekannt gegeben.<sup>298</sup>

---

<sup>296</sup> Circ 156, 37707-Ia VABl 1882, 759.

<sup>297</sup> Provisions-Statut für Diener und Arbeiter der kk Direktion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien, Circ 76, 30460 VABl 1882, 145ff.

<sup>298</sup> Circ 157, 37708-Ia VABl 1882, 759.

## **8 Die Organisation des Staatsbetriebes und die Dienstordnungen bis 1898**

### **8.1 Die Organisation der Staatseisenbahnverwaltung von 1884**

Mit Verordnung<sup>299</sup> vom Juni 1884 wurden die „Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes“ außer Kraft gesetzt und eine neue Organisation verlautbart. Hinsichtlich des Personals traf die Verordnung nur wenige Regelungen, die aber zum Teil keine Neuerungen darstellten sondern Bestimmungen von 1882 wiederholten.

Nach dieser Verordnung waren die Beamten, Unterbeamten, Diener, Aspiranten etc entweder auf Zeit (provisorisch) oder auf Dauer (definitiv) angestellte Bedienstete der Staatseisenbahnverwaltung. Die neu geschaffene Generaldirektion wurde verpflichtet, eine vom Handelsministerium zu genehmigende Dienstordnung (Dienstpragmatik) zu erlassen und darin die Rechte und Pflichten des Personals unter Wahrung erworbener Rechte festzulegen.

Mit dieser Dienstordnung sollte auch das Disziplinarrecht neu geregelt werden. In Anpassung an die neue Organisation waren nun bei jeder Eisenbahndirektion sowie bei der Generaldirektion Disziplinarkommissionen einzurichten.

Die Ruheversorgung der Beamten und Diener sowie die Versorgung ihrer Witwen und Waisen betreffend wurde bestimmt, dass sie durch besondere Pensions- bzw Provisions-Institute nach Maßgabe der jeweiligen Statuten zu erfolgen hatten. Den Statuten entsprechend waren von den Teilnehmern Beiträge zu leisten.

Während die „Grundzüge“ noch betonten, dass die Beamten und Diener der Zentralverwaltungsstelle und der nachgeordneten Dienststellen wie Bedienstete einer privaten Gesellschaft zu behandeln wären, sollten nun die für Staatsbedienstete geltenden Normen bei den Staatsbahnangestellten sinngemäß angewendet werden. Auch war nun das Führungsorgan der Staatseisenbahnverwaltung - die Generaldirektion - dem Handelsministerium direkt unterstellt. Ihr Leiter war Sektionschef im Ministerium. In diesen Bestimmungen und im wiederholten Bestreben nach einer einheitlichen, staatlich verordneten Dienstpragmatik zeigt sich die Tendenz zu einem behördenähnlichen Charakter der Staatseisenbahnverwaltung und zu einem vom öffentlichen Recht dominierten Dienstrecht.

---

<sup>299</sup> VHM betr die Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrat vertretenen Königreichen und Ländern, sowie..., RGBl 1884/103.

## 8.2 Die Dienstordnung der Staatseisenbahnen von 1884

Die Dienstordnung<sup>300</sup>, die gemäß der Verordnung vom Juni 1884 erlassen wurde zeigte den gleichen Aufbau wie jene vom Jahr 1882. Die Anzahl der Abschnitte und der Paragraphen waren gleich. Ebenso waren die Überschriften - abgesehen von geringfügigen Änderungen der Formulierung - identisch.

Inhaltlich gab es nur wenige Abweichungen:

Bei der Aufzählung der Bedienstetenkategorien fanden die provisorisch angestellten Diener wieder Berücksichtigung. Sie wurden dem statusmäßig eingereihten Personal zugeordnet.

Die frühere und die neue Dienstordnung wiesen darauf hin, dass mit dem Dienst bei den Staatseisenbahnen die Eigenschaft eines wirklichen Staatsbediensteten nicht verbunden war. Die Unterstellung unter das Handelsministerium brachte hier keine Änderung. Während aber die Dienstordnung von 1882 ausdrücklich die Nichtanwendbarkeit der für Staatsbedienstete geltenden Gesetze und Verordnungen für das Staatsbahnpersonal normiert hatte, sah jene von 1884 gemäß der neuen Organisation der Staatseisenbahnverwaltung vor, dass die für Staatsbedienstete geltenden Normen bei den Staatsbahnangestellten sinngemäß angewendet werden sollten, soweit die Dienstordnung nichts anderes bestimmte.

Die speziellen Aufnahmebedingungen wurden dahingehend erweitert, dass für bestimmte Dienstposten, wie zB Lokomotivführer, nur Personen aufgenommen werden durften, die die vom Gesetz geforderten Kenntnisse besaßen und dies durch Prüfungszeugnisse nachweisen konnten.

Bei den Bestimmungen über die Verehelichung wurde hinzugefügt, dass bei Nichteinholung einer erforderlichen Ehebewilligung der Gattin und den Kindern keinerlei Anspruch auf eine Versorgungsleistung oder Abfertigung zustand.

Das Recht der Bediensteten auf Beibehaltung ihrer Dienstkategorie wurde in die Dienstordnung aufgenommen.

Die Möglichkeit der mündlichen Genehmigung eines Urlaubs durch den Dienstvorstand wurde von einem auf drei Tage erweitert. Ebenfalls erweitert wurde die Befugnis der Abteilungsvorstände, die nun Urlaube bis zu vierzehn Tagen gewähren konnten.

---

<sup>300</sup> Circ 223, 1816/6a VABl 1884, 999ff.

Der Anspruch auf Erholungsurlaub bestand nun jährlich für alle Beamten und Aspiranten, also auch für jene im Exekutivdienst. Allerdings weiterhin unter der Voraussetzung, dass keine Substitution erforderlich war. Im Jahr 1886 wurde diese Bestimmung noch dahingehend ergänzt, dass in jenem Jahr, in dem ein Beamter oder Aspirant zu einer periodischen Waffenübung von mehr als 14 Tagen eingerückt war, er keinen Anspruch auf einen Erholungsurlaub hatte.<sup>301</sup>

Die Dienstordnung von 1884 brachte auch einige Änderungen im Disziplinarverfahren. Wegen Verschleppung oder Veruntreuung von Bahneigentum oder anvertrautem Gut war nach einem ordentlichen Disziplinarverfahren auch dann die Entlassung auszusprechen, wenn wegen Wiedergutmachung oder aus sonstigem gesetzlichen Grund gegen den Betroffenen kein gerichtliches Strafverfahren eingeleitet worden war. Als weiterer Entlassungsgrund galt leichtfertiges Schuldenmachen. Bei der Einrichtung der Disziplinarkommissionen fand nun auch die Bodensee-Schiffahrts-Inspektion in Bregenz Berücksichtigung.

Im Jahr 1884 kam es auch zu einer neuen und einheitlichen Regelung der Materialersparnis-Prämien für Lokomotivführer, Heizer und Putzer.<sup>302</sup> Eine Einsparung von Brennmaterial gegenüber den Vorgaben brachte eine Prämie von 1 fl 5 kr österreichischer Währung je Tonne Fohnsdorfer Kohle, die im Verhältnis 70:30 auf den Lokomotivführer und den Heizer aufzuteilen war. Bei Schmier- Dichtungs- und Putzmaterial wurden 25% des ersparten Wertes als Prämie ausgeschüttet, wobei das Putzpersonal im Heizhaus daran mit vier Zehntel beteiligt wurde.

Wurde der Normverbrauch überschritten, so traf den Lokomotivführer eine Ersatzpflicht von 50 kr je zusätzlich verbrauchter Tonne bzw 25% vom Wert des Mehrverbrauchs bei Schmier- Dichtungs- und Putzmaterial. Diese Beträge wurden den Ersparnisprämien gegengerechnet. Ein Abzug vom Gehalt war nicht zulässig, doch wurde ein Lokomotivführer mit dauerndem Mehrverbrauch vom Führerdienst abgezogen.

---

<sup>301</sup> Circ 234, 5646/VI VABl 1886, 413.

<sup>302</sup> Circ 185, 24-IIIa VABl 1884, 925f.



### 8.3 Dienstrechtliche Entwicklungen bis zum Jahr 1896

Im Jahr 1888 wurde die Pflicht zur Krankenversicherung gesetzlich eingeführt.<sup>303</sup> Das Gesetz erstreckte sich auf Arbeiter und Betriebsbeamte von gewerbsmäßigen Unternehmungen und ausdrücklich auch auf Personen, die bei Eisenbahn- und Binnenschifffahrtsunternehmen beschäftigt waren. Ausgenommen waren jene, die bei einem Betrieb einer Gebietskörperschaft oder bei einem öffentlichen Fonds mit festem Gehalt angestellt waren. Personen, die im Krankheitsfall Anspruch auf Gehalts- oder Lohnfortzahlung durch mindestens zwanzig Wochen hatten konnten von der Versicherungspflicht befreit werden.

Die bei den Eisenbahnunternehmungen eingerichteten Kranken- und Unterstützungskassen galten, sofern die gesetzlichen Mindestanfordernisse erfüllt waren als Betriebskrankenkassen im Sinne des Gesetzes.

Eine bedeutende Änderung des Dienstrechtes trat zu Beginn des Jahres 1890 ein. Mit Verordnung<sup>304</sup> vom 20. Jänner verkündete der Präsident der Generaldirektion die Anpassung der Bestimmungen über die Auflösung des Dienstverbandes an die für die Staatsbediensteten geltenden Normen. Damit entsprach man nicht nur den Wünschen des Personals, sondern reagierte auch auf mehrere Petitionen von Ingenieur-Vereinen an das Abgeordnetenhaus.

Der mit dieser Verordnung verkündete X. Nachtrag zur Dienstpragmatik der Staatseisenbahnen beschränkte das Recht der Verwaltung zur Kündigung von Bediensteten auf provisorisch angestellte Diener, weibliche Bedienstete, Aspiranten, Diurnisten und Tagelöhner. Definitiv angestellte Beamte, Unterbeamte und Diener wurden somit unkündbar. In Anlehnung an den Staatsdienst wurden einige Formulierungen in der Dienstordnung abgeändert. So wurde für die definitiv angestellten Bediensteten die „Ausübung des ihnen zustehenden Kündigungsrechts“ umbenannt in „freiwillige Verzichtleistung (Resignation)“. Da die Pensionierung oder Provisionierung nun nach den für die Staatsbeamten und Staatsdiener geltenden Normen ohne Auflösung des Dienstverhältnisses erfolgte, wurde der Begriff „Kündigung“ in diesem Zusammenhang durch „Versetzung in den Ruhestand“ ersetzt. Die Ruhebezüge waren aber weiterhin nach den Statuten des Pensions- bzw. Provisionsfonds der Staatseisenbahnen zu bemessen.

---

<sup>303</sup> G betr die Krankenversicherung der Arbeiter, RGBI 1888/33.

<sup>304</sup> Circ 5, 4147/I VABl 1890, 5.

Im Jahr 1891 wurden die Disziplinarstrafen im XV. Nachtrag<sup>305</sup> zur Dienstordnung an die Normen für Staatsbedienstete durch Einführung der strafweisen Versetzung angeglichen. Es gab nun folgende Disziplinarstrafen:

1. Verweis
2. Geldstrafe
- 3.a Versetzung an einen anderen Dienstort in gleicher Eigenschaft
- 3.b Versetzung auf einen anderen Posten mit oder ohne Änderung des Dienstortes, wobei die Versetzung entweder ohne oder mit Kürzung der Besoldung erfolgen konnte.
4. Entlassung

Im Jahr 1892 wurde die Dienstordnung von 1884 durch eine Neuauflage<sup>306</sup> ersetzt, in welche die inzwischen herausgegebenen 15 Nachträge eingearbeitet waren. Alle den Militärdienst betreffenden Bestimmungen einschließlich des XIV. Nachtrags von 1891, mit dem die dienstrechtlichen Folgen des Militärdienstes detailliert beschrieben worden waren wurden in einem eigenen Abschnitt mit der Nummer VI. zusammengefasst. Der gemeinsame Rangstatus der Beamten wurde aufgelöst, an dessen Stelle traten sechs selbständige Status für die einzelnen Dienstzweige.

Status I.: administrativer Dienst, Vorstände der Direktionen und deren Stellvertreter

Status II.: Bau und Bahnerhaltungsdienst

Status III.: Zugförderungs- und Werkstättendienst, Bodenseeschifffahrt

Status IV.: Verkehrs- und kommerzieller Dienst, Tarifabteilung der Generaldirektion

Status V.: Kontrolldienst, Rechnungsdienst, Materialwesen, Buchhaltung, Kassen

Status VI.: reiner Kanzlei und Manipulationsdienst.

Die Dienstordnung von 1892 enthielt im ersten Anhang das Bezüge-Regulativ, in einem zweiten Anhang die Prüfungsvorschrift für die Aufnahmsprüfung und die fachlichen Beamtenprüfungen und in einem dritten Anhang die Prüfungsvorschrift für den niederen Staatseisenbahndienst.

Das Jahr 1894 brachte für die Bahnwächter eine Begünstigung<sup>307</sup>. Bereits früher war vereinzelt Wächtern unentgeltlich Bahngrund zur privaten Nutzung zur Verfügung gestellt worden. Daraus wurde nun ein generelles Recht, wobei Streckenwächter Anspruch auf eine Fläche von 600 m<sup>2</sup> und Stationswächter Anspruch auf 300 m<sup>2</sup> hatten. War die

---

<sup>305</sup> Circ 136, 5523/I VABl 1891, 301.

<sup>306</sup> Circ 94, 21010/I ex1891 VABl 1892, 177f.

<sup>307</sup> Circ 124, 66712 VABl 1894, 293.

Verleihung von Bahngrund nicht möglich, so stand dem Betroffenen eine finanzielle Entschädigung zu.

Im gleichen Jahr wurden Angehörige der Arbeiterkategorie und andere, die mit Tag- oder Wochenlohn im Zugförderungs-, Werkstatt- und Verkehrsdienst und in Materialdepots beschäftigt waren statusmäßig eingereiht und dem anderen stabilen Personal gleichgestellt.<sup>308</sup> Damit war die Aufnahme in das Provisions-Institut verbunden. Die Einreihung war obligat für alle am 1. Juli 1895 beschäftigten Arbeiter, mehr als 6.000 an der Zahl. Das Gehaltsschema wurde entsprechend angepasst. Die Einreihung sollte ohne Einkommensverlust erfolgen.

Mit dieser Maßnahme wurde die soziale Stellung der Bahnarbeiter gehoben und ihre Altersversorgung sichergestellt. Auch wurde eine Besserstellung bei Krankheit und im Zusammenhang mit dem Militärdienst erreicht. Weitere Vorteile waren die geregelten Gehaltsvorrückungen und die Auflösung des Dienstverhältnisses nach den Bestimmungen der Dienstordnung.

Im Juli 1894 wurde die gesetzliche Unfallversicherung auf alle Bediensteten im Betrieb der Eisenbahnunternehmungen ausgedehnt. Daher wurde im Folgejahr die nun überflüssig gewordene Unfallversicherungs-Kasse der Staatsbahnen aufgelöst.<sup>309</sup>

Ein schwerwiegendes Problem der Bahngesellschaften war die Häufung von Unfällen durch Fehler des Personals. Da die Gerichte immer mehr dazu übergingen, die Schuld der Betroffenen wegen Überforderung durch die dienstliche Beanspruchung zu verneinen sah sich das Handelsministerium im Jahr 1894 gezwungen, die Gesellschaften zur Einhaltung der „Grundsätzlichen Bestimmungen zur Regelung der Minimalruhezeit und Maximaldienstdauer des Personals der österreichischen Eisenbahnen, welchen die Durchführung des technischen Verkehrsdienstes obliegt“ aufzufordern.

Demnach sollte im Stationsdienst die ununterbrochene Ruhezeit innerhalb von 24 Stunden bei Beamten und Unterbeamten 12 Stunden, bei Dienern und Arbeitern 8 Stunden betragen. Für Bahnwächter an schwach frequentierten Strecken wurden 6 Stunden Ruhezeit als zulässig angesehen. Eine ununterbrochene Dienstzeit von mehr als 24 Stunden war unzulässig. Für das Fahrpersonal wurde eine Ruhezeit von 37 Stunden in einem

---

<sup>308</sup> Circ 181, 195550 VABl 1894, 384f.

<sup>309</sup> G betr die Ausdehnung der Unfallversicherung, RGBl 1894/168;  
Circ 198, 203539 VABl 1894, 455ff;  
Circ 89, 39316 VABl 1895, 169.

Zeitraum von insgesamt 72 Stunden vorgeschrieben, wobei der Dienst auf Personenzügen bei Tag 13 Stunden, bei Nacht 11 Stunden nicht überschreiten durfte. Der Dienst auf Güterzügen war einheitlich mit 20 Stunden begrenzt. Für die Umsetzung dieser Bestimmungen wurde allerdings kein Termin gesetzt, wodurch es weiterhin zu Überschreitungen der zulässigen Dienstzeit kam.<sup>310</sup>

Im Jahr 1895 wurden die Bestimmungen über die Entlassung als Disziplinarstrafe an das Disziplinarrecht der Staatsbeamten angeglichen und ein entsprechender Nachtrag (XI.) zur Dienstordnung herausgegeben.<sup>311</sup> Weiters wurde im gleichen Jahr die Dienstordnung von 1892 durch eine Neuauflage ersetzt, in welche die inzwischen herausgegebenen Nachträge eingearbeitet waren.<sup>312</sup>

#### **8.4 Das Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahnverwaltung von 1896**

Im Jänner 1896 wurde ein eigenes Eisenbahnministerium geschaffen. Als ersten Eisenbahnminister ernannte der Kaiser *Feldmarschall-Lieutenant Ritter von Guttenberg*.<sup>313</sup> Man kann es als symptomatisch für die Entwicklung der Staatseisenbahnen in Richtung auf eine dem Militär ähnliche Organisation sehen, dass die Wahl auf einen hohen Offizier gefallen war. Zumal *Guttenberg* in seinem Begrüßungs-Rundschreiben an die Bediensteten der Staatseisenbahnen die Meinung vertrat, dass die strenge Disziplin im Eisenbahnwesen ebenso notwendig sei wie in der Armee. Er forderte „von den Untergebenen außer Gehorsam auch volles Vertrauen und männliche Offenheit“.<sup>314</sup>

Durch die Errichtung eines eigenen Eisenbahnministeriums wurde der Behördencharakter der Staatseisenbahnverwaltung weiter gefestigt. Gleichzeitig wurde ein Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrat vertretenen Königreichen und Ländern erlassen<sup>315</sup>. Das Statut beinhaltete im §19 grundsätzliche Bestimmungen über die Stellung des Personals der Staatseisenbahnverwaltung. Unter Wahrung erworbener Rechte wurde für das Personal, „welchem derzeit nicht der Charakter wirklicher Staatsbediensteter zukommt“ neuerlich eine Dienstordnung (Dienstpragmatik) angekündigt, in der die Rechte

---

<sup>310</sup> *Grailer*, Achtstundentag 68f.

<sup>311</sup> Circ 102, 63681 VABl 1895, 367.

<sup>312</sup> Anz (Ausgabe von Dienstbehelfen) 150339 VABl 1895, 486.

<sup>313</sup> Mit AhH v 17.1.1896 VBIEM 1896, 1.

<sup>314</sup> ErlEM 2, 50/EM VBIEM 1896, 15f.

<sup>315</sup> KHM u EM betr die Errichtung eines EM u Erlassung eines neuen Organisationsstatuts ... RGBl 1896/16; KEM 88, 1369E./M. VBIEM 1896, 205.

und Pflichten dieses Personals festgelegt werden sollten. Weiters sollten die Ruheversorgung und die Versorgung der Witwen und Waisen unter Garantieleistung der Staatsverwaltung durch besondere Pensions- bzw Provisions-Institute geregelt werden. Wobei die Beitragsleistungen teils von den Teilnehmern, teils vom Staat erbracht werden sollten. Die Vorschrift von 1884 über die sinngemäße Anwendung der für Staatsbeamte und Staatsdiener bestehenden Normen in Bezug auf die Staatsbahnbediensteten wurde wiederholt.

Aus den Betriebsdirektionen wurden nun Staatsbahndirektionen. Es entsprach dem Behördencharakter der Verwaltung, dass die Leiter der Staatsbahndirektionen, die nach Auflösung der Generaldirektion nun direkt dem Eisenbahnministerium unterstanden als Staatsbeamte der fünften oder sechsten Rangklasse eingereiht wurden. Ebenso bekleideten die meisten ihrer Stellvertreter und der Leiter des Bahnbetriebes in Czernowitz im Staatsdienst systemisierte Posten der Eisenbahnverwaltung.<sup>316</sup> Auch die dem Stand der Staatsbahnen entstammenden Beamten der ehemaligen Generaldirektion wurden zu Staatsbeamten ernannt und wurden als Sektionschefs, Ministerialräte, Sektionsräte, Oberbauräte, Obersanitätsräte, Hofräte, Regierungsräte und Beamte der IV. bis IX. Rangklasse dem Ministerium zugeordnet.<sup>317</sup> Bei dieser Übernahme der Staatsbahnbeamten in den Staatsdienst hatten etliche Bedienstete auf die Teilnahme am Pensionssystem der Staatsbeamten verzichtet und waren im Pensionsfonds der Staatseisenbahnen verblieben. Offensichtlich bot der Pensionsfonds der Bahn bessere Bedingungen. Nach Änderungen in der staatlichen Altersversorgung entstand bei den Betroffenen der Wunsch, doch die Altersversorgung der Staatsbeamten zu beanspruchen. Dies wurde vom Kaiser im Jahr 1908 genehmigt, ebenso die Anrechenbarkeit der Zeit, für die im Pensions-Institut der Bahn Zahlungen geleistet worden waren.<sup>318</sup>

Im Jahr 1897 wurde eine neue Vorschrift über die Uniformierung der Beamten, Unterbeamten und Diener der Staatseisenbahnen und der Privatbahnen erlassen.<sup>319</sup> Sie löste die entsprechende Verordnung aus dem Jahr 1891 ab. Während früher zwischen einer Uniform für Beamte und einem Dienstkleid für Diener unterschieden wurde, hatte bereits die Verordnung von 1891 auch den Dienern eine Uniform als „Ehrenkleid“ zugebilligt. Im

---

<sup>316</sup> Ziffer, Eisenbahnbeamte 841.

<sup>317</sup> Nachrichten (Personalangelegenheiten) VBIEM 1896, 233ff.

<sup>318</sup> ErIEM 91, 2295/E.M. ABIEM 1908, 453 u ErIEM 82, 733/E.M. ABIEM 1909, 439f.

<sup>319</sup> VEM womit eine Vorschrift über die Uniformierung ... der Staats- und Privateisenbahnen erlassen wird, RGBI 1897/176.

Dienst war das Tragen für jene Bediensteten verpflichtend, die bei ihrer Tätigkeit mit dem Publikum in Berührung kamen. Die Uniform durfte auch außerhalb des Dienstes, insbesondere bei feierlichen Anlässen getragen werden. Für die fünf höchsten Uniformklassen der Beamten war für diesen Zweck eine eigene Galauniform vorgesehen, die anderen Beamten trugen in Gala zur Dienstuniform Hut und Degen. Für die Beamten waren acht Uniformklassen vorgesehen, für die Unterbeamten drei und für die Diener vier.

Die Uniformknöpfe, sowie die Hut- und Kappenrosen der Bediensteten der Staatsbahnen zeigten den kaiserlichen Doppeladler, bei den Angestellten der Privatbahnen fand sich statt dessen ein vom Eisenbahnministerium genehmigtes Firmensymbol. Beamte und Unterbeamte trugen als Distinktionszeichen Rosetten auf den Achselklappen in verschiedener Farbe und Größe, je nach Uniformklasse. Diener der ersten bis dritten Klasse trugen sie auf dem Kragen. Diener der vierten Klasse (Wächter) hatten keine Rosetten auf dem Kragen, sondern nur das Flügelrad.

Durch das Tragen einer Uniform mit hoheitlichen Symbolen wie dem Doppeladler auf den Knöpfen, dem mit der Kaiserkrone versehenem Flügelrad und mit Kappen für die Beamten, die jenen der Staatsbeamten in Schnitt und Form vollständig nachgebildet waren wurden die Bahnbediensteten in nicht mehr unterscheidbarer Weise in die Nähe der eigentlichen Staatsbeamten und Staatsdiener gerückt.

Am 7. April 1898 erließ das Eisenbahnministerium die bereits mehrfach angekündigte Dienstordnung für die Bediensteten der Staatseisenbahnen<sup>320</sup>. Diese Regelung überlebte das Ende der Monarchie und blieb bis in die Zweite Republik in Geltung. Allerdings erfuhr sie Ergänzungen und Änderungen, auch wurden Teilbereiche bereits in der Ersten Republik in eigene Regelwerke ausgelagert.

Wegen der Bedeutung der Dienstordnung von 1898 für die Bediensteten der Staatseisenbahnen, wegen ihrer Wirkung über das Ende der Monarchie hinaus und wegen der Auswirkung auf die Privatbahnen, die diese Dienstordnung weitgehend rezipierten<sup>321</sup> sollen im folgenden Kapitel nicht nur die Veränderungen gegenüber früheren Dienstordnungen dargestellt werden, sondern alle wesentlichen Inhalte der Pragmatik, auch wenn dadurch Bestimmungen früherer Dienstordnungen wiederholt werden.

---

<sup>320</sup> Als Broschüre von den ÖStB herausgegeben, angekündigt mit ErlEM 29, 16.366 ABIEM 1898, 126.

<sup>321</sup> *Maultaschl*, Das österreichische Bundesbahndienstrecht, ÖJZ 1952, 176 (177).

## **9 Die Dienstordnung (Dienstpragmatik) der Staatseisenbahnen von 1898 (DO 98)**

Mit der Dienstordnung von 1898 wurde das Ende einer Entwicklung erreicht, die unter den privatwirtschaftlichen Gegebenheiten der Eisenbahngesellschaften begonnen hatte und sich in der Staatsbahnära ab 1882 sukzessive einem öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnis annäherte, ohne dass dieser Status in letzter Konsequenz gewährt wurde. Diese Entwicklung brachte eine deutliche Verbesserung der dienstrechtlichen Stellung des Bahnpersonals, da Rechte und Pflichten sowie das Disziplinarverfahren immer besser und genauer geregelt wurden.

Die Wiener Zeitung<sup>322</sup> vom 9. April 1898 schrieb über die neue Dienstordnung, dass „dieselbe von dem Geiste der Humanität und der wärmsten Fürsorge für das Personal getragen ist; sie bedeutet daher einen weiteren wesentlichen Fortschritt auf dem Gebiete der Eisenbahn-Personalnormen, in welchen die österreichische Staatseisenbahn-Verwaltung gegenüber den privaten Eisenbahn-Unternehmungen schon bisher stets führend vorangegangen ist.“

### **9.1 Struktur der Dienstordnung von 1898**

Die Dienstordnung von 1898 war in neun Abschnitte mit insgesamt 140 Paragraphen gegliedert.

- Abschnitt I. Allgemeine Bestimmungen
- Abschnitt II. Bedingungen der Aufnahme in den Dienst
- Abschnitt III. Eintritt in den Dienst
- Abschnitt IV. Von den dienstlichen Pflichten des Personals
- Abschnitt V. Von den Rechten der Bediensteten
- Abschnitt VI. Behandlung der Bediensteten während der Erfüllung ihrer Militärdienstpflicht
- Abschnitt VII. Die Dienstvergehen und Strafen
- Abschnitt VIII. Versetzung in den Ruhestand
- Abschnitt IX. Von der Auflösung des Dienstverhältnisses

---

<sup>322</sup> <http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?apm=0&aid=wrz&datum=18980409> (7.3.2010)

## **9.2 Abschnitt I. Allgemeine Bestimmungen**

Die oberste Leitung der kk Österreichischen Staatsbahnen wurde vom Eisenbahnministerium wahrgenommen, dem alle Eisenbahnbediensteten unterstanden.

Die Dienstordnung 1898 teilte das Personal der Staatsbahnen wie folgt ein:

### **1. Statusmäßig eingereihte Bedienstete:**

- a) Beamte (Beamtenaspiranten)
- b) Unterbeamte
- c) Diener

### **2. Hilfsbedienstete:**

- a) Volontäre und Diurnisten
- b) Aushilfs-Unterbeamte und Aushilfsdiener,
- c) Manipulantinnen
- d) Arbeiter

### **3. Mit besonderem Dienstvertrag eingestellte Personen**

Das Dienstverhältnis aller statusmäßig eingereichten Bediensteten wurde durch die Dienstordnung geregelt. Darüber hinaus waren, sofern nicht weitere spezielle Bestimmungen für die Eisenbahnbediensteten bestanden die für Staatsbeamte und Staatsdiener geltenden Normen und Vorschriften sinngemäß anzuwenden.

Für Hilfsbedienstete galt die Dienstordnung nur insoweit, als einzelne Bestimmungen ausdrücklich für diese anzuwenden waren. Für die Arbeiter der Heizhäuser und Werkstätten waren die Bestimmungen nur subsidiär anzuwenden als Ergänzung der Arbeitsordnungen der jeweiligen Dienststellen.

Die Anwendung der Dienstordnung für jene Bediensteten, die mit besonderem Vertrag angestellt waren (zB Bahnärzte), richtete sich nach den Bestimmungen ihres Anstellungsvertrages.

## **9.3 Abschnitt II. Bedingungen der Aufnahme in den Dienst**

Über die Anstellungsvoraussetzungen bei den Privatbahnen hinaus wurde bei den Staatsbahnen für die Aufnahme in den Dienst als Beamter, Unterbeamter, Diener oder Diurnist grundsätzlich die österreichische Staatsbürgerschaft gefordert. Die Nähe zum öffentlichen Dienst zeigte sich auch in der Bedingung, dass dem Bewerber die Befähigung zur Erlangung eines öffentlichen Amtes durch strafrechtliche Bestimmungen nicht



aberkannt worden war. Er hatte ein ehrenhaftes Vorleben aufzuweisen. Nicht ehrenhaft war es, wenn er wegen eines Verbrechens oder einer sonstigen, aus Gewinnsucht begangenen oder unsittlichen Straftat verurteilt war. Ebenso stand die Eröffnung des Konkurses über sein Vermögen einer Anstellung im Wege. Weiters mussten Bewerber mindestens 18 Jahre, höchstens aber 35 Jahre alt und gesund sein.

Die Altersgrenzen galten nicht für Hilfsbedienstete, zu denen auch die Manipulantinnen zählten. Für Manipulantinnen galten im Übrigen die gleichen Einstellvoraussetzungen wie für die den Männern vorbehaltenen anderen Bedienstetenkategorien. Frauen wurden zunächst überwiegend im Bürodienst eingesetzt, nur wenige taten Dienst auf den Stationen. Das änderte sich mit der Eröffnung der Stadtbahn in Wien. In den Stationskassen kamen fast ausschließlich Frauen zum Einsatz.<sup>323</sup>

Wurden nach erfolgter Anstellung Tatsachen bekannt, die der Aufnahme in den Dienst entgegengestanden wären, hatte dies ein Disziplinarverfahren und die Entlassung aus dem Dienst zur Folge. Traten Rechtsfolgen einer strafgerichtlichen Verurteilung zu Tage, dann erfolgte die Entlassung unverzüglich ohne Verfahren.

Da Deutsch generell die Dienstsprache der Staatseisenbahnen war wurde deren Beherrschung in Wort und Schrift vorausgesetzt. Die Kenntnis anderer Sprachen war Bedingung, wenn der angestrebte Dienstposten dies erforderte. Während bei den Privatbahnen die erforderliche Befähigung durch Aufnahmeprüfungen nachzuweisen war, band die Dienstordnung der Staatseisenbahnen die Einstufung der statusmäßig eingereihten Bediensteten an die Schulbildung. Für die einzelnen Kategorien wurden folgende Anforderungen gestellt:

Für Diener wurde Volksschulbildung gefordert.

Unterbeamte mussten über Kenntnisse verfügen, wie sie an einer Bürger- oder Gewerbeschule, der Unterstufe einer Realschule oder eines Gymnasiums oder an einer vergleichbaren militärischen Anstalt vermittelt wurden. Der Nachweis eines derartigen Schulbesuchs entfiel für Bewerber, die bei der Gendarmerie oder einer militärischen Einheit im Range eines Feldwebels oder Zugführers gedient hatten. Diese Bestimmung ist im Zusammenhang mit jenem Gesetz vom 19. April 1872 zu sehen, welches ausgedienten Unteroffizieren Anrecht auf gewisse Dienstposten nicht nur bei Ämtern und Behörden, sondern auch bei den Eisenbahnunternehmungen gewährte. Auch die vom Staat

---

<sup>323</sup> Nawiasky, Frauen 137.

subventionierten oder mit staatlicher Zinsgarantie ausgestatteten Gesellschaften hatten bei der Besetzung von Posten des niederen Aufsichts- und Betriebsdienstes ausgediente Unteroffiziere zu bevorzugen.

Voraussetzung für Beamte im Kanzleidienst war die gleiche Schulbildung, wie sie für Unterbeamte gefordert wurden.

Sofern der angestrebte Dienstposten weder juristische noch höhere technische Kenntnisse erforderte hatten Bewerber um eine Beamtenstelle den Abschluss der Oberstufe eines Gymnasiums bzw einer Realschule oder einer vergleichbaren inländischen Anstalt nachzuweisen. Der Nachweis erübrigte sich bei Bewerbern, die als Offiziere gedient hatten.

Waren für einen Dienstposten juristische Kenntnisse erforderlich, hatten Bewerber um eine derartige Beamtenstelle ein abgeschlossenes Studium an einer rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät sowie die Ablegung der für den Staatsdienst vorgeschriebenen Staatsprüfungen nachzuweisen. Erforderte ein Dienstposten höhere technische Kenntnisse, so war die erfolgreich abgelegte Staats- oder Diplomprüfung an einer inländischen technischen Hochschule Voraussetzung.

Vor der Ernennung hatten Bewerber um eine Anstellung bei den Staatseisenbahnen, sofern sie nicht für den juristischen oder höheren technischen Dienst in Frage kamen noch eine Hürde in Form einer praktischen Ausbildung und einer Dienstprüfung zu überwinden.

Bewerber um einen Posten als Beamte im mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienst hatten als Beamtenaspiranten oder als Volontäre auf einer Station den Telegrafendienst zu erlernen und die Telegrafenprüfung abzulegen. Danach wurden sie in den exekutiven Verkehrsdienst eingeschult und legten eine Prüfung über die Vorschriften des Verkehrsdienstes ab. Anschließend folgte die praktische Einarbeitung in den angestrebten Dienstzweig, die mit einer fachspezifischen Prüfung beendet wurde. Die Ausbildung dauerte mindestens zehn und höchstens neunzehn Monate. Damit waren die Voraussetzungen für die Ernennung zum Beamten der X. Dienstklasse erfüllt.

Bewerber um einen Posten als Unterbeamte oder Diener, die zunächst als Tagelöhner eingestellt worden waren und Bewerber, die als ausgediente Unteroffiziere Anspruch auf eine Anstellung hatten erhielten eine praktische Ausbildung zum angestrebten Dienstposten. Ihre Ausbildung schloss mit der Ablegung einer Dienstprüfung.

Mit erfolgreich abgeschlossener Ausbildung und abgelegter Dienstprüfung war der Bewerber für die Ausübung des vorgesehenen Dienstes qualifiziert. Im Gegensatz zum XIII. Nachtrag von 1891, der aus der Ablegung der Dienstprüfungen einen Anspruch auf die Verleihung eines entsprechenden Dienstpostens nach Maßgabe freier Stellen vorsah, folgte nun aus der Erfüllung aller Voraussetzungen noch kein Rechtsanspruch auf eine Anstellung.

#### **9.4 Abschnitt III. Eintritt in den Dienst**

Die Anstellung von Bewerbern als statusmäßig eingereihte Bedienstete hatte durch Ernennung mit Dekret zu erfolgen. Aus dem Anstellungsdekret hatte die Zuordnung zur Bedienstetenkategorie, ggf ein zustehender Titel sowie die Einreihung in die Dienstklasse bzw Gehaltskategorie und die Gehaltsstufe hervorzugehen. Die Ernennungen von Unterbeamten und Dienern erfolgten durch die Vorstände der Staatsbahndirektionen bzw der Bahnbauleitungen, die auch zur Ernennung von Beamten der beiden untersten Dienstklassen ermächtigt werden konnten. Grundsätzlich stand die Ernennung von Beamten dem Eisenbahnministerium zu.

Dienstposten durften ohne besondere Bewilligung nicht so besetzt werden, dass Personen, die bis zum vierten Grad verwandt oder verschwägert waren, einander über- bzw untergeordnet wurden oder einander zu überwachen hatten.

Vor Antritt des Dienstes hatte jeder Beamte, Unterbeamte und Diener einen Diensteid abzulegen. Hilfsbedienstete, ausgenommen Arbeiter, legten ein Gelöbnis mit Handschlag ab. Für den Fall, dass sie bahnpolizeiliche Aufgaben auszuüben hatten waren Hilfsbedienstete einschließlich der Arbeiter unter Eid zu nehmen. Eid und Gelöbnis banden die Bediensteten nicht nur während des aufrechten Dienstverhältnisses, sondern auf Lebensdauer, wenn auch nur in Bezug auf das Amtsgeheimnis.

Mit dem Diensteid gelobten die Beamten, Unterbeamten und Diener unverbrüchliche Treue zum Herrscherhaus, die Einhaltung der Staatsgrundgesetze, die gewissenhafte Pflichterfüllung, den Gehorsam gegenüber den Gesetzen und den Anordnungen der Vorgesetzten, Sparsamkeit bei der Ausübung des Dienstes und die Wahrung des Dienstgeheimnisses. Weiters hatten sie zu schwören, keiner ausländischen, politischen Zwecken dienenden Gesellschaft jetzt und in Zukunft anzugehören, die Vorschriften zur Aufrechterhaltung der Ordnung, der Regelmäßigkeit und der Sicherheit des Bahnbetriebes und des Telegrafendienstes genau zu befolgen und die Befolgung der Vorschriften durch

jedermann zu überwachen. In der Eidesformel besonders hervorgehoben wurde die Geheimhaltung von allen den Eisenbahn-Kriegsverkehr betreffenden Angelegenheiten. Die Ablegung des Eides hatte mit der Formel „so wahr mir Gott helfe“ zu erfolgen.

Hilfsbedienstete hatten lediglich zu geloben, ihre Pflichten gewissenhaft zu erfüllen, den Gesetzen, Verordnungen und Instruktionen sowie den Anordnungen der Vorgesetzten willig zu folgen, das Dienstgeheimnis zu bewahren und den Dienst sparsam auszuüben. Auch hier wurde ausdrücklich auf die den Eisenbahn-Kriegsverkehr betreffenden Angelegenheiten hingewiesen, deren Geheimhaltung an Eides statt zu geloben war.

Der Eid für die mit bahnpolizeilichen Aufgaben beauftragten Hilfsbediensteten beschränkte sich auf das Gelöbnis zur unverbrüchlichen Treue zum Herrscherhaus, zur Einhaltung der Staatsgrundgesetze und zur Beachtung der Vorschriften zur Aufrechterhaltung der Ordnung, der Regelmäßigkeit und der Sicherheit des Bahnbetriebes und des Telegrafendienstes, zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften durch jedermann sowie zur Geheimhaltung von allen den Eisenbahn-Kriegsverkehr betreffenden Angelegenheiten.

## **9.5 Abschnitt IV. Dienstliche Pflichten des Personals**

### 9.5.1 Allgemeine Dienstpflichten und Verhaltensregeln

Der Bedienstete hatte Gesetze und Verordnungen nicht nur im Dienst, sondern auch außerhalb strengstens zu beachten, die übertragenen Dienstverrichtungen nach bestem Wissen und Gewissen auszuführen und sich die den Dienst betreffenden Instruktionen und Normen gewissenhaft anzueignen. Ausdrücklich verboten und mit Entlassung bedroht wurde jegliche, die Disziplin untergrabende Agitation.

Die Fürsorgepflichten der Vorgesetzten, die unbedingte Gehorsamspflicht der Untergebenen, die Pflicht zur Verschwiegenheit in dienstlichen Angelegenheiten und allgemeine Verhaltensregeln wurden in der Dienstordnung normiert. Verstöße gegen diese Pflichten wurden mit schweren Disziplinarstrafen bis zur Entlassung aus dem Dienst bedroht. Diese allgemeinen Dienstpflichten und Verhaltensregeln hatten auch Hilfsbedienstete zu befolgen.

### 9.5.2 Arbeitszeit

Die Arbeitszeiten wurden nicht direkt im Rahmen der Dienstordnung festgelegt, sondern bereichsweise in eigenen Anweisungen geregelt. Als Folge einer Häufung von Unfällen im

Jahr 1897 - bei 2.368 Bahnunfällen wurden 89 Eisenbahner und 71 Bahnfremde getötet sowie 1.233 Eisenbahner und 304 Bahnfremde erheblich verletzt<sup>324</sup> - wurde im Februar 1898 für das Personal im Exekutivdienst eine Dienstvorschrift<sup>325</sup> über die Dienst- und Ruhezeiten erlassen.

Als Dienstzeit (Diensttour) wurde jene Zeit definiert, in der der Bedienstete tätig oder dienstbereit war, einschließlich der Zeiten für Übernahme und Übergabe des Dienstes. Für das nicht im Zugdienst beschäftigte Personal war der Nachtdienst auf maximal sieben Nächte hintereinander beschränkt. Ruhezeiten hatten mindestens acht Stunden zu betragen. Für das Lokomotiv- und Zugbegleitpersonal hatte die tägliche Dienstzeit im Monatsschnitt elf Stunden zu betragen, wobei vierzehn Stunden an einem Tag nicht überschritten werden sollten. In äußersten Fällen waren achtzehn Stunden möglich, sofern die Dienstzeit durch Pausen unterbrochen wurde. Der Dienst auf Personenzügen durfte höchstens neun Stunden betragen, auf Güterzügen und im Verschub höchstens zwölf. Regiefahrten (Fahrten ohne dienstliche Tätigkeit) galten nicht als Ruhezeiten.

Günstigere Arbeitszeiten galten für die Bediensteten in der Verwaltung. Ein Zirkular aus dem Jahr 1882 für die Direktion in Wien lautete:<sup>326</sup>

„Im Sinne des §23 der Dienstpragmatik (Dienstordnung) werden die Arbeitsstunden in den Bureaux der Direktion wie folgt festgestellt:

1. An Wochentagen von ½9 Uhr Früh bis 3 Uhr Nachmittags. Die Herren Abteilungs-Vorstände haben jedoch das Recht, in rücksichtswürdigen Fällen und wenn es sich mit der Bureau-Ordnung und Aufsicht vereinbaren lässt, zu gestatten, dass die Bureaustunden in der Mittagszeit von ½1 bis 2 Uhr unterbrochen werden. ... Diese haben die Arbeitsstunden bis ½5 Uhr Nachmittags einzuhalten. Ein Verzeichnis derselben ist dem Präsidium vorzulegen.
2. An den Sonn- und Feiertagen - mit Ausnahme der sub 3 genannten - von 9 bis 12 Uhr Vormittag. An diesen Tagen hat jedoch während dieser Bureaustunden in jedem Bureau nur die Hälfte der Beamten etc., sowie der Bureau-Vorstand oder dessen Stellvertreter abwechselungsweise anwesend zu sein und hat die Einteilung so stattzufinden, dass jeder Beamte etc jeden zweiten Sonn- oder Feiertag vom Bureaubesuch dispensiert ist. ...

---

<sup>324</sup> *Grailer*, Achtstundentag 69.

<sup>325</sup> ErlEM 14, 2725 ABIEM 1898, 63ff.

<sup>326</sup> Circ 92, 31513 VABl 1882, 560.

3. Am Neujahrstage, Palmsonntage, Ostersonntage, Pfingstsonntage, Fronleichnamsfeste, Allerheiligenfeste und Christfeste findet auch Vormittag, und am Faschingsdienstage, Karsamstage und am 24. Dezember von 12 Uhr Mittag an kein Bureaubesuch statt. ..
4. Es wird insbesondere darauf aufmerksam gemacht, dass die sub 2 und 3 gestattete Dispens nur dann einzutreten hat, wenn die Bureauarbeiten dies zulassen und haben die Herren Bureau-Vorstände das Recht, bei größerem Geschäftsandrang diese Begünstigungen einzuschränken oder zeitweise ganz zu sistieren.“

Die Dienstordnung verpflichtete sämtliche Bediensteten, auch die Hilfsbediensteten, bei außerordentlichem Bedarf Arbeitsleistungen auch außerhalb der vereinbarten Arbeitszeiten zu erbringen und auch andere als die ihnen gewöhnlich zugewiesenen Arbeiten zu verrichten. Im Gegensatz zur Vorschrift bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn entstand nur im letzteren Fall kein Anspruch auf besondere Entlohnung. Unter normalen Verhältnissen durften die in besonderen Verordnungen festgelegten maximalen Arbeitszeiten des Betriebspersonals nicht überschritten, die Mindestruhezeiten nicht unterschritten werden. Durch die Beschränkung auf „normale Verhältnisse“ wurde die Dienstvorschrift über die Dienst- und Ruhezeiten wieder weitgehend obsolet, da der steigende Bahnverkehr kaum „normale Verhältnisse“ zuließ. Dass diese Vorschrift bei den Staatsbahnen regelmäßig missachtet wurde geht aus den Reden des Abgeordneten *Dr. Ellenbogen* vor dem Abgeordnetenhaus des Reichsrates im Mai 1902 hervor.<sup>327</sup>

Der Sozialdemokrat *Dr. Ellenbogen*, der sich besonders mit den sozialen Problemen der Eisenbahner befasste stellte in Bezug auf die Regelung der Dienst- und Ruhezeiten durch den Erlass des Eisenbahnministers fest, dass „es heute auf den Staatsbahnen nicht so aussieht, wie es dieser Erlass verlangt.“ *Ellenbogen* führte eine Reihe von konkreten Fällen an, so zB die Tatsache, dass das Fahrpersonal von Tarvis in einem Zeitraum von vier Wochen keinen einzigen freien Tag hatte.

