



universität
wien

DISSERTATION / DOCTORAL THESIS

Titel der Dissertation/Title of the Doctoral Thesis

Quellenkundliche Forschungen
zur Sozialgeschichte des Eisenbahnbetriebs in Österreich
1824 bis 1865

verfasst von / submitted by

Mag^a Hildegard Waldmüller

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Doktorin der Philosophie (Dr. phil.)

Wien, 2016 / Vienna, 2016

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on the student
record sheet:

A 092 312

Dissertationsgebiet lt. Studienblatt /
field of study as it appears on the student record sheet:

Dr.-Studium der Philosophie Geschichte

Betreut von / Supervisor:

Ao. Univ. Profⁱⁿ. Drⁱⁿ. Margarete Grandner

Inhaltsverzeichnis:

1. Einleitung	Seite	7
1.1. Fragestellung	“	7
1.2. Methode	“	10
2. Österreich in der frühindustriellen Periode	“	15
2.1 Allgemeines	“	15
2.2 Gesellschaftliches Umfeld	“	17
2.3 Bildungswesen	“	19
2.3.1 Zur Entwicklung des höheren technischen Schulwesens		24
2.3.2 Zur Entwicklung des berufsbildenden Schulwesens		29
2.4 Die sozialen Verhältnisse /Die Wohnsituation	“	31
2.5 Einkommensverhältnisse	“	32
2.5.1 Handwerker und Arbeiter /Wien	“	33
2.5.2 Kleingewerbe /Wien	“	35
2.5.3 Handwerker /Oberösterreich	“	36
2.5.4 Bergbau und Handwerk /Steiermark und Krain	“	37
2.5.5 Textilindustrie /Wien und Böhmen	“	37
2.5.6 Kohlebergbau /Böhmen	“	38
2.5.7 Fabriken /Böhmen	“	39
2.5.8 Kleingewerbe und Handwerk /Raum Prag	“	40
2.5.9 Eisenbahnbau /Österreich	“	40
3. Zur Geschichte der Eisenbahnen	“	45
3.1 Vorläufer der Bahn	“	47
3.1.1 Post- und Handelsstraßen	“	47
3.1.2 Flussschifffahrt	“	48
3.2 Erste Eisenbahnen in Europa und den USA	“	49
3.3 Die Eisenbahn in Österreich von den Anfängen bis 1832		51
3.4 Zwischen Begeisterung und Skepsis	“	56
3.5 Die Eisenbahn in Österreich von 1832 bis 1839	“	58
3.6 Die erste dampfbetriebene Eisenbahn Floridsdorf-Deutsch Wagram	“	60
3.7 Die Entwicklung in Transleithanien	“	64

3.8	Ambitionierte Ausbaupläne	“	65
3.9	Die erste Gebirgsbahn Europas – die Semmeringbahn	“	68
3.10	Entwicklung der Eisenbahn ab 1854	“	72
3.11	Zeittabelle zur österreichischen Eisenbahngeschichte	“	78
4.	Gesetzliche Rahmenbedingungen des Eisenbahnbetriebs	“	80
4.1	Überblick	“	80
4.2	Eisenbahn-Gesetzgebung	“	80
4.2.1	Erste Privilegien	“	84
4.2.2	Erste Erlässe	“	84
4.2.3	Sicherheitsmaßnahmen und Haftungsfragen	“	88
4.3	Das Eisenbahn-Polizeigesetz von 1840	“	90
4.4	Die Eisenbahn-Betriebsordnung von 1851	“	96
4.5	Rechtssprechung	“	99
4.6	Wesentliche Gesetzeswerke	“	101
5.	Die Verwaltung der Eisenbahnen	“	103
5.1	Staats- und Privatbahnen	“	104
5.2	Aufbau der Bahnorganisation	“	104
5.3	Dienstkategorien und Gehaltsgruppen	“	109
5.4	Wohlfahrtseinrichtungen	“	111
5.4.1	Allgemeines	“	111
5.4.2	Pensions- und Provisionsinstitute	“	114
5.4.2.1	Die Kaiser Ferdinand Nordbahn	“	114
5.4.2.2	Die kk. privilegierte Wien-Gloggnitzer Eisenbahn		115
5.4.2.3	Die Erste privilegierte Eisenbahn-Gesellschaft		116
5.4.2.4	Die kk. privilegierte Wien-Raaber Eisenbahnges.		116
5.4.2.5	Die österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft	“	118
5.4.2.6	Der Unterstützungs-Verein für Beamte und Diener der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	“	122
5.4.2.7	Die kk. Südbahn-Gesellschaft	“	122
5.4.3	Zeitlicher Ruhestand / Qieszierung	“	125
5.4.4	Abfertigung	“	125
5.4.5	Hinterbliebenenpension	“	126
5.4.6	Abfertigungen / Einmalige Unterstützungen	“	126