#### 9.5.3 Diensterteilung und Versetzung

Die Bediensteten hatten jeden ihnen zugewiesenen Dienstposten zu versehen. Wer zeitweilig oder auf Dauer auf einen anderen Posten versetzt wurde, sei es mit Änderung des Dienstortes oder ohne, hatte dem unverzüglich nachzukommen.

---

<sup>327</sup> *Ellenbogen*, Reden gehalten in der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 12. und 13. Mai 1902, in *Redaktion des „Eisenbahner“* (Hrsg), Die Eisenbahnverwaltung und die Eisenbahner in Österreich (1902) 4.

Allerdings wurde den Beamten (ausgenommen Beamtenaspiranten), den Unterbeamten und Dienern die dauernde Verwendung auf einem ihrer Bedienstetenkategorie entsprechenden Dienstposten gewährleistet. Sie hatten das Recht, gegen eine unzulässige Versetzung Beschwerde einzulegen. Einer Beschwerde kam jedoch keine aufschiebende Wirkung zu, so dass der Weisung unverzüglich Folge geleistet werden musste.

## **9.6 Abschnitt V. Rechte der Bediensteten**

### 9.6.1 Gewährleistete Rechte

Eine Reihe von taxativ aufgezählten Rechten wurde den Beamten, Unterbeamten und Dienern ausdrücklich auch im Falle einer Änderung der Dienstordnung gewährleistet. Der Bedienstete musste allerdings einen Vorbehalt gegen eine Änderung innerhalb einer festgesetzten Frist geltend machen. Andernfalls wurde die Änderung für ihn wirksam.

Gewährleistet wurden:

- der Verbleib in der Bedienstetenkategorie
- die dauernde Verwendung auf einem der Kategorie entsprechenden Dienstposten
- die Unkürzbarkeit der ständigen Bezüge (abgesehen von Disziplinarstrafen)
- die Vergütung der aus Anlass des Dienstes entstehenden Auslagen
- der Fortbezug der vollen ständigen Bezüge bei Krankheit oder Kontumaz<sup>328</sup>
- die Begünstigungen im Zusammenhang mit der Erfüllung der Militärdienstpflcht
- die Auszahlung des nächstfälligen Quartiergeldes bei Übertritt in den Ruhestand oder Tod
- das Sterbequartal für die Hinterbliebenen
- die Zahlung der ständigen Bezüge im Vorhinein
- die regelmäßige Vorrückung
- das Recht zur Einsichtnahme in die Qualifikationstabelle
- die Unzulässigkeit der strafweisen Entlassung ohne Disziplinarverfahren
- die dauernde Anstellung unter Berücksichtigung der Ruhestandsbestimmungen
- der bestimmte Dienstrang bei Beamten
- bei Uniformpflicht die Zuteilung von Uniformen an Unterbeamte und Diener.

---

<sup>328</sup> Kontumaz = Dienstfreistellung bei Auftreten von Infektionskrankheiten in der Familie des Bediensteten.

### 9.6.2 Einreihung, Beförderung und Vorrückung

Hinsichtlich ihrer Bezüge waren die Beamten in elf Dienstklassen eingeteilt, wobei die ersten drei der Spitze der Hierarchie vorbehalten waren. Für Unterbeamte und Diener gab es sechs Gehaltskategorien.

Mit der Ernennung als statusmäßig eingereichter Bediensteter wurde der Beamte in eine Dienstklasse eingeteilt, der Unterbeamte und der Diener in eine Gehaltskategorie. Da es innerhalb der Dienstklassen bzw Gehaltskategorien Gehaltsstufen gab erfolgte die Einreihung eines neu Ernannten regelmäßig in die niederste Gehaltsstufe. Bei Vorliegen der Voraussetzungen für die Einreihung in eine höhere Dienstklasse oder Gehaltskategorie konnte der Bedienstete befördert werden.

Innerhalb der Dienstklassen IV. bis XI. wurde den Beamten ein Rangstatus zugewiesen. Neu angestellte Beamte erhielten den letzten Rang in ihrer Dienstklasse. Die Rangeinteilung wurde vom Eisenbahnministerium festgelegt, wenn mehrere Neuanstellungen gleichzeitig erfolgten. Auch bei Beförderungen erfolgte die Festlegung des Ranges durch das Ministerium.

### 9.6.3 Ständige Bezüge

Mit Antritt des Dienstes entstand der Anspruch auf die ständigen Bezüge, nämlich

- das Gehalt für Beamte, Unterbeamte und Diener
- das systemmäßige Quartiergeld für Beamte, Unterbeamte und Diener
- dem Dienstnehmer gewährte Personalzulagen oder persönliche Quartiergeld-Zulagen
- das Adjutum für Beamtenaspiranten
- das Monatsgehalt für Manipulantinnen
- das Taggeld für Diurnisten

weitere konnte unbemittelten Volontären ein Taggeld gewährt werden.

Die Höhe des Gehaltes ergab sich aus der Einreihung in eine Gehaltsstufe der jeweiligen Dienstklasse bei Beamten bzw der jeweiligen Gehaltskategorie bei Unterbeamten und Dienern.

Die Beamten, Unterbeamten und Diener erhielten ein Quartiergeld, sofern ihnen keine Dienstwohnung zur Verfügung gestellt wurde. Das Quartiergeld für den Dienstort Wien war ein fixer Betrag, abgestuft nach Dienstklasse bzw Gehaltskategorie. Das Quartiergeld für andere Dienstorte wurde in Prozent des Quartiergeldes für Wien bemessen. Zu diesem Zweck wurden die Dienstorte in Quartiergeldklassen eingeteilt.



Es bestand kein Anspruch auf eine Dienstwohnung, doch hatte ein Bediensteter eine zur Verfügung gestellte Wohnung zu nutzen. Die Dienstwohnungen wurden vom Eisenbahnministerium unter Berücksichtigung der Mietverhältnisse am Dienstort bewertet. Unterschritt die Bewertung den Betrag des systemmäßigen Quartiergeldes, so hatte der Dienstnehmer Anspruch auf Auszahlung des Differenzbetrages.

Bei einer Änderung des Dienstortes konnten sich Probleme hinsichtlich der Verrechnung des Quartiergeldes, der Kündigungsfristen gemieteter Wohnungen etc ergeben. Es bestanden daher detaillierte Regelungen der Ansprüche des Bediensteten für den Fall einer örtlichen Versetzung.

Trat ein Bediensteter in den Ruhestand oder verstarb er, so gebührte ihm bzw seinen Hinterbliebenen, sofern sie mit ihm im gemeinsamen Haushalt gelebt hatten, das nächstfällige Quartiergeld.

Personalzulagen und persönliche Quartiergeld-Zulagen konnten in besonderen Fällen gewährt werden. Mit diesen Zulagen wurden die ständigen Bezüge erhöht, um ein eventuelles Missverhältnis der systemmäßigen Bezüge zu den tatsächlichen Gegebenheiten auszugleichen. Wurde durch Vorrückung in der Gehaltsstufe oder durch Beförderung das Gehalt oder das Quartiergeld angehoben, so entfielen diese Zulagen oder wurden reduziert.

Bis auf das Quartiergeld, das quartalsweise angewiesen wurde, wurden die ständigen Bezüge - auch die Taggelder - monatlich im Voraus ausbezahlt. Dabei wurden in Abzug gebracht:

- öffentliche Abgaben
- ggf Forderungen aus Ersatz für im Dienst verursachten Schaden
- ggf Geldbußen und Geldstrafen
- statutenmäßige Beiträge des Bediensteten an Humanitäts-Institute und Fonds
- ggf Forderungen der Spar- und Vorschusskasse
- ggf Forderungen Dritter im Zuge gerichtlicher Exekution

#### 9.6.4 Nebenbezüge

Als Nebenbezüge standen den Bediensteten zu:

- persönliche Dienstzulagen für individuelle Leistungen, solange diese erbracht wurden
- sachliche Dienstzulagen bei bestimmten Verwendungen
- Ortszulagen bei Dienstorten mit erhöhten Lebenserhaltungskosten
- Aufwandsentschädigungen für außergewöhnliche Auslagen aus Anlass des Dienstes

Die Dienstordnung sah umfangreiche Regelungen der Ansprüche vor, auf die hier im Detail nicht eingegangen werden kann. Es ist daher erforderlich, sich auf einen groben Überblick zu beschränken.

Als Folge der neuen Dienstordnung wurde ein vorläufiges Gehaltsregulativ herausgegeben, in dem die folgenden Zulagen und Aufwandsentschädigungen genannt wurden:<sup>329</sup>

#### 9.6.4.1 Sachliche Dienstzulagen:

Nachtdienstzulage

Zulagen der Zugführer und Manipulationskondukteure

Dienstzulage der Wächter

das Beschuhungspauschale der Wagenmeister, Wagenaufseher und Wagenwärter

Zulage bei Imprägnierungsarbeiten

Zulage für Werkmeister in Gasanstalten und elektrischen Zentralstationen

Zulage für Bahnmeister für Nachtkontrollgänge

Zulage für Lokomotivführer bei substitutionsweiser Verwendung als Werkmeister

Zulagen für Oberheizer, für Manipulantinnen

Bauzulage

besondere Zulagen für die Arlbergstrecke, den Pass Lueg und im Koppental

besondere Zulagen für die Strecken Klostergrab - Moldau und Eisenerz - Vordernberg.

#### 9.6.4.2 Ortszulagen als Gehaltsaufbesserung:

für den Karst

für die Strecke Mürzzuschlag - Neuberg

für Kai und Donauuferbahnhof in Wien

für Wächter in Wien eine jährliche Zulage von 20fl.

#### 9.6.4.3 Entschädigungen für Dienstaufwand

Diäten, Spesenpauschale, Zehrgelder, Reisepauschalen, Unterkunftsgebühren

Kilometergelder, Stundengelder

Pauschalen für Wagen- und Lokomotivprobefahrten

Pauschalen der Pumpenwärter bei Bedienung auswärtiger Pumpen

Ersatz der Auslagen für Fahrgelegenheiten sowie für die Bewegung auf Baustrecken

Übersiedlungspauschale, Kanzleipauschale.

---

<sup>329</sup> ErlEM 85, 25722 ABIEM 1898, 421ff.

Die im Zusammenhang mit Dienstreisen regelmäßig auftretenden Auslagen wurden den Beamten, Aspiranten, Volontären, Diurnisten und Manipulantinnen in Form von Diäten pauschaliert abgegolten. Unterbeamte und Diener erhielten ein Zehrgeld.

Es gab umfangreiche Regelungen über den Anspruch auf Diäten und Zehrgelder sowie deren Höhe in Abhängigkeit von der Dauer einer Dienstreise und der Entfernung vom Dienstort. Waren im Zuge einer Dienstreise Übernachtungen erforderlich, so kam zu den Diäten ein Spesenpauschale, dessen Höhe durch das Gebühren-Regulativ festgelegt war. Unterbeamten und Dienern stand kein Spesenpauschale zu.

Besondere Regelungen gab es für Bedienstete, deren Aufgaben öfter Reisen auf den eigenen Bahn- und Schifffahrtslinien erforderten. Diese Bediensteten, sofern sie nicht zum Fahrdienst-Personal gehörten konnten statt der Diäten und Spesenpauschalen bzw statt der Zehrgelder Reisepauschalen erhalten, die monatlich im Nachhinein ausbezahlt wurden. Die Reisepauschalen galten für den definierten Amtsbezirk des Dienstnehmers, außerhalb dessen standen ihm Diäten, Spesenpauschalen oder Zehrgelder zu.

Für das im Fahrdienst eingesetzte Personal bestanden eigene Regelungen. Das Maschinenpersonal erhielt an Stelle der Zehrgelder Kilometer- und Stundengelder. Das Zugbegleitpersonal und die Schiffsmannschaften einschließlich der Kapitäne erhielten nur Stundengelder.

Für die mit dienstbedingten Versetzungen verbundenen Übersiedelungen gab es ebenfalls umfangreiche Regelungen, wobei auch hier pauschalierte Vergütungen vorgesehen waren.

War der einem Bediensteten auf Dauer verliehene Dienstposten nicht in seiner, sondern in einer höheren Dienstklasse bzw Gehaltskategorie systematisch eingeordnet, so hatte der Betroffene Anspruch auf die dem Dienstposten entsprechenden höheren Diäten oder Zehrgelder bzw pauschalierten Entschädigungen.

Bezüglich des Rechts auf Freifahrten für private Reisen von Bediensteten und deren Angehörigen verwies die Dienstordnung auf gesonderte Instruktionen.

#### 9.6.5 Krankheit, Urlaub und sonstige dienstfreie Zeiten

Ein erkrankter Bediensteter hatte seinen Vorgesetzten unverzüglich über seine Erkrankung und deren voraussichtlicher Dauer zu verständigen. Die Feststellung der Krankheit hatte von Amts wegen zu erfolgen. Musste sich der Erkrankte zum Zweck der Heilung vom Dienstort entfernen oder bedurfte er der Erholung nach überstandener Krankheit, so hatte er die Zustimmung der für die Urlaubsgenehmigung zuständigen Stelle einzuholen.

Beamte, Unterbeamte und Diener erhielten im Krankenstand ihre vollen ständigen Bezüge. Nach einjähriger ununterbrochener Dauer der Krankheit wurden sie in den zeitlichen oder bleibenden Ruhestand versetzt. Aspiranten erhielten das volle Adjutum, doch wurde ihr Dienstverhältnis nach sechs Monaten ununterbrochener Dienstunfähigkeit gekündigt.

Während der ersten drei Monate der Erkrankung wurde den Manipulantinnen, Diurnisten und auf stabilem Posten verwendeten Arbeitern ihr Gehalt bzw Taggeld oder Taglohn ausbezahlt. Gleiches galt für Aushilfs-Unterbeamte und Aushilfsdiener, die die vorgeschriebenen Dienstprüfungen abgelegt hatten. Die Manipulantinnen erhielten darüber hinaus während weiterer drei Monate das halbe Monatsgehalt. Keinen Fortbezug des Dienstlohns gab es für die übrigen Hilfsbediensteten, die als Mitglieder der Krankenkasse Anspruch auf Krankengeld hatten.

Der Anspruch auf Bezüge im Krankheitsfall ging verloren, wenn die Dienstunfähigkeit durch Trunksucht, Raufhandel oder durch sonstiges eigenes grobes Verschulden verursacht wurde.

Stand dem Bediensteten eine Unfallrente nach der gesetzlichen Unfallversicherung zu, so wurden die Bezüge nur in den ersten sechs Wochen der Erkrankung ausbezahlt. Allerdings hatte der Betroffene für die Dauer der ihm sonst zustehenden Fortzahlung Anspruch auf Auszahlung der Differenz zwischen seinen ständigen Bezügen und der Unfallrente.

Die Dienstordnung der Staatsbahnen sah auch eine besondere Regelung vor für den Fall der Kontumaz, also des durch die Sanitätsvorschriften erzwungenen Fernbleibens vom Dienst wegen einer Infektionskrankheit eines im gemeinsamen Haushalt lebenden Angehörigen. Beamte, Unterbeamte und Diener erhielten in dieser Zeit die vollen Bezüge. Ebenso besoldete Volontäre und Manipulantinnen. Die übrigen Hilfsbediensteten hatten, sofern sie bereits mindestens ein Jahr im Dienst der Staatsbahnen standen, Anspruch auf 75% des zuletzt bezogenen Lohnes, jedoch längstens für die Dauer von drei Monaten. Sollte ein Bediensteter sich bereit erklären, die Kontumaz dadurch zu vermeiden, dass er den Erkrankten in einem Spital unterbrachte oder sich durch eine getrennte Unterkunft vom Erkrankten absonderte, so wurden ihm die dadurch entstehenden Kosten für die Dauer von höchstens drei Monaten ersetzt.

Das Recht auf einen Erholungsurlaub wurde auf Unterbeamte und Diener ausgedehnt. Es hatten alle Bediensteten ein bedingtes Recht auf einen jährlichen Erholungsurlaub. Voraussetzung war, dass der Dienst dadurch nicht behindert wurde und keine Kosten für einen Ersatz entstanden. Die Dauer des Urlaubsanspruches richtete sich nach der

Einreihung und der Dienstzeit. Ein Urlaub von acht Tagen stand Unterbeamten und Dienern mit einer Dienstzeit von weniger als zehn Jahren zu. Darüber hatten sie Anspruch auf zehn, bei mehr als zwanzig Dienstjahren auf vierzehn Tage. Ebenfalls vierzehn Tage betrug der Anspruch der Beamten mit weniger als zehn Dienstjahren. Danach betrug er drei Wochen. Den höchsten Anspruch mit vier Wochen erreichten Beamte, die bereits mehr als zwanzig Jahre gedient hatten.

Sonstige Urlaube bis zu drei Tagen konnten von jedem Dienstvorstand genehmigt werden. Der Vorstand der vorgesetzten Behörde konnte Urlaube bis zu drei Monaten genehmigen, darüber hinaus entschied das Ministerium.

Sofern ein Urlaub nicht für eine Kur oder zur Erholung nach einer besonders anstrengenden Dienstleistung gewährt worden war, waren die ständigen Bezüge mit Ausnahme des Quartiergeldes nach einem Monat auf die Hälfte zu kürzen. Die maximale Dauer des bezahlten Urlaubs betrug drei Monate. Hilfsbediensteten durfte allerdings ein Urlaub von mehr als vierzehn Tagen nur in Ausnahmefällen gewährt werden.

Nicht als Urlaub gewertet und somit nicht genehmigungspflichtig war die Abwesenheit vom Dienst zur Teilnahme an Sitzungen des Reichsrates oder eines Landtages, zur Erfüllung der militärischen Dienstpflicht und zur Abbüßung einer Freiheitsstrafe. Die Abwesenheit war dem Vorgesetzten so rechtzeitig anzuzeigen, dass die erforderlichen Ersatzmaßnahmen getroffen werden konnten. Der Betroffene durfte vor Freigabe durch den Vorgesetzten den Dienst nicht verlassen.

Bestimmte Gruppen von Bediensteten, die im exekutiven Dienst standen unterlagen besonderen Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten, wodurch auch ein Anspruch auf dienstfreie Tage begründet wurde. Im Büro Beschäftigte hatten jeden zweiten Sonn- oder Feiertag dienstfrei. Außerdem war an Sonn- und Feiertagen Gelegenheit zum Besuch des Gottesdienstes zu geben.

#### 9.6.6 Beurteilung der Qualifikation

Für jeden Beamten, Unterbeamten und Diener, aber auch für Beamtenaspiranten und Volontäre war ein Dienst- und Standesausweis anzulegen und bis zum Ausscheiden aus dem Dienst zu führen. Der Ausweis hatte im ersten Teil die persönlichen Verhältnisse, die Studien und abgelegten Prüfungen, frühere Berufstätigkeiten, Auszeichnungen, Anerkennungen und Strafen zu enthalten. Im zweiten Teil musste seine Qualifikation beschrieben werden. Nähere Bestimmungen enthielt eine eigene „Vorschrift über die

Führung der Dienst- und Standesausweise für die Bediensteten der k.k. österreichischen Staatsbahnen“. In dieser Vorschrift wurde auch das Verfahren für Beurteilungen geregelt. Im Regelfall war die Qualifikation eines Bediensteten durch eine Kommission festzustellen.

Der Bedienstete hatte das Recht, über seine Beurteilung in Kenntnis gesetzt zu werden und ggf dagegen Einwände zu erheben. Bei der Versetzung in den Ruhestand oder bei Lösung des Dienstverhältnisses konnte jeder Bedienstete ein Zeugnis verlangen, aus dem Art und Dauer seiner Beschäftigung hervorgingen. Die seine Führung betreffenden Eintragungen im Standesausweis konnten auf Antrag des Betroffenen in das Zeugnis aufgenommen werden.

### **9.7 Abschnitt VI. Erfüllung der Militär-Dienstpflicht**

Bedienstete, die zum Militärdienst eingezogen wurden hatten ihren Vorgesetzten unverzüglich vom Einberufungsbefehl in Kenntnis zu setzen. Während der Ableistung des Militärdienstes verblieben sie im Dienstverband der Staatsbahnen, erhielten aber keine Bezüge. Hilfsbedienstete schieden mit dem Tag der Einrückung aus dem Dienst der Staatsbahnen aus. Stand einem Bediensteten eine Dienstwohnung zur Verfügung, so war diese vor Einrückung zu räumen.

Die Teilnahme an periodischen Waffenübungen unterbrach weder den Anspruch auf die Bezüge noch die anrechenbare Dienstzeit.

Weiters enthielt der Abschnitt Bestimmungen für den Mobilisierungsfall.

### **9.8 Abschnitt VII. Dienstvergehen und Strafen**

Die Eisenbahn-Betriebsordnung von 1851, die das erste staatliche Disziplinarrecht für Eisenbahner gebracht hatte, weiters das Disziplinarrecht für Staatsbeamte und Staatsdiener von 1860 und die Dienstordnungen der Privatbahnen, vor allem der Kaiserin Elisabeth-Bahn sind als Entwicklungsstufen des Disziplinarrechts anzusehen, auf denen die Dienstpragmatik der Staatsbahnen aufbauen konnte.

Mit der Dienstordnung 1898 wurden das Verfahren bei Dienstvergehen und die zu verhängenden Strafen umfassend und detailliert festgelegt. Als Dienstvergehen wurde jene Amtsführung und jenes persönliche Verhalten definiert, die die in der Dienstpragmatik normierten Berufspflichten verletzen.

### 9.8.1 Ordnungs- und Disziplinarstrafen

Ordnungsstrafen waren die Rüge und die Geldbuße bis 20 fl. Dem Bediensteten war Gelegenheit zur Verteidigung zu geben. Die Strafverfügung hatte schriftlich und mit Angabe der Gründe zu erfolgen. Neben dem Eisenbahnministerium und den Vorständen der dem Ministerium unmittelbar unterstellten Behörden, denen das volle Recht zur Verhängung von Ordnungsstrafen zustand konnten auch Dienstvorstände Geldbussen bis 5 fl verhängen. Gegen Ordnungsstrafen stand dem Betroffenen das Recht zur Berufung an die übergeordnete Behörde zu, sofern die Verhängung der Strafe nicht durch das Ministerium erfolgte.

Im Gegensatz zu den Ordnungsstrafen konnten Disziplinarstrafen nur nach einem förmlichen Disziplinarverfahren verhängt werden.

Jede vorsätzliche Pflichtverletzung hatte ein Disziplinarverfahren nach sich zu ziehen. Fahrlässigkeiten dann, wenn dadurch die Sicherheit des Bahnbetriebes, des Eigentums oder der Interessen von Bahnverwaltung, von Bediensteten oder Parteien gefährdet wurden. Ebenso führten fahrlässige Handlungen oder Unterlassungen zu Disziplinarstrafen, wenn sie, nachdem bereits mehrmals Ordnungsstrafen verhängt worden waren wieder begangen wurden. Auch die Außerachtlassung von Standespflichten „aus unlauterer oder leichtfertiger Gesinnung“ war mit Disziplinarstrafen bedroht.

Je nach Schwere der Verfehlung waren folgende Sanktionen vorgesehen:

- der schriftliche Verweis mit Androhung strengerer Strafen bei neuerlichem Dienstvergehen
- Geldstrafen bis zur Höhe von 4% des Jahresgehaltes
- Die strafweise Versetzung an einen anderen Dienstort oder auf einen anderen Dienstposten, oder beides, bei gleicher oder gekürzter Besoldung
- die Dienstentlassung

Der Ausschluss von Vorrückung und Beförderung war bei den Staatsbahnen keine eigene Strafe, sondern war mit jeder Disziplinarstrafe automatisch verbunden und wurde bei einjähriger tadelloser Führung und ordentlicher Dienstleistung wieder aufgehoben.

Die Entlassung aus dem Dienst als schwerste Sanktion war zu verhängen, wenn Verstöße gegen die Verkehrsvorschriften die Sicherheit des Betriebes erheblich gefährdeten, bei falscher Zeugenaussage im Disziplinarverfahren, bei vorschriftswidrigem Umgang mit vertraulichen Instruktionen und Behelfen unter erschwerenden Umständen und bei der

wiederholten Verletzung von Dienstpflichten trotz vorangegangener Disziplinarstrafen. Weiters drohte die Entlassung wenn Anstellungshindernisse verheimlicht worden waren. Unentschuldigtes Fernbleiben vom Dienst bzw Überschreitung des genehmigten Urlaubs konnten ebenso zur Entlassung führen, wenn die Abwesenheit über drei Wochen, im Wiederholungsfall über eine Woche andauerte oder wenn der Aufforderung, zum Dienst zu erscheinen nicht Folge geleistet wurde.

Zu den Entlassungsgründen zählten weiters Ungehorsam gegenüber dem Vorgesetzten und Dienstverweigerung, Beeinträchtigung der Arbeitsfähigkeit durch Alkohol und vorsätzliche Verletzung des Amtsgeheimnisses. Ebenfalls mit Entlassung bedroht war das Fehlverhalten von Vorgesetzten, wie unrichtige Beurteilung der Qualifikation eines Bediensteten, Annahme von Geschenken oder Misshandlung eines Untergebenen.

Ohne vorhergehendes Disziplinarverfahren war die Entlassung aus dem Dienst vom Vorstand der vorgesetzten Behörde zu verfügen, wenn gegen einen Bediensteten eine strafgerichtliche Verurteilung erfolgte, mit der ex lege der Verlust eines öffentlichen Amtes verbunden war. War ein solches Urteil oder ein auf Entlassung lautendes Erkenntnis im Disziplinarverfahren noch nicht rechtskräftig, wurde ein Bediensteter in Untersuchungshaft genommen oder verfiel in Konkurs, so war er vom Dienst zu suspendieren.

#### 9.8.2 Das Disziplinarverfahren

In der DO 98 findet sich ein streng geregeltes Disziplinarverfahren. Nur unter Einhaltung dieses Verfahrens, das aus einer Voruntersuchung und einer mündlichen Verhandlung bestand, durfte eine Disziplinarstrafe verhängt werden. Wie die Wiener Zeitung vom 9. April 1898 in einem Kommentar feststellte, war das Disziplinarverfahren dem gerichtlichen Prozessrecht nachgebildet.

Der Vorstand jener Behörde, dem der Beschuldigte angehörte war für die Einleitung des Disziplinarverfahrens und für die Bestellung eines Untersuchungs-Kommissärs zuständig. Der Beschuldigte musste über die Einleitung eines Verfahrens schriftlich in Kenntnis gesetzt werden.

In der Voruntersuchung musste dem Beschuldigten Gelegenheit gegeben werden, zu den einzelnen Anschuldigungen Stellung zu nehmen und Beweise vorzulegen. Der Untersuchungs-Kommissär hatte das Ergebnis der Voruntersuchung dem Behördenleiter, der die Einleitung des Verfahrens veranlasst hatte vorzulegen. Dieser konnte wenn kein



strafwürdiger Sachverhalt festgestellt wurde das Verfahren einstellen oder bei minderer Schuld eine Ordnungsstrafe verhängen. Andernfalls hatte der Vorgesetzte die mündliche Verhandlung vor der zuständigen Disziplinkammer zu verfügen.

Die bei den Staatsbahndirektionen eingerichteten Disziplinkammern setzten sich aus einem Vorsitzenden und achtzehn stimmführenden Mitgliedern zusammen. Der Vorsitzende und fünf der stimmführenden Mitglieder wurden vom Eisenbahnministerium ernannt, die anderen waren aus verschiedenen Bedienstetenkategorien und Dienstzweigen des Personals der Direktion durch Los zu bestimmen.

Die mündliche Verhandlung hatte vor einem Disziplinarausschuss stattzufinden, der aus dem Vorsitzenden und zwei ernannten Mitgliedern der Disziplinkammer sowie drei der durch Los bestimmten Mitglieder zu bestehen hatte. Letztere waren aus jener Gruppe zu bestimmen, die der Bedienstetenkategorie und Verwendung des Beschuldigten entsprach. Mitglied des Ausschusses war auch der Vorstand oder dessen Stellvertreter jener Abteilung, der der Beschuldigte angehörte. Eine fehlerhafte Zusammensetzung des Ausschusses führte zur Nichtigkeit des Verfahrens.

Die mündliche Verhandlung hatte in nicht öffentlicher Sitzung zu erfolgen. Der Disziplinarausschuss hatte den Beschluss über Schuld und Strafe in geheimer Beratung und mit absoluter Stimmenmehrheit zu fassen und dem Leiter der zuständigen Staatsbahndirektion bzw der Eisenbahnbauleitung zu übermitteln. Dieser konnte das Urteil unverändert bestätigen oder das Strafausmaß mildern. Erschien ihm die Strafe zu gering oder hielt er die Entscheidung in der Schuldfrage für verfehlt, so hatte er die Bestätigung zu verweigern. Der Beschuldigte hatte das Recht, gegen das Urteil zu berufen.

Die DO 98 sah die Einrichtung eines Disziplinarhofes beim Eisenbahnministerium vor. Er bestand aus einem Sektionschef als Vorsitzenden und zwölf ernannten Mitgliedern, die sowohl Staatseisenbahnbeamte als auch Staatsbeamte sein konnten. Der Disziplinarhof hatte über Berufungen gegen Disziplinarstrafen zu befinden und auch jene Fälle zu behandeln, bei denen der Leiter der zuständigen Staatsbahndirektion die Bestätigung verweigert hatte. Der Beschluss, der in nicht öffentlicher Verhandlung nach geheimer Beratung gefällt wurde war zur Bestätigung dem Eisenbahnminister zu übermitteln, gegen dessen Entscheidung kein weiteres Rechtsmittel zulässig war.

Die verhängte Disziplinarstrafe war im Dienst- und Standesausweis des Bediensteten zu vermerken und auf Antrag des Dienstnehmers nach drei Jahren zu streichen, wenn es in dieser Zeit zu keinen weiteren Pflichtverletzungen gekommen war.

Disziplinarstrafen gegen Diurnisten, Aushilfs-Unterbeamte und Aushilfsdiener, Manipulantinnen und Arbeiter konnten vom Vorstand der vorgesetzten Behörde ohne Verfahren verhängt werden. Als Rechtsmittel stand dem Betroffenen die Berufung an die übergeordnete Behörde zur Verfügung.

## **9.9 Abschnitt VIII. Versetzung in den Ruhestand**

Beamte, Unterbeamte und Diener konnten über eigenes Ansuchen oder von Amtswegen in den zeitlichen oder dauernden Ruhestand versetzt werden.

Ein Recht auf Versetzung in den dauernden Ruhestand bestand mit Vollendung des 65. Lebensjahres oder bei Erreichen des vollen Pensions- bzw Provisionsanspruches sowie bei dauernder Dienstunfähigkeit wegen eines körperlichen oder geistigen Gebrechens.

Die Versetzung in den dauernden Ruhestand konnte von Amts wegen erfolgen, wenn

- die oben genannten Voraussetzungen für den dauernden Ruhestand erfüllt waren.
- der Bedienstete die Eigenberechtigung verloren hatte.
- der Bedienstete durch Krankheit ein Jahr lang ununterbrochen an der Dienstleistung verhindert war und eine Wiederverwendung nicht erwartet werden konnte.
- ein im zeitlichen Ruhestand befindlicher Bediensteter nicht innerhalb von drei Jahren wieder in den aktiven Dienst übernommen werden konnte.
- die Entfernung des Bediensteten aus seinem Amt im dienstlichen Interesse lag und eine Versetzung auf einen gleichrangigen Dienstposten nicht bewirkt werden konnte.

Ein Beamter, Unterbeamter oder Diener konnte in den zeitlichen Ruhestand versetzt werden,

- wenn durch Verringerung des Arbeitsanfalles oder durch eine Organisationsänderung seine Dienstleistung nicht mehr benötigt wurde.
- wenn er ein Jahr ununterbrochen durch Krankheit an der Dienstleistung gehindert wurde, aber seine Dienstfähigkeit in Zukunft wieder zu erwarten war.

Gegen eine Versetzung in den Ruhestand stand dem Bediensteten als Rechtsmittel die Vorstellung an das Eisenbahnministerium zur Verfügung.

Der Bezug des Ruhegenusses wurde durch die Statuten der Pensions- bzw Provisionsfonds geregelt. Stand dem betroffenen kein Ruhegenuss zu, so erhielt er eine Abfertigung in der Höhe eines Jahresgehaltes. Die Aktivbezüge wurden mit Ersten des auf die Enthebung folgenden Monats eingestellt.

Die Bediensteten im Ruhestand behielten lebenslang das Recht, ihren Titel zu führen und bei feierlichen Anlässen Uniform zu tragen. Die Bestimmungen über die Amtsverschwiegenheit, über das Benehmen außer Dienst und über das Tragen der Uniform waren von ihnen auch im Ruhestand zu beachten. Andernfalls konnten ihnen diese Rechte durch ein Disziplinarverfahren aberkannt werden. Verfehlungen in der aktiven Zeit, die eine Entlassung gerechtfertigt hätten, aber erst nach Versetzung in den Ruhestand bekannt wurden, hatten die gleiche Konsequenz.

Ein im zeitlichen Ruhestand befindlicher Bediensteter konnte jederzeit reaktiviert werden und hatte die Tätigkeit innerhalb von drei Monaten aufzunehmen. Ihm stand mindestens sein früheres Gehalt bzw. der frühere Lohn zu. Ein entsprechender Anteil einer erhaltenen Abfertigung war zurückzuzahlen, wenn die Reaktivierung vor Ablauf eines Jahres erfolgte.

#### **9.10 Abschnitt IX. Auflösung des Dienstverhältnisses**

Das Dienstverhältnis der statusmäßig eingereihten Bediensteten (ausgenommen die Beamtenaspiranten) konnte nur durch deren freiwilligen Austritt, durch strafweise Entlassung oder durch den Tod des Bediensteten beendet werden. Der Verlust der österreichischen Staatsbürgerschaft wurde wie ein freiwilliger Austritt gewertet. Nach Erledigung offener Amtsgeschäfte, Rechnungslegung über anvertraute Gelder und Übergabe aller Bestände erfolgte die Auflösung des Dienstverhältnisses durch Enthebung aus dem Dienst.

Das Dienstverhältnis der Beamtenaspiranten, Volontäre, Diurnisten, Aushilfs-Unterbeamten und Aushilfsdiener mit abgelegter Dienstprüfung sowie von Arbeitern auf stabilem Posten und von Manipulantinnen konnte von beiden Seiten auch durch Kündigung unter Einhaltung einer Kündigungsfrist ohne Angabe von Gründen beendet werden. Bei sonstigen Hilfsbediensteten konnte das Dienstverhältnis ohne Frist von beiden Seiten gelöst werden. Bei Hilfsbediensteten, die einem Versorgungsinstitut angehörten war eine Frist von sieben Tagen einzuhalten.

Mit der strafweisen Entlassung war der Verlust aller Rechte, Bezüge und des Titels verbunden.

Verstarb der Bedienstete, dann erhielten die Erben einen eventuell noch nicht behobenen Teil der Bezüge ausbezahlt. Weiters stand den Hinterbliebenen, die im gemeinsamen Haushalt mit dem Verstorbenen gelebt hatten ein Betrag in der Höhe dreier Monatsgehälter (Sterbequartal) zu.

## **10 Die weitere Entwicklung bis zum Ende der Monarchie**

### **10.1 Entwicklung der Dienstklassen und Gehaltskategorien**

Mit Wirkung vom 1. November 1899 trat ein neues Gehaltsschema in Kraft. Wobei es zu Änderungen der Dienstklassen, der Gehaltskategorien und der Zulagen kam.<sup>330</sup>

Nachdem die Beamten der Dienstklassen I bis III dem Ministerium zugeordnet und in den Staatsdienst übernommen worden waren, verblieben für die Beamten der Staatseisenbahnen die Dienstklassen V bis X. Die Dienstklasse IV wurde aufgelassen. Es gab Gehaltsstufen innerhalb der Dienstklassen, die Vorrückung erfolgte unterschiedlich nach zwei, drei oder fünf Jahren. Die IV. Dienstklasse wurde im Jahr 1909 wieder eingeführt, allerdings ohne Systematisierung. Die Ernennung erfolgte nur ad personam mit dem Dienstitel "Zentralinspektor".<sup>331</sup>

Die Unterbeamten wurden in fünf Kategorien eingeteilt, mit zwei Gehaltsstufen in jeder Kategorie. Die Vorrückung erfolgte unterschiedlich nach drei, vier oder fünf Jahren.

Für die Diener gab es sechs Kategorien mit je zwei Gehaltsstufen. Für die Wächter in der Kategorie VI gab es drei Gehaltsstufen. Auch hier erfolgte die Vorrückung in den Kategorien unterschiedlich zwischen zwei und fünf Jahren.

Neu hinzu kam eine Dienstalters-Personalzulage in einigen Klassen bzw. Kategorien, die nach fünf Jahren in der obersten Gehaltsstufe gebührte. Diese Zulage war für die Pension anrechenbar.

Sachliche Zulagen wurden bei Beförderung gekürzt. Das Beschuhungspauschale wurde nicht mehr neu bewilligt. Auch Zulagen für Zugsführer u. Manipulationskondukteure wurden gekürzt. Die Instandhaltungsprämie bei neuen Maschinen entfiel. Das Heizhauspersonal wurde an der Materialersparnisprämie nicht mehr beteiligt. Der Preis für Brennstoff aus Bahnvorräten für die private Verwendung wurde um 20% angehoben. Im Gegenzug brachte die Umreihung in das neue Gehaltsschema generell Gehaltserhöhungen um bis zu 200fl.

In einem Rundschreiben im Anhang zum neuen Bezüge-Regulativ erläuterte der Eisenbahnminister *von Wittek* die Zielsetzung des neuen Gehaltsschemas. Durch die

---

<sup>330</sup> ErlEM 87, 1780/E.M. ABIEM 1899, 399ff.

<sup>331</sup> ErlEM 76, 38535 ABIEM 1909, 415f.

Gehaltserhöhung sollte trotz Kürzung von Zulagen das Gehaltsniveau angehoben werden. Gegenüber den Zulagen, die nicht in die Bemessung der Ruhebezüge eingerechnet wurden, boten höhere Gehälter auch höhere Pensionen. In Würdigung des verantwortungsvollen und gefährlichen Dienstes wurde das Maschinenpersonal höher eingestuft. Der Nachteil des niedrigeren Anfangsgehalts gegenüber dem Einkommen der Staatsbediensteten sollte durch günstigere Vorrückungsfristen in den unteren Klassen aufgewogen werden. Der Minister sah es aber weiterhin als Ziel an, die Staatsbahnbeamten mit den Staatsbeamten zu verschmelzen.

Für die Unterbeamten und Diener wurde mit Wirkung vom 1.1.1906 eine neue Regelung mit provisorischem Charakter erlassen.<sup>332</sup> Die fünf Gehaltskategorien der Unterbeamten wurden in zehn Gehaltsstufen umgewandelt. Die Voraussetzungen für Vorrückungen wurden dahingehend geändert, dass durch eine Disziplinarstrafe oder durch eine unzureichende, als nachlässig oder ungenügend beurteilte Qualifikation die Vorrückung verzögert wurde.

Die provisorische Regelung wurde im Jahr 1907 durch eine definitive ersetzt.<sup>333</sup> Die Neuregelung der Bezüge sowie der Ernennungen und Vorrückungen der Unterbeamten und Diener trat mit 1.1.1907 in Kraft.

Das Jahr 1908 brachte wesentliche Veränderungen für weibliche Bedienstete. Um auch Frauen eine Aufstiegsmöglichkeit zu bieten, wurde die „Bahnoffiziantin“ als neue Kategorie eingeführt.<sup>334</sup>

Die Bahnoffiziantinnen wurden statusmäßig eingereiht. Für sie galten die Bestimmungen der Dienstordnung mit einigen Ausnahmen. Sie unterlagen nicht der Uniformpflicht, hatten keinen Anspruch auf Quartiergeld oder Naturalwohnung und auf eine Dienstalters-Personalzulage. Naturgemäß galten für sie auch nicht die Regelungen für den Militärdienst.

Voraussetzungen für die Ernennung zur Bahnoffiziantin waren eine Dienstzeit von fünf Jahren als Manipulantin mit zufrieden stellender Beurteilung und die Ablegung der Dienstprüfungen mit gutem Erfolg. Wie alle Frauen im Bahndienst musste sie ledig oder verwitwet sein, sie durfte keine Leistungen über 600K jährlich aus einem Pensions- oder

---

<sup>332</sup> ErlEM 78, 58301 ABIEM 1905, 437ff.

<sup>333</sup> ErlEM 37, 23200 ABIEM 1907, 189ff.

<sup>334</sup> ErlEM 22, 8398 ABIEM 1908, 129ff.

Provisions-Fond beziehen und keine Gnadengabe aus einem Fond der Staatseisenbahnen oder eine Rente aus einer Unfall- oder Haftpflichtversicherung erhalten.

Das Gehaltsschema für Bahnoffiziantinnen sah sieben Stufen vor mit Vorrückungen zuerst nach zwei, dann nach drei, danach immer nach vier Jahren. Bei entsprechender Qualifikation konnte die Vorrückungsfrist um ein Jahr verkürzt werden.

Für die Manipulantinnen galten die Vorschriften wie bisher, aber neu eingetretene Manipulantinnen erhielten ein Taggeld statt des Monatsbezugs. Es gab drei Taggeldstufen, die erste Vorrückung erfolgte nach zwei, die zweite nach drei Jahren. Als Vorbildung wurde Volksschulniveau gefordert.

Bahnoffiziantinnen waren zum Beitritt zum Provisions-Institut verpflichtet, sofern sie das fünfundfünfzigste Lebensjahr noch nicht überschritten hatten, doch erwarben sie keine Versorgungsansprüche für Gatten oder Kinder. Ihr Beitrag betrug 4% des Jahreseinkommens. Nach zehn Jahren hatten sie einen Anspruch auf 40% des letzten Jahresgehalts als Ruhebezug, jedoch mindestens 800 K (ggf Anhebung durch außerordentliche Provisionierung).<sup>335</sup> Hinsichtlich der Wahlberechtigung und ihrer Wählbarkeit zu den Personalkommissionen wurden sie durch einen Erlass betreffend die Abänderung der provisorischen Bestimmungen für die Personalkommissionen der Beamtensektion angegliedert.<sup>336</sup>

Eine weitere Veränderung im Jahr 1908 betraf die Pensions- bzw Provisionsansprüche des Fahrdienstpersonals. Ihnen wurden ab 1.Jänner für jedes Jahr im Fahrdienst 1,5 Jahre angerechnet, allerdings wurden dafür ihre Beiträge entsprechend erhöht.<sup>337</sup>

Das Jahr 1911 brachte Neuerungen von einiger Bedeutung für Bahnoffiziantinnen und für Beamte. Für Bahnoffiziantinnen wurden „ortsklassenmäßige“ Zulagen als ständige Bezüge eingeführt. Die Zulagen betrugen für Wien 25% des Jahresgehalts, für andere Dienstorte entsprechend der jeweiligen Quartiergeldklasse 20%, 15%, 10% und 5%. Die Zulagen galten nicht als Quartiergelder, so dass die das Quartiergeld betreffenden Normen nicht anzuwenden waren. Auch waren sie für den Ruhegenuss nicht anrechenbar.<sup>338</sup>

---

<sup>335</sup> ErlEM 107, 61350 ABIEM, 1908, 494.

<sup>336</sup> ErlEM 113, 35639ex1911 ABIEM 1912, 277ff.

<sup>337</sup> ErlEM 98, 55622 ABIEM 1908, 473f.

<sup>338</sup> ErlEM 12, 47348 ex1910 ABIEM 1911, 46f.

Die Änderung für die Beamten betraf die seit 1892 geltende Statureinteilung, weiters die Beförderung und Vorrückung.<sup>339</sup> Die Einreihung der Beamten erfolgte nun nicht nach Dienstzweigen, sondern nach ihrer Vorbildung:

Status I: Beamte mit Hochschulabschluss (bisher Status I bis V.)

Status II: ehemalige Offiziere, Absolventen von Obergymnasium oder Oberrealschule (mit Reifeprüfung) oder Gleichgestellte (beim Militär für den Einjährig-Freiwilligen-Dienst anerkannt), unterteilt in II.a für Geometer und II.b für die übrigen (bisher Status I bis V.).

Status III: geringere Vorbildung. (bisher Status VI).

Die Einreihung erfolgte ohne Rücksicht auf die Dienstverwendung. Hochschulabsolventen sollten nur auf solchen Dienstposten eingesetzt werden, wo deren Vorbildung erforderlich war.

Die Beförderung in die nächsthöhere Dienstklasse sollte bei befriedigender Dienstleistung nach dem Gehaltsschema erfolgen (Beförderungsfrist). Bei besonderer Dienstbeschreibung wurde die Möglichkeit einer Fristverkürzung durch das Eisenbahnministerium um ein halbes Jahr vorgesehen. Dies betraf die Beförderung von Dienstklasse X. in IX und von IX in VIII.

Zwischen Dienstklasse und Dienstposten bestand keine Verbindung. Aus der Verwendung auf einem bestimmten Dienstposten folgte kein Anspruch auf Beförderung. Bei nicht ausreichender Dienstbeschreibung sollte die Vorrückung in die nächste Gehaltsstufe gehemmt werden. Die Zeit der Hemmung war in die Vorrückungsfrist nicht einzurechnen. Auch sollten Vorrückungsfristen weder gekürzt noch übersprungen werden. Die Vorrückungs- und Beförderungsfristen waren vom Status abhängig.

Als Folge der neu eingeführten Statureinteilung wurden die Dienstitel der Beamten geändert.<sup>340</sup> Auch bei den Wächtern und Unterbeamten gab es Änderungen der Dienstitel. Nunmehr hießen Weichenwächter, Stationsblockwächter und Schrankenwächter im Stationsdienst "Weichensteller". Die Streckenwächter, Streckenblockwächter, Zugmeldewächter, die ambulanten Wächter, Rampenwächter, Tunnelwächter, Lehenwächter etc wurden nun als "Bahnwärter" bezeichnet.<sup>341</sup>

---

<sup>339</sup> ErlEM 48, 18177 ABIEM 1911, 165ff.

<sup>340</sup> ErlEM 155, 47138ex1912 ABIEM 1913, 457ff.

<sup>341</sup> ErlEM 69, 11937 ABIEM 1913, 243f.

Die wesentlichen dienstrechtlichen Veränderungen im Jahr 1914 standen bereits im Schatten des Krieges. Der Abschnitt VI. der Dienstordnung, der die Behandlung der Bediensteten im Mobilisierungsfall betraf, wurde den aktuellen Bedürfnissen angepasst.<sup>342</sup> Beamte, Unterbeamte, Diener und Aspiranten sollten bei Einberufung zur kk Armee im Dienstverband der Staatseisenbahnen verbleiben. Den Angehörigen des Mannschaftsstandes blieben die ständigen Bezüge, die Nebenbezüge wurden eingestellt. Die Militärzeit war als Dienstzeit bei den Staatseisenbahnen anrechenbar. Tod oder Dienstuntauglichkeit durch den Militärdienst waren so zu behandeln, als hätte sie der Bedienstete im Bahndienst erlitten. Hilfsbedienstete schieden mit der Einberufung aus dem Dienstverband aus. Die gleiche Vorgangsweise galt bei Einberufung zum Landsturm.

Eine kaiserliche Verordnung vom 25.Juli 1914 bedrohte mit einer Freiheitsstrafe von sechs Wochen bis zu einem Jahr jene öffentlichen Bediensteten eines Staatsbetriebes, einer Eisenbahn, Schifffahrtsgesellschaft oder einer staatlich geschützten Unternehmung, die im Verein mit anderen den Betrieb zu erschweren oder zu stören suchten. Gleiches galt für jene, die durch Einschüchterung oder Gewalt andere dazu bestimmten, den Betrieb zu stören. Mit dieser Verordnung wurden gewerkschaftliche Maßnahmen wie Streik und passive Resistenz unter Strafe gestellt. Eine weitere gleichzeitig erlassene und mit gleichem Erlass des Eisenbahnministeriums im Amtsblatt kundgemachte kaiserliche Verordnung unterstellte Personen, die sich boshafter Handlungen, Unterlassungen oder Beschädigungen an Eisenbahnen schuldig machten der Militärgerichtsbarkeit, sofern die Tat in einem mobilisierten Militärterritorialbereich begangen wurde.<sup>343</sup>

Im Amtsblatt des kk Eisenbahnministeriums für den Dienstbereich der Staatseisenbahnverwaltung XXXIX. Stück vom 29.Juli 1914 erschien das Manifest des Kaisers „An meine Völker“, mit dem die Kriegserklärung an Serbien kundgemacht wurde.

Im Oktober verkündete der Eisenbahnminister die Verleihung von Tapferkeitsmedaillen an Eisenbahner als Auszeichnung für tapferes Verhalten vor dem Feind.<sup>344</sup>

---

<sup>342</sup> ErlEM 92, 29826 ABIEM 1914, 361f.

<sup>343</sup> KaisV über die Bestrafung der Störung ... RGBI 1914/155;  
KaisV über die zeitweilige Unterstellung ... unter die Militärgerichtsbarkeit, RGBI 1914/156;  
ErlEM 95, 30298 ABIEM 1914, 371ff.

<sup>344</sup> ErlEM 131, 1678/E.M. ABIEM 1914, 475.



## 10.2 Das Regiebautenarbeiter-Gesetz

Die Dienstordnung von 1898 regelte nicht die Dienstverhältnisse der Arbeiter, sofern sie nicht „auf stabilem Posten“ verwendet wurden und dauernd die regelmäßigen Geschäfte von Dienern versahen. Für die zahlreichen Arbeiter in Werkstätten und Heizhäusern galten eigene Arbeitsordnungen.

Auch waren die Bediensteten von Eisenbahnunternehmungen von der Geltung der Gewerbeordnung<sup>345</sup> ausgenommen. Damit fehlten für die betroffenen Arbeiter nicht nur eine gesetzliche Regelung ihrer Dienstverhältnisse, sondern es fehlten auch Bestimmungen zum Schutz vor den Gefahren am Arbeitsplatz, wie sie in der Gewerbeordnung und deren Durchführungsverordnungen normiert waren.

Diese Lücke wurde im Jahr 1902 durch das Regiebautenarbeiter-Gesetz<sup>346</sup> geschlossen.

Dieses Gesetz galt für alle bei Regiebauten und in Hilfsanstalten der Eisenbahnunternehmungen beschäftigten Arbeiter. Unter Regiebauten wurden alle Bauarbeiten verstanden, die von Bahnunternehmungen außerhalb der gewöhnlichen Bahnerhaltung mit eigenem Personal durchgeführt wurden. Hilfsanstalten waren jene Betriebe der Bahnunternehmungen, die nicht der Durchführung und Sicherung des Bahnverkehrs bzw dessen unmittelbarer Abwicklung dienten. Nicht als Hilfsanstalten galten daher zB Heizhäuser. Als Beispiele für Hilfsanstalten nannte das Gesetz Werkstätten zur Herstellung und Reparatur von Fahrbetriebsmitteln, Anstalten zur Erzeugung von Bau- und Verbrauchsmaterialien wie Schottergruben und Fahrkartendruckereien sowie Beleuchtungsanstalten.

Das Gesetz definierte als Arbeiter alle jene Personen, die bei Regiebauten oder Hilfsanstalten von Bahnunternehmungen beschäftigt wurden, ohne auf Grund einer Dienstordnung definitiv oder provisorisch angestellt zu sein.

Die Arbeitsverhältnisse konnten im Rahmen bestehender Gesetze durch freie Übereinkunft zwischen Bahnverwaltung und Dienstnehmer gestaltet werden. Subsidiär galt das ABGB. Unter Bahnverwaltung war jedes zur selbständigen Besorgung der Geschäfte befugtes Organ zu verstehen.

---

<sup>345</sup> Gemäß GewO Art V lit I.

<sup>346</sup> G betr die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter, RGBl 1902/156.

Den Bahnverwaltungen wurde die Verpflichtung auferlegt, zum Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter alle erforderlichen Einrichtungen zu schaffen, die Arbeitsräume entsprechend auszustatten und die Betriebsweise den Bedürfnissen der Arbeitssicherheit anzupassen.

Weiters war für Sauberkeit und ausreichend Frischluft zu sorgen, ausreichend Waschgelegenheiten und Aborte sowie versperrbare Kästen für die persönlichen Gegenstände zur Verfügung zu stellen. Auch waren beheizbare Räume vorzusehen, in denen in Arbeitspausen Mahlzeiten eingenommen werden konnten.

Das Gesetz beschränkte die tägliche Arbeitszeit auf elf Stunden. Regelungen, die für die Arbeitnehmer günstiger waren behielten ihre Gültigkeit. Der Eisenbahnminister wurde ermächtigt, auf dem Verordnungswege Anpassungen an betriebliche Notwendigkeiten, zB bei Schichtbetrieb vorzunehmen. So konnte statt der täglichen Arbeitszeit ein Maximalwert für die wöchentliche Arbeitszeit unter entsprechender Berücksichtigung von Ruhezeiten verordnet werden.

Es wurden Arbeitspausen und die Einhaltung der Sonn- und Feiertagsruhe vorgeschrieben. Falls Sonntagsarbeit unvermeidlich war, musste die Teilnahme am Vormittagsgottesdienst jedenfalls am folgenden Sonntag gewährleistet werden.

Als Pflichten der Arbeiter nannte das Gesetz die Befolgung der durch Vorgesetzte erteilten Weisungen, das anständige Betragen, die Einhaltung der Arbeitszeit, die Erfüllung der Aufgaben nach besten Kräften, Verschwiegenheit über die Betriebsverhältnisse und die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften. Weiters sollten sich die Arbeiter gegenüber ihren Kollegen verträglich benehmen und Lehrlinge gut behandeln.

Sowohl der Arbeitgeber als auch der Arbeiter konnte unter Einhaltung einer vierzehntägigen Frist kündigen. Die Vereinbarung von abweichenden Fristen war zulässig, doch mussten sie für beide Teile gleich sein.

Die Entlohnung sollte wöchentlich in Form von Bargeld erfolgen. Konsummarken, Bons und dgl für den Einkauf in bestimmten Geschäften waren ausdrücklich verboten. Stellte der Arbeitgeber Lebensmittel oder eine Wohnung zur Verfügung, so durfte er nur die Selbstkosten in Rechnung stellen und vom Lohn in Abzug bringen. Die Tarife für solche Naturalleistungen waren durch Anschlag kundzutun und unterlagen der Kontrolle der Aufsichtsbehörde. Darüber hinaus waren Lohnabzüge nur gestattet als Rückzahlung von Vorschüssen, als Beiträge an Krankenkassen und für die Altersversorgung, als Bezahlung einer Konventionalstrafe oder als Ersatz für den Verlust von Arbeitsmitteln.

Die auf Grund des Regiebautenarbeiter-Gesetzes vom Eisenbahnministerium erlassene Durchführungsverordnung<sup>347</sup> regelte sehr detailliert die erforderlichen Maßnahmen und technischen Mittel zur Gewährleistung der Arbeitssicherheit.

Sechs Tage vor der Verabschiedung des Regiebautenarbeiter-Gesetzes unterzeichnete *Kaiser Franz Joseph* ein Gesetz<sup>348</sup>, in dem einige Bestimmungen der Gewerbeordnung<sup>349</sup> auf Eisenbahnbauunternehmen ausgedehnt wurden. Es waren dies die allgemeinen Bestimmungen über die Arbeitsordnung für gewerbliches Hilfspersonal und besondere Bestimmungen für Hilfsarbeiter in fabriksmäßig betriebenen Gewerbeunternehmen.

Damit traf auch die Eisenbahnbauunternehmen bei Betrieben mit mehr als 20 Hilfsarbeitern die Pflicht, Arbeitsordnungen auszuarbeiten, den Gewerbebehörden zur Prüfung vorzulegen, am Arbeitsplatz anzuschlagen und neu Eintretenden ausdrücklich zur Kenntnis zu bringen.

Die Arbeitsordnungen hatten zu enthalten:

- die Arbeiterkategorien sowie die Verwendung von Frauen und Jugendlichen
- Regelungen für jugendliche Hilfsarbeiter betreffend deren Schulpflicht
- die Arbeitstage, Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit und die Arbeitspausen
- die Zeit der Abrechnung und die Auszahlung der Arbeitslöhne
- die Befugnisse und Obliegenheiten des Aufsichtspersonals
- die Behandlung der Arbeiter bei Erkrankung und Unfall
- die Konventionalstrafen und deren Verwendung sowie andere Lohnabzüge
- die Kündigungsfristen und die Fälle fristloser Auflösung des Arbeitsverhältnisses.

Für Hilfsarbeiter in fabriksmäßig betriebenen Gewerbeunternehmen sah auch die Gewerbeordnung die Beschränkung der täglichen Arbeitszeit auf elf Stunden vor. Überstunden waren gesondert zu entlohn.

Die Beschäftigung von Kindern vor Vollendung des vierzehnten Lebensjahres und die Nachtarbeit von Frauen waren untersagt. Ausnahmen von den genannten Vorschriften waren unter besonderen Umständen wie Schichtbetrieb oder Betriebsunterbrechungen durch Naturereignisse mit Genehmigung der Behörden möglich.

---

<sup>347</sup> DfVEM RGBI 1903/28.

<sup>348</sup> G betr die Ergänzung der GewO bzgl der bei Bauunternehmungen beschäftigten Arbeiter, RGBI 1902/155.

<sup>349</sup> GewO idF v 8.3.1885, RGBI 1885/22.

### 10.3 Vorgangsweise bei Eingliederungen nach 1898 am Beispiel der Nordbahn

Am 1. Jänner 1907 wurde die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit ihrem Personal in den Staatsbetrieb übernommen. Die erworbenen Rechte der Bediensteten sollten gewahrt bleiben. Mit einem Erlass des Eisenbahnministeriums wurden Grundsätze für die Einreihung der Beamten der Nordbahn in den Personalstatus der Staatseisenbahnen kundgemacht.<sup>350</sup>

In Übereinstimmung mit Artikel IV des Gesetzes über die Erwerbung des einheitlich konzessionierten Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde festgelegt, dass die Einreihung in das Schema der Staatsbahnen nur mit Zustimmung der einzelnen Beamten erfolgen sollte. Erfolgte keine Zustimmung, so hatten für den Beamten weiterhin die Regelungen der Nordbahn zu gelten.

Es wurde festgestellt, dass es zwischen den Gehaltschemata der Nordbahn und jenen der Staatseisenbahnen Differenzen gab. Die Beförderungs- und Vorrückbedingungen waren bei der Nordbahn ungünstiger. Der Erlass enthielt eine Einreihungstabelle für die Überleitung vom Status der Nordbahn zu dem der Staatseisenbahnen. Bei gleichem Rangdatum sollten die Beamten der Staatsbahnen bevorzugt werden. Es sollte aber für die Beamten der Nordbahn bei der Eingliederung zu keinen Einbußen bei den Bezügen kommen.

Die gleichen Grundsätze galten für die Einreihung der in den Staatsbahndienst übernommenen Unterbeamten und Diener.<sup>351</sup> Allerdings konnte die Überführung der Kanzlistinnen der Nordbahn-Direktion mit Rücksicht auf die bei den Staatseisenbahnen zum damaligen Zeitpunkt in Aussicht stehenden Reformen dieser Dienstkategorie erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Die Überleitung scheint nicht ganz klaglos erfolgt zu sein. Der Eisenbahnminister sah sich gezwungen, in einem Erlass die Beamten der ehemaligen Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu rügen. Trotz äußerster Anstrengung der Regierung, den Beamten entgegenzukommen, hatten diese im Dienst passive Resistenz zur Durchsetzung ihrer Forderungen geübt.<sup>352</sup>

---

<sup>350</sup> ErlEM 56, 41271 ABIEM 1907, 363ff.

<sup>351</sup> ErlEM 6, 68427 ABIEM 1908, 63ff.

<sup>352</sup> ErlEM 85, 2244/E.M. ABIEM 1908, 429ff.

## **11 Das Dienstrecht der Bundesbahnbediensteten in der Ersten Republik**

### **11.1 Das Dienstrecht bis zum Jahr 1920**

#### **11.1.1 Folgen des Krieges und des Zerfalls der Monarchie**

Während des Krieges waren grundsätzliche Fragen des Dienstrechts in den Hintergrund getreten. Für die Bahnbediensteten vordringlich wurden die Verhinderung allzu harter Diensterschwerungen und der Ausgleich für die kriegsbedingte allgemeine Teuerung. Die Weiterentwicklung des Dienstrechts kam vorübergehend zum Stillstand.<sup>353</sup> Die Dienstordnung aus dem Jahr 1898 wurde von den Deutschösterreichischen Staatsbahnen nach dem Krieg zunächst unverändert übernommen. Da jedoch im Laufe der Zeit einzelne Bestimmungen der Pragmatik durch eigenständige Dienstvorschriften geregelt wurden verloren die entsprechenden Abschnitte der DO 98 ihre Geltung.

Im November 1918 ergingen zwei für die Anrechnung von Dienstzeiten während des Krieges bedeutsame Vollzugsanweisungen des Staatsamtes der Finanzen.

Die erste Vollzugsanweisung brachte für Zivilstaatsbeamte, die am 1. November 1918 im aktiven Dienst standen, eine begünstigte Anrechnung der Dienstzeit für die Vorrückung in eine höhere Gehaltsstufe. Wer in den Jahren 1914 bis 1918 wenigstens sechs Monate im aktiven Zivil- oder Militärdienst gestanden war, dem wurden für jedes Jahr zusätzlich sechs Monate als Dienstzeit angerechnet. Voraussetzung war eine zumindest gute Beurteilung der Qualifikation. Für Diener und Arbeiter in staatlichen Betrieben war die Regelung sinngemäß anzuwenden, daher erging für die Bediensteten der Staatsbahnen ein entsprechender Erlass des Staatsamtes für Verkehrswesen.<sup>354</sup>

Die zweite Vollzugsanweisung betraf Zivilstaatsbedienstete und Arbeiter der staatlichen Betriebe, die wegen Dienstuntauglichkeit oder auf Grund gesetzlicher Anordnung vorzeitig in den dauernden oder zeitlichen Ruhestand zu versetzen waren. Wer in den Jahren 1914 bis 1918 wenigstens sechs Monate im aktiven Zivildienst gestanden war, dem wurden für jedes Jahr zusätzlich sechs Monate als Dienstzeit für die Bemessung des Ruhegenusses angerechnet. Hatte der Bedienstete in einem Kalenderjahr Militärdienst geleistet, so hatte

---

<sup>353</sup> Grailer, Achtstundentag 41.

<sup>354</sup> VAStAF betr die begünstigte Anrechnung von Dienstzeiten während des Krieges für die Vorrückung der d-ö Zivilstaatsbediensteten in höhere Bezüge, StGBI 1918/68, ErlStAV 11, 2501 ABStAV 1919, 29f.

er Anspruch auf die Zuzählung eines Jahres. Auch hier erging für die Bediensteten der Staatsbahnen ein entsprechender Erlass des Staatsamtes für Verkehrswesen.<sup>355</sup>

Weiters sah ein an die Direktionen gerichteter Erlass die Nachsicht aller seit Kriegsbeginn verhängten Disziplinarstrafen - sofern sie noch nicht vollzogen worden waren - und ihrer Rechtsfolgen vor. Ausgenommen waren rechtskräftige Entlassungen und solche Disziplinarstrafen, die wegen Handlungen aus verächtlicher Gesinnung oder Gewinnsucht verhängt worden waren. Entsprechende Vermerke in den Standesausweisen waren zu tilgen, eingeleitete Verfahren waren einzustellen. Die Direktionen wurden ermächtigt, mit Ordnungsstrafen analog zu verfahren.<sup>356</sup>

Die Staatsbahnen hatten nach dem Krieg jene Eisenbahner deutscher Nationalität aufgenommen, die zunächst in den Nachfolgestaaten der Monarchie verblieben waren, in weiterer Folge aber dort aus dem Dienst entfernt wurden. Deren dienstrechtliche Stellung bedurfte einer Regelung. Im Juli 1920 beschloss die Nationalversammlung ein Gesetz,<sup>357</sup> wonach diese Bediensteten hinsichtlich ihres Ranges, ihrer Bezüge und der Versetzung in den Ruhestand so zu behandeln waren, als ob sie bereits am 31. Oktober 1918 in den Dienst der Deutschösterreichischen Staatsbahnen übernommen worden wären. Für die Durchführung wurde ein Spezialreferat für die Behandlung von Personalangelegenheiten der ehemaligen Staatsbahnbediensteten deutscher Nationalität aus Gebieten außerhalb Deutschösterreichs eingerichtet<sup>358</sup>.

Bereits im September 1919 waren Maßnahmen getroffen worden, um den durch den Zerfall der Monarchie hervorgerufen hohen Personalstand der Staatsbahnen zu verringern, indem der Übertritt in den dauernden Ruhestand durch einen Erlass<sup>359</sup> des Staatsamtes für Verkehrswesen erleichtert wurde. Alle in den Dienst der Deutschösterreichischen Staatsbahnen übernommenen Bediensteten, denen im Zeitpunkt der Verlautbarung dieses Erlasses im Falle der Versetzung in den Ruhestand 25 oder mehr Fondsjahre (mit Berücksichtigung der begünstigten Kriegszeitenanrechnung) anzurechnen waren konnten,

---

<sup>355</sup> VAStAF betr die begünstigte Anrechnung von Dienstzeiten während des Krieges für die Vorrückung der d-ö Zivilstaatsbediensteten bei der Bemessung des Ruhegenusses, StGBI 1918/69, ErlStAV 12, 2501 ABISAV 1919, 30f.

<sup>356</sup> ErlStAV 28, 124/Präs ABISAV 1919, 101.

<sup>357</sup> G über Maßnahmen für die Behandlung ehemals österr Zivilstaats(Staatsbahn)angestellter aus Anlass ihrer Übernahme in den Dienst der Republik Österreich, StGBI 1920/358; VAStReg zur Durchführung des Gesetzes ..., StGBI 1920/466.

<sup>358</sup> Nachricht 1073/St.V. ABISAV 1919, 179.

<sup>359</sup> ErlStAV 100, 27853 ABISAV 1919, 347f (Pensions- u Provisionsbegünstigungserlass).

auch wenn die in der Dienstordnung vorgeschriebenen Voraussetzungen nicht zutrafen die Versetzung in den dauernden Ruhestand beantragen. Ebenso waren alle in den Dienst der Deutschösterreichischen Staatsbahnen übernommenen Bediensteten, die - ohne begünstigte Anrechnung der Kriegszeit - eine zur Erlangung des Anspruchs auf vollen Ruhegenuss erforderliche Dienstzeit schon zurückgelegt hatten oder bis 30.Juni 1921 zurückgelegt haben würden auch ohne Nachweis der Dienstunfähigkeit und auch vor Vollendung des 65. Lebensjahres in den dauernden Ruhestand zu versetzen.

Eine der bedauerlichsten Folgen des Krieges war die große Anzahl von Bahnbediensteten, die in Ausübung ihres Dienstes bei der Bahn oder im Militärdienst durch Unfälle oder Kampfhandlungen zu Invaliden geworden waren. Ein während des Krieges in Grinzing eingerichtetes Genesungsheim für kriegsversehrte Eisenbahner wurde im April 1918 geschlossen. Für die „Krüppelfürsorge“ verblieb ein Rekonvaleszentenheim in Neulengbach. In einer diesbezüglichen Verlautbarung<sup>360</sup> dankte der Staatssekretär für das Verkehrswesen allen Eisenbahnern, die durch Spenden zum Erhalt des Genesungsheims beigetragen hatten. Gleichzeitig erfolgte eine Information über die künftige Verwendung von Invaliden bei der Bahn. In Tabellenform wurde folgendes bekannt gegeben: Name des Invaliden, letzte Dienststelle, Art der Verletzung und die Folgen, erfolgte Heilbehandlung, Schulung oder Beschäftigung im Heim sowie die neue Verwendung im Eisenbahndienst. Ähnlich wurde mit kriegsverletzten Angehörigen von Eisenbahnern verfahren, die bei der Bahn Verwendung finden sollten.

#### 11.1.2 Urlaubs- und Arbeitszeitregelungen

Die Änderung der gesellschaftlichen Verhältnisse durch den Zusammenbruch der Monarchie hatte weitreichende Auswirkungen auf das Dienstrecht der Bediensteten der Deutschösterreichischen Staatsbahnen. Die politische Situation in den ersten Jahren der Republik ermöglichte eine Reihe von allgemeinen sozialpolitischen Gesetzen, die auch den Eisenbahnern zugute kamen. Dazu zählten die Einführung des unbedingten Anspruchs auf einen bezahlten Erholungsurlaub und die Einführung des Achtstundentages.

Nach der Dienstordnung von 1898 hatten die Bediensteten der Staatsbahnen ein bedingtes Recht auf einen jährlichen Erholungsurlaub. Voraussetzung war, dass der Dienst dadurch nicht behindert wurde und keine Kosten für einen Ersatz entstanden. Im Juli 1919 erließ die

---

<sup>360</sup> Mitteilung des StSekV (ohne Z) ABiStAV 1919, 63ff.

Nationalversammlung das Arbeiterurlaubsgesetz,<sup>361</sup> dass auch für die Arbeiter in den Betrieben der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen Geltung hatte. Als „Arbeiter“ wurden alle Dienstnehmer ohne Unterschied des Geschlechts einschließlich der Lehrlinge definiert, die nicht vorwiegend kaufmännische oder höhere nichtkaufmännische Tätigkeiten ausübten. Mit dieser Definition wurde auch das Betriebspersonal der Staatsbahnen erfasst.

Bei einer ununterbrochenen Dauer des Dienstverhältnisses von mindestens einem Jahr stand den Arbeitern nach diesem Gesetz jährlich ein bezahlter Urlaub von einer Woche zu. Der Anspruch erhöhte sich auf zwei Wochen, wenn die Dienstzeit mehr als fünf Jahre betrug. Jugendliche unter sechzehn Jahren hatten bereits nach einem Jahr Anspruch auf zwei Urlaubswochen. Der Jahresurlaub war im Ganzen zu gewähren, doch war eine Teilung unter bestimmten Umständen zulässig. Dieser Anspruch war zwingendes Recht, ein Verzicht auf den Urlaub oder eine Beschränkung durch Vereinbarung war nicht zulässig. Der Zeitpunkt des Urlaubsantritts war einvernehmlich unter Berücksichtigung der Betriebserfordernisse zu vereinbaren. Erforderte der Arbeitsausfall durch Urlaub eine Mehrleistung der anderen Arbeiter, so war dies bis zu zwei Stunden täglich für höchstens zwei Wochen zulässig. Die Mehrleistung musste durch einen Zuschlag von mindestens 50% auf den regelmäßigen Stundenlohn abgegolten werden.

Nach dem Regiebautenarbeiter-Gesetz von 1902 durfte die tägliche Arbeitszeit höchstens elf Stunden betragen. Nun wurde durch Beschluss der provisorischen Nationalversammlung des Staates Deutschösterreich im Dezember 1918 die tägliche Arbeitszeit von Hilfsarbeitern in Gewerbebetrieben auf acht Stunden beschränkt. Vor- und Nacharbeiten, die nicht dem eigentlichen Betriebsprozess dienten waren auch außerhalb der regulären Arbeitszeit zulässig, doch mussten sie als Überstunden mit einem Zuschlag von mindestens 50% auf den Grundlohn abgegolten werden. Jugendliche Arbeiter und Frauen durften höchstens 44 Stunden in einer Woche beschäftigt werden. Diese Vorschrift<sup>362</sup> galt auch für fabrikmäßige Betriebe von Gebietskörperschaften, die von der Gewerbeordnung ausgenommen waren. Daher wurden mit Erlass des Staatsamtes für Verkehr die Bestimmungen über die Dienst- und Ruhezeiten der Staatsbahnbediensteten an diese gesetzliche Regelung angepasst.<sup>363</sup> Mit diesem Erlass wurden auch Änderungen des

---

<sup>361</sup> G über den Urlaub von Arbeitern, StGBI 1919/395.

<sup>362</sup> G über die Einführung des achtstündigen Arbeitstages in fabrikmäßig betriebenen Gewerbeunternehmen, StGBI 1918/138.

<sup>363</sup> ErlStAV 37, 9662 ABiStAV 1919, 129f.



Gehaltschemas verfügt, wie Verkürzung von Vorrückungsfristen, Einfügen von Gehaltsstufen in die Dienstklassen IV. bis X. und Erhöhung der Nachtdienstzulage.

Das Gesetz über die Einführung des achtstündigen Arbeitstages in fabrikmäßig betriebenen Gewerbeunternehmungen trat zu Beginn des Jahres 1919 in Kraft. Es war eine vorläufige Regelung, die zunächst nur bis zum Abschluss des Friedensvertrages in Geltung stehen sollte. Es wurde daher im Dezember 1919 ein neues Arbeitszeitgesetz beschlossen, das die wesentlichen Bestimmungen der Vorschrift von 1918 im Großen und Ganzen unverändert enthielt, jedoch die Möglichkeiten von Ausnahmeregelungen umfangreicher und detaillierter regelte.<sup>364</sup> Im §9 traf das Gesetz eine spezielle Regelung für Betriebe der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtunternehmungen sowie für Post- Telegraf- und Fernsprechanstalten. Die Arbeitszeit der Arbeiter und der Angestellten dieser Betriebe durfte ohne Anrechnung der Arbeitspausen nicht mehr als 48 Stunden in der Woche betragen. Ausnahmen konnten vom Staatsamt für Verkehrswesen genehmigt werden.

Eine die Regelung der Bezüge betreffende Vollzugsanweisung<sup>365</sup> vom 26. März enthielt auch eine Regelung der Amtszeit für Beamte in Ämtern und Anstalten, die mindestens sieben Stunden zu betragen hatte.

Die Dienstzeit der Staatsbahnbeamten wurde wie bei den Staatsbeamten geregelt. Sie wurde auf sieben Stunden im Staatsamt für Verkehrswesen, seinen Nebenstellen und unterstellten Dienststellen angehoben, sofern sie nicht ohnehin bereits sieben Stunden oder mehr betragen hatte. Der Dienstbeginn war mit 08:30 Uhr festgelegt. Die Arbeitszeit endete um 15:30 Uhr, verlängerte sich allerdings um die Zeit für die Einnahme der Mittagsmahlzeit. Bei den dem Staatsamt unmittelbar unterstehenden Dienststellen war die Dienstzeit nach örtlichen Bedürfnissen einvernehmlich mit der Personalvertretung festzulegen, doch sollte sie im Wochendurchschnitt sieben Stunden betragen. Diese Bestimmung galt nur für jene Bediensteten der in Betracht kommenden Dienststellen, für die keine höhere Dienstzeit festgesetzt war.<sup>366</sup>

---

<sup>364</sup> G über den achtstündigen Arbeitstag, StGBI 1919/581.

<sup>365</sup> VASReg v 26.3.1920, StGBI 1920/154

<sup>366</sup> DStAV 65, 1315/St.V. ABStAV 1920, 171f.

## 11.2 Die Besoldungsordnung von 1920

### 11.2.1 Grundzüge der Besoldungsordnung

Die Besoldungsordnung<sup>367</sup> von 1920 war nach dem Kündigungsverzicht der Staatseisenbahnverwaltung im Jahr 1890 und nach der Dienstordnung vom Jahr 1898 die dritte für die Staatsbahnbediensteten besonders bedeutende dienstrechtliche Maßnahme seit dem Erlass der ersten, auf dem Vorbild der Westbahn beruhenden Pragmatik im Jahr 1882.

Seitens der Eisenbahner bestand seit langem der Wunsch, das Besoldungsschema zu ändern. Vor allem die starre Einteilung der Bediensteten nach Kategorien war ein Stein des Anstoßes. Da die Einreihung wesentlich von der Schulbildung abhing, war ein Aufstieg vom Diener oder Unterbeamten zum Beamten nicht möglich. Die Beamtenschaft stellte eine Gruppe Privilegierter dar, die in den Zentralstellen und Direktionen beschäftigt waren. Wie die Personalvertretungswahlen des Jahres 1919 zeigten war ihre Zahl gering, denn es gab es in der Beamtensektion nur ca 4.600 Wahlberechtigte.<sup>368</sup>

Bereits im Dezember 1919 war das Besoldungs-Übergangsgesetz zur vorläufigen Regelung der Bezüge von Staatsbediensteten erlassen worden. Im März 1920 ergingen dazu ein erster Nachtrag und eine Vollzugsanweisung der Regierung.<sup>369</sup> Die Einteilung der Zivilstaatsbeamten in elf Rangklassen wurde beibehalten und je Rangklasse wurden ein Grundgehalt sowie Vorrückungsfristen und Vorrückungsbeträge festgelegt. An Stelle der in der Dienstpragmatik vorgesehenen Zeitvorrückung trat die Zeitbeförderung. Für Unterbeamte wurde einheitlich ein Grundgehalt festgelegt, ebenso für Diener. Die Grundgehälter beider Kategorien sollten alle zwei Jahre um einen fixen Betrag erhöht werden.

Die Funktionszulagen der obersten Rangklassen und die vom Wohnort abhängigen Aktivitätszulagen der übrigen Rangklassen entfielen. Dafür wurden ein Ortszuschlag zum Grundgehalt und eine abbaubare, für den Ruhebezug nicht anrechenbare Teuerungszulage eingeführt. Hinzu kam eine an die amtlich festgesetzten Preise für Mehl, Brot, Fett und Zucker gekoppelte gleitende Zulage. Die Höhe aller dieser Zuschläge und Zulagen war von

---

<sup>367</sup> DASTAV 102, 28.421 u 28.422 ABISTAV 1920, 276ff.

<sup>368</sup> *Freihsl*, Bahn 204.

<sup>369</sup> G zur vorläufigen Regelung der Besoldung ... (Besoldungs-ÜG) StGBI 1919/570; ErlStAV 14, 261/St.V. ABISTAV 1920, 35ff.  
Nachtrag zum Besoldungs- ÜG, StGBI 1920/134 mit VASTReg, StGBI 1920/154.

der Einreihung des Wohnortes in eine Bezugsklasse abhängig. Der Ortszuschlag für Wien war mit 30% des Grundgehaltes bemessen, sonst betrug der Ortszuschlag 20% oder 10%.

Die inflationäre Entwicklung der österreichischen Kronenwährung erzwang laufende Anpassungen der Zulagen. So brachte der erste Nachtrag zum Besoldungsübergangsgesetz unter anderem die Erhöhung der Ortszulage auf 100% für Wien, sonst 70% oder 40%. Bis zum Jänner 1921 ergingen weitere drei Nachträge<sup>370</sup> zum Besoldungsübergangsgesetz. Der letzte Nachtrag brachte eine Erhöhung der Grundgehälter. Im Gegenzug entfiel die gleitende Zulage.

Durch Dienstanweisung des Staatsamtes für Verkehrswesen wurden die Verfügungen des Besoldungsübergangsgesetzes mit einigen Ausnahmen auch auf die Bediensteten der Staatsbahnen erstreckt.<sup>371</sup> Die Zeitbeförderung wurde erst im Jahr 1925 übernommen.

Rückwirkend mit 1.Jänner trat die definitive Besoldungsordnung von 1920 in Kraft. Diese hatte gravierende Auswirkungen auf die dienstrechtliche Stellung der meisten Eisenbahnbediensteten. Die Einteilung der statusmäßig eingereihten Bediensteten in Kategorien entfiel, es wurde nur mehr zwischen angestellten Beamten, Beamtenanwärtern und nicht ständigen Hilfsbediensteten unterschieden. Unterbeamte, Diener und Offiziantinnen wurden somit zu Beamten und Beamtinnen. Nichtständige Hilfsbedienstete waren jene, die nur für bestimmte, außerhalb des regelmäßigen Eisenbahnbetriebes fallende Arbeiten oder nur zeitweise infolge eines größeren, aber vorübergehenden Geschäftsandranges aufgenommen werden mussten. Sie erhielten einen Taglohn.

Mit Inkrafttreten des Bundesverfassungsgesetzes im November 1920 wurden die Bediensteten der staatlichen Verkehrsverwaltung Bundesangestellte.<sup>372</sup>

In seinem Schreiben<sup>373</sup>, das der Dienstanweisung über die Einführung der neuen Besoldungsordnung vorangestellt war erläuterte Staatssekretär *Dr. Pesta* die Gründe für den Erlass eines neuen Regulativs und die Ziele, die damit verwirklicht werden sollten:

„Durch die nachfolgend verlautbarten Dienstanweisungen über die Einführung einer Besoldungsordnung für die Bediensteten der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung und über die Überführung der Bediensteten in die neue Besoldungsordnung treten

---

<sup>370</sup> Zweiter, dritter u vierter Nachtrag zum Besoldungs-ÜG, StGBI 1920/227, StGBI 1920/463, StGBI 1921/4.

<sup>371</sup> DASTAV 35, 814/St.V. ABISTAV 1920, 101ff.

<sup>372</sup> DASTSekV 124, 2614/St.V. ABISTAV 1920, 353f.

<sup>373</sup> K an alle Bed der StB-Verwaltung, 2114/St.V. ABISTAV 1920, 275f.

Vorschriften in Wirksamkeit, die viele seit langen Jahren gehegte Wünsche des Eisenbahnpersonals erfüllen.

Die neue Besoldungsordnung bringt allen in der Hauptsache eine bessere, mit dem zunehmenden Dienstalter steigende, sonst aber allein nach der Verwendung aufgebaute Entlohnung, sie verwirklicht die lang erstrebte Anstellung der dauernd beschäftigten Arbeiter und der Beamtenanwärter nach einer zweijährigen Dienstzeit und gewährleistet bei der Überführung jedes einzelnen in das neue Schema die Durchrechnung der gesamten Dienstzeit, die schon deshalb von der größten Bedeutung ist, weil durch sie die Folgen der von gleichwertigen Bediensteten bisher erfahrenen unterschiedlichen Behandlung möglichst getilgt werden.“

#### 11.2.2 Die Verwendungsgruppen

Das System der Dienstklassen und Gehaltskategorien wurde aufgegeben. An deren Stelle traten 19 Verwendungsgruppen, in die die angestellten Beamten nach ihrer Dienstverrichtung einzuteilen waren. Kriterien für die Einordnung waren die erforderliche Vorbildung bzw Ausbildung, die mit dem Dienst verbundene Verantwortlichkeit und das Ausmaß der Gefährdung von Leben und Gesundheit durch die ausgeübte Tätigkeit.

Nicht unter die Bestimmungen der Besoldungsordnung fielen Personen, die den Eisenbahndienst nur als Nebenberuf ausübten und mit besonderem Vertrag angestellt wurden und jene, die den zur Erleichterung der Wirtschaftsführung der Staatseisenbahnbediensteten eingerichteten Wirtschaftsbetrieben, wie zB Lebensmittelmagazinen und Personalküchen angehörten.

Die Tätigkeiten innerhalb der einzelnen Verwendungsgruppen waren entweder allen oder einzelnen Dienstzweigen zugeordnet. Es gab folgende Dienstzweige:

Bahnhofsdienst (einschließlich Verschub)

Bau- und Bahnerhaltung

Beleuchtungs- und Kraftübertragungsdienst

Fahrdienst

Oberste Geschäftsleitung

Schiffahrtsdienst

Signalwerkstättendienst

Technische Dienstzweige

Verwaltungsdienst (bei den Direktionen und Ämtern)

Vorratslagerdienst

Werkstättendienst

Zugförderungsdienst

So enthielt zB die Verwendungsgruppe 4 folgende Dienstverrichtungen:

Signalwerkstättendienst: Wartung elektrischer Speicher

Bahnhofsdienst: Verschubdienst

Fahrdienst: Dienst des Zugbegleiters bei Güterzügen

Schiffahrtsdienst: Dienst des Matrosen

Verwaltungsdienst: Verwaltungshilfsdienst (Mitwirkung in den Fachabteilungen und in den Direktionskassen unter Aufsicht und Leitung)

Kanzleidienst (Sichten und Verteilen des Einlaufes ...)

Rechnungshilfsdienst (Mitwirkung in den Rechnungsabteilungen ... unter Aufsicht und Leitung)

Alle Dienstzweige: Einfacher Zeichnerdienst (Übertragen von Plänen ...)

Kraftwagenlenkung

Hilfsdienste und gewöhnliche Arbeiten waren in die Verwendungsgruppe 1, die Leitung einer Staatsbahndirektion oder eines Amtes in die Verwendungsgruppe 18, die Leitung einer Sektion im Staatsamt für Verkehrswesen in die Verwendungsgruppe 19 eingeordnet.

Durch Stellenpläne, die von der Generaldirektion im Einvernehmen mit der Personalvertretung auszuarbeiten waren, wurde der Bedarf an Bediensteten in den einzelnen Verwendungsgruppen festgelegt. Ebenso waren im Einvernehmen mit der Personalvertretung Weisungen über die Vorbildung und Ausbildung herauszugeben, die für die Anstellung in den verschiedenen Verwendungsgruppen und für die Beförderung in eine höhere Verwendungsgruppe erforderlich sein sollten.

Wie durchlässig das neue System in Bezug auf Aufstiegsmöglichkeiten war zeigt die Möglichkeit für nichtständige Hilfsbedienstete, sich bei bestehendem Bedarf als Beamtenanwärter zu bewerben. Beamtenanwärter galten als ständige Hilfsbedienstete, die in Hinblick auf dauernde Verwendung eingestellt wurden. Bei Erfüllung der vorgeschriebenen Voraussetzungen hatten sie das Recht, nach zwei Jahren als Beamter angestellt zu werden. Die Anstellung als Beamter erfolgte durch Ernennung.

Alle Aufnahmen in den Dienst sollten ausschließlich nach den Bedürfnissen des Dienstes und nach der Eignung der Bewerber erfolgen. Nur bei sonst gleicher Eignung waren die Kinder von Bediensteten und unter diesen wieder die Waisen zu bevorzugen.

Voraussetzung für eine Beförderung, also die Überstellung in eine höhere Verwendungsgruppe war der Bedarf. Dabei wurde auf Bedienstete zurückgegriffen, die sich um eine Beförderung beworben hatten. Meldete sich auf eine Ausschreibung kein geeigneter Bewerber, so erfolgte die Beförderung eines geeigneten Bediensteten von Amts wegen.

„Dienstbestimmungen“ waren Überstellungen innerhalb derselben oder in eine niedrigere Verwendungsgruppe wegen minderwertiger Dienstleistung, körperlicher Untauglichkeit, wegen einer Disziplinarstrafe oder sonstigen, die Einsatzfähigkeit beeinträchtigenden Gründen. Sie hatten in Bezug auf die Besoldung nur insofern eine Auswirkung, als bei Überstellung in eine niedrigere Verwendungsgruppe nur mehr deren Vorrückungsbeträge zur Anwendung kamen.

Die Neuordnung des Besoldungswesens erforderte auch eine Anpassung der Rangbestimmungen, wie sie für Beamte und Diener in der Dienstordnung von 1898 (§§41 und 42) festgelegt waren. Die Einreihung in einen der drei nach der Vorbildung getrennten Status, wie sie im Jahr 1911 vorgenommen worden war entfiel. Nach der neuen Regelung<sup>374</sup> ergab sich in einem gemeinsamen Status der Rang aus der Zugehörigkeit zu einer Verwendungsgruppe. Je höher die Verwendungsgruppe, desto höher der Rang. Die gegenseitigen Rangverhältnisse innerhalb einer Verwendungsgruppe wurden durch den Zeitpunkt des Eintritts in die Verwendungsgruppe bestimmt. Ein Beförderter nahm somit zunächst den niedersten Rang in der neuen Verwendungsgruppe ein. Gleiches galt für neu ernannte Beamte, sofern bei ihrer Ernennung keine besondere Vereinbarung über ihren Rang getroffen worden war. Bei gleichzeitiger Beförderung mehrerer Beamter wurden diese in ihrem Verhältnis untereinander nach ihrem bisherigen Rang gereiht, bei gleichzeitiger Anstellung neuer Beamter war der Beginn ihrer Dienstzeit bei der Bahn, subsidiär der Prüfungstermin der für die Ernennung erforderlichen und bestandenen Dienstprüfung bestimmend. Ergab sich auch daraus keine Rangordnung, so entschied das Lebensalter. Letztes Kriterium, wenn alle anderen Merkmale keine Rangordnung ergaben, war die alphabetische Folge des Familiennamens.

---

<sup>374</sup> DA 68 v 19.6.1923 Z 13465 betr Rangbestimmungen für Bundesbahnbedienstete, ABIBMHV 1923, 145f.

### 11.2.3 Die Regelung der Bezüge

Die Einreihung eines Beamten in eine Verwendungsgruppe bestimmte die Höhe seiner Bezüge. Das Grundgehalt der Beamten setzte sich aus dem Anfangsgehalt und den anfallenden Vorrückungs- und Beförderungsbeträgen zusammen. Das Grundgehalt und der Ortszuschlag bildeten die ständige Entlohnung. Das Quartiergeld, das der Aktivitätszulage bei den Zivilstaatsbeamten entsprach war durch das Besoldungsübergangsgesetz vom Dezember 1919 bereits entfallen. Der Ortszuschlag für Wien (Klasse I.) betrug 100% des Grundgehalts. Die Besoldungsordnung enthielt eine Liste der Anfangsgehälter der einzelnen Verwendungsgruppen sowie die als Biennalsprünge ausgebildeten Vorrückungsbeträge. Die Vorrückung wurde gewährleistet und konnte nur durch ein Dienststraferkenntnis oder durch eine schlechte Beschreibung behindert werden.

Grundlage für die Bemessung des Ruhebezuges oder einer einmaligen Abfertigung war das Grundgehalt mit den anrechenbaren Zulagen und dem für den Wohnort des Betroffenen geltenden Ortszuschlag. War der Wohnort keiner Ortsklasse zugeordnet, so kam die niederste Ortsklasse (40% des Grundgehalts) zur Anwendung.

Anrechenbare Zulagen gab es zB für die Beamten des Lokomotivfahrdienstes wegen der besonderen Gefährlichkeit des Dienstes und „der raschen Abnutzung der verwendeten Bediensteten“. Nicht anrechenbar waren Zuschläge, die für die Dauer von besonders schwierigen, gefährlichen, gesundheitsschädigenden, ekelerregenden und kleiderabnützenden Arbeiten gewährt wurden.

Die Besoldungsordnung unterschied nicht zwischen Bediensteten männlichen und weiblichen Geschlechts. Lediglich die „vorübergehenden Maßnahmen zur Erleichterung der Lebensführung“, die den Staatsbahnbediensteten in gleichem Maße wie den Staatsbeamten zustanden waren per Definition für Frauen nicht anwendbar. Sie dienten der Unterstützung von männlichen Bediensteten, deren Frauen nicht selbst im Dienst einer Gebietskörperschaft standen.

Die in der neuen Besoldungsordnung festgelegten Bezüge mussten allerdings gleich von Beginn an erhöht werden, einerseits zur Durchführung der den Staatseisenbahnbediensteten früher gegebenen Zusicherung der Angleichung ihrer Bezüge an jene der Wiener Gemeindeangestellten, andererseits in Berücksichtigung der mittlerweile fortgeschrittenen Teuerung.<sup>375</sup>

---

<sup>375</sup> DABMV 8, 1372 ABIBMV 1921, 35ff.

Eine ähnliche Entwicklung wie bei den Bahnbediensteten gab es bei den Staatsangestellten, die im Jahr 1921 eine neue Besoldungsordnung erhielten, wobei die Dienstpragmatik von 1914 grundsätzlich beibehalten wurde. Das Besoldungsgesetz<sup>376</sup> teilte die Dienstposten für Beamte der allgemeinen Bundesverwaltung in 19 Besoldungsgruppen ein, abweichende Einteilungen gab es für Richter, das Lehrpersonal an Universitäten, Hoch- und Mittelschulen sowie für Angehörige des Bundesheeres.

### **11.3 Dienstrechtliche Neuerungen im Jahr 1921**

Dienstanweisungen im Jahr 1921 betrafen zB die Einführung einer neuen Vorschrift über die Standesführung der Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen<sup>377</sup>, den Vorgang bei der Besetzung erledigter Stellen der Bundesbahnverwaltung<sup>378</sup> und eine, durch die neue Besoldungsordnung bedingte vorläufige Prüfungs- und Ausbildungsvorschrift.<sup>379</sup>

Auch erfolgte die Anpassung der Besoldungsordnung an die Verhältnisse der Staatsbeamten, die Neuordnung der Pensionen und Versorgungsgenüsse und es wurden neue Satzungen der Krankenkasse der Bundesbahnbediensteten kundgemacht.

#### **11.3.1 Anpassung der Besoldungsordnung**

Nach Erlass des Besoldungsgesetzes für die Bundesangestellten wurde die Besoldungsordnung der Bahnbediensteten von 1920 wieder aufgehoben und rückwirkend ab 1.Jänner 1920 durch eine neue, an das Besoldungsgesetz angepasste Regelung ersetzt.<sup>380</sup> Abgesehen von einigen wenigen Änderungen wurden die Rechte und Pflichten der Bediensteten durch die neue Regelung nicht berührt. Die Anpassung fand auch ihren Niederschlag in einer Änderung von Dienstiteln der Bundesbahnbediensteten. So wurde zB aus dem „Zentralinspektor“ der „Hofrat“.<sup>381</sup>

Die den Verwendungsgruppen entsprechende Reihung der Dienstverrichtungen sollte gegenüber der Reihung vom Jahr 1920 geändert und als Beilage 1 der Dienstanweisung vom Dezember 1921 kundgemacht werden. Tatsächlich wurde die neue Reihung erst nach

---

<sup>376</sup> BG zur Regelung der Besoldungsverhältnisse der Bundesangestellten, BGBl 1921/376

<sup>377</sup> DABMV 73, 18461 NBIGD 1921, 211ff.

<sup>378</sup> DABMV 74, 1641/B.M.V. NBIGD 1921, 216ff.

<sup>379</sup> DABMV 106, 2750/B.M.V. NBIGD 1921, 305.

<sup>380</sup> DABMV 112, 44522 ABIBMV 1921, 315ff.

<sup>381</sup> DABMV 72, 1679/B.M.V. NBIGD 1921, 211.



Umwandlung der Staatsbahnen in einen eigenen Wirtschaftskörper im November 1923 von der Generaldirektion herausgegeben.<sup>382</sup>

Wesentlich war die inflationsbedingt erforderliche Anpassung der Bezüge. In der Verwendungsgruppe 1 stieg das Anfangsgehalt von 3.000 K im Jahr 1920 auf 11.160 K ab 1.März 1921, der Vorrückungsbetrag von 300 K auf 1.160 K. In der höchsten Verwendungsgruppe stieg das Anfangsgehalt im gleichen Zeitraum von 23.000 K auf 70.000 K, der Vorrückungsbetrag von 2.300 K auf 7.000 K.

Für die Aufnahme von Beamtenanwärtern wurde nun das vollendete achtzehnte Lebensjahr vorausgesetzt. Es wurde das Recht der Beamtenanwärter festgeschrieben, nach zwei Dienstjahren – gezählt ab Vollendung des achtzehnten Lebensjahres – und bei Erfüllung der vorgeschriebenen Voraussetzungen am nächstfolgenden 1.Jänner oder 1.Juli angestellt zu werden.

Detailliert geregelt wurde die Überführung der Bediensteten in das neue Besoldungsschema, ausgehend von ihrem vor der Besoldungsreform geltenden Status als Beamte, Unterbeamte, Bahnoffiziantinnen und Diener.

### 11.3.2 Neuordnung der Pensionen und Versorgungsgenüsse

Die Besoldungsreform hatte zum Entfall der Unterbeamten- und Dienerkategorie geführt. Damit war aber auch die Unterscheidung von Pensions- und Provisionsstatut hinfällig und es mussten die Ruhensbestimmungen neu geregelt werden. Das Pensionsgesetz für Staats- bzw Bundesangestellte vom Dezember 1921 ermächtigte die Regierung zum Erlass eigener Regelungen für die durch dieses Gesetz nicht erfassten Bundesbediensteten. Auf Grund dieser Ermächtigung erließ die Bundesregierung die Bundesbahn-Pensionsverordnung.<sup>383</sup>

Unter dem Begriff „Pensionen“ wurden nun alle Ruhe- und Versorgungsgenüsse zusammengefasst, die von den bei der Bundesbahn eingerichteten Pensions-Instituten, Pensionsfonds, Provisions-Instituten und Provisionsfonds zu leisten waren. Die Bezeichnung „Pensionist“ galt nun auch für die Provisionisten.

Die Verordnung unterschied zwischen Neupensionen und Altpensionen.

Neupensionen standen jenen unter die Besoldungsordnung fallenden Bundesbahnangestellten zu, die nach dem 28.Februar 1921 in den Ruhestand getreten

---

<sup>382</sup> DA 6, 32552/V NBIGD 1923, 11ff.

<sup>383</sup> PensionsG, BGBl 1921/735 u BB-PensionsV, BGBl 1922/145.

waren. Ihnen gebührte nach zehn anrechenbaren Dienstjahren eine Pension in der Höhe von 50% der Bemessungsgrundlage, die mit jedem weiteren Dienstjahr um 2% der Bemessungsgrundlage erhöht wurde. Damit wurde der Maximalbetrag der Pension in der Höhe von 100% nach 35 Dienstjahren erreicht. Bei Hochschulabsolventen betrug die jährliche Steigerung 2,5%, so dass diese den Höchstbetrag nach bereits 30 Dienstjahren erreichen konnten.

Die Bemessungsgrundlage betrug 90% der Summe aus dem letzten Gehalt, dem Ortszuschlag für den Wohnort im Ruhestand und den anrechenbaren Zulagen. War seit der letzten Vorrückung mehr als ein Jahr vergangen, so kam die Hälfte des nächsten Vorrückungsbetrages zur Summe hinzu.

Besondere Regelungen bezüglich der Anrechnung von Dienstjahren gab es bei Dienstunfähigkeit wegen Erkrankung und bei Eintritt eines nicht selbst verschuldeten körperlichen oder geistigen Gebrechens. Schied ein Beamter vor Erreichen eines Pensionsanspruches aus dem Dienst aus, so stand ihm eine einmalige Abfertigung zu, sofern das Ausscheiden weder auf eigenen Wunsch noch auf Grund eines Disziplinarverfahrens erfolgte.

Die Höhe der Witwenpension und der Pension für elternlose Waisen betrug 50% der aus den letzten Aktivbezügen des Verstorbenen ermittelten Bemessungsgrundlage.

Den Altpensionisten bzw deren Hinterbliebenen standen höhere satzungsmäßige Ruhe- bzw Versorgungsgenüsse zu. Die Pensionsverordnung berücksichtigte hier eine Vielzahl von Randbedingungen.

Die Anrechnung der Kriegsdienstjahre von Bahnbediensteten nach den Bestimmungen aus den Jahren vor 1921 und die Entstehung neuer Staaten aus Teilen der Monarchie mit den damit verbundenen Fragen der Staatszugehörigkeit hatten umfangreiche und komplizierte Bestimmungen zur Folge, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll.

Bei angestellten Beamten, die am 10.November 1920 (Tag des Inkrafttretens der Bundesverfassung) im aktiven Dienst standen oder danach in den aktiven Dienst eintraten kam zu den Ruhe- und Versorgungsgenüssen ein abbaufähiger Teuerungszuschlag, dessen Höhe sich an dem Teuerungszuschlag für aktive Bedienstete am selben Wohnort orientierte.

### 11.3.3 Neue Satzungen der Krankenkasse

Mit einer Dienstanweisung<sup>384</sup> wurden neue Satzungen der Krankenkasse der Österreichischen Bundesbahnen kundgemacht. Wie im Vorwort dieser Dienstanweisung ausgeführt wurde, sollten alle Vorteile, wie sie die Bundesangestellten durch das Gesetz vom 13. Juli 1920 erhalten hatten, auch den Bahnbediensteten zugewendet werden. Insbesondere wurde den schon seit längerer Zeit von den Bediensteten erhobenen Forderungen nach Einführung der freien Arztwahl und der Autonomie der Kassenverwaltung weitestgehend Rechnung getragen. Durch die neuen Satzungen, die mit 1. Juli 1921 in Kraft traten wurde der Kreis der bei der Kasse versicherten Personen bedeutend erweitert und auch der Umfang der Leistungen der Kasse gesteigert.

Nach der neuen Regelung waren folgende Personen, solange sie im Gebiet der Republik Österreich ihren Wohnsitz hatten, für den Krankheitsfall versichert:

- Alle aktiven fest angestellten Beamten, also das gesamte Definitivpersonal
- Alle im Taggeld- oder Taglohnbezug stehenden Bediensteten, also Arbeiter und alle sonstigen nicht definitiven Bediensteten
- Alle Alt- und Neupensionisten
- Die im Bezug von Versorgungsgenüssen stehenden Witwen und Waisen nach ehemaligen Staatsbahnbediensteten
- Die Empfänger von fortlaufenden Zuwendungen aus Betriebsmitteln (ehemals Gnadengabenempfänger genannt)
- Alle als österreichische Rentner anerkannten Bezieher einer Unfallrente von der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt

Hinzu kamen als Kassenangehörige

- Die im gemeinsamen Haushalte lebende Ehegattin oder Lebensgefährtin eines männlichen Kassenmitglieds. Die Lebensgefährtin musste mit dem Mitglied schon durch mindestens acht Monate in Hausgemeinschaft leben und ihm den Haushalt unentgeltlich führen.
- Eine mit einem ledigen, verwitweten oder geschiedenen weiblichen Kassenmitglied verwandte weibliche Person. Diese musste mit dem Mitglied schon durch mindestens acht Monate in gemeinsamen Haushalt leben und ihm den Haushalt unentgeltlich führen.

---

<sup>384</sup> DABMV 53, 22675 ABIBMV 1921, 154ff.

- Die ehelichen und legitimierten sowie die Wahlkinder eines Mitglieds, desgleichen die mit dem Mitglied verwandten Ziehkinder, vorausgesetzt dass sie minderjährig waren und vorwiegend vom Mitglied erhalten wurden.
- Die Verwandten eines Mitglieds in auf- oder absteigender Linie (Eltern, Großeltern, Enkel), wenn sie seit mindestens acht Monaten mit dem Mitglied in gemeinsamen Haushalt lebten und von ihm auf Grund gesetzlicher Verpflichtungen erhalten wurden.

Die Krankenkasse gewährte allen Mitgliedern und Angehörigen Krankenhilfe, Wochenhilfe und Begräbnisgeld, sowie den Taglohnbediensteten unter gewissen Voraussetzungen Krankengeld. Weiters hatten alle Mitglieder und Angehörige auch Anspruch auf eine erweiterte Heilbehandlung.

Die aktiven und die im Bezug von Ruhe- oder Versorgungsgenüssen stehenden Mitglieder hatten einen Beitrag in der Höhe von 1,3% der jeweiligen im Vorhinein festgesetzten Bezüge zu leisten. Die Bundesbahnverwaltung leistete für diese Mitglieder gleich hohe Beträge wie diese selbst. Mitglieder, die lediglich eine Unfallrente bezogen waren von einer Beitragsleistung befreit. Für sie leistete die Verwaltung die gesamten Beiträge.

## **11.4 Die Entwicklung in den Jahren von 1922 bis 1930**

### 11.4.1 Maßnahmen zur Kostensenkung

Die ersten Jahre der Republik hatten mit der neuen Besoldungsordnung, der Neuregelung der Ruhe- und Versorgungsgenüsse und den neuen Satzungen der Krankenkasse bedeutsame Veränderungen für das Dienstrecht der Bediensteten der staatlichen Eisenbahnen - die ab dem 1. April 1921 die Bezeichnung „Österreichische Bundesbahnen“ führten - gebracht. Die Einführung dieser Neuerungen erfolgte durch Dienstanweisungen oder durch Gesetze und Verordnungen, die nur die Bahnbediensteten betrafen. In weiterer Folge gab es eine Reihe von allgemeinen oder die Staatsbeamten betreffenden gesetzlichen Regelungen, die auch für die Bahnbediensteten Geltung hatten oder durch Dienstanweisung auch für die Bahnbediensteten in Kraft gesetzt wurden und sinngemäß anzuwenden waren. Diese Gesetze dienten einerseits zur Anpassung der Besoldung an die inflationäre Entwicklung der Lebensmittelpreise, andererseits wurden in zunehmendem Maße Bestimmungen erlassen, deren Zweck die Sanierung der staatlichen Finanzen war. So sah zB der §8 des Wiederaufbaugesetzes vor, dass Beamte für Naturalbezüge wie Dienstwohnungen oder Dienstkleider eine dem Wert des Bezuges entsprechende

Vergütung leisten sollten. Für Bundesverkehrsangestellte sollten diese Vergütungen durch besondere Dienstvorschriften geregelt werden.<sup>385</sup>

Einen Weg, um die Belastung der Staatsfinanzen zu mindern sah man vor allem in Maßnahmen zur Reduzierung des Personalstandes der Bundesbahnen. So wurde zB der Bedarf an Schrankenwärtern durch Auflassung von Bahnschranken gesenkt. Auf Grund der gemachten Erfahrungen und in Hinblick auf neue technische Vorkehrungen hielt man Schranken auch bei Hauptbahnen nicht mehr unter allen Umständen für erforderlich.<sup>386</sup>

Durch die reduzierte Anzahl von beschränkten Bahnübergängen wurde es zweckmäßig, den Begeherdienst vom Schrankendienst zu trennen und letzteren den Frauen und unversorgten Töchtern der Bahnwärter zu übertragen. Dafür wurde ihnen ein nach Ortsklasse gestaffelter Stundenlohn zugebilligt, der auf Grund von ermittelten Durchschnittswerten des Zeitaufwandes im Nachhinein als Monatspauschale gemeinsam mit dem Lohn des Gatten bzw des Vaters ausbezahlt wurde.

Ebenso konnten Frauen oder Töchter der Bahnwärter die Reinigung und Beleuchtung feststehender Signale übernehmen. Als durchschnittliche Gehzeit zum Signal wurden 15 Minuten je Kilometer, bei Tragen von mindestens zwei Laternen 20 Minuten angenommen. Bei Fehlen weiblicher Angehöriger konnten ausnahmsweise auch Unfallrentner oder pensionierte Bedienstete der Bahn unter gleichen finanziellen Bedingungen verwendet werden. Das Pauschale für Angehörige war nicht in die Berechnungsgrundlage der Beiträge für die Kranken- und Arbeitslosenversicherung und in die Arbeiterkammerumlage des Bahnwärters einzubeziehen. Die Angehörigen waren lediglich gegen Unfälle versichert, nicht jedoch gegen Arbeitslosigkeit.<sup>387</sup>

#### 11.4.2 Auswirkungen des Bundesbahngesetzes von 1923

Wie bereits oben im historischen Überblick im Kapitel über die Bundesbahnen der Ersten Republik näher ausgeführt, wurden unter dem Druck zur Sanierung der Staatsfinanzen eine Reihe von gesetzlichen Maßnahmen beschlossen, von denen sowohl die Staatsbeamten als auch die Bediensteten der staatlichen Betriebe betroffen waren. Es waren dies das Angestellten-Abbaugesetz und das Wiederaufbaugesetz. Letzteres sah unter anderem die Trennung der Betriebsverwaltungszweige des Bundes von der Hoheitsverwaltung und ihre

---

<sup>385</sup> zB DA 145, 132/P. NBIGD 1928, 166f.

<sup>386</sup> DABMV 8, 40873 ex1921 ABIBMV 1922, 11 u DABMV 125, 30308 ABIBMV 1922, 239f.

<sup>387</sup> DA 12, 61614/24 NBIGD 1925, 12f.

Umwandlung in eigene Wirtschaftskörper vor. Diese Forderung wurde für die Bundesbahnen mit dem Bundesbahngesetz erfüllt, das am 19.Juli 1923 vom Nationalrat beschlossen worden war. Die Bundesbahnen wurden zu einem eigenen Wirtschaftskörper, der nach kaufmännischen Gesichtspunkten geführt werden sollte.

Das neue Unternehmen hatte die Bediensteten der staatlichen Bahnen zu übernehmen, wobei die Weitergeltung der Bestimmungen zum Personalabbau betont wurde. Die das Dienstverhältnis, den Personalvertretungskörper und die Pensionen betreffenden Vorschriften sollten zunächst unverändert in Geltung bleiben. Allerdings ergab sich bereits aus der Umwandlung der Bundesbahnen in eine privatrechtliche Gesellschaft ex lege eine Konsequenz für die Bediensteten. Die Bestimmung über die allgemeine Befreiung vom Geschworenen- und Schöffenamtsamt kam für sie nicht mehr in Betracht.<sup>388</sup>

Die Reihung der Dienstverrichtungen im Bundesbahndienst, wie sie in der ersten Besoldungsordnung vom 23.August 1920 festgelegt worden war, wurde an die Organisation des neuen Unternehmens angepasst.<sup>389</sup> Die höchste Verwendungsgruppe (VG 19), bisher für die Leitung einer Sektion im Staatsamt bzw Bundesministerium für Verkehrswesen vorgesehen galt nun für die Leitung einer Bundesbahndirektion.

Vom Bundesbahngesetz waren dem Unternehmen und dem Zentralausschuss des Personals aufgetragen worden, bis zum 31.Dezember 1924 eine Vereinbarung über die Anpassung des Dienstrechts an die Bedürfnisse der kaufmännischen Betriebsführung zu treffen. Da eine solche Anpassung eine Verschlechterung der Situation der Eisenbahner befürchten ließ, beharrte die Personalvertretung auf dem status quo.

Bis zum Jahr 1933 kam es daher zu keiner grundlegenden Veränderung des Dienstrechts. Verlautbarungen in dieser Zeit, die das Dienstrecht berührten - zB die jährlich herausgegeben Bestimmungen über das jeweilige Urlaubsjahr - enthielten Formulierungen wie „unvorgreiflich der neuen Dienstordnung“.

Allerdings gab es in Teilbereichen Änderungen und Anpassungen in den Jahren bis 1933, wie zB bei der Besoldungsordnung der Beamten, bei den Bestimmungen für den Erholungsurlaub, bei der Pensionsvorschrift und der Disziplinarordnung.

---

<sup>388</sup> DA 237, 3271/P. NBIGD 1926, 219.

<sup>389</sup> DA 6, 32552/V NBIGD 1923, 11ff.

Eine Novellierung des Bundesbahngesetzes durch Verordnung<sup>390</sup> im Juni 1933 beendete die Pattstellung zwischen Unternehmensleitung und Personalvertretung. Die neue Regelung ermächtigte die Verwaltungskommission zur endgültigen Entscheidung über Änderungen des Dienstrechts, falls innerhalb einer Frist von höchstens zwei Monaten eine Einigung zwischen Unternehmen und Personalvertretung nicht zu erzielen war. Die Ermächtigung zum Erlass einer solchen gesetzesändernden Verordnung leitete die Regierung aus dem so genannten „kriegswirtschaftlichen Ermächtigungsgesetz“<sup>391</sup> vom Jahr 1917 ab, mit dem damals die Regierung die Kompetenz erhalten hatte „aus Anlass der durch den Kriegszustand verursachten außerordentlichen Verhältnisse die notwendigen Verfügungen auf wirtschaftlichem Gebiet zu treffen.“

#### 11.4.3 Einreihung des Personals der Südbahngesellschaft

Der 1.Jänner 1924 brachte die Übernahme des Betriebes der österreichischen Linien der Donau-Save-Adria-Eisenbahn-Gesellschaft (vormals Südbahngesellschaft) durch die Bundesbahnen.<sup>392</sup> Es erfolgte die Einreihung des Personals und die Aufnahme in die Krankenkasse der Österreichischen Bundesbahnen. Weiters erfolgte die Übernahme in die Unfallversicherung für alle ab dem 1.Jänner auftretenden Angelegenheiten. Allen am 1.Jänner aktiven Bediensteten der ehemaligen Südbahngesellschaft standen die bei den Österreichischen Bundesbahnen geltenden Ruhe- und Versorgungsgenüsse zu. Alle vor dem 1.Jänner eingeleiteten Disziplinarstrafverfahren waren nach den Bestimmungen der Südbahn abzuhandeln, für alle danach beantragten Bestrafungen, auch wenn Tat noch vor dem 1.Jänner begangen wurde galt die Dienstordnung der Bundesbahnen.

Die bei der Südbahn gewährten besonderen Nebengebühren im Zugförderungsdienst blieben vorläufig unverändert. Die Zuständigkeit für den Betrieb ging an die Bundesbahndirektionen Innsbruck und Villach über. In den Zentralausschuss der Personalvertretung der Bundesbahnen wurden sechs Bedienstete der Südbahn aufgenommen.

Vor allem bei der Südbahn, aber auch bei den Bundesbahnen war zur Gewohnheit geworden, alle möglichen Beiträge und sonstige finanzielle Verpflichtungen von Bahnangestellten vom Gehalt bzw Lohn in Abzug zu bringen und an die begünstigten

---

<sup>390</sup> VReg v 23.6.1933, betr eine Änderung des BG v 19.7.1923 .... BGBl 1933/266.

<sup>391</sup> G mit welchem die Reg ermächtigt wird ... die notwendigen Verfügungen ... zu treffen, RGBl 1917/307.

<sup>392</sup> DA 18, 35294/V NBIGD 1923, 37ff.

Stellen zu überweisen. Bei der Südbahn waren insgesamt achtzig verschiedene Abzugsposten üblich, aber auch bei den Österreichischen Bundesbahnen wurden Abzüge zusätzlich zu den im §65 der Dienstordnung genannten durchgeführt. Dieser Brauch führte zu einer erheblichen Mehrbelastung der Zahlbeamten und wurde daher von der Generaldirektion der Bundesbahnen mit Dienstanweisung<sup>393</sup> verboten. Lediglich Beiträge zu bestimmten Berufsvereinigungen, Raten für Textilwaren aus bestimmten Lebensmittelmagazinen und Verbrauchergenossenschaften und Rücklässe aus dienstlichen Gründen über Auftrag der vorgesetzten Stelle waren zulässig. Ebenso erlaubt waren die von der ehemaligen Südbahngesellschaft zugestandenen Abzüge für bestimmte Vereinigungen (Bekleidungsstellen, Spar- Vorschuss- und Unterstützungskassen).

Als Folge der politischen Entwicklung kam es zum Verbot der Einhebung von Vereins- Gewerkschafts- oder Parteibeiträgen durch das „Antiterrorgesetz“<sup>394</sup> im Jahr 1930. Verboten wurde der Abzug vom Gehalt oder Lohn bzw von Ruhe- und Versorgungsgenüssen. Auch durften bei der Auszahlung weder die Zahlbeamten noch überwachende Bedienstete Beiträge oder Spenden entgegennehmen. Generell wurde ein Inkasso solcher Beiträge während der Dienstzeit oder in Diensträumen untersagt.

#### 11.4.4 Änderungen der Pensionsvorschrift

Wie oben erwähnt wurde die Pensionsvorschrift neu gestaltet und im Jahr 1925 als „Dienstvorschrift A5“ herausgegeben.<sup>395</sup> Allerdings nicht mit voller Zustimmung des Zentralausschusses der Personalvertretung, der folgende Erklärung abgab:

„Der Z.A. nimmt die Pensionsvorschrift in der vorliegenden Fassung zu Kenntnis, bedauert aber, dass die Generaldirektion die Bestimmung des §45 der Bundesbahn-Pensionsvorschrift (Automatik) nicht voll übernommen hat. Der Z.A. nimmt die nunmehr ihm bezüglich des zukünftigen Schicksals der Pensionisten auferlegte Verantwortung und erklärt in seinem, sowie im Namen der im Z.A. vertretenen Organisationen, bei zukünftigen Verhandlungen über Bezugsneuregelungen der Aktiven auch die Regelung der Bezüge der Pensionisten der Unternehmung Österreichische Bundesbahnen zu vertreten.“<sup>396</sup>

---

<sup>393</sup> DA 71, 3141 NBIGD 1926, 69f.

<sup>394</sup> BG zum Schutz der Arbeits- u Versammlungsfreiheit („AntiterrorG“) BGBl 1930/113; DA 106, 3345 NBIGD 1930, 142.

<sup>395</sup> DA 263, 55577 NBIGD 1925, 355.

<sup>396</sup> Verlautbarung einer Erklärung des ZA des Personals der ÖBB v 9.10.1925 NBIGD 1925, 358.



Der §45 der Bundesbahn-Pensionsverordnung hatte die automatische Anhebung der Bemessungsgrundlage für die Ruhe- und Versorgungsgenüsse vorgesehen. Erhöhten sich die Bezüge der Aktiven, so stiegen in gleichem Ausmaß auch die Bemessungsgrundlagen der Pensionisten. Nach der neuen Regelung waren Erhöhungen der Pensionen ebenso zu verhandeln wie die Erhöhungen der Aktivbezüge.

Die neue Pensionsvorschrift trat an die Stelle der Statuten der Pensions- und Provisionsinstitute sämtlicher verstaatlichter Privatbahnen sowie der entsprechenden Bestimmungen der Besoldungsordnung von 1921. Alte Regelungen blieben nur für jene, die am 1.Oktober 1923 nicht im Stand der Bundesbahnen waren sowie für Hinterbliebene von Staats- oder Bundesbahnpensionisten, die vor dem 1.Oktober 1923 verstorben waren.

Das Prinzip der neuen Regelung wurde in der Dienstanweisung wie folgt charakterisiert:

„Die neue Pensionsvorschrift verlässt das auf dem Gebiete der Alters- und Hinterbliebenenversorgung der österreichischen Eisenbahnbediensteten früher herrschend gewesene Fonds-Prinzip, gemäß dem zur Sicherstellung der Pensionsanwartschaft besondere, nicht selten mit juristischer Persönlichkeit ausgestattete Institute oder Fonds mit eigener Vermögensverwaltung eingerichtet wurden, und ersetzt diese Sicherstellung durch die Haftung der Unternehmung Österreichischen Bundesbahnen für die von ihr in der neuen Dienstvorschrift ihren Bediensteten, sowie deren Witwen und Waisen zugesicherten Leistungen.

Neben dieser Änderung der Rechtsgrundlage ist die wichtigste Änderung des bisherigen Zustandes die, dass vom 1.Jänner 1925 an jeder angestellte Beamte, Beamtenanwärter und nichtständige Hilfsbedienstete der Unternehmung Österreichischen Bundesbahnen an der Alters- und Hinterbliebenenversorgung teilnimmt, ohne dass es eines besonderen Einschreitens der nicht fest angestellten Bediensteten um Zulassung zur Teilnahme an den bestehenden Versorgungseinrichtungen bedürfte.“

Die neue Pensionsvorschrift brachte den Entfall der dem Lokomotivfahr-, Zugbegleit- und Verschubpersonal bisher zugestandenen eineinhalbfachen Dienstzeitberechnung für den Pensionsanspruch, dafür wurde ein begünstigter Pensionshundertsatz eingeführt.

#### 11.4.5 Regelung des Erholungsurlaubs

Um eine bessere Verteilung der Erholungsurlaube zu erreichen wurde mit einer im Mai 1926 erlassenen Dienstanweisung<sup>397</sup> ein Anreiz geschaffen, auch außerhalb der warmen Jahreszeit Urlaub zu nehmen. Beamte, die ihren Urlaub in der Zeit vom 1. November bis zum 31. März konsumierten erhielten einen „Winterzuschlag“ in der Höhe von zwei zusätzlichen Tagen für je sechs im Winter genommene Urlaubstage, sofern andere Beamte dadurch in der Nutzung ihres Urlaubs nicht beeinträchtigt wurden.

Beamten standen zwei Wochen bezahlten Erholungsurlaubs zu, nach fünf Dienstjahren erhöhte sich der Anspruch auf drei, nach mehr als fünfzehn Jahren auf vier Wochen. Beamte mit Hochschulausbildung erhielten für die Berechnung des Urlaubsanspruches einen Zuschlag zur Dienstzeit von fünf Jahren. Den Beamtenanwärtern und den nichtständigen Hilfsbediensteten gebührten nach einer einjährigen, ununterbrochenen Dienstzeit acht Tage, nach fünf Dienstjahren zwei Wochen. Der Urlaubsanspruch von Verstärkungsarbeitern und Lehrlingen richtete sich nach dem Arbeiterurlaubsgesetz.

#### 11.4.6 Änderungen der Besoldungsordnung

In den Jahren nach Erlass des Bundesbahngesetzes betrafen Änderungen hauptsächlich die Besoldung. Das Gehaltsgesetz<sup>398</sup> von 1924 für die Bundesangestellten einschließlich des Post- und Telegrafendienstes erstreckte sich zwar nicht auf die Verkehrsangestellten, doch sollte bei dem Entwurf einer neuen Besoldungsordnung für die Bundesbahnbediensteten im Sinn einer materiellen Gleichstellung mit dem sonstigen Staatsdienst auf das Gehaltsgesetz Bedacht genommen werden.<sup>399</sup>

Mit dem „Schillingrechnungsgesetz“<sup>400</sup> wurde ab 1. März 1925 die Krone durch den Schilling abgelöst, wobei der Schilling mit 10.000 K bewertet wurde. Während die Taggelder, Taglöhne und Stundenlöhne der Arbeiter auf Grund der Schillingrechnung nur neu bekannt gegeben wurden,<sup>401</sup> erfolgte für die Beamten auch eine Änderung des Besoldungsschemas.<sup>402</sup> Die "Verwendungsgruppen" wurden durch "Gehaltsgruppen" (GG)

---

<sup>397</sup> DA 130, 39/P. NBIGD 1926, 103ff.

<sup>398</sup> BG über das Dienst Einkommen und die Ruhe- u Versorgungsgenüsse der Bundesangestellten, BGBl 1924/245.

<sup>399</sup> Alm 1925, 191.

<sup>400</sup> BG über die Einführung der Schillingrechnung ... BGBl 1924/461.

<sup>401</sup> DA 74, 51685 NBIGD 1925, 80f.

<sup>402</sup> DA 189, 54300 NBIGD 1925, 241ff .

ersetzt und die Beförderung nach Zeitablauf eingeführt. Nach einigen Anpassungen infolge der Aufnahme einer Gehaltsgruppe 18a in das Gehaltsschema ergab sich folgendes System mit zwanzig Gehaltsgruppen:

Es gab in den Gehaltsgruppen je 17 Gehaltsstufen, wobei in den GG 17 und 18 die beiden untersten Stufen und in den GG 18a und 19 die vier untersten Stufen entfielen. Die Vorrückungsfrist zur nächsten Gehaltsstufe betrug zwei Jahre, die Umstufung erfolgte jeweils zum 1.Jänner oder zum 1.Juli. Bei Beförderung sollte der Beamte in jene Gehaltsstufe der nächsten Gehaltsgruppe eingereiht werden, deren Betrag der Summe aus dem letzten Gehalt und dem Beförderungszuschlag entsprach. Als Beförderungszuschlag wurde die Differenz der niedersten Gehaltsstufen jener Gehaltsgruppen definiert, aus der und in die die Beförderung erfolgte. Bei Beförderung in die höchsten Gehaltsgruppen 18, 18a und 19 wurde die Gehaltsstufe von der Generaldirektion festgelegt.

Die Besoldung der angestellten Beamten setzte sich aus dem Gehalt, dem Ortszuschlag und ggf Familienteuerungszulagen zusammen. Der Ortszuschlag betrug 20%, 18% oder 16% des Gehaltes, abhängig von der Ortsklasse. Die früher bezogene persönliche Teuerungszulage und die zu den Monatsbezügen gewährten Mehrbezüge entfielen durch das neue Besoldungsschema. Bei der Berechnung des Ortszuschlages berücksichtigt wurden auch die den Beamten des Lokomotivfahrdienstes, des Zugbegleitungs- und Vershubdienstes gewährten anrechenbaren Zulagen, deren Höhe ab 1.Jänner 1925 abhängig von den Dienstjahren festgelegt wurde.

Eine weitere Neuerung war die Einführung der Beförderung nach Zeitablauf. Einige Dienstverrichtungen waren einer Gehaltsgruppe fest zugeordnet. Eine Beförderung erfolgte nur mit der Übernahme einer höherwertigen Tätigkeit bzw einer höheren Funktion. Die anderen Dienstverrichtungen konnten von Bediensteten in mehreren aufeinander folgenden Gehaltsgruppen, die eine Zeitbeförderungsguppe bildeten ausgeübt werden. Der Aufstieg in die nächste Gehaltsgruppe erfolgte automatisch sobald eine bestimmte, von der Dienstverrichtung und der Gehaltsgruppe abhängige Wartefrist verstrichen war. Wobei ggf als weitere Voraussetzung eine Prüfung abgelegt werden musste. Durch unzureichende Dienstbeschreibung oder durch ein Disziplinarverfahren konnte die Wartefrist gehemmt werden.

Weiters enthielt die Dienstanweisung über die Änderung des Besoldungsschemas ein neues Ortsklassenverzeichnis, eine Vorschrift über die Vorgangsweise bei der Überleitung in das

ab 1. Jänner 1925 in Kraft gesetzte Besoldungsschema und die Regelung der Anzahlungen auf die im Jahr 1924 eingeführte Wirtschaftsprämie.

Die Hilfsbediensteten (Beamtenanwärter und nichtständige Hilfsbedienstete) erhielten statt des Gehaltes und der Ortszulage nach Ortsklasse gestaffelte Taggelder oder Stundenlöhne.<sup>403</sup> Abhängig von der Tätigkeit waren sie in vier Lohngruppen eingeteilt, wobei in Hinblick auf die Dienstverrichtung die Lohngruppe I den Gehaltsgruppen 1 bis 5, die Lohngruppe II den Gehaltsgruppen 6 bis 8 und die Lohngruppe III den Gehaltsgruppen von 9 aufwärts entsprach. Die Lohngruppe IV setzte Hochschulbildung voraus und entsprach somit den ab der Gehaltsgruppe 12 ausgeübten Tätigkeiten. Alle hatten wie die angestellten Beamten Anspruch auf Familienteuerungszulagen.

Eine überarbeitete Beschreibung der Dienstverwendungen im Bundesbahndienst und ihrer Eingliederung in Gehaltsgruppen sowie neue Bestimmungen für die Durchführung von Zeitbeförderungen traten mit 1. Jänner 1931 in Kraft. Die Kundmachung erfolgte „unvorgreiflich des Ergebnisses der im Gegenstande noch fortlaufenden Verhandlungen mit der Personalvertretung.“ Die neuen Bestimmungen für die Durchführung von Zeitbeförderungen brachten insofern eine Änderung, als die Wartefristen nunmehr durch Ablegung von Prüfungen verkürzt werden konnten.<sup>404</sup>

#### 11.4.7 Änderungen und Ergänzungen im Disziplinarrecht

Die Annäherung des Disziplinarverfahrens an die Strafprozessordnung mit Verbesserung der Beschuldigtenrechte und das neue Besoldungssystem erforderten Anpassungen im Disziplinarrecht (Abschnitt VII. der Dienstordnung).<sup>405</sup>

Bei den Ordnungsstrafen wurde die Geldbuße neu geregelt. Sie betrug nun mindestens ein, höchstens vier Prozent des Gehalts (des Lohns) mit Ortszuschlag.

Ebenfalls modifiziert wurden die Disziplinarstrafen. Unverändert blieben der Verweis sowie die Entlassung aus dem Dienst mit Verlust aller Rechte aus dem Dienstverhältnis. Die Geldstrafe wurde mit höchstens 10% von Gehalt (Lohn), Ortszuschlag und Teuerungszulage festgelegt. Sie war von mindestens zwei und höchstens von zwölf Monatsbezügen abzuziehen.

---

<sup>403</sup> DA 224, 54539 NBIGD 1925, 315f.

<sup>404</sup> DA 179, 4915/P. NBIGD 1930, 259ff.

<sup>405</sup> DABMV 106, 25582 ABIBMV 1922, 201f.

Als strafweise Versetzung waren nun vorgesehen:

- die Versetzung auf einen anderen Dienstposten derselben Verwendungsgruppe
- die Versetzung auf einen anderen Dienstposten einer niedrigeren Verwendungsgruppe ohne oder mit Geldstrafe
- die Versetzung in den dauernden Ruhestand
- die Versetzung in den dauernden Ruhestand nach vorhergehender, für die Bemessung des Ruhegenusses wirksamer Minderung des Gehaltes und der Teuerungszulage bis zu 50%.

Bei Versetzung in den dauernden Ruhestand konnte das Recht zur Führung des Dienstitels, zum Tragen der Uniform sowie auf Fahrtbegünstigungen und Brennstoffbezug auf Zeit oder auf Dauer aberkannt werden.

Die Rechte des Beschuldigten im Disziplinarverfahren wurden insofern verbessert, als ihm durch den in die Dienstordnung eingefügten §96a die Unterstützung durch einen Verteidiger gewährleistet wurde. Als Verteidiger kam jeder seit mindestens zehn Jahren im aktiven Dienst stehende Beamte in Frage. Eine Verpflichtung zur Übernahme einer Verteidigung bestand nicht, es sei denn, die Bestellung als Verteidiger für die mündliche Verhandlung vor der Disziplinarkammer erfolgte auf Ansuchen des Beschuldigten durch den Präsidenten der Bundesbahndirektion oder, bei Verhandlung vor dem Disziplinarhof durch den Bundesminister. Außerdem erhielten der Beschuldigte und sein Verteidiger das Recht auf Einsichtnahme in den Untersuchungsakt sowie das Recht, sich zu Beweismitteln zu äußern und Fragen an Zeugen und Sachverständige zu stellen.

Die mündliche Verhandlung war weiterhin nicht öffentlich, doch wurde dem Beschuldigten das Recht eingeräumt, die Zulassung von zwei Bundesbahnbediensteten seines Vertrauens als Zuhörer zu verlangen. Auch waren zwei Mitglieder der Personalvertretung als Zuhörer zugelassen.

Während die Bestimmungen für das Ordnungsstrafverfahren auf Beamtenanwärter und Hilfsbedienstete uneingeschränkt anzuwenden waren, wurde bei der Verhängung von Disziplinarstrafen gegen Bedienstete dieser beiden Kategorien auf ein förmliches Verfahren verzichtet.

Die durch das Bundesbahngesetz von 1923 bedingten organisatorischen Änderungen mussten auch im Disziplinarverfahren berücksichtigt werden. Der beim Bundesministerium für Verkehrswesen eingerichtete Disziplinarhof wurde durch eine Disziplinaroberkammer bei der Generaldirektion ersetzt, deren Mitglieder vom Generaldirektor zu bestellen waren. Sämtliche Befugnisse, die zunächst dem

Eisenbahnminister, dann dem zuständigen Bundesminister im Disziplinarverfahren zustanden, gingen auf den Generaldirektor der Bundesbahnen über.<sup>406</sup>

Die Einführung der Zeitbeförderung führte im Jahr 1929 zu einer Ergänzung der Disziplinarstrafen.<sup>407</sup> Zu den bestehenden Strafen kam für Beamte einer Zeitbeförderungsgruppe die Einteilung in die nächst niedere Gehaltsgruppe innerhalb derselben Zeitbeförderungsgruppe mit gleicher oder anderer Verwendung. Die Dauer der Einteilung in die nächst niedere Gehaltsgruppe war zusammen mit der Strafe festzusetzen und hatte ein bis drei Jahre zu betragen.

## **11.5 Auswirkungen der Wirtschaftskrise und der politischen Ereignisse ab 1930**

Nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen, sondern auch unter dem Druck der politischen Ereignisse in der Ersten Republik kam es zu Maßnahmen, die die Rechte und Pflichten der Bundesbahnbediensteten massiv beeinflussten.

### 11.5.1 Maßnahmen aus wirtschaftlichen oder organisatorischen Gründen

Die Folgen der Weltwirtschaftskrise führten bei den Bundesbahnen zu rückläufigen Einnahmen und steigenden Defiziten. In einem Aufruf zu Sparsamkeit kündigte Generaldirektor *Strafella* konkrete Vorschläge über die Senkung der Personalkosten an. Nach seiner Meinung waren alle anderen Möglichkeiten zur Verbesserung des wirtschaftlichen Ergebnisses bereits ausgeschöpft.<sup>408</sup> Einige Monate vorher hatte er ein ihm direkt unterstelltes Studienbüro für Reformen im Personalwesen eingerichtet mit dem Ziel, die Verhältnisse bei anderen Verkehrsunternehmungen und sonstigen Großbetrieben der Privatwirtschaft im In- und Ausland zu prüfen und Vorschläge zu erarbeiten.<sup>409</sup>

Im Juli 1931 wurde die Kürzung von Nebenbezügen um 15% bekannt gegeben. Betroffen waren Entschädigungen für Dienstaufwand und Vergütungen für besondere Dienstleistungen wie zB Stundenzuschläge und Schichtenzuschläge, die für besonders schwierige, gefährliche, gesundheitsschädigende, ekelerregende und kleiderabnützende Arbeiten gewährt wurden. Von der Kürzung ausgenommen waren Entschädigungen für Barauslagen, Remunerationen für vorzügliche Dienstleistungen und für

---

<sup>406</sup> DA 7, 31266/V NBIGD 1923, 27.

<sup>407</sup> DA 105, 2460/P. NBIGD 1929, 149f.

<sup>408</sup> Aufruf v 2.4.1931 NBIGD 1931, 73f.

<sup>409</sup> DA 182, 9371 NBIGD 1930, 283.

Verbesserungsvorschläge sowie die anrechenbaren Zulagen des Lokomotivfahrdienstes und die Familienteuerungszulagen.<sup>410</sup> Einige Wochen später wurden die Kürzungen auf nahezu alle Nebenbezüge ausgedehnt.<sup>411</sup> Nicht betroffen waren Mehrleistungsvergütungen des Personals der Haupt- und Betriebswerkstätten sowie Verdienstzulagen des Personals der Signalstreckenleitungen.

Es folgten die Kürzungen der Bezüge der aktiven Bundesbahnbediensteten und der Pensionisten in sinngemäßer Anwendung des Budgetsanierungsgesetzes<sup>412</sup> und die Einhebung einer Krisen- und Ledigensteuer nach diesem Gesetz sowie die Einführung einer Besoldungssteuer.<sup>413</sup> Gekürzt im Ausmaß von 3,85% bis 5,85% wurden das Gehalt, der Ortszuschlag, die anrechenbaren Zulagen der Beamten des Lokomotivfahr-, Zugbegleit- und Vershubdienstes, die Taggelder und Lohnbezüge sowie die Ruhe- und Versorgungsgenüsse. Ausgenommen waren die Familienteuerungszulagen. Die Regelungen über die Kürzung von Nebenbezügen wurden mit Wirkung vom 1. Oktober 1931 modifiziert. Um 5% gekürzt wurden die Fahrgebühren und Prämien von Lokomotivführern und Heizern, von Triebwagenführern, Zugbegleitern und den Bediensteten der Bodenseeschiffahrt. Nachtdienstentschädigungen und nicht anrechenbare Zulagen wurden um 10%, alle übrigen Nebengebühren um 15% gekürzt.<sup>414</sup>

Die Krisensteuer traf alle einkommensteuerpflichtigen Personen mit einem Jahreseinkommen von mehr als 2.400 S, hinzu kam bei ledigen, verwitweten oder geschiedenen Personen, die der Krisensteuer unterlagen und weder Eltern noch Kinder in ihrem Haushalt zu versorgen hatten eine Ledigensteuer in der Höhe von 20% der Einkommensteuer. Der Besoldungssteuer unterlagen unter anderem die Bezüge eines Dienstnehmers, der auf Grund eines einseitigen Anstellungsaktes des Dienstgebers Anspruch auf einen Ruhegenuss hatte (was für die Bundesbahnbediensteten zutraf) oder dessen Jahreseinkommen den Betrag von 12.000 S überstieg. Voraussetzung für die Steuerpflicht war ein Jahreseinkommen von mehr als 3.000 S.

Im Oktober 1931 wurde die Beilage 1 der Besoldungsordnung durch eine neue Übersicht über die Dienstverwendungen im Bundesbahndienst und über ihre Eingliederung in

---

<sup>410</sup> DA 104, 3800/P. NBIGD 1931, 147f.

<sup>411</sup> DA 115, 3800/P. NBIGD 1931, 165.

<sup>412</sup> BG betr Maßnahmen zur Sicherung des Gleichgewichts in den öffentlichen Haushalten (BudgetsanierungsG) BGBl 1931/294.

<sup>413</sup> BG über die Einführung einer Besoldungssteuer BGBl 1931/213.

<sup>414</sup> DA 161, 5023/P. NBIGD 1931, 212f.

Gehaltsgruppen ersetzt. Die Dienstanweisung enthielt auch Bestimmungen für die Durchführung von Zeitbeförderungen.<sup>415</sup>

Mit Wirkung vom 1.Jänner 1932 wurden das Gehalt, der Ortszuschlag, die anrechenbaren Zulagen der Beamten des Lokomotivfahr-, Zugbegleit- und Verschubdienstes, die Taggelder und Lohnbezüge, die Bezüge der sonstigen Vertragsangestellten sowie die Ruhe- u Versorgungsgenüsse weiter reduziert. Die Kürzung betrug bei den Aktiven 4,85% bis 7,35%, bei den Ruhe- u Versorgungsgenüssen 8,85% bis 11,35%.<sup>416</sup>

Als Folge der prekären wirtschaftlichen Situation der Bundesbahnen wurden ab 1.Jänner 1932 den Bediensteten die Monatsbezüge in zwei Teilbeträgen, jeweils zum 1. und 15. eines Monats ausbezahlt. Gleiches traf die Pensionsparteien ab 1.Februar.<sup>417</sup> Diese Maßnahme war zunächst bis einschließlich Juni vorgesehen, doch wurde sie erst bis Ende 1932, dann bis 30.Juni 1933 verlängert.<sup>418</sup> Ab März 1933 sollte der erste Teilbetrag ebenfalls aufgeteilt werden, da die zur Flüssigmachung der am 1.März 1933 fälligen Aktivbezüge und Pensionen erforderlichen Barmittel nicht vorhanden waren. Somit gab es drei Teilbeträge, nämlich am 1., 11. und 15.März, wobei über die letzte Auszahlung keine konkreten Angaben gemacht wurden.<sup>419</sup> Als Folge der Drittelung kam es zum Streikaufruf. Die Mitteilung des neuen Generaldirektors *Schöpfer* vom 25.April,<sup>420</sup> wonach „zum Wohle der Heimat und des Volkes, insbesondere aber auch zum Wohle jedes einzelnen Bediensteten“ möglicherweise dem Personal noch weitere Opfer aufgebürdet werden müssten, wird zur Beruhigung nicht beigetragen haben. Trotz Warnung des Generaldirektors kam es zu einem zweistündigen Streik, auf den *Schöpfer* mit Disziplinarstrafen reagierte.<sup>421</sup> Der Widerstand gegen die von ihm verhängte strafweise Kürzung der Bezüge führte zu jener Abstimmung im Nationalrat, die den Untergang der parlamentarischen Demokratie in Österreich zur Folge hatte.

Die Geltung der Vorschrift über die Dreiteilung der Bezüge wurde mehrfach verlängert und blieb schließlich bis auf weiteres unbefristet aufrecht.<sup>422</sup> Allerdings erfolgte jeweils im

---

<sup>415</sup> DA 162, 2820/P. NBIGD 1931, 217ff.

<sup>416</sup> DA 16, 150/P. NBIGD 1932, 43f.

<sup>417</sup> DA 206, 5930/P. NBIGD 1931, 283f.

<sup>418</sup> DA 141, 1849/4/P NBIGD 1932, 200f; DA 252, 1849/P NBIGD 1932, 357ff.

<sup>419</sup> DA 39, 56/P NBIGD 1933, 49.

<sup>420</sup> Aufruf v 25.4.1933 NBIGD 1933, 57.

<sup>421</sup> Aufruf v 25.2.1933 NBIGD 1933, 59f u Aufruf v 11.3.1933 NBIGD 1933, 63.

<sup>422</sup> DA 178, 56/P. NBIGD 1933, 207.



Dezember der folgenden Jahre mit Rücksicht auf das Weihnachtsfest die Auszahlung in zwei Teilen. Die mit einigen Änderungen im Jänner 1934 erfolgte Neuverlautbarung der Besoldungsordnung<sup>423</sup> enthielt keinen Hinweis auf eine Teilung der Bezüge, sondern wiederholte die Regelung früherer Besoldungsordnungen, wonach die Auszahlung des Jahresgehalts in zwölf gleichen Beträgen jeweils zum Monatsersten zu erfolgen hatte. Tatsächlich galt die Bestimmung über die Teilung weiterhin und wurde zusammen mit anderen Maßnahmen der Bundesbahn-Budgetsanierungsverordnung durch Gesetz<sup>424</sup> auch auf die Jahre 1938 und 1939 erstreckt. Die neue Besoldungsordnung sah die Aufhebung der Stellenpläne und die Einführung von Postenverzeichnissen vor, wobei Anzahl und Wertung der bei den einzelnen Dienststellen jeweils erforderlichen Dienstposten durch die Generaldirektion festgesetzt werden sollten.

Gedeckt wurde die geteilte Auszahlung ebenso wie die Kürzung der Bezüge und sonstige Verschlechterungen der Bedienstetenrechte durch Verordnungen der Bundesregierung.<sup>425</sup> Die Bundesbahn-Budgetsanierungsverordnung entband außerdem die Bundesbahnen von der Verpflichtung, alle fest angestellten Bediensteten als Beamte einzustellen. Ausschließlich oder vorwiegend manuell tätige Arbeitskräfte mussten keinen Beamtenstatus erhalten. Für Beamte mit vorwiegend manueller Tätigkeit hatte sich der Urlaubsanspruch nach den Bestimmungen des Arbeiterurlaubsgesetzes zu richten. Die Ansprüche der anderen Beamten waren nun wieder nach der Dienstordnung von 1898 zu bemessen. Dies führte bei den von der Änderung betroffenen Beamten zu einer Verkürzung des Urlaubsanspruchs um ein bis zwei Wochen gegenüber der Regelung vom Jahr 1926.<sup>426</sup> Das Gehalt, der Ortszuschlag und anrechenbare Zulagen wurden den Beamten während des Urlaubs unverändert ausbezahlt. Beamtenanwärter, nichtständige Hilfsbedienstete und sonstige Lohnempfänger erhielten den Lohn bzw. das Taggeld so, als wenn sie gearbeitet hätten.

Wer aus einem Dienstverhältnis zu einer Gebietskörperschaft oder zu den Bundesbahnen Anspruch auf Ruhe- oder Versorgungsgenüsse hatte und außerdem ein weiteres Einkommen aus selbständiger oder unselbständiger Tätigkeit bezog, musste durch ein im Jahr 1935 erlassenes Bundesverfassungsgesetz Kürzungen dieser Ansprüche hinnehmen.

---

<sup>423</sup> DA 17, 303/P/33. NBIGD 1934, 43f.

<sup>424</sup> BG mit dem die Geltungsdauer ... auf die Jahre 1938 und 1939 erstreckt wird, BGBl 1937/394.

<sup>425</sup> VBReg betr geteilte Auszahlung der Bezüge ... BGBl 1933/72.

VBReg betr weitere Maßnahmen ... (BB-BudgetsanierungsV) BGBl 1933/122.

<sup>426</sup> DA 84, 270/P. NBIGD 1933, 105ff.

Abhängig von der Einkommenshöhe wurde ein Teil der Ruhe- oder Versorgungsgenüsse für die Dauer der Erwerbstätigkeit ruhend gestellt.<sup>427</sup>

Bei der Neuverlautbarung der Besoldungsordnung war keine Anpassung der Dienstitel und der Distinktionen vorgenommen worden. Dies wurde im Jahr 1936 nachgeholt.<sup>428</sup>

Folgende Dienstitel wurden den Gehaltsgruppen zugeordnet:

GG 9 und 10: Assistent

GG 11 und 12: Adjunkt (Bahnkonzipist, Bau- Maschinen- Vermessungsadjunkt)

GG 13 und 14: Revident (Bahn- Bau- Maschinen- Vermessungskommissär)

GG 15 und 16: Oberrevident (Bahn- Bau- Maschinen- Vermessungsoberkommissär)

GG 17: Inspektor (Bahnrat, Baurat, Vermessungsrat)

GG 18 und 18a: Oberinspektor (Oberbahnrat, Oberbaurat, Obervermessungsrat)

Da die Dienstitel Ehrentitel waren, wurden sie nur jenen Beamten verliehen, deren dienstliches Benehmen als tadellos beschrieben wurde und die sich der Verleihung durch ihr staatsbürgerliches und außerdienstliches Verhalten würdig erwiesen. Für die aktiven Beamten der niederen Gehaltsgruppen gab es Verwendungstitel.

Im Dezember 1933 erging eine Verordnung der Bundesregierung mit dem Ziel, verheiratete weibliche Beschäftigte aus dem Bundesdienst zu entfernen. Standen die Betroffenen in einem öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnis, dann waren sie in den dauernden Ruhestand zu versetzen. War das Dienstverhältnis ein privatrechtliches, so war es mit Ende Februar 1934 aufzulösen. Voraussetzung für die Versetzung in den Ruhestand oder die Auflösung des Dienstverhältnisses war, dass der Ehegatte in einem aktiven Dienstverhältnis zum Bund stand, Anspruch auf einen Ruhegenuss hatte, über ein bestimmtes Mindesteinkommen verfügte und höchstens drei Kinder zu versorgen hatte. Gleichzeitig wurde die Aufnahme verheirateter weiblicher Personen in ein öffentlich-rechtliches Dienstverhältnis grundsätzlich untersagt. Eine privatrechtliche Anstellung beim Bund war dann unzulässig, wenn der Ehegatte die oben genannten Voraussetzungen erfüllte. Als Bundesdienst wurde neben dem Dienst bei einer Gebietskörperschaft und einer sonstigen öffentlich-rechtlichen Körperschaft auch der Dienst bei den Bundesbahnen definiert. Daher erging eine entsprechende Dienstanweisung zur Durchführung der

---

<sup>427</sup> BVG über die Stilllegung v Ruhe- oder Versorgungsgenüssen, BGBl 1935/471.  
DA 21, 166/P. NBIGD 1936, 15ff.

<sup>428</sup> DA 143, 9100 NBIGD 1936, 152ff.

Verordnung bei den Bundesbahnen.<sup>429</sup> Da seit der Gründung des eigenen Wirtschaftskörpers die Dienstverhältnisse eindeutig als privatrechtlich galten, verloren die betroffenen Frauen Ende Februar ihren Arbeitsplatz.

Eine Novelle des Bundesbahn-Budgetsanierungsgesetzes<sup>430</sup> brachte unter anderem Kürzungen der bei Beförderung oder Vorrückung anfallenden Mehrbeträge an anrechenbaren Bezügen um 50% und den Entfall weiterer Vorrückungen nach Vollendung des 35. Dienstjahres. Die von den Bediensteten zu entrichtenden Pensionsbeiträge und der jährliche Steigerungsbetrag der Bemessungsgrundlage wurden neu festgesetzt.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1938 wurde für die Bediensteten, die bei den Bundesbahnen in ausschließlich oder vorwiegend manuellen Verrichtungen auf Posten des ständigen Bedarfs auf unbestimmte Dauer voll beschäftigt wurden die Bedienstetenkategorie "ständige Arbeiter" eingeführt.<sup>431</sup> Als Dienstordnung für die ständigen Arbeiter wurde eine neue Vorschrift „DV A12“ zur Regelung des Dienstverhältnisses und der Entlohnung eingeführt sowie eine Dienstvorschrift „DV A6“ über die Versorgung erlassen. Voraussetzungen zur Aufnahme als ständiger Arbeiter waren die österreichische Bundesbürgerschaft, vaterlandstreues Verhalten, ein einwandfreies Vorleben, ein Alter von mindestens 18 und höchstens 26 Jahren, volle Handlungsfähigkeit, die Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift, die körperliche und geistige Eignung und ggf die Erfüllung besonderer Erfordernisse für bestimmte Arbeiten.

Als ständige Arbeiterinnen durften nur ledige, verwitwete oder geschiedene Frauen angestellt werden, die auf allenfalls ihnen zustehende Ruhe- oder Versorgungsgenüsse auf Dauer ihres Dienstverhältnisses bei den Bundesbahnen zu verzichten hatten.

Die am 28. Februar 1938 in ungekündigtem Dienstverhältnis stehenden, ausschließlich oder vorwiegend manuell beschäftigten Beamtenanwärter sowie nichtständige Hilfsbedienstete und auf Posten des ständigen Bedarfs verwendete Verstärkungsarbeiter konnten mit ihrem Einverständnis als ständige Arbeiter übernommen werden.

---

<sup>429</sup> VReg über den Abbau verheirateter weiblicher Personen ... BGBl 1933/545; DA 9, 203/P. NBIGD 1934, 23ff.

<sup>430</sup> BG mit dem einzelnen Bestimmungen des BB-BudgetsanierungsG ... abgeändert werden, BGBl 1937/223; DA 102, 440 NBIGD 1937, 101ff.

<sup>431</sup> DA 10, 1600-P-37 NBIGD 1938, 45ff.

### 11.5.2 Politisch motivierte dienstrechtliche Maßnahmen

Die politischen Ereignisse der Jahre 1933 und 1934 wirkten sich naturgemäß vor allem auf die Staatsbeamten, aber auch auf die Bediensteten der Bundesbahnen aus, da deren Loyalität für die Regierung von größter Bedeutung war. In diesem Zusammenhang zeigt sich, wie nahe die dienstrechtliche Stellung der Bundesbahner den Verhältnissen im Staatsdienst nach wie vor war. Aus der folgenden Dienstanweisung<sup>432</sup> des Generaldirektors *Schöpfer* geht dies deutlich hervor:

„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.“

Mit dieser Dienstanweisung erging der Auftrag an die Vorstände der Dienststellen, jene Bediensteten an ihr Gelöbnis oder ihr Pflichtversprechen zu erinnern, die diese bereits abgelegt hatten oder die wegen bahnpolizeilicher Aufgaben vom Bundesministerium vereidigt worden waren. Zu diesem Zweck waren die Bediensteten gruppenweise zu versammeln und an ihr Versprechen in würdiger Form zu erinnern. Dabei war darauf hinzuweisen, dass es sich bei der Kommunistischen Partei, der NSDAP (Hitlerbewegung) und beim steiermärkischen Heimatschutz (Führung Kammerhofer) um verbotene Organisationen handelte. Durch eigenhändige Erklärung, die dem Standesausweis beizulegen war hatten die Belehrten die Erinnerung schriftlich zu bestätigen.

---

<sup>432</sup> DA 138, 2071/P. NBIGD 1933, 155f.

In einem Artikel der Wiener Zeitung vom 11. August 1933 appellierte die Bundesregierung an die Staatsbediensteten, ihren Urlaub in Österreich zu verbringen und so Not leidenden Gemeinden zu helfen. Auslöser dieser Aktion war das Ausbleiben deutscher Touristen als Folge der „Tausend-Mark-Sperre“, die das nationalsozialistische Deutschland im Mai 1933 eingeführt hatte, um Druck auf die österreichische Regierung auszuüben. Angesichts der engen Verbundenheit der Bundesbahnen mit öffentlichen Interessen richtete die Leitung diesen Appell auch an ihre Bediensteten und ordnete an, die nach § 28 DO erforderliche Genehmigung zum Verlassen des Dienstortes für Urlaubsreisen ins Ausland nur für Kuraufenthalte, Verwandtenbesuche oder aus sonstigen triftigen Gründen zu erteilen.<sup>433</sup> Unterstützt wurde diese Bestrebung durch besondere Begünstigungen für das Urlaubsjahr 1934/35, wonach ein Urlaubsaufenthalt in bestimmten Regionen Salzburgs, Tirols und Vorarlbergs den Urlaubsanspruch um vier oder sieben Tage erhöhte, je nach dem, ob die Aufenthaltsdauer am Urlaubsort zwei oder drei Wochen betrug. Voraussetzung war, dass die Verlängerung weder zu einer Dienstbehinderung führte noch einen Ersatz erforderlich machte.<sup>434</sup>

Die Regelung vom Juni 1933, wonach die Verwaltungskommission zur endgültigen Entscheidung über Änderungen des Dienstrechts ermächtigt war, wurde von der Unternehmensleitung bereits im darauf folgenden September angewendet, um eine geänderte Fassung der Personalvertretungsvorschrift<sup>435</sup> zu erlassen. Die Aufgaben der Personalvertretung wurden auf die Wahrnehmung der wirtschaftlichen und sozialen Interessen der aktiven und im Ruhestand befindlichen Bediensteten beschränkt.

Die Bestimmungen, wonach im gegenseitigen Einvernehmen alle Personalangelegenheiten und Fragen sozialer und wirtschaftlicher Natur, sowie in bestimmten Fällen Dienst- und Verdienstanangelegenheiten einzelner Bediensteter zu regeln waren wurden in die neue Fassung nicht aufgenommen. Die Gliederung der Personalvertretung in Zentralausschuss, Personalausschüssen bei den Direktionen und Vertrauensmännerausschüssen bei den Dienststellen blieb aufrecht, doch erfolgte eine Aufteilung aller drei Organisationen in jeweils zwei Sektionen. Es gab somit zwei Vertretungskörperschaften. Die Zuordnung richtete sich nach der Einstufung der Dienstverrichtung in der Besoldungsordnung. Von der Sektion I sollten alle Bediensteten vom Kanzlisten aufwärts bis zum

---

<sup>433</sup> DA 170, 9150 NBIGD 1933, 189.

<sup>434</sup> DA 128, 800/P. NBIGD 1934, 189.

<sup>435</sup> DA 176, 1888/P. NBIGD 1933, 195ff.

Bundesbahndirektor vertreten werden. Darunter eingestufte Bedienstete waren abgesehen von einigen explizit genannten Ausnahmen von der Sektion II zu vertreten.

Der Aufruf zum freiwilligen Beitritt zu einer Organisation ist, auch wenn der Generaldirektor selbst dazu auffordert wohl nicht als Teil des Dienstrechts zu qualifizieren. Anders ist es, wenn dieser Aufruf mit der unterschweligen, aber unmissverständlichen Drohung von Konsequenzen am Arbeitsplatz verbunden ist. Damit erhält der Aufruf den Charakter einer dienstlichen Anweisung. Im September 1933 forderte Generaldirektor *Schöpfer* alle Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen auf, der „Vaterländischen Front“ beizutreten.<sup>436</sup>

Die „Vaterländischen Front“ wurde gesetzlich definiert als Träger des österreichischen Staatsgedankens. Sie war ein auf autoritärer Grundlage aufgebauter Verband des öffentlichen Rechts. Das Ziel der VF war „die politische Zusammenfassung aller Staatsangehörigen, die auf dem Boden eines selbständigen, christlichen, deutschen, berufsständisch gegliederten Bundesstaates“ standen.<sup>437</sup>

*Schöpfer* unterstrich seine Aufforderung mit den Worten: „Wer aber glaubt, außerhalb der VF stehen zu können, kann nicht erwarten, dass er das zur Ausübung seines Berufes unerlässliche Vertrauen der Verwaltung weiterhin genießt.“ Verstärkt wurde der Eindruck einer dienstlichen Weisung dadurch, dass die Beitrittsformalitäten und die organisatorische Einbindung der Vaterländischen Front in den Betrieb mit einer Dienstanweisung geregelt wurden.<sup>438</sup> Der Beitritt hatte durch Unterschrift auf einer Namensliste der Dienststelle zu erfolgen.

Eine weitere politisch motivierte Maßnahme war die Einführung eines besonderen Disziplinarverfahrens, verbunden mit der Einrichtung einer besonderen Disziplinarkammer bei der Generaldirektion.<sup>439</sup> Das besondere Verfahren war gegen Bedienstete der Bundesbahnen einzuleiten, die sich entgegen ihrer Treue- und Gehorsamspflicht gegenüber der Republik und der Bundesregierung weigerten, ihren Dienst zu versehen. Damit wurden Streikbewegungen ein Riegel vorgeschoben. Ebenso war gegen Aktive und auch gegen Pensionisten das besondere Verfahren zu eröffnen, wenn sie regierungsfeindliche

---

<sup>436</sup> Aufruf v 25.9.1933 NBIGD 1933, 227.

<sup>437</sup> BG betr die VF, BGBl II 1934/4.

<sup>438</sup> DA 195, 9172 NBIGD 1933, 233.

<sup>439</sup> VBReg über die Versetzung v Bed der Unternehmung ÖBB in den zeitlichen Ruhestand und über besondere, diese Bediensteten betreffende Maßnahmen. BGBl 1933/475.

Bestrebungen förderten. Ein Schuldspruch hatte die Entlassung aus dem Dienst bzw den Verlust aller Ansprüche auf Ruhe- und Versorgungsgenüsse zur Folge.

Im Jänner 1934 kündigte die Regierung dienstrechtliche Konsequenzen für Staatsbeamte, aber unter anderem auch für die Bediensteten der Bundesbahnen an, die wegen bestimmter Vergehen strafrechtlich verurteilt worden waren.<sup>440</sup> Bei diesen Vergehen handelte es sich um Verstöße gegen Verordnungen, die die Störung der öffentlichen Sicherheit, die Niederlegung der Arbeit, das Tragen verbotener Uniformen, eine Teilnahme an verbotenen Demonstrationen etc unter Strafe stellten. Das Bundeskanzleramt konnte in solchen Fällen den Amtsverlust bei Staatsbeamten bzw die Entlassung aus einem privatrechtlichen Dienstverhältnis mit Verlust aller Rechte und Ansprüche aussprechen.

Auf die Kämpfe im Februar 1934 folgten weitere Verordnungen mit Konsequenzen für die Bediensteten der Bundesbahnen. Auf das Verbot der Sozialdemokratischen Arbeiterpartei folgte die Auflösung des Vereines "Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals".<sup>441</sup> Eine Verordnung ermächtigte das Bundeskanzleramt, zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit Staatsbeamte aus dem Dienst zu entlassen. Diese Bestimmung war sinngemäß auch auf Bedienstete der Bundesbahnen anzuwenden.<sup>442</sup> Eine andere Verordnung hob die Zuständigkeit der Arbeiterkammern für Bundesbahnbedienstete auf.<sup>443</sup>

Eine neue Vorschrift über den Vorgang bei der Besetzung von Dienstposten nannte als erste Voraussetzung „vaterlandstreue Gesinnung“.<sup>444</sup> Man begnügte sich allerdings nicht nur mit der Gesinnung des Bahnbediensteten, sondern übte über diesen auch Druck auf seine Familie aus. Unter Berufung auf die dem Familienoberhaupt gesetzlich eingeräumten Familiengewalt wurde gefordert, seine Angehörigen von staats- und regierungsfeindlicher Betätigung abzuhalten.<sup>445</sup> Wurde gegen einen Bediensteten der Bundesbahnen oder einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft ein Strafverfahren eingeleitet wegen des Verdachts, dass er an dem von Nationalsozialisten inszenierten Putschversuch vom 25.Juli 1934, bei

---

<sup>440</sup> VBReg über Maßnahmen, betr die öffentlichen Angestellten. BGBl I 1934/52.

<sup>441</sup> VBReg womit der SDAPÖ jede Betätigung in Österr verboten wird, BGBl I 1934/78.  
Vereinsauflösung mit B des BKA (GDir für öffentliche Sicherheit) v 13.2. 1934.

<sup>442</sup> VBReg über die Dienstenthebung öffentliche Bediensteter, BGBl I 1934/120;  
DA 46, 1122/P. NBIGD 1934, 93.

<sup>443</sup> VBReg über die Bestellung von Verwaltungskommissionen bei den Kammern für Arbeiter u Angestellte, BGBl 1933/572; DA 65, 3226 NBIGD 1934, 127.

<sup>444</sup> DA 87, 1912/P. NBIGD 1934, 152f.

<sup>445</sup> DA 201, 9100/2246 NBIGD 1935, 233.

dem Bundeskanzler *Dollfuß* den Tod gefunden hatte beteiligt gewesen zu sein, so wurden seine Bezüge bis zur rechtskräftigen Entscheidung seines Verfahrens zurückbehalten und verfielen im Fall eines Schuldspruchs.<sup>446</sup>

Im Jahr 1935 kam eine weitere Vorbedingung für die Aufnahme in den öffentlichen Dienst hinzu, wobei unter „öffentlicher Dienst“ regelmäßig auch das privatrechtliche Dienstverhältnis bei den Bundesbahnen verstanden wurde. Die ab 1. Juli 1917 geborenen männlichen Staatsbürger durften nur dann aufgenommen werden, wenn sie eine militärische Ausbildungszeit von zwölf Monaten (sechs Monate Dienstpflicht und sechs Monate Weiterverpflichtung) nachweisen konnten.<sup>447</sup> Die Ausbildungszeit wurde für die Pensionsbemessung angerechnet. Hatte ein Bewerber aus Gründen, die bei der Militärverwaltung lagen den Militärdienst nicht absolviert oder war er untauglich für den Wehrdienst, nicht jedoch für eine Tätigkeit bei der Bahn, so konnte er trotzdem aufgenommen werden. Der abgeleistete Militärdienst war auch für die Anstellung der nichtständigen Hilfsbediensteten (Verstärkungsarbeiter) Voraussetzung, wenn die voraussichtliche Verwendungsdauer mehr als acht Monate betrug.

Den gewerblichen Betrieben wurde die Pflicht auferlegt, für je 25 Beschäftigte einen arbeitslosen abgerüsteten Angehörigen des freiwilligen Schutzkorps oder des Militärassistentenkorps einzustellen. Diese Verpflichtung wurde im Mai 1936 auf alle Betriebe ausgedehnt und traf damit auch die Bundesbahnen.<sup>448</sup>

Wegen des Verbots der SDAP verloren die von ihr nominierten Mitglieder in den Vertretungskörpern der Krankenkasse ihr Mandat. Die Führung der Geschäfte wurde von der Generaldirektion übernommen, da die Vertretungskörper durch den Mandatsverlust der Sozialisten handlungsunfähig geworden waren.<sup>449</sup>

---

<sup>446</sup> BVG über besondere Maßnahmen gegen die an der Aufstandsbewegung v 25.7.1934 beteiligten öffentlichen Angestellten, BGBl II 1934/181.

<sup>447</sup> BG über das Erfordernis einer militärischen Ausbildung, BGBl 1935/233; DA 89, 258/P. NBIGD 1935, 91.

<sup>448</sup> BG über die begünstigte Einstellung von ... Angehörigen des freiwilligen Schutzkorps ..., BGBl 1935/165; BG betr die Abänderung der Bestimmungen über die begünstigte Einstellung ..., BGBl 1936/172. DA 118, 260/P. NBIGD 1936, 122ff.

<sup>449</sup> VReg betr Abänderung der VReg v 12.2.1934 BGBl Nr 78..., BGBl I 1934/100; DA 184, 980/P. NBIGD 1934, 253.



Durch das Gesetz über die Einrichtung des Berufsstandes der öffentlich Bediensteten,<sup>450</sup> der auch die Bediensteten der Bundesbahnen umfasste wurde die Personalvertretung mit Wirkung vom 1. Jänner 1935 aufgelöst und die Mandate wurden für erloschen erklärt. Die Personalvertretungsvorschrift wurde außer Kraft gesetzt. Das Gesetz ersetzte die Personalvertretung durch Berufskörperschaften. Für die Vertretung der Interessen der einzelnen Berufszweige wurden Fachkörperschaften (Kameradschaften) und für die Vertretung der Interessen der Gesamtheit der öffentlich Bediensteten wurde eine Hauptkörperschaft (Beamtenbund) eingerichtet.

Die Februarunruhen wirkten sich auch auf die Dauer des Urlaubsanspruches von Bahnbediensteten aus. Der Bahn fehlten die finanziellen Mittel, um jene Beamten, die während der Februarunruhen ihren Dienst vorschriftsmäßig versehen hatten zu belohnen. Diese Beamten erhielten drei zusätzliche Urlaubstage, sofern ihr Anspruch durch die letzten Urlaubsbestimmungen um eine Woche gekürzt worden war. Bei einer Kürzung um zwei Wochen wurde eine zusätzliche Urlaubswoche gewährt. Keinen Anspruch auf zusätzliche Urlaubstage hatte, wer wegen nicht vaterlandstreuem Verhalten disziplinar bestraft worden war.<sup>451</sup>

---

<sup>450</sup> BG über die Einrichtung des Berufsstandes der öffentlich Bediensteten, BGBl II 1934/294; DA 221, 3473/P. NBIGD 1934, 287.

<sup>451</sup> DA 147, Z 800/P. NBIGD 1934, 213ff.

## **12 Dienstrechtliche Folgen der Eingliederung in die Deutschen Reichsbahn**

Während eine Dienstanweisung noch Anfang März 1938 den Hitlergruß im Dienst und auch außerhalb des Dienstes verboten hatte, wurde bereits am 15. März im Nachrichtenblatt der Generaldirektion jenes Telegramm veröffentlicht, welches die nationalsozialistischen Eisenbahner an den Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium in Berlin *SA Gruppenführer Kleinmann* abgeschickt hatten: "Die nationalsozialistischen Eisenbahner Österreichs grüßen am Tage der Machtergreifung durch die NSDAP in Österreich in Kameradschaft die nationalsozialistischen Eisenbahner des Reiches. Heil Hitler, unserem gemeinsamen Führer."<sup>452</sup> Eine Dienstanweisung ordnete im Oktober 1938 den Ersatz der üblichen Höflichkeitsformen im amtlichen Schriftverkehr durch den Hitlergruß an. Im November wurde der „Deutsche Gruß“ bei der Bahn generell eingeführt. Er war auch in zwischenstaatlichen Durchgangszügen anzuwenden, jedoch nicht im Bereich von Gleisanlagen, auf denen Betriebshandlungen vorgenommen wurden.<sup>453</sup>

Die Eingliederung der Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn hatte erhebliche Auswirkungen auf das Dienstrecht der österreichischen Eisenbahner. Da aber mit der Gründung der Zweiten Republik auf die Verhältnisse vor dem Anschluss zurückgegriffen wurde blieb die Zeit der Deutschen Reichsbahn in Österreich eine Episode ohne gravierende Auswirkungen auf die Entwicklung des Dienstrechts nach dem Krieg. Allerdings wurden einige Bestimmungen des deutschen Dienstrechts bis zu einer Neuregelung in den ersten Nachkriegsjahren beibehalten.

Die Auswirkungen des Anschlusses auf die Beziehungen zwischen den Bediensteten der staatlichen Eisenbahnen und dem Staat zeigten sich in zweifacher Weise. Einerseits wurden durch die Eingliederung in die Deutsche Reichsbahn die im „Altreich“ geltenden dienstrechtlichen Bestimmungen auf die Bediensteten in Österreich übertragen, andererseits hatte die Ideologie der neuen Machthaber generell Einfluss auf alle öffentlichen Bediensteten, somit auch auf die Beamten und Arbeiter der Bundesbahnen. Man kann daher wieder wie im Ständestaat die wirtschaftlich und organisatorisch begründeten dienstrechtlichen Maßnahmen von jenen unterscheiden, die primär der Verwirklichung politischer und ideologischer Ziele dienten.

---

<sup>452</sup> DA 11, 476-P. NBIGD 1938, 53 u Aufruf v 15.3.1938 NBIGD 1938, 57.

<sup>453</sup> DA 206, Org.201 NBIRVM 1938, 225; DA 297, 1619/P. NBIRVM 1938, 347.

Am 17.März 1938 erschien das letzte Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen. Ab dem 18.März 1938 wurden die Dienstanweisungen bereits im „Nachrichtenblatt des Reichsverkehrsministeriums – Abwicklungsstelle Österreich“ kundgemacht.

## **12.1 Maßnahmen aus wirtschaftlichen oder organisatorischen Gründen**

Mit Verordnung<sup>454</sup> vom 18.März 1938 wurde der Reichsverkehrsminister oberster Leiter und Vorgesetzter des gesamten Bundesbahnpersonals. Das Reichsbahngesetz<sup>455</sup> vom Juli 1939 präzisierte und ergänzte die Bestimmungen des Gesetzes zur Neuordnung der Verhältnisse der Reichsbahn<sup>456</sup> vom Jahr 1937, mit dem die Dienststellen der Deutschen Reichsbahn zu Reichsbehörden und die Bediensteten zu unmittelbaren Reichsbeamten erklärt wurden. Weiters ordnete das Reichsbahngesetz die Einführung des Reichsbesoldungsgesetzes und der Reichsbesoldungsvorschriften bei der Reichsbahn bis zum 1.Oktober 1939 an, wobei für die Bahnbeamten ein besonderer Besoldungsplan in Form einer eigenen Anlage zum Besoldungsgesetz angekündigt wurde. Ab 1.Oktober 1938 galten für die Beamten der ehemaligen Bundesbahnen die Vorschriften des deutschen Beamtenrechts.<sup>457</sup> Die Dienstordnung der Bundesbahnen verlor ihre Geltung, an ihre Stelle trat die „Allgemeine Dienstanweisung der Reichsbahnbeamten (ADA)“.<sup>458</sup>

Die Übernahme der vorwiegend manuell beschäftigten Beamtenanwärter und aller nichtständigen Hilfsbediensteten als „ständige Arbeiter“ mit Wirkung vom 1.März 1938 wurde durchgeführt, so wie es bereits von den Österreichischen Bundesbahnen angedacht war. Von den Verstärkungsarbeitern wurden zunächst nur jene übernommen, die nicht nur für Saisonarbeiten eingestellt worden waren, sofern sie die für den Dienst in der Reichsbahn geforderten Voraussetzungen erfüllten und der Übernahme zustimmten. Am 1.Oktober erfolgte die Übernahme auch der anderen Verstärkungsarbeiter. Vorausgesetzt wurden politisch einwandfreie Führung, guter Leumund und körperliche Tauglichkeit. Hinsichtlich der arischen Abstammung begnügte man sich mit einer Erklärung der Betroffenen, sofern kein Grund zur Annahme des Gegenteils bestand.<sup>459</sup>

---

<sup>454</sup> 1.DfV zur V über den Übergang der ÖBB auf das Reich, dRGBI 1938 I 259.

<sup>455</sup> G über die DRB (ReichsbahnG), dRGBI 1939 I 1205.

<sup>456</sup> G zur Neuordnung der Verhältnisse der Reichsbahn und der DRB, dRGBI 1937 II 47.

<sup>457</sup> DA 426, 1900/P. NBIRVM 1938, 559ff.

<sup>458</sup> DA 243, 1634/P. NBIRVM 1938, 301.

<sup>459</sup> DA 22, 491/P. NBIRVM 1938, 31; DA 168, 1548/P. NBIRVM 1938, 181.

Die Besoldungsordnung der Österreichischen Bundesbahnen blieb vorläufig in Geltung, doch kam es zu einer schrittweisen Angleichung an das Besoldungsrecht der Reichsbahn. Zunächst erfolgte am 1. April 1938 der Übergang von der Schillingwährung auf die Reichsmarkwährung, wobei die erste Teilzahlung der Gehälter noch in Schilling ausbezahlt wurde. 1 RM wurde gleich 1,50 S gesetzt.<sup>460</sup> Ab 1. Juli wurden bis zur endgültigen Regelung der Bezüge die nach der Bundesbahn-Budgetsanierungsverordnung zustehenden Kinderzulagen angehoben. Auch wurden entsprechend den Dienstverwendungen nach Beilage 1 zur Besoldungsordnung für die Beamten Mindest-BruttoBezüge festgelegt. Von diesen Mindestbeträgen wurden keine Pensionsbeiträge abgezogen und sie unterlagen auch keiner Kürzung.<sup>461</sup> Da die österreichischen Bestimmungen über den Bezug von Kinderzuschlägen von jenen der Reichsbahnbesoldungsordnung abwichen erfolgte eine Angleichung an die deutschen Normen.<sup>462</sup>

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1938 wurde das Reichsbahnbesoldungsrecht in Österreich eingeführt.<sup>463</sup> Die Überführung der Beamten in die Besoldungsordnung der Reichsbahn richtete sich nach deren Zuordnung zu einer Dienstverrichtung gemäß Beilage 1 der Bundesbahn-Besoldungsordnung.

Die seit 1. April 1938 für die Arbeiter der Deutschen Reichsbahn geltende „Dienst- und Lohnordnung (Dilo)“ wurde mit Wirkung vom 1. Oktober 1938 auch für die Arbeiter der Reichsbahn in Österreich eingeführt. Damit wurde die Dienstordnung A12 der Bundesbahnen für die ständigen Arbeiter durch die Dilo ersetzt. Da in der Dilo und im Zusammenhang mit ihr Bezug auf deutsche Reichsgesetze genommen wurde, die in Österreich noch nicht eingeführt waren, sollten in der Übergangsphase die entsprechenden österreichischen Gesetze herangezogen werden. Die für die Anwendung der Dilo erforderlichen Erlässe der Reichsbahn aus früheren Jahren wurden im November mit einer Dienstanweisung bekannt gegeben.<sup>464</sup>

---

<sup>460</sup> DA 14 v 29.3.1938, Z 3246 NBIRVM 1938, 21f.

<sup>461</sup> DA 145 v 20.8.1938, Z 1436/P. NBIRVM 1938, 163ff.

<sup>462</sup> DA 198 v 24.9.1938, Z 1547/P. NBIRVM 1938, 213ff.

<sup>463</sup> DA 336 v 26.11.1938, Z 1208/P. NBIRVM 1938, 385ff.

<sup>464</sup> DA 239 v 19.10.1938, Z 1723 NBIRVM 1938, 293ff; DA 328 v 25.11.1938 NBIRVM 1938, 376ff.

Mit der Unterstellung der Bahnbeamten unter das deutsche Beamtenrecht am 1. Oktober 1938 trat auch die deutsche Verordnung über die Arbeitszeit in Kraft.<sup>465</sup> Nach dieser Bestimmung betrug die wöchentliche Arbeitszeit der Beamten 51 Stunden, doch galten für die Reichsbahn und die Reichspost besondere Regeln nach deren betrieblichen Bedürfnissen. Für die im Betriebs- und Verkehrsdienst tätigen Beamten richtete sich die Arbeitszeit nach der Dienstdauervorschrift für das Betriebs- und Verkehrspersonal der Reichsbahn.

Die Regelarbeitszeit konnte bei Dienst mit Bereitschaft erhöht werden, wobei die Hälfte der Bereitschaftszeit als Arbeitszeit gewertet wurde. Erforderte der Dienst eine über die regelmäßige Arbeitszeit hinausgehende Beanspruchung des Beamten, so wurde die Mehrleistung nicht finanziell abgegolten, es konnte dem Betroffenen aber Zeitausgleich gewährt werden.

Für österreichische Bahnbeamte, die nach den deutschen Besoldungsvorschriften auf Grund ihrer Verwendung als Arbeiter einzustufen gewesen wären, wurden „O-Besoldungsgruppen“ definiert. Dabei wurde von den Ordnungsnummern der Dienstverrichtungen in der Beilage 1 zur österreichischen Besoldungsordnung ausgegangen. Die Dienstanweisung, mit der die deutsche Arbeitszeitverordnung eingeführt wurde, enthielt eine taxative Aufzählung der betroffenen Dienstverrichtungen. Für diese „O-Beamten“ galten die Arbeitszeitregelungen sowie die Urlaubsbestimmungen der Dienst- und Lohnordnung für die Arbeiter der Reichsbahn.

## **12.2 Politisch motivierte dienstrechtliche Maßnahmen**

Mehrere Dienstanweisungen des Jahres 1938 zeigen die ideologischen Folgen des Anschlusses und ihre Auswirkungen auf die Bediensteten der staatlichen Eisenbahnen. In einer Anordnung zu Personalfragen verkündete der Staatssekretär im Reichverkehrsministerium und Gefolgschaftsführer SA *Gruppenführer Kleinmann*, dass für die Übergangszeit in der Abwicklungsstelle Österreich eine Personalkommission eingerichtet werden sollte, bestehend aus zwei Mitgliedern der NSDAP. Ebenso sollten in jeder Reichsbahndirektion in Österreich je zwei NS-Beamte die Personalangelegenheiten im Sinne des Nationalsozialismus bearbeiten.<sup>466</sup>

---

<sup>465</sup> DA 257 v 29.10.1938, Z 1606/P. NBIRVM 1938, 309ff.

<sup>466</sup> Aufruf an alle Dienststellen der DRB in Österreich, NBIRVM 1938, 3.

Ein Erlass des Führers<sup>467</sup> sicherte jenen öffentlich Bediensteten, die wegen nationalsozialistischer Betätigung eine strafgerichtliche Verurteilung oder disziplinare Strafmaßnahmen erlitten hatten oder wegen ihrer Gesinnung von Beförderungen ausgeschlossen worden waren auf Antrag Wiedergutmachung und rückwirkende Beförderung zu. Eine Dienstanweisung in diesem Sinne war bereits am 17. März noch im Nachrichtenblatt der Generaldirektion der ÖBB kundgemacht worden.<sup>468</sup>

In diesem Nachrichtenblatt erschien auch eine Anweisung<sup>469</sup> betreffend die Vereidigung der Bundesbahnbediensteten. Es wurde ein Führererlass über die Vereidigung der öffentlichen Beamten des Landes Österreich bekannt gegeben. Dieser Eid war bei Eintritt in den Dienst zu leisten. Die bereits im Dienst befindlichen Beamten waren unverzüglich neu zu vereidigen. Ausgenommen von der Vereidigung waren jüdische Beamte. Wer die Eidesleistung verweigerte war zu entlassen. Die Eidesformel lautete: "Ich schwöre: Ich werde dem Führer des Deutschen Reiches und Volkes *Adolf Hitler* treu und gehorsam sein, die Gesetze beachten und meine Amtspflichten gewissenhaft erfüllen, so wahr mir Gott helfe".

Im Sinn dieser Kundmachung wurde auch von den Bundesbahnbediensteten aller Kategorien die Ablegung des Diensteides vor dem jeweiligen Dienstvorstand angeordnet. Die vereidigten Bediensteten hatten ein Diensteidformular zu unterschreiben, das im Personalakt abzulegen war. Vor der Eidesleistung war jeder Bedienstete zu befragen, ob er gemäß der Definition im §4 des Führererlasses Jude sei.

Die Dienstanweisung sah vor, dass die Verweigerung oder die Unzulässigkeit der Vereidigung unverzüglich die Entlassung aus dem Dienst zur Folge haben sollte. Die letzte Anordnung wurde durch eine vier Tage später erfolgte Anweisung geändert. In der neuen Fassung lautete die Bestimmung, dass angestellte Beamte und Praktikanten, die den Diensteid nicht ablegen durften bei Fortbezug der ständigen Bezüge bis auf weitere Anordnung zu beurlauben waren. Bei Verweigerung der Eidesleistung hatte bei unkündbaren Beamten die Suspendierung vom Dienst, bei anderen die Kündigung zu erfolgen.<sup>470</sup>

---

<sup>467</sup> Erl v 10.4.1938 dRGBI 1938 I 237; GBlÖ 1938/78;  
DA 46 v 7.5.1938 Z 763/P. NBIRVM 1938, 54.

<sup>468</sup> DA 38, 558-P. NBIGD 1938, 59.

<sup>469</sup> DA 39, 561-P. NBIGD 1938, 59f.

<sup>470</sup> DA 4, 561/P. NBIRVM 1938, 9.

Verstärkungsarbeiter und sonstige, nur für vorübergehenden Bedarf eingestellte Bedienstete hatten lediglich eine Erklärung zu unterschreiben, in der sie sich verpflichteten, ihren Dienst ordnungsgemäß zu erfüllen und die Gesetze und Anordnungen des nationalsozialistischen Staates zu befolgen.<sup>471</sup>

Das Eheverbot, das bei den Bundesbahnen in einzelnen Dienstverträgen enthalten war oder die vom Bediensteten abverlangte Erklärung, bis zu einem bestimmten Zeitpunkt keine Ehe einzugehen wurden für ungültig erklärt. Allerdings hatten nun Beamte und Praktikanten vor Eheschließung den Nachweis über „das deutsche oder artverwandte Blut“ der künftigen Ehepartnerin bzw des Ehepartners zu erbringen.<sup>472</sup>

An die Dienststellen erging die Anweisung, in Befolgung eines Aufrufs von Gauleiter *Bürckel* in den am 6.Juli 1938 erschienen Tageszeitungen, bei Personalanforderungen an das Arbeitsamt um Zuweisung geeigneter SA- und SS-Männer zu ersuchen. *Bürckel* hatte eine Bitte an alle Betriebsführer gerichtet, zu je 40 Mann der Belegschaft mindestens einen SA- und SS-Mann einzustellen. Diesem Wunsch wollte die Reichsbahn in Österreich nachkommen.<sup>473</sup>

Im Mai 1938 wurde die „Verordnung zur Neuordnung des österreichischen Berufsbeamtentums“ erlassen.<sup>474</sup> Sie war auf alle Personen anzuwenden, die am 13.März 1938 öffentliche Bedienstete waren, einschließlich der Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen. Nach dieser Verordnung waren alle Beamten, die nach den Rassegesetzen als Juden oder Mischlinge eingestuft wurden oder mit einem Mischling ersten Grades verheiratet waren nach den Vorschriften für die Behandlung bei Dienstunfähigkeit in den Ruhestand zu versetzen. Ihnen stand somit ein Ruhegenuss zu, sofern ihre Dienstzeit mindestens zehn Jahre betragen hatte. Beamtenanwärter und Aspiranten schieden mit einer Abfertigung von einem Monatsbezug aus dem Dienst aus. Ausnahmen, die unter bestimmten Voraussetzungen möglich waren, galten nur für Mischlinge oder für Beamte mit jüdischem Ehepartner. Der gleichen Vorschrift unterlagen Beamte, die auf Grund ihres früheren Verhaltens gegenüber der nationalsozialistischen Bewegung oder deren Anhänger als politisch unzuverlässig galten. Allerdings wurde ihnen der Ruhegenuss um ein Viertel gekürzt.

---

<sup>471</sup> DA 106, 561/P. NBIRVM 1938, 123f.

<sup>472</sup> DA 51, 846/P. NBIRVM 1938, 57.

<sup>473</sup> DA 98, 1230/P. NBIGD 1938, 119f.

<sup>474</sup> V zur Neuordnung des österreichischen Berufsbeamtentums, GBlÖ 1938/160; DA 376 v 12.12.1938, Z 1244/P. NBIRVM 1938, 477ff.

Eine Dienstanweisung vom Oktober 1938 legte den Bediensteten den Beitritt zur „Nationalsozialistischen Volkswohlfahrt (NSV)“ nahe. Der Beitritt war zwar freiwillig, doch wurde erwartet, dass sich die Bediensteten der NSV anschlossen. Die Drohung war unmissverständlich: Wer sich nicht in die Volksgemeinschaft einzugliedern wünschte konnte keinen Anspruch auf eine Tätigkeit im öffentlichen Dienst erwarten.<sup>475</sup>

Schließlich wurden an alle Beamten, Angestellten und Arbeiter Fragebögen über die Zugehörigkeit zur NSDAP oder eine ihrer Gliederungen ausgegeben, die von Bediensteten auszufüllen waren und die den Personalakten beigelegt wurden.<sup>476</sup>

Die Verhältnisse während des Krieges führten zu einer Reihe von Gesetzen und Erlässen, die auch das Dienstrecht des Reichsbahnpersonals betrafen. So wurde im Jahr 1944 der Erholungsurlaub für Beamte, Angestellte und Arbeiter im öffentlichen Dienst auf 14 Werktage beschränkt.<sup>477</sup> Nachdem im Juli 1944 das gesamte öffentliche Leben den Erfordernissen des totalen Krieges unterworfen worden war,<sup>478</sup> wurde eine Urlaubssperre für Beamte verfügt.<sup>479</sup> Die Mindestarbeitszeit im öffentlichen Dienst wurde, sofern der Arbeitsanfall es erforderte auf wöchentlich 60 Stunden, bei durchgehender Arbeitszeit auf 57 Stunden erhöht.<sup>480</sup>

Hatte für die Bediensteten der Reichsbahn ein besonderes Dienststrafrecht kriegsbedingt in den besetzten Gebieten gegolten, so wurde dieses Dienststrafrecht zu Beginn des Jahres 1945 auch im Reichsgebiet eingeführt.<sup>481</sup>

---

<sup>475</sup> DA 225, 1558/P. NBIRVM 1938, 243.

<sup>476</sup> DA 419 v 27.12.1938, Z 1808/P. NBIRVM 1938, 544.

<sup>477</sup> Anordnung über den Erholungsurlaub ... für das Urlaubsjahr 1944, dRGBI I 94.

<sup>478</sup> Erl d Führers über den totalen Kriegseinsatz, dRGBI 1944 I 161.

<sup>479</sup> Anordnung über eine vorläufige Urlaubssperre für Beamte, dRGBI 1944 I 176.

<sup>480</sup> Anordnung über die weitere Erhöhung der Mindestarbeitszeit ... dRGBI 1944 I 192.

<sup>481</sup> V über den Erlass einer Dienststraftordnung ... dRGBI 1942 I 54,  
V über die Anwendung der Dienststraftordnung ... im Reichsgebiet, dRGBI 1945 I 4.



## **13 Das Dienstrecht der Bundesbahnbediensteten in der Zweiten Republik**

### **13.1 Der Übergang zur Zweiten Republik**

Nach dem Zusammenbruch des Dritten Reiches wurden die dienstrechtlichen Verhältnisse der Ersten Republik weitgehend wiederhergestellt. Gemeinsam mit dem Dienstrecht der in einem öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnis stehenden Beamten wurden mit dem Beamten-Überleitungsgesetz<sup>482</sup> vom August 1945 auch die für die Bahnbediensteten geltenden Vorschriften unter Vorbehalt noch zu erlassender Überleitungsverordnungen in den Zustand versetzt, der am 13. März 1938 in Geltung war. Damit trat auch die Dienstordnung von 1898 wieder in Kraft. Durch die Beamten-Überleitungsverordnung<sup>483</sup> vom Juli 1946 wurde eine Reihe von Gesetzen und Verordnungen der Ersten Republik gänzlich oder zum Teil aufgehoben.

Betroffen waren unter anderem die Bestimmungen zum Personalabbau bei den Bundesbahnen und zum Abbau weiblicher Bediensteter. Die Bestimmung der Bundesbahn-Budgetsanierungsverordnung, wonach auch bei Erreichen des vollen Pensionsanspruchs die Versetzung in den Ruhestand vor dem sechzigsten Lebensjahr unzulässig war trat ebenfalls außer Kraft.<sup>484</sup> Weiters wurde jene Bestimmung vom Juni 1933 aufgehoben, wonach die Verwaltungskommission dazu berufen war, im Falle von ergebnislosen Verhandlungen zwischen Vorstand und Personalvertretung bindend zu entscheiden. Aufgehoben wurden auch jene Verordnungen, die als Folge der Februarunruhen im Jahr 1934 erlassen worden waren. Damit trat die Dienstpragmatik von 1898 mit den zwischen der Generaldirektion und der Personalvertretung der Bundesbahnen in der Ersten Republik vereinbarten Änderungen wieder in Kraft. Die Weiterführung von Amtsbezeichnungen nach den Vorschriften des Deutschen Reiches wurde österreichischen Staatsbürgern verboten.

Das Beamten-Überleitungsgesetz schrieb vor, dass die Bediensteten und die Empfänger von Ruhe- und Versorgungsgenüssen zunächst von der provisorischen Staatsverwaltung allmonatlich festzusetzende Vorschüsse erhalten sollten. Dann sollten die Bezüge unter

---

<sup>482</sup> G zur Wiederherstellung österreichischen Beamtentums (Beamten-ÜG), StGBI 1945/134.

<sup>483</sup> VBReg womit österr Vorschriften über die Regelung des öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnisses aufgehoben werden (Beamten-ÜV), BGBl 1946/131.

<sup>484</sup> DA 85, 2031/3-49 ABIGD 1949, 88.

Bedachtnahme auf das am 13.März 1938 in Geltung gestandene Recht durch eine Überleitungsverordnung neu geregelt werden. Die Nebenbezüge der Bahnbediensteten wurden bis zu einer Neuregelung nach den Vorschriften der Deutschen Reichsbahn ausbezahlt. Allerdings entfielen einige Zulagen, Dienstprämien und Belohnungen, die unter den Kriegsbedingungen in den Jahren 1942 bis 1944 eingeführt worden waren.<sup>485</sup>

Nach den Bestimmungen des Beamten-Überleitungsgesetzes waren die Personalstände (Status) neu zu bilden, wobei auf eine einwandfrei österreichische und demokratische Gesinnung zu achten war. Unter diesem Aspekt waren jene Personen zu berücksichtigen, die am 13.März 1938 oder beim Zusammenbruch des Dritten Reiches in Dienst standen. Weiters jene, die seit dem 4.März 1933 aus politischen Gründen (nicht jedoch wegen nationalsozialistischer Betätigung) oder wegen ihrer Abstammung aus ihren Dienstverhältnissen entlassen worden waren und jene, die für ein unabhängiges, demokratisches Österreich mit der Waffe gekämpft hatten oder wegen ihres Kampfes in Haft gewesen waren.

Im Dezember 1945 wurde eine vorläufige Postenbesetzungsvorschrift<sup>486</sup> erlassen. Es galt grundsätzlich die Pflicht, Dienstposten auszuschreiben. Ausgenommen waren die Funktionen Generalsekretär, Sanitätschef, Leiter der Ämter und Präsidenten der Direktionen. Sofern die Ernennung nicht durch den Staatssekretär für Verkehr zu erfolgen hatte war dem Zentralausschuss der Personalvertretung Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Kam keine Einigung zustande, so lag die Entscheidung beim Generaldirektor. Gab es keine Bewerbung eines Bediensteten, so hatte die Besetzung von Amts wegen zu erfolgen. Bei der Postenvergabe waren die Eignung des Bewerbers für die ausgeschriebene Tätigkeit und seine persönlichen Verhältnisse zu beurteilen. Bei gleicher Eignung entschied der höhere Rang. Übergangene Bewerber waren auf ihr Ansuchen hin schriftlich über die Gründe der Ablehnung zu informieren. Minder wichtige Posten konnten ohne Ausschreibung im Einvernehmen mit der Personalvertretung nach Bewerberlisten, die vierteljährlich aufzustellen waren vergeben werden. Kam keine Einigung zustande, dann sollte die Generaldirektion im Einvernehmen mit dem Zentralausschuss oder als letzte Instanz der Generaldirektor entscheiden.

---

<sup>485</sup> DA 17, P/1824/1/45 ABIGD 1945, 19ff.

<sup>486</sup> DA 5, P1/1664/1-45 ABIGD 1945, 5f.

(Ab 1.11. wurde im ABIGD 1945 mit der Zählung der Anweisungen und der Seiten neu begonnen)

Die Postenbesetzungsvorschrift wurde im Jahr 1983 dahingehend geändert, dass auch alle leitenden Funktionen auszuschreiben waren. Die Prüfung von Bewerbungen um eine leitende Funktion hatte durch eine aus vier Mitgliedern bestehende Kommission zu erfolgen. Zwei Mitglieder waren vom ausschreibenden Organ, zwei vom Zentralausschuss der Bediensteten zu bestellen. Die Bestellungsdauer für leitende Funktionen war mit fünf Jahren begrenzt.<sup>487</sup>

### **13.2 Die Personalvertretungsvorschrift von 1946**

Die neue Personalvertretungsvorschrift<sup>488</sup> vom Februar 1946 war mit jener vom Mai 1923 nahezu ident, insbesondere war die im §1 formulierte grundsätzliche Aufgabenstellung der Personalvertretung wortgleich. Ein wesentlicher Unterschied bestand in dem Recht des Zentralausschusses, über die sonstigen Befugnisse hinaus an der Verwaltung der Staatseisenbahnen mitzuwirken. Zu diesem Zweck sah die neue Vorschrift die Teilnahme von drei Vertretern des Zentralausschusses an allen Beratungen und Sitzungen vor, bei denen der Generaldirektor, sein Stellvertreter oder einer der ihm unmittelbar unterstellten Beamten den Vorsitz führte. Die Vertreter des Zentralausschusses hatten beratende Stimme, das Recht Auskünfte einzuholen und Anträge zu stellen. Ein direkter Eingriff in die Betriebsführung war ihnen nicht gestattet.

Die Personalvertretungsvorschrift nahm auf die Tatsache Rücksicht, dass die Vereinigungen der Arbeitnehmer im Jahr 1945 im Österreichischen Gewerkschaftsbund (ÖGB) zusammengefasst worden waren. An die Stelle der im Jahr 1923 als Wahlgruppen zugelassenen behördlich anerkannten Berufsvereinigungen der Eisenbahner traten die Wahlvorschläge der Gewerkschaft der Eisenbahner im Gewerkschaftsbund.

Bei den noch im Jahr 1946 abgehaltenen Personalvertretungswahlen entfielen auf die Wahlgruppe der SPÖ 72.065 Stimmen, der KPÖ 11.338 und der ÖVP 4.836. An Unabhängige gingen 15 Stimmen.<sup>489</sup>

---

<sup>487</sup> BG über die Ausschreibung leitender Funktionen ... (ÖBB-AusschreibungsG), BGBl 1983/385.

<sup>488</sup> DA 10, 1261/1-46 ABIGD 1946, 33ff.

<sup>489</sup> DA 127, 12777/1 ABIGD 1946, 200ff.

### 13.3 Die Dienstdauervorschrift A10

Mit 1. Januar 1947 traten die Dienstdauervorschriften der Deutschen Reichsbahn außer Kraft. Sie wurden durch die Dienstdauervorschrift „A10“ für das Personal der Österreichischen Staatseisenbahnen ersetzt.<sup>490</sup>

Die Dienstdauervorschrift regelte die zeitliche Beanspruchung aller Bediensteten der Staatseisenbahnen bzw Bundesbahnen. Ausgenommen waren die Bediensteten im Zentraldienst (Generaldirektion, Ämter und Direktionen) sowie die Pauschalbediensteten, für die gesonderte Regelungen galten. Die Dienstdauervorschrift unterschied zwischen Bediensteten des Fahrdienstes und Bediensteten des ortsgebundenen Dienstes.

Die Dienstdauervorschrift legte das Höchstausmaß für Dienstschichten fest, wobei unter Dienstschicht der Zeitraum zwischen zwei Ruhezeiten definiert wurde. Unter Ruhezeit wurde jene von dienstlicher Beanspruchung freie Zeit verstanden, die eine vorgeschriebene Minstdauer nicht unterschritt. Die Minstdauer betrug acht Stunden für den ortsgebundenen Dienst und zehn Stunden für den Fahrdienst, wenn die Ruhezeit in der Heimat verbracht werden konnte, sonst sechs Stunden. Kürzere Zeiten ohne dienstliche Beanspruchung, bei denen sich die Bediensteten vom Arbeitsplatz entfernen konnten galten als Pausen.

Eine Dienstschicht im ortsgebundenen Dienst umfasste die wirkliche Arbeitszeit, die Dienstbereitschaft und die Pausen. Im Fahrdienst setzte sie sich aus der wirklichen Arbeitszeit, den Fahrgastfahrten, den Dienstbereitschaften und den Wendezeiten zusammen. Wendezeiten waren Pausen an Anfangs- und Endbahnhöfen, wobei der Zug verlassen werden konnte. Aufenthalte an Unterwegsbahnhöfen wurden der eigentlichen Fahrzeit zugerechnet.

Unter wirklicher Arbeitszeit wurde jene Zeit verstanden, die der Bedienstete zur vorschriftsmäßigen Erledigung der ihm aufgetragenen Arbeiten aufwenden musste. Fahrgastfahrten waren Fahrten ohne Dienstverrichtung mit einem öffentlichen Verkehrsmittel außerhalb des Ortsbereiches. Sie dienten zu einer für den Dienstantritt erforderlichen Anreise oder der Rückkehr zur Heimatdienststelle nach Dienstende.

Die Dienstposten im ortsgebundenen Dienst wurden Dienstplangruppen mit unterschiedlichem Dienstplansoll zugeordnet. Unter Dienstplansoll wurde die zulässige Gesamtdauer der dienstlichen Anwesenheitszeiten zuzüglich der Pausen im

---

<sup>490</sup> DA 136, 1255/2-46 ABIGD 1946, 206f.

Wochendurchschnitt verstanden. Das Dienstplansoll eines Dienstpostens wurde durch den Grad der Ausnützung des Personals bestimmt. Der Nutzungsgrad wurde als Quotient der angerechneten Arbeitszeit dividiert durch die Gesamtzeit der dienstlichen Anwesenheit einschließlich der Pausen ermittelt. Die angerechnete Arbeitszeit setzte sich aus der wirklichen Arbeitszeit und einem Anteil der Dienstbereitschaft zusammen.

Abhängig vom Nutzungsgrad wurden die Dienstplangruppen A bis G gebildet, wobei A den höchsten Nutzungsgrad und somit das kürzeste Dienstplansoll aufwies.

Der „Sonderdienstplangruppe S“ wurden Arbeitsverrichtungen im ortsgebundenen Dienst zugeordnet, bei denen die gesamte Dienstplanschicht abzüglich der Pausen als wirkliche Arbeitszeit zu werten war, wobei die durchschnittliche Dauer an Werktagen acht Stunden (entsprechend der Wochenarbeitszeit von 48 Stunden und einer Sechstageswoche) zu betragen hatte.

Für die Ermittlung der anzurechnenden Arbeitszeit für den Fahrdienst enthielt die Dienstdauer Vorschrift umfangreiche Regelungen. Es mussten die Besonderheiten des Zugbegleitdienstes, des Triebfahrzeugfahrdienstes, des Kraftwagenfahrdienstes und des Schiffsfahrdienstes berücksichtigt werden. Dabei wurden neben dem Zeitaufwand für die wirkliche Arbeitszeit die Zeiten für Dienstbereitschaft, Fahrgastfahrten, Wendezeiten, Dienstunterricht, Vor- und Abschlussarbeiten etc. zur Gänze oder anteilig berücksichtigt.

Für die in die Gruppen A bis G eingereihten Bediensteten des ortsgebundenen Dienstes und für das Personal des Fahrdienstes waren im Voraus Dienstpläne aufzustellen.

Einmal pro Woche gebührte den Bediensteten ein Ruhetag. Die Mindestdauer betrug 32 Stunden, sofern der Ruhetag in der Heimat verbracht werden konnte und sollte möglichst einen vollen Kalendertag einschließen. Im Interesse einer zweckmäßigen Dienstplangestaltung waren gewisse Abweichungen zulässig.

Eine Dienstanweisung legte fest, dass die Betriebssicherheit bei Verrichtungen im ausführenden Verkehrsdienst als gefährdet anzusehen war, wenn die Überschreitung der Höchstdauer mehr als zwei Stunden betrug. Auch bei nicht ausführendem Verkehrsdienst wurde wegen des Leistungsabfalls bei planmäßigen Dienstsichten eine Überschreitung um mehr als zwei Stunden untersagt.<sup>491</sup>

---

<sup>491</sup> DA 76, 2001/12-47 ABIGD 1947, 110.

Die Dienstdauervorschrift A10 begrenzte die Zahl der aufeinander folgenden Nachtdienstschichten, regelte den Ausgleich von Mehr- und Minderleistungen und die Aufstellung der Dienstpläne.

Die Dienststunden im Zentraldienst unterlagen einer gesonderten Regelung, die aber auf die Vorschrift A10 Bezug nahm.<sup>492</sup> War die Anwesenheit außerhalb der Amtsstunden erforderlich, so war für die betreffenden Beamten ein Dienstplan wie bei den in Dienstplangruppen eingereihten Bediensteten aufzustellen. Bei hohem Anteil an Dienstbereitschaft war entsprechend der Dienstvorschrift A10 der Nutzungsgrad zu ermitteln.

Die Wochenarbeitszeit betrug 48 Stunden im Jahr 1947. Im Jahr 1959 wurde die 45-Stunden-Woche eingeführt. Daher kam es zu einer neuen Ausgabe der Dienstvorschrift A10 unter Berücksichtigung früherer Änderungen und Ergänzungen. Das Dienstplansoll in den Dienstplangruppen, die nun die Bezeichnung I. bis VII. trugen wurde entsprechend verringert.<sup>493</sup> Auch die Dienststunden im Zentraldienst wurden an die neue Wochenarbeitszeit angepasst.<sup>494</sup> Weitere Änderungen führten im Jahr 1966 zur Novellierung<sup>495</sup> der Dienstdauervorschrift, die einige Verbesserungen für die Bediensteten brachte. Unter anderem wurde die Bewertung von Dienstbereitschaft als Arbeitszeit auf 80% angehoben.<sup>496</sup> Ab 1.Jänner 1970 betrug die Wochenarbeitszeit 43 Stunden, ab 1.Jänner 1972 betrug sie 42 Stunden und mit 1.Jänner 1975 wurde die 40-Stunden-Woche eingeführt.<sup>497</sup> Eine Neuausgabe der Dienstdauervorschrift im Jahr 1976 ersetzte die Ausgabe 1966.<sup>498</sup>

---

<sup>492</sup> DA 70, 1278/1-47 ABIGD 1947, 95

<sup>493</sup> DA 42, PW/800/4-1959 NBIGD 1959, 95ff.

<sup>494</sup> DA 57, GS/1018/9/59 NBIGD 1959, 128.

<sup>495</sup> DA 86, P/800/3/66 NBIGD 1966, 173.

<sup>496</sup> *Gewerkschaft*, 80 Jahre 499.

<sup>497</sup> DA 151, P/3300/11a/69 NBIGD 1969, 294; DA 10, 10070/24/71 NBIGD 1971, 185; DA 99, 10070/27/74 NBIGD 1974, 121.

<sup>498</sup> DA 144, 10070/31/75 NBIGD 1975, 169.

## 13.4 Die Besoldungsordnungen nach 1945

### 13.4.1 Die Besoldungsordnung von 1947

Mit Zustimmung des Hauptausschusses des Nationalrates wurde eine Besoldungsordnung<sup>499</sup> für die Beamten der Österreichischen Bundesbahnen erlassen und vom Bundesministerium für Verkehr am 14. November 1947 kundgemacht. Sie war in drei Abschnitte gegliedert und enthielt drei Anlagen:

Abschnitt I Anwendungsbereich (einschließlich Voraussetzungen für die Anstellung)

Abschnitt II Pensionen

Abschnitt III Übergangsbestimmungen

Anlage 1 Allgemeine Erfordernisse für die provisorische Anstellung, Definitivstellung und Beförderung der Beamten (mit Reihung der Dienstverrichtungen)

Anlage 2 Gehaltstabelle (Monatsgehälter in Schilling)

Anlage 3 Übersicht der Dienstitel.

Die Besoldungsordnung galt für Personen, die in einem vertraglichen Verhältnis zu den Bundesbahnen standen. Diese Bestimmung ordnete mit der Formulierung „vertragliche Verhältnisse“ die Dienstverhältnisse der Bundesbahnbeamten dem Privatrecht zu.

Ausgenommen von der Besoldungsordnung waren Dienstnehmer, die nur für bestimmte, außerhalb des regelmäßigen Bahnbetriebs liegende Dienstverrichtungen aufgenommen oder die nur zeitweise beschäftigt wurden (Lohnbedienstete) und Personen mit Einzelvertrag (Sondervertragsangestellte). Ebenso ausgenommen waren Bedienstete in Wirtschaftsbetrieben, die zur Erleichterung der Lebensführung der Bundesbahnbediensteten eingerichtet worden waren (Personalküchen etc).

Personen, für die die Besoldungsordnung Geltung hatte, wurden einheitlich als Beamte bezeichnet. Sofern nicht ausdrücklich anderes bestimmt wurde, galt die Besoldungsordnung gleichermaßen für Beamtinnen und Beamte.

Die Besoldungsordnung von 1947 enthielt als Anlage 1 die Reihung der Dienstverrichtungen, wie sie bereits in der der Besoldungsordnung von 1921 vorgesehen und im Jahr 1923 erstmals herausgegeben worden war. Im Jahr 1947 umfasste die Reihung 207 Positionen (Ordnungsnummern). Die Anlage 2 zeigte die Zuordnung der Gehälter zu den Gehaltsgruppen und Gehaltsstufen und die Anlage 3 die Zuordnung der Dienstitel zu

---

<sup>499</sup> KBMV betr die Besoldungsordnung für die Beamten der ÖBB, BGBl 1947/263; DA 178, 20.520-47 ABIGD 1947, 249ff.

den Gehaltsgruppen, getrennt für Bedienstete ohne Hochschulbildung und Bedienstete mit Hochschulbildung im höheren Dienst und im höheren technischen Dienst. Der Dienstrang folgte aus der Zugehörigkeit zu einer Gehaltsgruppe. Je höher die Gehaltsgruppe, desto höher der Dienstrang. Innerhalb einer Gehaltsgruppe wurde der höhere Rang durch den höheren Dienstposten bestimmt, bei gleichem Dienstposten entschied die Dauer der Dienstzeit auf diesem Posten.

Die Besoldungsordnung legte die Voraussetzungen für die Anstellung als Bundesbahnbeamter fest und berücksichtigte in den Übergangsbestimmungen hinsichtlich der anrechenbaren Dienstzeiten die vom Beamten-Überleitungsgesetz betroffenen Personen sowie jene, die aus politischen Gründen in Haft gewesen waren. In den Übergangsbestimmungen wurden auch die Voraussetzungen für die Übernahme von Lohn- und Vertragsbediensteten in das Beamtenverhältnis geregelt. Mit diesen Bestimmungen der Besoldungsordnung konnten die Personalstände neu gebildet werden.

Von der Generaldirektion wurden in zwei Durchführungsanweisungen<sup>500</sup> zur Besoldungsordnung die Reihenfolge bei der Verleihung von Dienstposten unter Berücksichtigung der in den Übergangsbestimmungen bezeichneten Personen und die Überleitung von Beamten der ehemaligen BBÖ geregelt, weiters die Verleihung von Dienstposten an minderbelastete Nationalsozialisten sowie die Übernahme von Lohn- und Vertragsbediensteten. Dabei wurde auch auf die Pflicht zur Ablegung eines Gelöbnisses gemäß §9 des Beamten-Überleitungsgesetzes bei Übernahme in den Dienststand hingewiesen. Der Text des Gelöbnisses lautete:

„Ich gelobe, dass ich die Verfassung und die Gesetze der Republik Österreich unverbrüchlich beachten und meine ganze Kraft in den Dienst des österreichischen Volkes und des Wiederaufbaues unserer schwergeprüften Heimat stellen werde.“

Die Bestimmungen zweier Amnestiegesetze,<sup>501</sup> mit denen die im Nationalsozialistengesetz<sup>502</sup> als Sühnefolgen für Minderbelastete vorgesehenen Beschränkungen bei der Anstellung im öffentlichen Dienst aufgehoben wurden fanden Niederschlag in einer dritten Durchführungsanweisung.<sup>503</sup>

---

<sup>500</sup> DA 33, 20.520/5-47 ABIGD 1948, 37ff,  
DA 34, 20.520/13-47 ABIGD 1948, 44ff.

<sup>501</sup> BVG über ... Beendigung der ... Sühnefolgen für jugendliche Personen, BGBl 1948/70;  
BVG über ... Beendigung der ... Sühnefolgen für minderbelastete Personen, BGBl 1948/99.

<sup>502</sup> BVG über die Behandlung der Nationalsozialisten, BGBl 1947/25.

<sup>503</sup> DA 174, 2350/13-48 ABIGD 1948 233f.



Die Aufnahme als Beamter hatte zunächst nur provisorisch auf einen im Stellenplan vorgesehenen Dienstposten zu erfolgen. Voraussetzungen waren ein Alter von wenigstens 18 und von höchstens 35 Jahren, die österreichische Staatsbürgerschaft, ein einwandfreies Vorleben, körperliche und geistige Tauglichkeit und ggf besondere Vorbildung für den geplanten Dienstposten. Personen, die durch eine Disziplinarstrafe aus einem öffentlichen Dienstverhältnis entlassen worden waren oder denen aus gesetzlichen Gründen die Befähigung zur Ausübung eines öffentlichen Amtes fehlte oder die vom aktiven Wahlrecht ausgeschlossen waren durften nicht aufgenommen werden. Auch wurde – außer bei Minderjährigkeit<sup>504</sup> – die volle Handlungsfähigkeit gefordert.

Während der ersten sechs Monate (Probezeit) konnte das Dienstverhältnis beiderseits mit einmonatiger Kündigungsfrist ohne Angabe von Gründen gelöst werden. Nach der Probezeit war eine Kündigung durch den Arbeitgeber nur zulässig, wenn der Bedienstete die Erfordernisse für die Definitivstellung nicht erbrachte, ein Mangel an körperlicher oder geistiger Eignung ärztlich festgestellt wurde, der Arbeitserfolg nicht befriedigte oder wenn das dienstliche oder außerdienstliche Verhalten nicht entsprach. Ebenso konnte das Dienstverhältnis gelöst werden, wenn nach dem vom Bundesministerium für Verkehr jährlich festzulegenden Stellenplan kein Bedarf bestand. Nach der Probezeit betrug die Kündigungsfrist zunächst zwei, ab dem dritten Dienstjahr drei Monate.

Nach Ablauf von vier Dienstjahren ohne Unterbrechung als provisorischer Beamter und nach Ablegung der für den Dienstzweig geforderten Prüfungen erfolgte die Definitivstellung. In der Anlage 1 zur Besoldungsordnung wurden neben der Reihung der Dienstverrichtungen auch die allgemeinen und besonderen Erfordernisse für die Aufnahme, für die Definitivstellung und für die Beförderung bestimmt.

Das neue Gehaltsschema ersetze die zwanzig Gehaltsgruppen (1 bis 18, 18a und 19) aus der Zeit der Ersten Republik durch zehn Gehaltsgruppen (I bis X), wobei mit Ausnahme der Gruppen I, VIII und X eine Unterteilung mit dem Zusatz „a“ oder „b“ erfolgte. Gehaltsgruppen mit dem Zusatz „b“ verfügten über zusätzliche Gehaltsstufen. Die Wartezeit bis zur Vorrückung in eine höhere Gehaltsstufe betrug drei Jahre. Für die Beamten des Lokomotivfahrdienstes, des Zugbegleit- und des Verschubdienstes betrug die Vorrückungsfrist zwei Jahre, um der besonderen Gefährlichkeit dieses Dienstes und der raschen Abnützung durch die körperliche Beanspruchung in diesem Dienst Rechnung zu tragen (begünstigte Vorrückung).

---

<sup>504</sup> Erst am 1.7.2001 wurde die Altersgrenze für Volljährigkeit auf 18 Jahre gesenkt. §21(2) ABGB.

Es bestand die Möglichkeit, dass Vordienstzeiten in einem öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnis auf die Wartezeit angerechnet werden konnten, aber auch jene Zeiten aus einem privatrechtlichen Dienstverhältnis zum Bund, das einer öffentlich-rechtlichen Anstellung oder dem Dienst bei der Bundesbahn unmittelbar vorausgegangen war. Auch die Zeit einer Gerichtspraxis für Rechtsanwaltsanwärter wurde bis zu einem Jahr als anrechenbare Vordienstzeit anerkannt.<sup>505</sup>

Die Umstufung in eine höhere Gehaltsgruppe oder in die gleiche von „a“ nach „b“ erfolgte durch Beförderung. Voraussetzungen waren ein freier Dienstposten, die Ablegung der in der Beilage 1 der Besoldungsordnung für den höheren Dienstposten geforderten Prüfungen und eine bestimmte Vorverwendung über eine vorgeschriebene Mindestzeit.

Die Besoldungsvorschrift enthielt die Regelung der Familienzulagen (Kinder- und Haushaltszulage) und generelle Bestimmungen über Naturalbezüge, für die der Beamte eine angemessene Vergütung zu leisten hatte. Gab es eine Differenz zwischen dem Monatsbezug nach der Besoldungsordnung und der zuletzt geleisteten Vorschusszahlung zum Nachteil des Beamten, so stand diesem eine Ergänzungszulage zu. Weiters war vorgesehen, dass zur Anpassung der Bezüge an geänderte Lebenskosten Teuerungszuschläge und neben den monatlichen Bezügen auch Sonderzahlungen gewährt werden konnten. Von dieser Ermächtigung wurde Gebrauch gemacht und es wurden den aktiven Beamten und den Empfängern von Ruhe- und Versorgungsgenüssen neben Teuerungszulagen auch Ernährungszulagen als Ersatz für entfallende staatliche Preiszuschüsse zuerkannt.<sup>506</sup> Zusätzlich wurden ab dem Jahr 1949 Sonderzahlungen im Ausmaß von 50% des Monatsbezugs zweimal jährlich gewährt. Als Monatsbezug galt die Summe aus dem Gehalt, der Ergänzungszulage, der Familienzulage und der laufenden Teuerungszuschläge.<sup>507</sup>

Obwohl die Dienstverhältnisse der Bundesbahnbeamten privatrechtlicher Natur waren, erfolgte die Regelung der Bezüge nicht im Rahmen von Kollektivverträgen, sondern durch öffentlich-rechtliche Akte. Diese Vorgangsweise sowie die Parallelität der in den Dienstpragmatiken der Bahnbeamten und der Staatsbeamten normierten Rechte und

---

<sup>505</sup> KBMV betr die Anrechnung von Vordienstzeiten ... BGBl 1948/174;  
DA 188, Z 2898/48 ABIGD 1948, 247ff.

<sup>506</sup> KBMV betr die Gewährung von weiteren Teuerungszuschlägen ... BGBl 1948/209;  
DA 212, 24726-48 ABIGD 1948, 294f.

<sup>507</sup> KBMV betr die Gewährung ... (TeuerungszuschlagsK 1949) BGBl 1949/121;  
DA 109, 2150/11-49 ABIGD 1949, 108.

Pflichten zeigen den starken öffentlich-rechtlichen Einschlag des Bundesbahn-Dienstrechts und schafften so einen „arbeitsrechtlichen Vertragstypus sui generis.“<sup>508</sup>

Im Abschnitt II änderte und ergänzte die Besoldungsordnung die Pensionsvorschrift (Dienstvorschrift A5 idF von 1937) durch Festlegung der Beitragssätze und der Höhe der Ruhegenüsse. Ausgehend von einem Anspruch von 31% der anrechenbaren Bezüge nach zehn Dienstjahren wurde der Höchstbetrag von 82% nach 35 Dienstjahren, bei Beamten des Lokomotivfahrdienstes, des Zugbegleit- und des Vershubdienstes nach 30 Dienstjahren erreicht. Letztere hatten dafür einen höheren Pensionsbeitrag zu leisten.

Die erste Novelle<sup>509</sup> der Besoldungsordnung im Jahr 1949 legte die Bedingungen der Übernahme der Bediensteten der KÖB (Österreichische Staatseisenbahnen, Omnibusverkehrsgesellschaft m.b.H.) in den Personalstand der Österreichischen Bundesbahnen fest. Die Aufnahme erfolgte unter den für die Lohn- und Vertragsbediensteten geltenden Voraussetzungen. Die Tätigkeiten und Funktionen im Kraftwagendienst wurden in die Reihung der Dienstverrichtungen aufgenommen.

Durch die 2.Teilnovelle<sup>510</sup> wurde die Pensionsvorschrift modifiziert. Für die Pension anrechenbare Dienstbezüge waren das letzte Gehalt einschließlich eines Vorrückungsbetrages, der am ersten Tag des Ruhestandes angefallen wäre. Als §24b wurden in die Besoldungsordnung Ruhensbestimmungen eingefügt. Für den Fall von zusätzlichen Bezügen aus einem aktiven öffentlichen Dienstverhältnis wurde bestimmt, dass die Summe aus Ruhebezug und Arbeitseinkommen die für die Bemessung des Ruhebezugs herangezogenen Dienstbezüge nicht übersteigen durfte. Diese Ruhensbestimmungen entfielen ab 1.September 1960. Der §24b wurde durch die 11.Novelle<sup>511</sup> gestrichen.

Schied ein Beamter nach der Probezeit, aber vor Erreichen des Pensionsanspruches aus, so hatte er Anspruch auf eine Abfertigung, sofern der Austritt nicht freiwillig, kraft Gesetzes oder wegen einer strafweisen Entlassung erfolgte. Provisorischen Beamten stand die Abfertigung in der Höhe eines Gehaltes bei einer für den Ruhegenuss anrechenbaren

---

<sup>508</sup> *Maultaschl*, Bundesbahndienstrecht, 178ff. Für *Maultaschl* ist die DO 98 der Dienstpragmatik der Staatsbediensteten v 1914 nachgebildet. Allerdings ist die DO 98 um sechzehn Jahre älter u war daher eher Vorbild für die Pragmatik v 1914.

<sup>509</sup> KBMV wodurch ... die BO 1947... abgeändert u ergänzt wird, BGBl 1949/150; DA 131, 2660/4-49 ABIGD 1949, 137ff.

<sup>510</sup> KBMV, 2.TN BO 1947, BGBl 1949/253; DA 197, 2660/12-49 ABIGD 1949, 245f.

<sup>511</sup> KBMV, 11.Nov BO 1947, BGBl 1960/292; DA 10, GS/124/47e/60 ABIGD 1961, 21.

Dienstzeit bis zu drei Jahren zu, darüber das Doppelte. Der definitive Beamte hatte Anrecht auf das Fünffache des Gehaltes bei einer Dienstzeit bis zu fünf Jahren, darüber auf das Achtzehnfache. Beamtinnen hatten innerhalb von drei Monaten nach ihrer Verheleichung oder nach der Geburt eines Kindes auch bei freiwilligem Austritt Anspruch auf die Abfertigung.

Der Anspruch auf Abfertigung war Gegenstand einer eigenen Kundmachung<sup>512</sup>, die in die 8.Novelle<sup>513</sup> der Besoldungsordnung übernommen und in einigen Punkten abgeändert wurde. Definitive Beamte hatten nun Anrecht auf das Neunfache des Gehaltes bei einer Dienstzeit bis zu fünf Jahren. Außerdem wurde der Zeitraum, innerhalb dessen Beamtinnen auch bei freiwilligem Austritt eine Abfertigung zustand verlängert. Er betrug nun zwei Jahre bei Verheleichung und achtzehn Jahre nach der Geburt eines eigenen, zum Zeitpunkt des Ausscheidens lebenden Kindes. Die Höhe der Abfertigung war abhängig von der zurückgelegten anrechenbaren Dienstzeit. Sie betrug bei einer Dienstzeit von einem Jahr das Einfache des Monatsbezuges und erhöhte sich stufenweise auf das Zwölffache nach fünfundzwanzig Dienstjahren.

Mit der 4.Teilnovelle<sup>514</sup> wurden die Bestimmungen der Verordnung über die Nebengebühren der Bundesbediensteten vom 20.Juli 1948, BGBl 1948/173 auch bei den Bundesbahnen eingeführt und waren sinngemäß anzuwenden. Weiters wurde der Anspruch auf den Ruhe- bzw Versorgungsgenuss an den Besitz der österreichischen Staatsbürgerschaft gebunden.

Die Besoldungsordnung wurde ergänzt durch Regelungen über den vorläufigen Unterhalt der Angehörigen bei Abgängigkeit eines Beamten und über den Anspruch auf Versorgungsgenüsse, wenn ein Beamter als Folge der Kriegsereignisse als vermisst galt.

Mit der 5.Teilnovelle<sup>515</sup> wurden Dienstalterszulagen in die Besoldungsordnung aufgenommen. Eine für den Ruhegenuss nicht anrechenbare Dienstalterszulage gebührte einem Beamten, der drei Jahre in der letzten Gehaltsstufe seiner Gehaltsgruppe verbracht und den Anspruch auf den vollen Ruhegenuss erworben hatte. Hatte der Beamte durch drei Jahre die einfache Dienstalterszulage erhalten, dann wurde diese in den Folgejahren um

---

<sup>512</sup> KBMV betr die Abfertigung v Bundesbahnbeamten, ... BGBl 1949/254; DA 198, 21864/1-49 ABIGD 1949, 247.

<sup>513</sup> KBMV, 8.Nov BO 1947, BGBl 1959/206; DA 111, GS/1194/2/59 ABIGD 1959, 311f.

<sup>514</sup> KBMV, 4.TN BO 1947, BGBl 1951/149; DA 132, P/10/7/51 ABIGD 1951, 195ff.

<sup>515</sup> KBMV 5.TN BO 1947, BGBl 1956/59; DA 47, GS/760/1/56 ABIGD 1956, 177ff.

den gleichen Betrag erhöht (erhöhte Dienstalterszulage). Die Dienstalterszulage wurde für die Bemessung des Ruhegenusses anrechenbar, wenn der Beamte zum Zeitpunkt seiner auf eigenes Ansuchen erfolgten Versetzung in den Ruhestand die Zulage bereits seit drei Jahren bzw die erhöhte Dienstalterszulage erhalten hatte.

Die bereits mit der Teuerungszuschlagskündmachung 1949 eingeführten Sonderzahlungen wurden mit der 5.Teilnovelle in die Besoldungsordnung aufgenommen. Sie betrugen weiterhin für jedes Kalenderhalbjahr 50% des Monatsbezuges und waren am 15.Juni und am 15.Dezember auszusahlen. Gleiches erfolgte durch die 6.Novelle<sup>516</sup> für die Beamten im Ruhestand analog zu den Bestimmungen für die aktiven Beamten. Ab 1.Jänner 1960 kam es durch die 9.Novelle<sup>517</sup> zu einer Erhöhung der Sonderzahlungen für aktive und im Ruhestand befindliche Beamte, die nunmehr vierteljährlich in der Höhe von 50% des Monatsbezuges ausbezahlt wurde.

Das Bundesgesetz,<sup>518</sup> mit dem Mindestsätze von Ruhe- bzw Versorgungsbezügen des Bundes festgelegt wurden und das bei Unterschreiten der Mindestsätze Ergänzungszulagen vorsah galt auch für Bedienstete der Bundesbahnen bzw für deren bezugsberechtigte Angehörige und war damit die zehnte Novelle des Besoldungsgesetzes.

Mit der 14.Novelle<sup>519</sup> wurde der Kraftwagenfahrdienst ein begünstigter Dienst wie der Lokomotivfahrdienst, der Zugbegleit- und der Verschubdienst.

#### 13.4.2 Die Besoldungsordnung von 1963

Die Besoldungsordnung von 1947, die in einigen Bestimmungen der Situation der Bediensteten in den Nachkriegsjahren Rechnung getragen hatte war durch insgesamt 15 Novellen im Laufe der Jahre verändert worden. Neben rein quantitativen Anpassungen der Bezüge und Änderungen und Ergänzungen bei den Dienstverrichtungen wurden zB Dienstalterszulagen und Sonderzahlungen eingeführt.

Im Jahr 1963 wurde eine neue Besoldungsordnung<sup>520</sup> erlassen. Sie trat am 1.April 1963 in Kraft. Sie galt für jene Personen beiderlei Geschlechts, die als Bundesbahnbeamte

---

<sup>516</sup> KBMV 6.Nov BO 1947, BGBl 1956/65; DA 72, GS/898/1/56 ABIGD 1956, 243ff.

<sup>517</sup> KBMV 9.Nov BO 1947, BGBl 1959/251; DA 135, GS/1194/3/59 ABIGD 1959, 365.

<sup>518</sup> BG womit Ergänzungszulagen ... gewährt werden ... BGBl 1959/298; DA 18, GS/2567/1/59 ABIGD 1960, 51.

<sup>519</sup> KBMV, 14.Nov BO 1947, BGBl 1963/171; DA 83, P/117/36/63 NBIGD1963, 270.

<sup>520</sup> KBMV über die Besoldung der Bundesbahnbeamten (BB-BO 1963), BGBl 1963/170; DA 81, P/290/20/63 NBIGD 185ff.

angestellt waren. Beamte waren alle Bediensteten, die für den regelmäßigen Eisenbahnbetrieb notwendig waren.

Die Besoldungsordnung definierte das Dienstverhältnis der Bundesbahnbeamten ausdrücklich als ein privatrechtliches. Ebenso deutlich wurde klargestellt, dass die Definitivstellung Unkündbarkeit bedeutete.

Die Besoldungsordnung von 1963 stellte im Wesentlichen eine Neuauflage des I.Abschnitts der Besoldungsordnung von 1947 mit eingearbeiteten Novellen dar. Die Besoldungsordnung enthielt daher die Bestimmungen über die Abfertigung, die Haushaltszulage, die Dienstalterszulage, die Dienst- und Verwendungszulage sowie über die Sonderzahlungen.

Die Bestimmungen der Abschnitte II (Pensionen) und III (Übergangsbestimmungen) der Besoldungsordnung 1947 blieben weiter in Geltung. An Stelle der nicht mehr in Kraft stehenden Bestimmungen des I.Abschnitts, auf die die Abschnitte II und III Bezug nahmen, traten die inhaltlich analogen Bestimmungen der neuen Besoldungsordnung.

Die Besoldungsordnung enthielt 4 Anlagen:

Anlage 1 Allgemeine Erfordernisse für Anstellung der Beamten.

Anlage 2 Reihung der Dienstverrichtungen und besondere Erfordernisse für die Anstellung, Definitivstellung, Versetzung und Beförderung der Beamten. Damit wird die Zugehörigkeit der Dienstposten zu den Gehaltsgruppen bestimmt.

Anlage 3 Gehaltstabelle (Monatsgehälter in Schilling).

Anlage 4 Übersicht der Dienstitel und deren Zuordnung zu den Gehaltsgruppen, getrennt nach Beamten ohne Hochschulbildung, mit Hochschulbildung im höheren und im höheren technischen Dienst.

Hinsichtlich der Dienstpostenverleihung wurden für einige Vorgangsweisen eigene Begriffe eingeführt. Zu den bisherigen Begriffen Anstellung, Beförderung Reaktivierung und Dienstbestimmung traten hinzu:

- Die Betrauung. Als Betrauung wurde die Verleihung eines freien Dienstpostens derselben Gehaltsgruppe mit höherem Endgehalt („b“ statt „a“) oder einer höheren Gehaltsgruppe definiert, wenn die in Anlage 2 festgesetzten Erfordernisse nicht erfüllt waren. Eine Betrauung durfte nur vorgenommen werden, wenn kein für diesen Dienstposten geeigneter Beamter vorhanden war. Im Gehalt, Dienststrang und Dienstitel des Beamten trat durch die Betrauung grundsätzlich keine Änderung ein.

- Die Versetzung. Unter Versetzung wurde die Verleihung eines Dienstpostens derselben Gehaltsgruppe mit gleichem Endgehalt verstanden. Voraussetzungen waren das Vorhandensein eines im Stellenplan vorgesehenen freien Dienstpostens und die Ablegung der erforderlichen Dienstprüfungen.
- Der begünstigte Dienst. Damit wurden die Verwendungen im Lokomotivfahr- und im Kraftwagenfahrdienst, im Zugbegleitungs- und im Vershubdienst bezeichnet. Diese Beamten rückten wie bisher alle zwei Jahre in die nächste Gehaltsstufe auf.
- Der nichtbegünstigte Dienst. Für alle anderen Beamten galt eine Vorrückungsfrist von drei Jahren.

Die Gehaltstabelle sah Gehaltsgruppen von I bis X vor, wobei die Gehaltsgruppen II bis IX noch in Untergruppen unterteilt waren mit niedrigeren („a“) und höheren Gehältern („b“). Die Gehaltsgruppe I umfasste die einfachen Tätigkeiten, der Präsident, die Vizepräsidenten und die Abteilungsleiter der Generaldirektion wurden in Gehaltsgruppe X eingereiht.

Die Besoldungsordnung von 1963 wurde durch 36 Novellen bis zum Jahr 1992 ergänzt bzw. abgeändert. Die meisten Novellen betrafen die Höhe der Gehälter und Ergänzungen der Dienstverrichtungen. Die 9.Novelle<sup>521</sup> brachte die Einführung von Zeitbeförderungen. Das Erreichen einer höheren Gehaltsgruppe bzw. Untergruppe wurde von der Dauer der Gehaltsgruppenzugehörigkeit abhängig gemacht. Die Wertung eines Dienstpostens konnte sich nun über mehrere Gehaltsgruppen erstrecken. Weiters wurde mit dieser Novelle die Möglichkeit geschaffen, den Beamten einmalige Belohnungen für außergewöhnliche Arbeitsleistungen zu gewähren. Auch konnten aus Anlass von Dienstjubiläen den Beamten Jubiläumsbelohnungen zuerkannt werden. Die Höhe der Jubiläumszahlungen betrug zunächst 50% eines Monatsbezugs bei 25 Dienstjahren und 50% bei 40 Dienstjahren. In weiterer Folge wurden die Jubiläumsbelohnungen mehrfach erhöht und erreichten ab dem 1.Jänner 1987 den Betrag von 200% eines Monatsbezugs bei 25 Dienstjahren und 400% bei 40 Dienstjahren.<sup>522</sup>

Von einiger Bedeutung war auch die 14.Novelle<sup>523</sup>. Sie brachte den Entfall der Unterscheidung von begünstigtem und nichtbegünstigtem Dienst. Ab 1.Jänner 1976 galt die zweijährige Vorrückung für alle Beamten.

---

<sup>521</sup> KBMV, 9.Nov BO 1963, BGBl 1971/122; DA 71, 10515/1/1971 NBIGD 1971, 67ff (Sonderblatt 1).

<sup>522</sup> KBMV, 25. Nov BO 1963, BGBl 1984/513; DA 4, 10.597-6-1984 NBIGD 1985, 4f.

<sup>523</sup> KBMV, 14. Nov BO 1963, BGBl 1976/285; DA 57, 10916/1/76 NBIGD 1976, 55ff.

Beamte bestimmter Verwendungen konnten in Hinblick auf ihre Beanspruchung eine Dienstzulage erhalten. Mit der 21.Novelle<sup>524</sup> der Besoldungsordnung im Jahr 1981 wurde eine allen Beamten gebührende ruhegenussfähige Allgemeine Dienstzulage in die Besoldungsordnung aufgenommen. Sie trat zu der weiterhin bestehenden Dienstzulage bei besonderer Beanspruchung hinzu. Im gleichen und im folgenden Jahr kam es zu einer Neuordnung der Nebenbezüge, bei der neben der Betriebszulage auch einige weniger bedeutende Zulagen aufgelassen wurden.<sup>525</sup>

Die Frist, innerhalb der eine Abfertigung bei freiwilligem Ausscheiden aus dem Dienst nach der Geburt eines eigenen ehelichen oder eines angenommenen Kindes beansprucht werden konnte wurde mit der 28.Novelle<sup>526</sup> auf sechs Jahre verkürzt. Die Bestimmung wurde so formuliert, dass auch ein männlicher Beamter die Abfertigung aus gleichem Grund beanspruchen konnte. Standen beide Ehepartner in einem Dienstverhältnis zur Bundesbahn oder einer inländischen Gebietskörperschaft, so stand der auf dem gleichen Grund beruhende Anspruch nur einem der beiden zu.

Mit der 36.Novelle<sup>527</sup> wurde die Besoldungsordnung an die durch das Bundesbahngesetz von 1992 bewirkte neue gesellschaftsrechtliche Konstruktion der ÖBB angepasst, in dem mit Wirkung vom 1.Jänner 1994 besoldungsrechtliche Kompetenzen des Bundeskanzleramtes und des Finanzministeriums gestrichen oder durch Kompetenzen der Generaldirektion ersetzt wurden.

### **13.5 Regelungen im Bereich der Sozialversicherung**

Mit dem Sozialversicherungs-Überleitungsgesetz<sup>528</sup> vom Jahr 1947 wurde als Träger der Unfall-, beziehungsweise der Invaliditätsversicherung die „Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen“ mit dem Sitz in Wien für die Bediensteten der dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen, ihrer Eigenbetriebe und ihrer Hilfsanstalten sowie für die Bediensteten der Schlaf- und Speisewagenbetriebe errichtet. Weiters errichtet wurden unter anderem die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt, die Angestelltenversicherungsanstalt für die Pensionsversicherung der Angestellten und die

---

<sup>524</sup> KBMV, 21. Nov BO 1963, BGBl 1981/574; DA 4, 11468-5-1981 NBIGD 1982, 3f.

<sup>525</sup> *Gewerkschaft*, 100 Jahre 294ff.

<sup>526</sup> KBMV, 28. Nov BO 1963, BGBl 1988/292; DA 71, 11.276-4-1988 NBIGD 1988, 98f.

<sup>527</sup> KBMV, 36.Nov BO 1963, BGBl 1992/821; DA 15, 22317-5-1992 NBIGD 1993, 110f.

<sup>528</sup> BG v 12.6.1947 über die Überleitung zum österreichischen Sozialversicherungsrecht, BGBl 1947/142; DA 181, 1537/1-47 ABIGD 1947, 306f.



Allgemeine Invalidenversicherungsanstalt. Die Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen wurde auch Träger der Krankenversicherung. Die Betriebskrankenkassen der Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen (Straßenbahnen) wurden aufgelöst, ausgenommen die Betriebskrankenkasse der Wiener Verkehrsbetriebe.

Die der Besoldungsordnung unterliegenden Beamten der ÖBB und die Bezieher von Ruhegenüssen gemäß der ÖBB-Pensionsvorschrift waren nach den Vorschriften über die Krankenversicherung der Bundesangestellten bei der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen versicherungspflichtig. Die Krankenversicherung umfasste auch die Mitversicherung von Angehörigen. In der Invalidenversicherung und in der Angestelltenversicherung blieben die Beamten versicherungsfrei.<sup>529</sup>

Nach Neuregelung des Sozialversicherungsrechts durch das Allgemeine Sozialversicherungs-Gesetz (ASVG)<sup>530</sup> galten für die Bundesbahnbediensteten folgende Regelungen:

Bei der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen waren alle bei den ÖBB beschäftigten Bediensteten gegen die Folgen von Arbeitsunfällen versichert.

Bei der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen waren alle Bediensteten der ÖBB mit Ausnahme der geringfügig Entlohnerten sowie die Empfänger von Ruhe- und Versorgungsgenüssen in der Krankenversicherung versichert. Die Versicherungsart bestimmte sich je nach der Art des Dienstverhältnisses des Versicherten. Es gab unterschiedliche Satzungsbestimmungen für die Beamten und die Empfänger von Ruhe- und Versorgungsgenüssen einerseits und für die nicht beamteten Bediensteten andererseits.

Alle Bediensteten der ÖBB, die auf Grund ihrer Dienstverwendung (ausschließliche oder überwiegend manuelle Tätigkeit) in der Pensionsversicherung der Arbeiter versicherungspflichtig waren, waren bei der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen versichert.

Bei der Pensionsversicherungsanstalt der Angestellten versichert waren alle Bediensteten der ÖBB, die auf Grund ihrer Dienstverwendung (ausschließliche oder überwiegend geistige Tätigkeit) in der Pensionsversicherung der Angestellten versicherungspflichtig waren.

---

<sup>529</sup> BG betr einige Bestimmungen über die Sozialversicherung ..., BGBl 1949/196.

<sup>530</sup> BG über die Allgemeine Sozialversicherung (ASVG), BGBl 1955/189.

In der Arbeitslosenversicherung waren alle sozialversicherungspflichtigen Bediensteten der ÖBB sowie die provisorischen Bundesbahnbeamten nach Maßgabe der Bestimmungen des Arbeitslosenversicherungsgesetzes versichert.

### **13.6 Die Dienststrafordnung (DStO) von 1948**

Da die Personalstände nach dem Krieg erst neu gebildet werden sollten, war es strittig, ob die Dienstordnung von 1898 unter diesen Umständen überhaupt in Geltung stehen konnte. Die Ordnungsstrafen, die von den Vorgesetzten ohne ein besonderes Verfahren verhängt werden konnten, wurden durch Vereinbarung zwischen der Generaldirektion und dem Zentralausschuss des Personals für anwendbar erklärt. Eindeutig nicht anwendbar war der Abschnitt VII über die Disziplinarstrafen, da wegen des Fehlens der Personalstände keine Disziplinkammern eingerichtet werden konnten. Die Verhängung von Disziplinarstrafen musste auch an dem bis zum Jahr 1947 angewendeten Besoldungssystem der Reichsbahn scheitern. Verschiedene Strafen sahen eine Veränderung der dienstlichen Verwendung vor und setzten daher das Verwendungsgruppensystem voraus. Da die Reichsdienststrafordnung durch das Beamten-Überleitungsgesetz außer Kraft gesetzt worden war, gab es keine rechtliche Basis für die Ahndung schwerer Dienstverfehlungen.<sup>531</sup> Ein Missstand, der im Jahr 1948 durch eine neue Dienststrafordnung beseitigt wurde.

Die Dienstordnung von 1898 hatte für das Dienststrafrecht ein Verfahren in Anlehnung an die Regeln des gerichtlichen Strafprozesses vorgesehen. Allerdings konnte der zuständige Bundesbahndirektor bzw. der Generaldirektor ohne Bindung an ein Verfahren nach eigenem Ermessen entscheiden, ob er dem Urteil der Disziplinkammer bzw. der Disziplinaroberkammer die Bestätigung erteilte oder sie verweigerte. Dass die letztinstanzliche Entscheidung somit nicht bei einer unabhängigen Institution, sondern bei einem übergeordneten Vorgesetzten lag, wurde bei der Ausarbeitung einer neuen Dienststrafordnung als Mangel empfunden. Analog zur Gewaltenteilung im Staatsrecht wurde das Recht der Leitungsorgane zur Bestätigung oder Verwerfung von Urteilen der unabhängigen Spruchkammern abgeschafft.<sup>532</sup>

---

<sup>531</sup> Bodenstein/Plätz, Dienststrafordnung (1952) 3f.

<sup>532</sup> Bodenstein/Plätz, Dienststrafordnung 6f.

Sofort mit Kundmachung<sup>533</sup> am 15. Mai 1948 trat die neue Dienststrafordnung in Kraft. Sie trat an die Stelle der Bestimmungen des Abschnittes VII der Dienstordnung und ersetzte auch die zwischen Generaldirektion und Zentralausschuss über die Ordnungsstrafen getroffene Regelung.

#### 13.6.1.1 Ordnungsstrafrecht

Dem Ordnungsstrafrecht unterlagen

- die Bundesbahnbeamten
- die Lohnbediensteten
- die Sondervertragsangestellten.

Bedienstete bei den zur Erleichterung der Wirtschaftsführung der Bundesbahnbediensteten eingerichteten Wirtschaftsbetrieben unterlagen nicht der Dienststrafordnung.

Mit dem Ordnungsstrafrecht sollten minder schwere, schuldhaft oder fahrlässig begangene Verfehlungen ohne aufwendiges Verfahren geahndet werden. Der zur Verhängung der Strafe Befugte musste lediglich dem Beschuldigten Gelegenheit geben, sich zu verantworten. Auf Verlangen des Bediensteten war der örtlich zuständige Vertrauensmann beizuziehen. Die Strafverfügung mit Angabe der Gründe für die Bestrafung war dem Betroffenen nachweislich in schriftlicher Form zuzustellen, der binnen vierzehn Tagen dagegen bei der übergeordneten Dienststelle berufen konnte.

Ordnungsstrafen waren die Rüge und die Geldbuße. Mit der neuen Dienststrafordnung wurde die Obergrenze der Geldbuße auf 10% angehoben, wodurch auch etwas schwerere Verfehlungen noch ohne aufwendiges Strafverfahren auf kurzem Weg geahndet werden konnten. Auch konnten dem Beschuldigten so die dienstrechtlichen Folgen einer Disziplinarstrafe erspart werden. Die Befugnis zur Verhängung einer Geldbuße bis zu 10% war dem Generaldirektor für alle Bediensteten sowie den Präsidenten der Bundesbahndirektionen und den Leitern von Ämtern für die jeweils ihrem Bereich zugeordneten Bediensteten vorbehalten.

Für die Erteilung der Rüge und Verhängung der Geldbuße bis zum Höchstaussatz von 5% des letzten monatlichen Bruttogehalts (des Bruttolohns) waren durch eine im Jahr 1949 erfolgte Ergänzung<sup>534</sup> zuständig:

---

<sup>533</sup> DA 83, 20494/1-48 ABIGD 1948, 111ff.

<sup>534</sup> DA 159, 23155/49 ABIGD 1949, 178.

- a) die Abteilungsvorstände der Bundesbahndirektionen für die Bediensteten ihrer Abteilung und für die ihnen fachlich unterstehenden Bediensteten der ausführenden Dienststellen
- b) für die Bediensteten des ausführenden Dienstes der jeweilige Dienstvorstand
- c) der Vorsitzende der Dienststrafkammer und Dienststrafoberkammer, wenn das angeklagte Delikt geringfügig war und eine Disziplinarstrafe nicht rechtfertigte.

Die Verhängung einer Ordnungsstrafe zusätzlich zu einer Disziplinarstrafe war unzulässig.

#### 13.6.1.2 Dienststrafrecht

Gegenstand des Dienststrafrechts waren vorsätzlich oder grob fahrlässig begangene Dienstvergehen, die die Vertrauenswürdigkeit des Bediensteten wesentlich beeinträchtigten. Auch jedes fahrlässige Verhalten, das die Gesundheit oder das Leben von Personen gefährdete unterlag dem Dienststrafrecht sowie alle aus unlauterer Gesinnung begangenen Verletzungen der Standespflichten.

Dem Dienststrafrecht unterlagen nur die Bediensteten, für die die Besoldungsordnung 1947 galt (definitive und provisorische Bundesbahnbeamte).

Während beim Ordnungsstrafrecht mit seinem einfachen und im Rahmen der Dienstorganisation auszuführenden Verfahren der Vergleich mit dem Verwaltungsstrafrecht der öffentlichen Verwaltung nahe liegt, kann man beim Verfahren des Dienststrafrechts die Prinzipien des gerichtlichen Strafverfahrens erkennen: Mündlichkeit, Unmittelbarkeit, freie Beweiswürdigung, Öffentlichkeit (mit Einschränkungen), Trennung von Richter und Ankläger (Anklageprinzip).

Nach der neuen Dienststrafordnung hatte ein Dienststrafanwalt die Voruntersuchungen zu leiten, über die Anklageerhebung zu entscheiden und die Anklage vor der Spruchkammer zu vertreten. Die Erhebungen waren von einem Untersuchungsbeamten zu führen, der vom Dienststrafanwalt zu bestellen war. Der Beschuldigte hatte bereits im Vorverfahren das Recht, einen Verteidiger beizuziehen.

Es wurden unabhängige Spruchkammern ähnlich den Schöffengerichten geschaffen. Am Sitz der Generaldirektion und jeder Bundesbahndirektion wurde eine Dienststrafkammer als erste Instanz, bei der Generaldirektion außerdem eine Dienststrafoberkammer als zweite Instanz eingerichtet. Die Vorsitzenden der Spruchkammern beider Instanzen hatten rechtskundige Beamte zu sein. Sie wurden vom Generaldirektor ernannt. Sie mussten ebenso wie die Beisitzer seit mindestens 10 Jahren im Dienst der Bundesbahnen stehen.

Die Beisitzer wurden aus Listen ausgelost, die für jeden Dienstzweig angelegt und jährlich aktualisiert wurden. Die Listen enthielten alle Beamten, die die Voraussetzungen für das Amt als Beisitzer erfüllten.

Das Dienststrafverfahren sah eine mündliche Verhandlung vor. Das Verfahren war nicht öffentlich, doch konnte der Beschuldigte die Zulassung von höchstens fünf Bediensteten seines Vertrauens als Zuhörer verlangen. Ebenso hatte die Personalvertretung das Recht, bis zu fünf Mitglieder als Zuhörer zu benennen.

Das Urteil sollte in geheimer Beratung durch einfache Stimmenmehrheit gefällt werden. Nach beendeter Beratung hatte das Erkenntnis mit den wesentlichen Entscheidungsgründen verkündet und binnen acht Tagen schriftlich ausgefertigt zu werden. Der Verurteilte konnte gegen das Urteil bei der Dienststrafoberkammer berufen oder wegen Verfahrensmängel Beschwerde erheben. Die Berufungsfrist betrug 14 Tage ab Zustellung des Urteils.

Folgende Dienststrafen konnten verhängt werden:

- der Verweis,
- die Geldstrafe im Ausmaß von 5% bis 15% des monatlichen Bruttogehaltes für die Dauer von mindestens zwei und höchstens zwölf Monaten,
- die Versetzung für die Dauer von ein bis zehn Jahren auf einen Dienstposten der gleichen Gehaltsgruppe,
- die Versetzung für die Dauer von ein bis zehn Jahren auf einen Dienstposten einer niedrigeren Gehaltsgruppe,
- die Hemmung der Vorrückung auf die Dauer von vier bis zehn Jahren,
- die Minderung des Gehalts um mindestens 20% und höchstens 50% mit gleichzeitiger Versetzung in den dauernden Ruhestand mit entsprechend verminderter Bemessungsgrundlage,
- die Dienstentlassung mit Verlust aller Rechte aus dem Dienstverhältnis einschließlich aller Ruhe- und Versorgungsgenüsse (ggf Zuerkennung von Unterhaltsbeiträgen für schuldlose Angehörige).

Die Dienststrafordnung enthielt einige neue Rechtsinstitute nach dem Vorbild des staatlichen Strafrechts:

- Bedingter Strafnachlass mit einer Probezeit von ein bis drei Jahren,

- Begnadigung auf Antrag des Verurteilten oder des Dienststrafanwalts bei Dienstentlassung, Umwandlung in eine mildere Strafe durch den Bundesminister für Verkehr,
- Wiederaufnahme des Verfahrens bei Bekanntwerden neuer Tatsachen oder Beweismittel zum Vorteil des Verurteilten auf dessen Antrag oder Antrag seiner gesetzlichen Erben, zum Nachteil des Verurteilten bzw Beschuldigten auf Antrag des Dienststrafanwalts,
- Wiedereinsetzung in den vorigen Stand bei unverschuldeter Versäumung einer Frist,
- Verjährung nach vier Jahren seit Begehung eines Vergehens, ohne dass eine Untersuchung eingeleitet worden war,
- Tilgung der Dienststrafen (auch der Ordnungsstrafen) auf Ansuchen des Bestraften. Die Tilgungsfrist betrug vier Jahre (bei Ordnungsstrafen zwei Jahre) beginnend mit dem Vollzug der Strafe, sofern der Verurteilte in dieser Zeit straffrei geblieben war. Auskünfte über getilgte Strafen waren unzulässig. Nicht tilgungsfähig waren die Dienstentlassung und die Versetzung in den dauernden Ruhestand.

Die Dienststrafordnung wurde im Jahr 1954 neu herausgegeben.<sup>535</sup> Sie enthielt gegenüber der Fassung von 1948 einige Änderungen und Ergänzungen. So sollten neben dem Dienststrafanwalt jeweils ein oder zwei Stellvertreter aus dem Kreis der rechtskundigen Beamten bestellt werden. Die Eisenbahndienstzeiten der Vorsitzenden der Dienststrafkammern und der Beisitzer sollten mindestens 15 Jahre, bei der Dienststrafoberkammer mindestens 25 Jahre betragen. Auch gab es Modifikationen bei einigen Dienststrafen.

Im Jahr 1965 wurde die Dienststrafordnung abermals neu verlautbart<sup>536</sup> und im Jahr 1971 wegen der neuen Organisation als Wirtschaftskörper vor allem hinsichtlich der Zuständigkeiten im Verfahren angepasst.<sup>537</sup> Mit Wirkung vom 1.Jänner 1980 wurde die Dienststrafordnung 1965 durch die Disziplinarordnung 1979 ersetzt.<sup>538</sup>

---

<sup>535</sup> DA 91, GS/4670/2/54 ABIGD 1954, 181ff.

<sup>536</sup> DA 10, P/2636/2/64 NBIGD 1965, 31ff.

<sup>537</sup> DA 117, 11499/6/71 NBIGD 1971, 171f.

<sup>538</sup> DA 147, 10873-5-1979 NBIGD 1979, 253.

### 13.7 Die Dienst- und Lohnordnung von 1954

Im Jahr 1954 wurde eine neue Dienst- und Lohnordnung eingeführt.<sup>539</sup> Der Dienst- und Lohnordnung unterlagen Personen, die von den Österreichischen Bundesbahnen für vorübergehenden Bedarf, probeweise oder zur Ausbildung aufgenommen wurden. Diese Personen wurden als Lohnbedienstete bezeichnet. Nicht als Lohnbedienstete galten Lehrlinge, Feriatechniker und Personen, die nur tageweise verwendet wurden oder deren Entlohnung nicht nach Zeitaufwand erfolgte.

Die Dienst- und Lohnordnung trat mit 1. Jänner 1954 in Kraft. Die ihrem Anwendungsbereich entsprechenden und am Tag der Kundmachung bestehenden Dienstverhältnisse galten als erneuert nach den Bestimmungen der Dienst- und Lohnordnung. Binnen einer Frist von zwei Monaten konnte der Bedienstete gegen die Erneuerung Einspruch erheben. Dies wurde als einvernehmliche Lösung des Dienstverhältnisses gewertet.

Die Dienst- und Lohnordnung umfasste 2 Artikel und 3 Anlagen. Der erste Artikel enthielt alle wesentlichen Bestimmungen wie zB

- Aufnahmebedingungen. Gefordert waren die österreichische Staatsbürgerschaft, Vollendung des achtzehnten Lebensjahres, allgemeine Eignung für den Dienst und unbeschränkte Handlungsfähigkeit. Für die Strecke Feldkirch-Buchs waren auch Staatsbürger Liechtensteins zugelassen. Unter anderem stellten strafgerichtliche Verurteilung oder Entlassung aus einem früheren öffentlichen Dienstverhältnis ein Anstellungshindernis dar.
- Dienstpflichten. Soweit es der Dienst erforderte hatte der Bedienstete jede ihm übertragene und zumutbare Arbeit zu leisten.
- Lohn, er wurde als Stunden- oder Schichtlohn gewährt Ab dem Jahr 1968 erhielten die Lohnbediensteten ein Monatsentgelt, das sich aus dem Monatslohn und allfälligen Zulagen zusammensetzte.<sup>540</sup> Die Höhe des Lohnes richtet sich nach der Lohngruppe und der jeweiligen Lohnstufe; wobei die Lohnstufe auf Grund der Dienstzeit zu ermitteln war. Es galt eine dreijährige Vorrückungsfrist. Die ständig im Lokomotivfahr-, Zugbegleitungs- und Vershubdienst beschäftigten Lohnbediensteten (begünstigter Dienst) rückten alle zwei Jahre in die nächsthöhere Lohnstufe vor. War der Bedienstete

---

<sup>539</sup> KBMV betr die Dienst- und Lohnordnung ... BGBl 1954/96; DA 92, P/610/4/53 ABIGD 1954, 205ff.

<sup>540</sup> KBMV, 11. Nov Dilo, BGBl 1968/266.

durch Krankheit an der Dienstleistung verhindert, so hatte er Anspruch auf Lohnfortzahlung. Jene Bediensteten, die bei der Pensionsversicherung für Angestellte versichert waren hatten Anspruch auf Lohnfortzahlung bis zu sechs Wochen. Jene, die bei der Pensionsversicherung für Arbeiter versichert waren hatten nur Anspruch bis höchstens drei Tage. Weiters standen Lohnfortzahlungen bis zu drei Tagen allen Lohnbediensteten zu, wenn sie durch wichtige, ihre Person betreffende und von ihnen nicht verschuldete Gründe an der Dienstleistung gehindert waren. Konnte ein Bediensteter aus Gründen, die nicht in seiner Person lagen nicht beschäftigt werden, so war die entfallene Arbeitszeit innerhalb von zwei Wochen nachzuholen. War dies nicht möglich, so gebührte ihm bei einer eintägigen Verhinderung der volle Lohn, bei mehreren Tagen nur die Hälfte.

- Familienzulagen nach den für die Bundesbahnbeamten jeweils geltenden Bestimmungen.
- Nebengebühren entsprechend den einschlägigen Vorschriften für die Bundesbahnbeamten.
- Anrechnung von Vordienstzeiten für die Vorrückung in höhere Bezüge aus früheren Dienstverhältnissen zu den ÖBB oder zum Bund.
- Ende des Dienstverhältnisses. Ein auf bestimmte Zeit oder für eine bestimmte Arbeit geschlossenes Dienstverhältnis endete mit Ablauf der Zeit bzw mit Abschluss der Arbeit. Ein auf unbestimmte Zeit vereinbartes Dienstverhältnis konnte beiderseits jederzeit ohne Angabe von Gründen gekündigt werden, seitens der ÖBB jedoch nur, wenn das Dienstverhältnis noch nicht ununterbrochen ein Jahr gedauert hatte. Nach einem Jahr war die Kündigung zu begründen. Die Kündigungsfrist betrug abhängig von der Dienstzeit eine Woche bis fünf Monate.
- Abfertigung. Bei Kündigung durch den Arbeitgeber oder bei berechtigtem Austritt hatte der Lohnbedienstete Anspruch auf eine Abfertigung, es sei denn, es stand ihm auf Grund eines Dienstverhältnisses zu den Österreichischen Bundesbahnen ein Ruhegenuss zu. Voraussetzung war, dass das Dienstverhältnis unbefristet war und mindestens drei Jahre bestanden hatte. Weiblichen Lohnbediensteten gebührte die Abfertigung auch, wenn sie innerhalb von drei Monaten kündigten, nachdem sie sich verheiratet oder ein lebendes Kind geboren hatten. Die Dreimonatsfrist wurde mit der 22.Novelle auf sechs Monate verlängert und mit der 36.Novelle wie bei den Beamten so formuliert, dass auch ein männlicher Lohnbediensteter die Abfertigung aus gleichem Grund beanspruchen konnte. Standen beide Eheleute in einem Dienstverhältnis zur Bundesbahn oder einer



inländischen Gebietskörperschaft, so stand der auf dem gleichen Grund beruhende Anspruch nur einem der beiden zu.<sup>541</sup>

Der zweite Artikel enthielt die Bestimmung, dass die Vorschriften der Dienstordnung für die Bediensteten der kk österreichischen Staatsbahnen, die sich auf die Hilfsbediensteten bezogen, sowie alle anderen einschlägigen Dienstvorschriften und Dienstanweisungen, sofern in diesen nichts anderes festgelegt war auf die Lohnbediensteten anzuwenden waren.

Die für Lohnbedienstete in Frage kommenden Tätigkeiten sowie die dafür erforderlichen Voraussetzungen wurden in der Anlage 1 aufgelistet und sieben Lohngruppen zugeordnet. Anlage 2 enthielt die Lohn tafel mit den Lohnstufen 1 bis 8. Die Ergänzungslohn tafel mit den Lohnstufen 5 bis 12 in Anlage 3 galt für jene Bediensteten, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Dienst- und Lohnordnung bereits in einem Dienstverhältnis zu den ÖBB standen, für den dauernden Bedarf aufgenommen worden waren und nur wegen Überschreitung des für die Übernahme in das Beamtenverhältnis vorgeschriebenen Höchstalters nicht nach den Bestimmungen der Besoldungsordnung als Beamte angestellt werden konnten.

Die Dienst- und Lohnordnung wurde bis zum Jahr 1992 vierzigmal novelliert. Die Novellen betrafen im Wesentlichen Anpassungen der Lohngruppen und der Lohn tafeln sowie Änderungen von Bezeichnungen oder von einzelnen Bestimmungen ohne grundsätzliche Auswirkung. Einige Änderungen und Ergänzungen sind im Folgenden angeführt:

Mit der ersten Novelle<sup>542</sup> zur Dienst- und Lohnordnung wurden nun auch für Lohnbedienstete Sonderzahlungen eingeführt. Für jedes Kalenderhalbjahr gebührte eine Sonderzahlung in der Höhe von 50% des Monatslohns. Im Krankheitsfall wurde nach Ende der Lohnfortzahlung ein Verwaltungskrankengeldzuschuss zum gesetzlichen Krankengeld gewährt. Mit der dritten Novelle<sup>543</sup> wurden die Sonderzahlungen wie bei den Beamten erhöht. Sie wurden nunmehr vierteljährlich in der Höhe von 50% des Monatsbezuges ausbezahlt.

---

<sup>541</sup> KBMV, 22.Nov Dilo, BGBl 1979/537; KBMV, 36.Nov Dilo, BGBl 1990/444.

<sup>542</sup> KBMV, womit die KBMV ... betr die Dilo ... abgeändert u ergänzt wird, BGBl 1956/66.

<sup>543</sup> KBMV, 3. Nov Dilo, BGBl 1959/252.

Mit der 8.Novelle<sup>544</sup> wurde die Familienzulage durch die Haushaltszulage nach den für die Beamten geltenden Bestimmungen ersetzt.

Ähnlich der Reihung der Dienstverrichtungen bei Beamten wurde mit der 14.Novelle<sup>545</sup> die Zuordnung der Verwendungen zu den Lohngruppen mit den Einstellungserfordernissen und den Wartefristen für die Beförderung in Tabellenform gestaltet. Voraussetzung für die Einstufung in eine höhere Lohngruppe war nun, dass die Wartezeit nicht in einer bestimmten, sondern in einer „einschlägigen Verwendung“ zurückgelegt werden musste. Auch wurde wie bereits bei den Beamten eine Jubiläumsbelohnung eingeführt und in mehreren Schritten bis auf 200% bzw 400% eines Monatsbezuges ab 1.Jänner 1987 erhöht.<sup>546</sup>

Hinsichtlich der Abgeltung von Überzeitarbeit und Sonn- und Feiertagsarbeit wurden mit der 16.Novelle<sup>547</sup> die für Bundesbahnbeamte geltenden Regelungen sinngemäß übernommen.

Ab 1.Oktober 1973 gebührte den Lohnbediensteten eine Dienstzulage nach den gleichen Grundsätzen und in gleicher Höhe wie den Bundesbahnbeamten. Diese Änderung erfolgte mit der 17.Novelle.<sup>548</sup>

Die 18.Novelle<sup>549</sup> änderte die Lohnfortzahlung bei Dienstverhinderung für Bedienstete, die bei der Pensionsversicherung für Arbeiter versichert waren dahingehend, dass ihr Anspruch auf Lohnfortzahlung im Krankheitsfall nicht mehr auf drei Tage beschränkt wurde, doch war der Anspruch auf insgesamt sechs Wochen im Jahr begrenzt.

Die 19.Novelle<sup>550</sup> brachte den Entfall der Unterscheidung von begünstigtem und nichtbegünstigtem Dienst wie bei den Beamten. Ab 1.Jänner 1976 galt die zweijährige Vorrückung für alle Lohnbediensteten.

---

<sup>544</sup> KBMV, 8. Nov Dilo, BGBl 1965/131.

<sup>545</sup> KBMV, 14.Nov Dilo, BGBl 1972/190.

<sup>546</sup> KBMV, 30.Nov Dilo, BGBl 1984/514.

<sup>547</sup> KBMV, 16.Nov Dilo, BGBl 1973/298.

<sup>548</sup> KBMV, 17.Nov Dilo, BGBl 1974/298.

<sup>549</sup> KBMV, 18.Nov Dilo, BGBl 1975/21.

<sup>550</sup> KBMV, 19.Nov Dilo, BGBl 1976/286.

## **13.8 Dienstordnungen für Teilbeschäftigte**

### 13.8.1 Die Dienstvorschrift A16 für die Pauschalbediensteten

Mit Wirkung vom 1.Jänner 1949 wurde die Dienstvorschrift A16 für die Bestellung und Verwendung von Pauschalbediensteten und für die Übertragung von Arbeitsverrichtungen im Eisenbahndienst an Bedienstete zur Besorgung durch Haushaltungsmitglieder eingeführt.<sup>551</sup>

Bisherige Regelungen (ua die deutsche Dilo) traten außer Kraft. Die bestehenden Dienstverhältnisse der Lohnbediensteten wurden zum 31.Dezember 1948 gelöst und es erfolgte die Übernahme nach A16. Nicht betroffen waren Lohnbedienstete, die für Arbeiten nach Stellungsplan eingestellt worden waren. In die Bestimmungen der Dienstvorschrift A16 wurden die Dienstbesorger in Gepäckaufbewahrungsstellen einbezogen. Für Reinigungsdienste durften ab 1.Jänner 1949 keine vollbeschäftigten weiblichen Bediensteten verwendet werden, sondern nur weibliche Pauschalbedienstete. Für Reinigungsdienste in Dienststellen konnten auch Haushaltsmitglieder von Bahnbediensteten herangezogen werden.

Im Jahr 1950 erfolgte eine Berichtigung der Dienstvorschrift.<sup>552</sup> Die Übertragung von Arbeitsverrichtungen an Bedienstete zur Besorgung durch Haushaltungsmitglieder war demnach nicht mehr zulässig. Haushaltungsmitglieder waren unmittelbar als Pauschalbedienstete einzustellen.

### 13.8.2 Die Pauschalbedienstetenordnung von 1960

Die Pauschalbedienstetenordnung<sup>553</sup> (PbO) von 1960 regelte die Verwendung und Entlohnung von Personen in einem auf Teilzeit beruhenden Dienstverhältnis. Sie ersetzte die Dienstvorschriften A15 (Bestellung und Verwendung von Geschäftsführern) und A16 (Bestellung und Verwendung von Pauschalbediensteten).

Folgende Dienstverrichtungen waren für Pauschalbedienstete vorgesehen:

- als Geschäftsführer (Dienst einschließlich Hilfsarbeiten in Bahnhöfen, Haltestellen und Ladestellen bei einfachen Dienstverhältnissen oder geringem Arbeitsumfang mit selbständiger Rechnungslegung),

---

<sup>551</sup> DA 227, 21744-48 ABIGD 1948, 313f.

<sup>552</sup> DA 38, 2149/1-50 ABIGD 1950, 38f.

<sup>553</sup> DA 122 (ohne Zahl) NBIGD 1960, 333ff.

- als Dienstbesorger (wie Geschäftsführer, doch ohne selbständige Rechnungslegung oder Bediensteter im Bahnaufsichtsdienst),
- als Aushilfe oder Dienstplanablösung im Kassen- oder Ladedienst bei einfach besetzten Bahnhöfen, Halte- und Ladestellen oder als Dienstplanablösung auf Bahnwärterposten,
- als Bediensteter bei der Fahrkartenausgabe in Haltestellen und in der Gepäckaufbewahrung,
- als Bediensteter bei der Schrankenbedienung unter einfachen Verhältnissen oder beim Beleuchten und Löschen von Signallaternen,
- als Reinigungskraft in Zügen und Dienststellen,
- als Hausmeister, Nachtwächter, Kohlenträger etc.

Als Pauschalbedienstete konnten österreichische Staatsbürger im Alter von 18 bis 60 Jahren (Männer) bzw bis 55 Jahren (Frauen) eingestellt werden, die ein einwandfreies Vorleben aufwiesen, für die vorgesehene Verwendung tauglich und (abgesehen von Minderjährigkeit) im rechtlichen Sinn unbeschränkt handlungsfähig waren. Personen, die aus einem öffentlichen Dienst entlassen worden waren oder während eines Disziplinarverfahrens oder während eines strafgerichtlichen Verfahrens aus einem öffentlichen Dienst ausgetreten waren durften nicht eingestellt werden. Die Generaldirektion konnte Ausnahmen genehmigen.

Den Pauschalbediensteten stand eine monatliche Pauschalvergütung zu, deren Höhe sich nach der durchschnittlichen Wochenarbeitszeit und der Zuordnung zu einer von drei Beschäftigungsgruppen richtete. Die durchschnittliche Wochenarbeitszeit wurde aus einer Liste (Anlage A der PbO) mit detailliert angeführten Zeitwerten für jede einzelne Tätigkeit ermittelt. Sinngemäß nach den für die Beamten geltenden Bestimmungen wurden Familien- und Teuerungszulagen gewährt und der Anspruch auf gewisse Nebengebühren geregelt. Im Jahr 1968 wurde die Pauschalvergütung durch ein Monatsentgelt ersetzt, das sich aus dem Monatspauschale und den Zulagen zusammensetzte.<sup>554</sup> Die Lohnfortzahlung bei Dienstverhinderung war wie bei der Dienst- und Lohnordnung geregelt.

Pflichtverletzungen wurden nach den Bestimmungen der Dienststrafordnung als Ordnungswidrigkeiten geahndet, sofern sie keinen Entlassungsgrund darstellten. Nach Ablauf der einmonatigen Probezeit konnte das Dienstverhältnis von beiden Seiten unter Einhaltung einer Kündigungsfrist gelöst werden, seitens der ÖBB aber nur unter Angabe des Kündigungsgrundes, sofern das Dienstverhältnis bereits ein Jahr bestanden hatte.

---

<sup>554</sup> DA 99, P/1000/29/68 NBIGD 1968, 183ff.

### 13.8.3 Die Teilbeschäftigtenordnung von 1977

Die Pauschalbedienstetenordnung von 1960 wurde im Jahr 1977 durch die Teilbeschäftigtenordnung<sup>555</sup> (TbO) ersetzt. Sie galt für Personen, die in einem nicht auf Vollbeschäftigung abgestellten Dienstverhältnis zu den ÖBB standen, sofern nicht andere Dienstrechtsnormen anzuwenden waren. Diese Personen wurden als Teilbeschäftigte bezeichnet.

Voraussetzungen für die Aufnahme als Teilbeschäftigter waren die österreichische Staatsbürgerschaft, die Vollendung des 18. Lebensjahres und – abgesehen von Beschränkungen wegen Minderjährigkeit - die volle rechtliche Handlungsfähigkeit. Weiters wurde die körperliche und geistige Eignung für den vorgesehenen Dienst und ein einwandfreies Vorleben gefordert. Vom Erfordernis der österreichischen Staatsbürgerschaft konnte die Generaldirektion, vom geforderten Mindestalter die Dienststellenleitung Dispens erteilen. Teilbeschäftigte erhielten ein Monatsentgelt, das sich aus dem Monatslohn und Zulagen zusammensetzte. Als Zulagen kamen Haushalts-, Teuerungs- und Allgemeine Dienstzulage sowie eine Ergänzungszulage in Betracht. Sonderzahlungen wurden nach der Dienst- und Lohnordnung sinngemäß gewährt, ebenfalls die Lohnfortzahlung bei Dienstverhinderung. Auch der Anspruch auf Abfertigung wurde an die Dienst- und Lohnordnung angeglichen.<sup>556</sup>

Teilbeschäftigte hatten Anspruch auf Erholungsurlaub wie Beamte und Lohnbedienstete, doch gab es besondere Bestimmungen hinsichtlich der Berechnung der Dienstjahre. Die Kündigung durch den Arbeitgeber war zulässig. Ein Anspruch auf Abfertigung entstand nach drei Dienstjahren.

Im Jahr 1978 wurde die Gewährung einer Jubiläumsbelohnung für treue Dienste nach 25 und nach 40 Dienstjahren auch für Teilbeschäftigte ermöglicht.<sup>557</sup> Die Höhe des Jubiläumsgeldes betrug einen Monatsbezug nach 25 und zwei Monatsbezüge nach 40 Dienstjahren und wurde wie bei der Dienst- und Lohnordnung schrittweise erhöht.<sup>558</sup>

---

<sup>555</sup> DA 79, 10728/4/77 NBIGD 1977, 75ff (Sonderblatt 2).

<sup>556</sup> DA 18, 10.969-1-1979 NBIGD 1980, 27f.

<sup>557</sup> DA 15, 12266/1/77 NBIGD 1978, 18.

<sup>558</sup> DA 8, 10.630-1-1084 NBIGD 1985, 7f.

### 13.9 Die Pensionsordnung von 1966

Mit dem Beamten-Überleitungsgesetz war auch die Dienstvorschrift A5 wieder in Kraft gesetzt und danach durch die Besoldungsordnung von 1947 geändert worden. Bis zum Erlass der Bundesbahn-Pensionsüberleitungsverordnung<sup>559</sup> waren diese Bestimmungen nur für jene Beamten anwendbar, die nach dem 1. Mai 1945 und vor Erlass der Pensionsüberleitungsverordnung in den Ruhestand getreten waren.

Die anderen Pensionsparteien der Bundesbahnen, zB jene, deren Pensionsansprüche auf der Dienstvorschrift A5 beruhten, die aber nicht unter die Bestimmungen der Besoldungsordnung von 1947 gefallen waren und Pensionisten der Betriebsvorgänger der ÖBB wurden erst durch die Pensionsüberleitungsverordnung den pensionsrechtlichen Bestimmungen der Besoldungsordnung (Abschnitt II) unterworfen. Damit war eine weitgehend einheitliche Behandlung der Bundesbahnbeamten hinsichtlich der Pensionsregelungen erreicht.

Der Abschnitt II der Besoldungsordnung von 1947 wurde im Jahr 1966 durch eine eigene Pensionsordnung abgelöst und die Dienstvorschrift A5 endgültig außer Kraft gesetzt.

Die Bundesbahn-Pensionsordnung<sup>560</sup> zur Regelung der Pensionsansprüche der Bundesbahnbeamten, ihrer Angehörigen und Hinterbliebenen trat am 1. Jänner 1966 in Kraft. Sie ersetzte die bisherigen Pensionsbestimmungen. Personen, die bis 1. Jänner 1966 bereits Ansprüche nach früheren pensionsrechtlichen Bestimmungen erworben hatten gebührte die Pensionsversorgung nach der neuen Pensionsordnung, doch galten für sie besondere Übergangsbestimmungen. Für Beamte, die sich zum Zeitpunkt des Inkrafttretens im Dienststand befunden hatten blieben die nach den bisherigen Vorschriften erfolgten Anrechnungen von Ruhegenussvordienstzeiten aufrecht, doch galt das Günstigkeitsprinzip.

Bundesbahnbeamte im Sinn der Pensionsordnung waren alle Personen, die in den Anwendungsbereich der Besoldungsordnung von 1963 einbezogen waren. Die Besoldungsordnung stellte die Beamten männlichen und weiblichen Geschlechts grundsätzlich gleich, doch zählte die Pensionsordnung den Witwer oder einen früheren Ehemann einer Beamtin nicht zu den anspruchsberechtigten Angehörigen oder Hinterbliebenen.

---

<sup>559</sup> VBMV über die in der BO 1947 nicht geregelten BB-Pensionen, BGBl 1949/267.

<sup>560</sup> KBMV über die Pensionsansprüche ... (BB-PO 1966), BGBl 1966/313.

Der Beamte erwarb die Anwartschaft auf Pensionsversorgung für sich und seine Angehörigen durch Leistung eines monatlichen Pensionsbeitrags. Die österreichische Staatsbürgerschaft war Voraussetzung für pensionsrechtliche Ansprüche, sofern zwischenstaatliche Abkommen dem nicht entgegenstanden. Durch Verzicht auf die Pensionsversorgung, durch Austritt, Kündigung oder Entlassung erlosch die Anwartschaft.

Der Anspruch auf Ruhegenuss entstand nach einer ruhegenussfähigen Dienstzeit von zehn Jahren im Ausmaß von 40% des ruhegenussfähigen Monatsbezuges. Der Prozentsatz stieg in jedem weiteren Jahr um 1,7 und im 35. Jahr um 2,2. Das Höchstmaß wurde somit nach 35 Dienstjahren mit 83% erreicht. Die ruhegenussfähige Dienstzeit setzte sich aus der Dienstzeit als Bundesbahnbeamter und aus anrechenbaren Vordienstzeiten zusammen.

Anrechenbar waren zB die Zeiten in einem Dienstverhältnis zu einem inländischen öffentlichen Dienstgeber, die Wehrdienstzeit, die Studienzeit, die Zeit im Seelsorgedienst einer anerkannten Kirche, die Zeit als Lehrer an einer Schule mit Öffentlichkeitsrecht, aber auf Antrag auch die Zeit selbständiger Erwerbstätigkeit, eines Dienstverhältnisses im Ausland oder die Zeit einer behördlichen Beschränkung der Freiheit oder Erwerbstätigkeit, sofern dies nicht auf einem Verhalten beruhte, das nach österreichischem Recht strafbar war. Nicht angerechnet wurden Zeiten vor Vollendung des achtzehnten Lebensjahres. Für die Vordienstzeiten hatte der Beamte einen besonderen Pensionsbeitrag zu leisten, sofern die Österreichischen Bundesbahnen für die angerechneten Ruhegenussvordienstzeiten keinen Überweisungsbetrag nach den sozialversicherungsrechtlichen Bestimmungen erhalten hatten.

Ansprüche auf Versorgungsgenüsse hatten die Witwe eines verstorbenen Beamten sowie ggf eine frühere Ehefrau, für die der Verstorbene zu Unterhaltsleistungen verpflichtet war. Weiters die ehelichen, unehelichen bzw legitimierten Kinder, die Wahl- und Stiefkinder, sofern sie das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet hatten. Bei Kindern in Schul- oder Berufsausbildung bestand der Anspruch bis zur Vollendung des 25. Lebensjahres.

Der Anspruch auf Versorgungsgenuss einer Witwe unterlag einigen Bedingungen. Keinen Anspruch hatte sie zB, wenn sie das 35. Lebensjahr noch nicht vollendet hatte, es sei denn, die Ehe hätte bereits zehn Jahre gedauert oder es wären Kinder daraus hervorgegangen. Ebenso bestand kein Anspruch, wenn die Ehe erst während des Ruhestands des Beamten eingegangen worden war, wobei Ausnahmen vorgesehen waren. Diese Bestimmungen sollten Ansprüche aus Ehen verhindern, die in Hinblick auf eine baldige Witwenversorgung geschlossen worden waren.

Eine Wiederverhehelichung beendete den Anspruch auf die Witwenversorgung, doch stand der Witwe eine Abfertigung in der Höhe des Siebzigfachen des Versorgungsgenusses zu. Nicht mehr zur Anwendung kamen die Bestimmungen des Statuts der Staatseisenbahnen, wonach eine Witwe ihren Anspruch auf Witwenrente durch einen notorisch unsittlichen Lebenswandel oder wegen einer Verurteilung wegen eines Verbrechens verwirkt hatte ausgenommen den Fall, dass sie den Tod ihres Gatten herbeigeführt hatte.

Sowohl dem Pensionisten als auch den anspruchsberechtigten Hinterbliebenen gebührte neben den monatlichen Bezügen eine vierteljährliche Sonderzahlung in der Höhe von 50% des Ruhe bzw Versorgungsgenusses. Weiters hatten sie Anspruch auf eine Haushaltszulage nach den für aktive Beamte geltenden Vorschriften und unter bestimmten Voraussetzungen Anspruch auf eine Ergänzungszulage oder Hilflosenzulage.

Beim Tod eines aktiven oder pensionierten Beamten gebührte dem hinterbliebenen Ehepartner der Todesfallbeitrag im Ausmaß von drei Monatsbezügen des Verstorbenen. Beim Fehlen eines Ehepartners trat an dessen Stelle ein Kind oder Enkelkind, in dessen Haushalt der Verstorbene gelebt oder das die Kosten der Beerdigung getragen hatte.

Bei einer Änderung des Gehaltes oder der ruhegenussfähigen Zulagen der aktiven Beamten sollte sich auch die Höhe des ruhegenussfähigen Monatsbezuges entsprechend ändern. Damit wurde die bei Einführung der Dienstvorschrift A5 im Jahr 1925 entfallene Automatik wieder in Kraft gesetzt. Ebenso gebührten Zuschläge oder Zulagen, die zur Anpassung der Aktivbezüge an geänderte Lebenshaltungskosten gewährt wurden auch den Empfängern von Ruhe- und Versorgungsgenüssen mindestens im Ausmaß ihres Pensionshundertsatzes.

Die Pensionsordnung von 1966 wurde bis zum Jahr 1992 neunzehnmal novelliert. Dabei wurde zB mit der 4.Novelle der Pensionsordnung den Ruhegenussempfängern eine Nebengebühreuzulage gewährt<sup>561</sup> und die 12.Novelle erweiterte den Kreis der anspruchsberechtigten Hinterbliebenen um den Witwer bzw den früheren Ehegatten einer Bundesbahnbeamtin.<sup>562</sup> Auch in anderen Novellen wurde der Gleichstellung der Geschlechter Rechnung getragen.

---

<sup>561</sup> KBMV, 4.Nov BB-PO 1966, BGBl 1972/464;  
DA 98, 1117/22/72 NBIGD 1972, 108.

<sup>562</sup> KBMV, 12.Nov BB-PO 1966, BGBl 1985/407;  
DA 144, 1117-16-1985 NBIGD 1985, 223ff.



### **13.10 Die Gastarbeiterordnung von 1966**

Die Situation auf dem Arbeitsmarkt in den Sechzigerjahren führte in der Industrie zur Aufnahme von Ausländern, meist für untergeordnete Tätigkeiten. Obwohl für Bedienstete der Bundesbahnen die österreichische Staatsbürgerschaft Anstellungsvoraussetzung war folgten die Bundesbahnen diesem Trend und erließen zur Regelung der Dienstverhältnisse von Personal mit ausländischer Staatsbürgerschaft die Gastarbeiterordnung (Gao).<sup>563</sup>

Aufgenommen werden konnten Personen zwischen dem 18. und dem 50. Lebensjahr. Die Aufnahme von Gastarbeitern war an die Zustimmung der Generaldirektion gebunden.

Grundsätzlich galten auch für die Gastarbeiter die Bestimmungen der Dienst- und Lohnordnung und jene der Dienstordnung von 1898, soweit sie sich auf Hilfsbedienstete bezogen. Allerdings galt für Gastarbeiter eine eigene Lohngruppeneinteilung

Im Dienst einer ausländischen öffentlichen Bahnverwaltung oder einer ausländischen Gebietskörperschaft verbrachte Zeiten waren hinsichtlich der Anrechnung von Vordienstzeiten den bei den ÖBB bzw österreichischen Gebietskörperschaften verbrachten Zeiten gleichzuhalten.

Vor Dienstantritt waren Gastarbeiter über ihre Obliegenheiten zu belehren und hatten eine Verwendungsprüfung abzulegen. Bei Verwendung als Bahnhelfer durften sie nur zu einfachen manuellen Tätigkeiten verwendet werden. Hatten sie bereits einige Monate im Dienst der ÖBB gestanden und verfügten über Deutschkenntnisse in erforderlichem Umfang, so konnten sie nach Ablegung der Verwendungsprüfung als Verschieber eingesetzt werden.<sup>564</sup>

### **13.11 Die Wiederverlautbarung der Dienstordnung im Jahr 1983**

Mit dem Bundesbahngesetz vom 6. März 1969 war der Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ als Zweig der Betriebsverwaltung des Bundes eingerichtet worden. Das Bundesbahngesetz hatte die Rechtsverhältnisse der Bediensteten und der Versorgungsbezugsempfänger der Österreichischen Bundesbahnen sowie die für die Vertretung des Personals geltenden Regelungen unangetastet gelassen. Somit galt

---

<sup>563</sup> DA 83, P/987/1/66 NBIGD 1966, 167.

<sup>564</sup> DA 135, P/987/2/66 NBIGD 1966, 304.

weiterhin die Dienstordnung von 1898 der kk Staatsbahnen. Diese Dienstordnung hatte seit ihrem Bestehen Änderungen erfahren und wurde im Jahr 1983 neu verlautbart.<sup>565</sup>

Die Struktur der Dienstordnung mit der Einteilung in neun Abschnitte war unverändert geblieben, doch waren einzelne Abschnitte außer Kraft gesetzt worden.

#### I. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen.

Das gesamte Personal war dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe unterstellt.

Die Bestimmungen über die Einteilung des Personals in Beamte, Unterbeamte und Diener waren durch die einheitliche Bezeichnung der ständigen Bediensteten als Beamte bedeutungslos. Für die Beamten galt die Dienstordnung uneingeschränkt. Für Lohnbedienstete galt sie – wie bei den früheren Hilfsbediensteten - nur so weit, als dies die Dienstordnung ausdrücklich vorsah. Die Regelungen für Bedienstete mit eigenem Vertrag blieben unverändert. Bestimmungen für zugeteilte Beamte der staatlichen Verwaltung waren durch die Ausgliederung als eigener Wirtschaftskörper nicht mehr vorgesehen. Die für Staatsbeamte geltenden Normen sollten weiterhin sinngemäß auf Beamte der ÖBB angewendet werden.

Die Dienstordnung von 1882 hatte für weibliche Bedienstete eine eigene Dienstkategorie vorgesehen, ebenso die Pragmatik von 1898 unter der Bezeichnung „Manipulantinnen“ bzw ab 1908 auch „Bahnoffiziantinnen“. Diese Einteilung war durch die Vereinheitlichung unter dem Begriff „Beamte“ hinfällig geworden. Damit fehlte in der Dienstordnung eine explizite Berücksichtigung von Beamtinnen. Auf die Anwendung der Dienstordnung gleichermaßen auf männliche und weibliche Bedienstete wurde nicht hingewiesen. Es verblieben die aus der Monarchie stammenden, rein auf Männer zugeschnittenen Bestimmungen. So war zB nach §39 der Dienstordnung jeder Bedienstete verpflichtet, Änderungen seines Familienstandes anzuzeigen, insbesondere Verhelichung und „Tod der Gattin“. Auch wurde in der Bestimmung des §8, wonach Verwandte oder Verschwägte einander nicht über- bzw untergeordnet sein durften die Möglichkeit nicht bedacht, dass auch Verheiratete gemeinsam bei den Bundesbahnen beschäftigt sein könnten. Berücksichtigung fanden Frauen in den die Dienstordnung ersetzenden oder ergänzenden Dienstanweisungen, in Verordnungen und in Gesetzen, wie zB dem Mutterschutzgesetz.

---

<sup>565</sup> DA 100, 10381-1-1983, NBIGD 1983, 131ff.

## II. Abschnitt: Bedingungen der Aufnahme in den Dienst

Die Aufnahmebedingungen und die Anforderungen hinsichtlich der Vorbildung waren bereits im Jahr 1947 in die Besoldungsordnung aufgenommen worden.

Gegenstandslos geworden waren die Bestimmungen über die Kautionsleistung und die Anstellung ausgedienter Unteroffiziere.

## III. Abschnitt: Eintritt in den Dienst

Die Bestimmungen des dritten Abschnitts wurden im Wesentlichen durch die entsprechenden Vorschriften der Besoldungsordnung ersetzt.

## IV. Abschnitt: Dienstliche Pflichten des Personals

Die Bestimmungen über die Dienstpflichten des Personals entsprachen bis auf erforderliche Anpassungen den Formulierungen von 1898. Auch der Begriff „Untergebener“ wurde weiter verwendet. Die Bestimmungen über das Tragen der Uniform waren durch die Dienstkleidervorschrift ergänzt worden. Nach einer Vorschrift aus dem Jahr 1953 hatten die Bediensteten einen Beitrag zu den Kosten der Dienstkleidung von 40% zu leisten.<sup>566</sup>

Die Vorschriften über die Teilnahme an den Humanitätsinstituten und über die Leistung öffentlicher Abgaben wurden durch die einschlägigen Gesetze abgelöst.

## V. Abschnitt: Von den Rechten der Bediensteten

Unverändert blieben die den Bediensteten gewährleisteten Rechte, wobei jene Rechte, die sich auf die Bedienstetenkategorien bezogen hatten durch deren Entfall im Jahr 1918 obsolet geworden waren. Ebenfalls hinfällig geworden waren alle das Quartiergeld betreffende Bestimmungen und jene Ausnahmen von der Unverkürzbarkeit der Bezüge, die nunmehr an anderer Stelle geregelt waren, zB im Wehrgesetz, im ASVG oder in der Dienststrafordnung.

Die in den §§41 bis 52 der Dienstordnung aufgezählten Rechte der Bediensteten waren durch die entsprechenden Regelungen der Besoldungsordnung bzw der Dienst- und Lohnordnung ersetzt worden. Sie betrafen den Status, den Rang und die Bezüge der Bediensteten. Gleiches galt für die Bestimmungen (§§62 bis 81) über Beförderung und Vorrückung, Nebenbezüge, Diäten- und Zehrgelder, Spesen- und Reisepauschalen, Kilometer- und Stundengelder, Unterkunftsgebühren und Übersiedlungsentschädigungen.

---

<sup>566</sup> DA 35, P/1771/1/52 ABIGD 1953, 69ff.

Sie waren ebenfalls durch die Besoldungsordnung und die Dienst- und Lohnordnung sowie durch die Reisegebührenvorschrift ersetzt worden. Der Anspruch auf Freikarten bei Dienstreisen (§74) blieb aufrecht.

Soweit sie Beamte betraf, blieb die Regelung der Bezüge während einer Krankheit unverändert. Unverändert blieb auch die Bestimmung, wonach ein Beamter nach einjähriger ununterbrochener Krankheitsdauer in den zeitlichen oder dauernden Ruhestand zu versetzen war.

Die Bestimmungen über Kontumaz, außergewöhnlichem Urlaub und notwendige Entfernungen vom Dienst blieben dem Grundsatz nach unverändert. Soweit sie Beamte betraf, blieb die Bestimmung der Dienstordnung von 1898 über die Bezüge während eines außergewöhnlichen Urlaubs oder einer notwendigen Entfernung vom Dienst unverändert.

Der Anspruch auf einen Erholungsurlaub und das Urlaubsausmaß für Beamte und Lohnbedienstete war im Jahr 1947 durch eine Dienstanweisung geregelt und mit einigen Änderungen in den Jahren 1955 und 1962 wiederverlautbart worden.<sup>567</sup> Die Änderungen betrafen unter anderem die in Werktagen bemessene Höhe des Urlaubsanspruchs. Der bereits aus der Zeit der Ersten Republik bekannte Winterurlaubs-Zuschlag zum Erholungsurlaub war im Jahr 1964 wieder eingeführt worden. Für je sechs Urlaubs-Werktage in der Zeit vom 1. November bis 15. Dezember und vom 8. Jänner bis 31. März stand dem Bediensteten ein zusätzlicher Urlaubstag zu, der im Winter zu konsumieren war.<sup>568</sup>

Im Jahr 1977 kam es zur Neuregelung des Urlaubsrechts<sup>569</sup> durch Zusammenfassen der in verschiedenen Dienstanweisungen geregelten Urlaubsbestimmungen für Beamte und Lohnbedienstete. Der Winterurlaubs-Zuschlag wurde im Zuge einer neuerlichen Verlautbarung der Urlaubsbestimmungen<sup>570</sup> im Jahr 1983 für jene Bediensteten wieder abgeschafft, die nach dem 1. Jänner 1983 neu eingetreten waren.

Während des Erholungsurlaubs hatten Beamte und Lohnbedienstete gemäß den oben genannten Dienstanweisungen Anspruch auf die ständigen Bezüge mit einer Mehrleistungsentschädigung nach dem Durchschnitt der letzten 13 Wochen.

---

<sup>567</sup> DA 52, P/1060/9/54 ABIGD 1955, 109ff; DA 86, GS/716/11/62 NBIGD 1962, 256ff.

<sup>568</sup> DA 70, P/1221/13/64 NBIGD 1964, 183f.

<sup>569</sup> DA 79, 10728/4/77 NBIGD 1977, 75ff.

<sup>570</sup> DA 83, 10.367-3-1983 NBIGD 1983, 121.

Gegenüber der Dienstordnung von 1898 unverändert blieben das Recht auf Beschwerdeführung und der Anspruch auf ein Zeugnis bei Versetzung in den Ruhestand oder bei Auflösung des Dienstverhältnisses.

VI. Abschnitt: Behandlung der Bediensteten während der Erfüllung ihrer Militärdienstpflicht.

Dieser Abschnitt wurde im Jahr 1955 durch das Wehrgesetz außer Kraft gesetzt.

VII. Abschnitt: Dienstvergehen und Strafen.

Dieser Abschnitt war im Jahr 1948 durch den Erlass einer eigenen Dienststrafordnung obsolet geworden. In den Jahren 1954 und 1965 wurde die Dienststrafordnung neu verlautbart und ab 1. Jänner 1980 durch die Disziplinarordnung 1979 ersetzt.

VIII. Abschnitt: Versetzung in den Ruhestand

Diese Bestimmungen blieben die Beamten betreffend aufrecht. Die Zuständigkeit für die Versetzung in den Ruhestand wurde den organisatorischen Voraussetzungen entsprechend angepasst. Die Regelung von Bezug und Bemessung des Ruhegenusses erfolgte durch die Bundesbahn-Pensionsordnung von 1966, die die früher geltenden Bestimmungen ersetzt hatte. Für die Abfertigung galten die Bestimmungen der Besoldungsordnung.

IX. Abschnitt: Von der Auflösung des Dienstverhältnisses

Abgesehen von den Ansprüchen der Hinterbliebenen bei Tod des Bediensteten, die in der Pensionsordnung geregelt wurden galten die Bestimmungen über die Auflösung des Dienstverhältnisses weiterhin.

## **14 Dienstrechtliche Folgen des Bundesbahngesetzes von 1992**

Mit dem Bundesbahngesetz<sup>571</sup> von 1992 erfolgte die Ausgliederung der Bundesbahn aus der Betriebsverwaltung des Bundes als eine Gesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit nach den Vorschriften für Gesellschaften mit beschränkter Haftung.

Die Bediensteten waren von der Gesellschaft zu übernehmen, die Dienstverhältnisse waren bis 31. Dezember 1994 neu zu regeln und die Einstellung neuer Mitarbeiter sollte längstens ab 1. Jänner 1995 mit privatrechtlichem Vertrag erfolgen.

Am 1. Jänner 1996 traten die „Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den österreichischen Bundesbahnen (AVB)“<sup>572</sup> in Kraft und ersetzten die bisherigen dienstrechtlichen Bestimmungen:

- die Bundesbahn-Besoldungsordnung von 1963,
- die Bundesbahn-Dienst- und Lohnordnung von 1954,
- die Teilbeschäftigtenordnung von 1977,
- die Gastarbeiterordnung von 1966,
- die Besoldungsordnung für die Bahnbetriebsärzte von 1977 und
- die Dienstordnung der kk Staatseisenbahnen von 1898.

Mit Inkrafttreten der AVB wurde das Dienstverhältnis der ÖBB-Bediensteten ein rein privatrechtliches. Dies bestätigte der OGH im Jahr 2002 im Leitsatz zu seinem Erkenntnis über Entgeltsansprüche eines Bediensteten der ÖBB. Er entschied, dass die Dienstverträge ab Inkrafttreten der „Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den österreichischen Bundesbahnen“, dh seit dem 1. Jänner 1996 als rein privatrechtlich zu beurteilen seien. Durch die Ausgliederung und Neuregelung der Dienstverhältnisse sei der öffentlich-rechtliche Einschlag weggefallen.<sup>573</sup>

Weiters führte er in seiner Begründung folgendes aus: „Schon vor der Ausgliederung der ÖBB durch das Bundesbahngesetz 1992 entsprach es Lehre und Rechtsprechung, dass das Dienstverhältnis der Bundesbeamten trotz eines (damals) in verschiedenen Punkten ... deutlich hervortretenden öffentlich-rechtlichen Einschlages ... grundsätzlich ein privatrechtliches war. Den diversen Dienstvorschriften ... komme demnach nur der

---

<sup>571</sup> BG zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der ÖBB (BundesbahnG 1992) BGBl 1992/825.

<sup>572</sup> <http://www.ug-vida.at/ugvida/eisenbahn/pdfdateien/AVB.pdf> (15.5.2011).

<sup>573</sup> OGH 28.3.2002, 8 Ob A 110/01m

Charakter von Vertragsschablonen zu, die mit dem Abschluss der jeweiligen Einzeldienstverträge rechtlich wirksam werden und die Vertragspartner dann als *lex contractus* binden ... Diese Erwägungen treffen auch auf die ... in Kraft getretenen AVB, die nunmehr als Vertragsschablone für die einzelnen Dienstverträge dienen, grundsätzlich zu.“

Für die nach dem 1. Jänner 1995 eingetretenen Bediensteten galten nun die Bestimmungen des Angestelltenrechts, doch blieben sie weiterhin vom Arbeitszeit- bzw. Arbeitsruhegesetz ausgenommen. Die betriebsbedingt flexibleren Arbeitszeitregelungen blieben in Geltung, ebenso die Möglichkeit der Versetzung im gesamten Bundesgebiet. Die Abfertigungen richteten sich nun nach dem Angestelltengesetz, die Pensionsansprüche nach dem ASVG. Es gab keine Definitivstellung mehr, doch wurde dem Vorstand des Unternehmens das Recht eingeräumt, einen besonderen Kündigungsschutz zu gewähren. In diesen Fällen hatte über eine Kündigung ein paritätisch aus Vertretern der Unternehmensleitung und aus Personalvertretern besetzte Kommission zu entscheiden.

Für die vor Inkrafttreten der AVB nach den Bestimmungen der Besoldungsordnung von 1963 angestellten Bundesbahnbeamten galten die Bestimmungen der AVB mit Einschränkungen. Definitiv gestellte Bundesbahnbeamte behielten das Recht auf Unkündbarkeit. Inwieweit Teile der außer Kraft gesetzten Regelwerke für Beamte, Lohnbedienstete, Teilzeitbeschäftigte und Gastarbeiter noch anzuwenden waren bestimmten die umfangreichen Übergangsbestimmungen des §67 AVB.

## **15 Zusammenfassung**

Die vorliegende Arbeit zeigt die Entwicklung des Dienstrechts der Eisenbahnbediensteten in Österreich bis zur Ausgliederung der ÖBB aus der Bundesverwaltung, ausgehend von den Dienstverhältnissen bei den privaten Bahngesellschaften im 19. Jahrhundert. Dabei wird unter dem Begriff „Dienstrecht“ die Summe aller aus dem Dienstverhältnis folgenden Rechtsbeziehungen verstanden. Die Vielfalt dieser Rechtsbeziehungen erfordert eine Beschränkung der Darstellung auf Kernbereiche.

Das Dienstrecht war im betrachteten Zeitraum von rund 160 Jahren vielfältigen Einflüssen unterworfen. Dazu zählen neben der Verstaatlichung der Bahnen die gesellschaftlichen Veränderungen, die volkswirtschaftlichen und militärischen Anforderungen des Staates und nicht zuletzt der technische Fortschritt. Es wird daher ein kurzer Überblick über diese Einflüsse und über die Geschichte des Eisenbahnwesens in Österreich gegeben.

Weiters setzt sich die Arbeit mit dem rechtlichen Charakter des Eisenbahner-Dienstrechts auseinander und zeigt, wie es sich bereits in der Monarchie weitgehend an das Dienstrecht der Bediensteten in der staatlichen Verwaltung angenähert hat. Herrschten bei den ersten Eisenbahngesellschaften rein privatrechtliche Verhältnisse, so trat in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch die Verstaatlichung von Bahngesellschaften und durch den Bau von Staatseisenbahnen eine öffentlich-rechtliche Komponente hinzu. Ein Höhepunkt in der Entwicklung des Dienstrechts wurde mit der Dienstordnung vom Jahr 1898 erreicht, die eine umfassende Kodifizierung der aus dem Dienstverhältnis resultierenden Rechte und Pflichten darstellte. Diese Dienstordnung bildete die Grundlage für das Dienstrecht der Eisenbahner im Staatsdienst bis zum Ende des Jahres 1995. Allerdings gab es im Laufe der Zeit Änderungen und Ergänzungen, so dass die Dienstordnung ihren Charakter als umfassendes Regelwerk verlor.

Man kann erkennen, dass in den Zeiten, in denen der Staat den Einsatz militärischer Kräfte als eine Option zur Durchsetzung seiner Politik ansah die Eisenbahnbediensteten in dienstrechtlicher Hinsicht nahezu wie Staatsbeamte behandelt wurden (in der Monarchie) oder direkt Reichsbeamte waren (im Dritten Reich). Mit abnehmender Bedeutung der Eisenbahn für die Verwirklichung der wirtschaftlichen und militärischen Staatsziele - auch bedingt durch die Konkurrenz des Kraftfahrzeugs - sank auch die Notwendigkeit der engen Bindung der Bahnbediensteten an den Staat. Dies hatte zur Folge, dass die Rückkehr zu rein privatrechtlichen Dienstverhältnissen angestrebt wurde.



## **Quellenverzeichnis**

### **Anmerkungen zur Literatur und zu den Quellen**

Wie *Mähling*<sup>574</sup> in seinem Beitrag zur Geschichte der Eisenbahnen der Monarchie über die Organe des Betriebes schrieb, stehen für die frühen Jahre des Eisenbahnwesens in Österreich kaum Quellen zur Verfügung, die Einblick in die Verhältnisse des Eisenbahnpersonals geben könnten. Er griff daher in seiner Darstellung auf gesetzliche Bestimmungen, Tagesliteratur und Streitschriften zurück, ohne diese Behelfe näher anzuführen. Zur Füllung der Lücken, die sich hier zwangsläufig ergaben, konnte er nur Vermutungen anstellen.

### **Gesetzblätter**

Justizgesetzsammlung, Gesetze und Verordnungen im Justizfach (1780-1848)

Allgemeines Reichs- Gesetz- und Regierungsblatt für das Kaiserthum Österreich  
(1848-1852)

Reichs-Gesetz-Blatt für das Kaiserthum Österreich (1853-1869)

Reichsgesetzblatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder (1870-1918)

Staatsgesetzblatt für den Staat Deutschösterreich (1918-1919)

Staatsgesetzblatt für die Republik Österreich (1919-1920)

Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich (1920-1934)

Bundesgesetzblatt für den Bundesstaat Österreich (1934-1938)

Gesetzblatt für das Land Österreich (1938-1940)

Reichsgesetzblatt (Deutsches Reich)

Staatsgesetzblatt für die Republik Österreich (1945)

Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich (ab Dezember 1945)

### **Entscheidungs-Sammlungen**

*Hye/Hugelmann* (Hrsg), Sammlung der nach mündlicher Verhandlung geschöpften Erkenntnisse des k.k. Reichsgerichtes XI bis XIV

---

<sup>574</sup> *Mähling*, Organe, in Geschichte XI 101.

## **Dienstordnungen und Dienstvorschriften der Bahnen**

Dienstpragmatik für die Beamten und Diener der kk priv Kaiserin Elisabeth-Bahn,  
in Die Dienstesorganisation der kk priv Kaiserin Elisabeth-Bahn vom 13.4.1874 (1874).

Dienstordnung (Dienstpragmatik) für die Bediensteten der kk österreichischen  
Staatsbahnen, verlautbart mit Erlass des kk Eisenbahnministeriums vom 7. April 1898

Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den österreichischen  
Bundesbahnen

Verordnungs- und Anzeigeblatt der Direktion der k.k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn

Verordnungs- und Anzeigeblatt der k.k. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien

Verordnungs- und Anzeigeblatt der k.k. General-Direktion der österreichischen  
Staatsbahnen

Verordnungsblatt des k.k. Eisenbahnministeriums für den Dienstbereich der  
Staatseisenbahnverwaltung

Amtsblatt des k.k. Eisenbahnministeriums für den Dienstbereich der  
Staatseisenbahnverwaltung

Amtsblatt des deutschösterreichischen Staatsamtes für Verkehrswesen

Amtsblatt des österreichischen Staatsamtes für Verkehrswesen

Amtsblatt des österreichischen Bundesministeriums für Verkehrswesen

Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen

## **Kommentierte Gesetze, Dienstordnungen und Vorschriften**

*Bodenstein/Plätz*, Dienststrafordnung (1952)

*Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen* (Hrsg), Almanach der  
österreichischen Eisenbahnen (1925 bis 1938, 1946 bis 1987)

*Lützenau*, Erklärung des mit Allerhöchster Entschließung vom 30. Jänner 1847  
genehmigten österreichischen Eisenbahn-Polizeigesetzes (1848)

## Literatur

- Acworth, Bericht über die Reorganisation der Österreichischen Bundesbahnen erstattet an den Generalkommissär des Völkerbundes in Wien (1923)
- Arlt/Gürtlich/Zenz (Hrsg), Mit Volldampf in den Süden<sup>2</sup> (2008)
- Bachinger, Das Verkehrswesen, in Wandruszka/Urbanitsch/Brusatti (Hrsg) Die Habsburgermonarchie 1848-1918, I. Die wirtschaftliche Entwicklung (1973)
- Buschmann, Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen, in Österreichischer Eisenbahnbeamten-Verein (Hrsg), Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie XIII und XIV (1898, Nachdruck 2000)
- Czedik, Der Weg von und zu den Österreichischen Staatsbahnen I bis III (1913)
- Czedik, Zur Geschichte der k.k. österreichischen Ministerien 1861-1916, IV (1920)
- Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes, Unsere Eisenbahnen im Kriege, in Österreichischer Eisenbahnbeamten-Verein (Hrsg), Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie VII (1898, Nachdruck 2000)
- Ellenbogen, Reden gehalten in der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 12. und 13. Mai 1902 in Redaktion des „Eisenbahner“ (Hrsg), Die Eisenbahnverwaltung und die Eisenbahner in Österreich (1902)
- Enderes, Die österreichischen Eisenbahnen, in Shotwell (Hrsg), Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Weltkrieges – Verkehrswesen im Kriege (1931)
- Engelsberg, Wohlfahrts-Einrichtungen, in Österreichischer Eisenbahnbeamten-Verein (Hrsg), Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie XI (1898, Nachdruck 2000)
- Freihsl, Bahn ohne Hoffnung – Die österreichischen Eisenbahnen 1918 bis 1938 (1971)
- Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen (Hrsg), Die österreichischen Eisenbahnen 1837 bis 1937 (1937)
- Gerstel, Mechanik des Zugverkehrs, in Österreichischer Eisenbahnbeamten-Verein (Hrsg), in Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie X. (1898, Nachdruck 2000)
- Gewerkschaft der Eisenbahner (Hrsg), 80 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner (1972)
- Gewerkschaft der Eisenbahner (Hrsg), 100 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner (1992)

*Grailer, Zehn Jahre Betriebsrätegesetz und seine Auswirkungen auf die Bundesbahn* (1929)

*Grailer, Der Achtstundentag bei den österreichischen Eisenbahnen* (Diss 1925)

*Hager, Eisenbahn-Sicherungsanlagen in Österreich I.* (1984)

*Hamann, Brigitte, Hitlers Wien* (Taschenbuch-Sonderausgabe, 2001)

*Heindl, Bürokratie und Beamte in Österreich 1780-1848* (1989)

*Hellbling, Österreichische Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte, in Merkl/Verdross/Wolff* (Hrsg), *Rechts- und Staatswissenschaften* (1956)

*Hoke, Österreichische und deutsche Rechtsgeschichte*<sup>2</sup> (1992)

*Horn* (Hrsg), *Das ÖBB-Handbuch* (1978)

*Horn, Deutsche Reichsbahn: Reichsbahndirektion Wien* (1986)

*Jarisch, Die Rechtslage der Österreichischen Bundesbahnen, in Österreichische Verkehrswerbung GmbH* (Hrsg), *Die Österreichischen Bundesbahnen – ein Spiegelbild österreichischen Wiederaufstieges, FS zur Inbetriebnahme des neuen Wiener Südbahnhofes und zur Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Südbahnstrecke Wien - Gloggnitz* (1956) 23

*Kaff, Das Recht der Eisenbahner* (1907)

*Kaiser, Das Personalwesen der Österreichischen Bundesbahnen, in Österreichische Verkehrswerbung GmbH* (Hrsg), *Die Österreichischen Bundesbahnen – ein Spiegelbild österreichischen Wiederaufstieges, FS zur Inbetriebnahme des neuen Wiener Südbahnhofes und zur Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Südbahnstrecke Wien –Gloggnitz* (1956) 40

*Kaiser, Erfolge und Probleme einer planvollen Personalwirtschaft, in Generaldirektion der ÖBB* (Hrsg), *Nachrichtenblatt der Generaldirektion* 1960, *Mitteilungen aus Betrieb und Verwaltung*, 353

*Karner, Die Schifffahrt der Österreichischen Bundesbahnen am Bodensee und Wolfgangsee, in Österreichische Verkehrswerbung GmbH* (Hrsg), *Die Österreichischen Bundesbahnen – ein Spiegelbild österreichischen Wiederaufstieges, FS zur Inbetriebnahme des neuen Wiener Südbahnhofes und zur Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Südbahnstrecke Wien - Gloggnitz* (1956) 42

- Kenning*, Bahnen in Österreich 2000 (2000)
- Kleindinst*, Siemens in Österreich – Der Zukunft auf der Spur (2004)
- Konta*, Vom Jahre 1867 bis zur Gegenwart, in *Österreichischer Eisenbahnbeamten-Verein* (Hrsg), Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie IV (1898, Nachdruck 1999)
- Köster*, Militär und Eisenbahn in der Habsburgmonarchie 1825-1859 (1999).
- Krug von Nidda*, 1866 – Königgrätz (1966)
- Layer*, Staatsdienst, in *Mischler/Ulbrich*, (Hrsg), Österreichisches Staatswörterbuch - Handbuch des gesamten öffentlichen Rechtes IV<sup>2</sup> (1909) 314
- Lill*, Die Feinde der Eisenbahner, in Sozialdemokratische Werbeschriften (1911)
- Mähling*, Organe des Betriebes, in *Österreichischer Eisenbahnbeamten-Verein* (Hrsg), Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie XI (1898, Nachdruck 2000)
- Marek*, Die Qualifikation der ÖBB-Bediensteten in strafrechtlicher Hinsicht, in *Generaldirektion der ÖBB* (Hrsg), Nachrichtenblatt der Generaldirektion 1965, Mitteilungen aus Betrieb und Verwaltung, 81
- Maultaschl*, Das österreichische Bundesbahndienstrecht, ÖJZ 1952, 176
- Megner*, Beamte, in *Kommission für die Geschichte der österreichisch-ungarischen Monarchie (1848-1918) der Österreichischen Akademie der Wissenschaften* (Hrsg), Studien zur Geschichte der Österreichisch-ungarischen Monarchie XXI (1985)
- Mravlag*, Der Kraftwagendienst der ÖBB als Ergänzung zur Schiene, in *Österreichische Verkehrswerbung GmbH* (Hrsg), Die Österreichischen Bundesbahnen – ein Spiegelbild österreichischen Wiederaufstieges, FS zur Inbetriebnahme des neuen Wiener Südbahnhofes und zur Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Südbahnstrecke Wien –Gloggnitz (1956) 34
- Nawiasky*, Die Frauen im österreichischen Staatsdienst, in *Bernatzik/Philippovich* (Hrsg), Wiener Staatswissenschaftliche Studien IV (1902)
- Peters*, Großdeutschlands Eisenbahner (1941)

- Röll*, Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Österreich, in  
*Österreichischer Eisenbahnbeamten-Verein* (Hrsg), Geschichte der Eisenbahnen der  
 Österreichisch-Ungarischen Monarchie XIII (1898, Nachdruck 2000)
- Saurau*, Unsere Eisenbahnen im Weltkrieg, (1924)
- Schimetschek*, Der österreichische Beamte (1984)
- Schneller*, Die Auswirkungen des Zerfalls der Habsburgermonarchie auf das  
 Eisenbahnwesen der Nachfolgestaaten (1918-1923) mit besonderer Berücksichtigung  
 Österreichs (Diss1986)
- Solvis*, Der Weg zur Neuordnung der Österreichischen Bundesbahnen (1933)
- Strach*, Von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867, in  
*Österreichischer Eisenbahnbeamten-Verein* (Hrsg), Geschichte der Eisenbahnen der  
 Österreichisch-Ungarischen Monarchie I bis III (1898, Nachdruck 1999)
- Ulbrich*, Lehrbuch des österreichischen Verwaltungsrechtes (1904)
- Weichs-Glon*, Einwirkung der Eisenbahn auf das Volksleben, in  
*Österreichischer Eisenbahnbeamten-Verein* (Hrsg), Geschichte der Eisenbahnen der  
 Österreichisch-Ungarischen Monarchie VII (1898, Nachdruck 2000)
- Weichselbaum*, Berufsbeamtentum und Verfassung (2003)
- Ziffer*, Eisenbahnbeamte, in *Mischler/Ulbrich* (Hrsg), Österreichisches Staatswörterbuch -  
 Handbuch des gesamten öffentlichen Rechtes I<sup>2</sup>, 841
- Ohne Nennung eines Autors:
- Probleme der Aus- u Fortbildung bei den ÖBB, in *Generaldirektion der ÖBB* (Hrsg),  
 Nachrichtenblatt der Generaldirektion 1957, Mitteilungen aus Betrieb u Verwaltung, 152
- Die Bundesbahn-Akademie in Neulengbach, in *Generaldirektion der ÖBB* (Hrsg),  
 Nachrichtenblatt der Generaldirektion 1959, Mitteilungen aus Betrieb u Verwaltung, 195.

## **Verzeichnis der Abkürzungen**

ABIEM	Amtsblatt des k.k. Eisenbahnministeriums für den Dienstbereich der Staatseisenbahnverwaltung [Jahr, Seite]
ABIBMV	Amtsblatt des österreichischen Bundesministeriums für Verkehrswesen bzw des Bundesministeriums für Handel und Verkehr [Jahr, Seite]
ABIGD	Amtsblatt der Generaldirektion der Österreichischen Staatseisenbahnen bzw der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen [Jahr, Seite]
ABlStAV	Amtsblatt des (deutsch)österreichischen Staatsamtes für Verkehrswesen [Jahr, Seite]
AhE	Allerhöchste EntschlieÙung
AhH	Allerhöchstes Handschreiben
Alm	Almanach der österreichischen Eisenbahnen
Anm	Anmerkung des Verfassers
Anz	Anzeige
ASVG	Allgemeines Sozialversicherungsgesetz
AVB	Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den österreichischen Bundesbahnen
B	Bescheid
BB	Bundesbahn(en)
BBÖ	Österreichische Bundesbahnen (1.Republik)
BB-BO	Bundesbahn-Besoldungsordnung
BBG	Bundesbahngesetz
BB-PO	Bundesbahn-Pensionsordnung
Bed	Bedienstete, -r
Bek	Bekanntmachung
betr	betreffend
BetrDion	Betriebsdirektion
BG	Bundesgesetz
BGBI	Bundesgesetzblatt [Jahr/Nummer], nur 1934: [Teil Jahr/Nummer]
KA	Bundeskanzleramt
BMV	einheitliche Abkürzung für alle für das Verkehrswesen zuständigen Bundesminister (-ministerien)
BO	Besoldungsordnung
BReg	Bundesregierung
BVG	Bundesverfassungsgesetz

bzgl	bezüglich
bzw	beziehungsweise
ca	cirka (ungefähr)
Circ	Circulare
d	Deutsch (vor einer Abkürzung)
DA	Dienstanweisung [Nummer, Zahl]
DASTAV	Dienstanweisung des Staatsamtes für Verkehrswesen [Nummer, Zahl]
DASTekV	Dienstanweisung des Staatssekretärs für Verkehrswesen [Nummer, Zahl]
DABMV	Dienstanweisung des BMV (siehe oben) [Nummer, Zahl]
DfV	Durchführungsverordnung
DfVEM	Durchführungsverordnung des Eisenbahnministeriums
dG	(deutsches) Gesetz
dgl	dergleichen
dh	das heißt
Dilo	Dienst- und Lohnordnung
Dion	Direktion
Diss	Dissertation
DO	Dienstordnung
DöStB	Deutschösterreichische Staatsbahnen
DRB	Deutsche Reichsbahn
dRGBI	(deutsches) Reichsgesetzblatt [Jahr (ggf Teil) Seite]
DV	Dienstvorschrift
E	Entscheidung
EM	kk Eisenbahnminister/-ministerium
Entschl	EntschlieÙung
Erl	Erlass
ErlEM	Erlass des kk Eisenbahnministers/-ministeriums [im Amtsblatt: Nummer, Zahl]
ErlHM	Erlass des kk Handelsministers/-ministeriums
ErlStAV	Erlass des (deutsch)österreichischen Staatsamtes für Verkehrswesen [im Amtsblatt: Nummer, Zahl]
ErlStSekV	Erlass des (deutsch)österreichischen Staatssekretärs für Verkehrswesen [im Amtsblatt: Nummer, Zahl]
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum



f	und der/die/das folgende
ff	und die folgenden
fl	Gulden
FN	Fußnote
G	Gesetz
GBIÖ	Gesetzblatt für das Land Österreich (1938 bis 1940) [Jahr/Nummer]
GDion	Generaldirektion
GDir	Generaldirektor
GewO	Gewerbeordnung
ggf	gegebenenfalls
HfKD	Hofkanzleidekret
Hrsg, hrsg	Herausgeber, herausgegeben
Hye	Sammlung der nach gepflogener öffentlicher Verhandlung geschöpften Erkenntnisse des k.k. österreichischen Reichsgerichts begonnen von <i>Hye</i> , fortgesetzt von <i>Hugelmann</i> (1869 bis 1918) [Nummer]
idF	in der Fassung von
iEinf	im Einvernehmen mit dem /der
ieS	im engeren Sinn
iSd	im Sinn des/der
JGS	Justizgesetzsammlung [Jahr/Nummer]
JHfD	Justiz-Hofdekret
K	Kundmachung, als Währungsbezeichnung: Krone
KaisP	kaiserliches Patent
KaisV	kaiserliche Verordnung
KBReg	Kundmachung der Bundesregierung
KEB	Kaiserin Elisabeth-Bahn
KEM	Kundmachung des Eisenbahnministers/-ministeriums [im Verordnungsblatt: Nummer, Zahl]
KFJB	Kaiser Franz Joseph-Bahn
KHM	Kundmachung des Handelsministers/-ministeriums
kk	kaiserlich-königlich
KBMV	Kundmachung des BMV (siehe oben)
kr	Kreuzer
KRB	Kronprinz Rudolf-Bahn

KStReg	Kundmachung der provisorischen Staatsregierung
kuk	kaiserlich und königlich
leg cit	legis citatae (der zitierten Vorschrift)
lit	litera (Buchstabe)
M	Minister, Ministerium
NB	Nichtigkeitsbeschwerde
NBIGD	Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen [Jahr, Seite]
NBIRVM	Nachrichtenblatt des (deutschen) Reichsverkehrsministeriums, Abwicklungsstelle Österreich [Jahr, Seite]
NÖ, nö	Niederösterreich, niederösterreichische(-r/-s)
Nov	Novelle
NWB	Nordwestbahn
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen (2.Republik)
OGH	Oberster Gerichtshof
ÖJZ	Österreichische Juristenzeitung
ÖStB	Österreichische Staats(eisen)bahnen
Österr, österr	Österreich, österreichische(-r/-s)
österr-ung	österreichisch-ungarische(-r/-s)
ÖStWB	Österreichisches Staatswörterbuch, Handbuch des gesamten öffentlichen Rechtes, hrsg von <i>Mischler</i> und <i>Ulbrich</i> (2.Auflage, 1905 bis 1909)
PbO	Pauschalbedienstetenordnung
priv	privilegiert(-e/-er/-es)
Reg	Regierung
RGBI	Reichsgesetzblatt [Jahr/Nummer]
RM	Reichsmark
S	Schilling
StAF	(deutsch)österreichisches Staatsamt für Finanzen
staatl	staatlich(-e/-er/-es)
StAV	(deutsch)österreichisches Staatsamt für Verkehrswesen
StB	Staats(eisen)bahnen

StEBG	Staats-Eisenbahn-Gesellschaft
StGB	Strafgesetzbuch
StGBI	Staatsgesetzblatt für den Staat Deutschösterreich bzw für die Republik Österreich [Jahr/Nummer]
StSekV	Staatssekretär für Verkehrswesen
TbO	Teilbeschäftigtenordnung
TN	Teilnovelle
ÜG	Überleitungsgesetz
ÜV	Überleitungsverordnung
V	Verordnung
VASStAF	Vollzugsanweisung des Staatsamtes für Finanzen
VASStAV	Vollzugsanweisung des Staatsamtes für Verkehrswesen
VASStReg	Vollzugsanweisung der Staatsregierung
VABl	a) 1877 bis 1881: Verordnungs- und Anzeigeblatt der Direktion der k.k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn [Jahr, Seite] b) 1882 und 1883: Verordnungs- und Anzeigeblatt der k.k. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien [Jahr, Seite] c) 1884 bis 1895: Verordnungs- und Anzeigeblatt der k.k. General-Direktion der österreichischen Staatsbahnen [Jahr, Seite]
VBIEM	Verordnungsblatt des k.k. Eisenbahnministeriums für den Dienstbereich der Staatseisenbahnverwaltung [Jahr, Seite]
VBMV	Verordnung des BMV (siehe oben)
VBReg	Verordnung der Bundesregierung
VEM	Verordnung des Eisenbahnministers/-ministeriums
VF	Vaterländische Front
VfG	Verfassungsgesetz
VGesM	Verordnung des Gesamtministeriums
VHM	Verordnung des Handelsministers/-ministeriums
VMLV	Verordnung des Ministeriums für Landesverteidigung
Z	(Geschäfts-)Zahl, Ziffer
ZA	Zentralausschuss



## **Lebenslauf**

### **Persönliche Daten:**

Geboren im Jahr 1945

Österreichischer Staatsbürger

Verheiratet, eine Tochter und ein Sohn.

### **Ausbildung:**

Besuch der Volksschule und Bundesrealschule in Wien, Matura im Jahr 1963.

Studium der Elektrotechnik an der Technischen Universität in Wien.

Abschluss im Jahr 1970 mit dem akademischen Grad „Diplom-Ingenieur“.

Im Jahr 2000 Lateinprüfung an der Universität in Wien.

Studium der Rechtswissenschaften vom Jahr 2000 bis 2004 an der Universität in Wien.

Abschluss im Jahr 2004 mit dem akademischen Grad „Magister iuris“.

Anschließend Doktoratsstudium an der Universität in Wien.

### **Beruflicher Werdegang:**

Eintritt bei Siemens AG in Deutschland im Jahr 1971.

Spezialisierung für Antriebs- und Automatisierungstechnik in Walzwerken.

Tätigkeiten in Deutschland, Österreich und der damaligen Sowjetunion.

Im Jahr 1977 Wechsel zu Siemens AG Österreich in Wien.

Abteilungsleiter und ab 1992 Prokurist.

Als Vorgesetzter von zeitweise mehr als 500 Mitarbeitern (Angestellte und Arbeiter) häufig mit arbeitsrechtlichen Fragen konfrontiert.

Der Aufgabenbereich der von mir geleiteten Abteilungen in Wien umfasste unter anderem die Inbetriebnahme von Triebfahrzeugen der ÖBB, später auch die Montage von Einrichtungen der Eisenbahnsignaltechnik.

Pensionierung im Jahr 2007.

### **Besondere Neigungen:**

Interesse an Betrieb und Technik der Eisenbahnen.

Interesse für Geschichte, mit Schwerpunkt Geschichte des Römischen Reiches von der Antike bis zur Neuzeit und österreichische Geschichte.