5.4.7	Gnadenpensionen	“	128
5.4.8	Regelungen bei Betriebsübergang	“	139
5.4.9	Krankenfonds	“	142
5.4.9.1	Die Nördliche Staatsbahn	“	144
5.4.9.2	Die Südliche Staatsbahn	“	146
5.4.9.3	Die Südöstlichen Staatsbahnen	“	148
5.4.9.4	Die kk. privilegierte Staatseisenbahn-Ges.	“	149
5.4.10	Spar- und Vorschusskassen	“	151
5.4.11	Sonstige Sozialleistungen	“	151
5.4.11.1	Wohnung	“	151
5.4.11.2	Freie Bahnfahrt	“	153
5.4.11.3	Prämien	“	153
5.4.11.4	Deputate	“	153
5.4.11.5	Lebensmittel-Magazine /Equipierungskassen		155
5.4.11.6	Stiftungen	“	155
5.4.11.7	Finanzielle Zuwendungen /Gnadenabfertigungen /Aushilfen	“	156
5.4.11.8	Urlaub	“	163
6.	Beschäftigungsnormen im Bahnbetrieb	“	165
6.1	Allgemeines	“	165
6.2	Gehaltssysteme	“	170
6.3	Das Dienstrecht	“	172
6.3.1	Dienstkaution	“	183
6.3.2	Diensteid	“	184
6.3.3	Arbeitszeitregelungen	“	186
6.3.4	Dienstuniform	“	189
6.3.5	Methoden der Disziplinierung	“	190
6.3.5.1	Belobigungen	“	191
6.3.5.2	Sanktionen	“	196
6.3.5.3	Geldstrafen	“	200
6.3.5.4	Diebstahl	“	203
6.3.5.5	Unfälle /Technisches Versagen /Vergehen gegen die körperliche Sicherheit	“	210

6.3.5.6	Alkoholprobleme	“	220
6.3.5.7	Dienstvernachlässigung	“	223
6.3.5.8	Veruntreuung /Kassenfehlbestände	“	227
6.3.5.9	Insubordination	“	232
6.3.5.10	Politische Gründe /Majestätsbeleidigung	“	237
6.3.5.11	fehlende Heiratserlaubnis	“	242
6.3.5.12	Schmuggel	“	245
6.4	Ausscheiden aus dem Dienst	“	247
6.5	Dienstzeugnisse	“	248
7.	Die Arbeitswelt der Eisenbahn	“	249
7.1	Die neue Berufswelt	“	249
7.2	Neue Berufsbilder, neue Herausforderungen	“	256
7.3	Sicherheitsrisiken	“	258
7.4	Beschwerdewesen	“	261
7.5	Medizinische Risiken /Grenzen menschlicher Belastbarkeit		267
7.6	Der Einstieg in neue Tätigkeitsfelder	“	268
7.6.1	Bewerbungen	“	267
7.7	Neue Tätigkeiten	“	273
7.7.1	Ingenieure und Ingenieur-Assistenten	“	273
7.7.2	Lokführer	“	274
7.7.3	Heizer	“	278
7.7.4	Wagenmeister	“	279
7.7.5	Kondukteure	“	279
7.7.6	Hilfspersonal	“	281
7.7.7	Bahnaufseher	“	283
7.7.8	Wächterpersonal	“	283
7.8	Eisenbahn-Interessenvertretungen	“	290
7.9	Personal-Beurteilungssysteme	“	291
7.9.1	Allgemeines	“	291
7.9.2	Diensttabellen	“	291
7.10	Bildungsdefizite als Aufstiegschance	“	293
7.10.1	Vom Gelegenheitsarbeiter zum Beamten – Eisenbahnerkarrieren	“	296

7.10.2	Scheitern im neuen System	''	303
7.11	Auswertung der Dienst- und Qualifikationstabellen	''	304
7.11.1	Allgemeines	''	304
7.11.2	Administratives Personal	''	306
7.11.3	Technisches Personal	''	307
7.11.4	Werkstatt- und Dienerpersonal	''	309
7.12	Betriebliche Fortbildungsmaßnahmen im Bahnbetrieb	''	310
8.	Frauen	''	316
8.1	Allgemeines	''	316
8.2	Frauen im Eisenbahndienst	''	322
9.	Nationale Fragen im Bahnbetrieb	''	335
9.1	Allgemeines	''	335
9.2	Konflikte im Bahnbetrieb	''	336
10.	Arbeiterorganisation und Arbeitskampf	''	347
10.1	Allgemeines	''	347
10.2	Politische Organisation	''	351
10.3	Die Eisenbahn im Revolutionsjahr 1848	''	353
10.4	Arbeiterkonflikte im Bahnbau	''	358
11.	Conclusio	''	365
12.	Verzeichnis der im Text verwendeten Abkürzungen	''	370
13.	Bibliographie	''	375
14.	Anhang:		
a.	Textbeilagen	''	404
b.	Auswertung von Bewerbungen und Dienstabellen (einschl. Conduitelisten):		
-	Bewerbungen		
-	Dienstabellen Central-Direction		
-	Dienstabellen Banater Bahn		
-	Dienstabellen Kärntnerbahn		
-	Dienstabellen Nördliche Staatsbahn		
-	Dienstabellen Östliche Staatsbahn		
-	Dienstabellen Südliche Staatsbahn		

- Dienstabellen Südöstliche Staatsbahn
- Dienstabellen Ungarische Centralbahn

15. Abstract deutsch /englisch

16. Kopien von Originaldokumenten

1. Einleitung

1.1 Fragestellungen

Die Geschichte der modernen industriellen Arbeitswelt wird, soweit sie Österreich betrifft, üblicherweise aus dem Blickwinkel von Gewerkschaftsgeschichte betrachtet, d.h., sie beginnt mit dem Vereins- und Versammlungsrecht des Jahres 1867. Für die Zeit davor fehlt es an Untersuchungen, es mangelt an Selbstzeugnissen, und die wenigen vorhandenen literarischen Zeugnisse beschreiben eine weitgehend unrealistische, stark idealisierte Arbeitswelt. Sofern überhaupt vorhanden, dominieren Darstellungen aus dem bäuerlichen und Handwerksbereich.

Das ursprüngliche Ziel dieser Arbeit war der Blick in die Arbeitswelt der beginnenden Industrialisierung in der Zeit vor 1867. Dabei sollten Hierarchien sowie Kontroll- und Disziplinierungssysteme in der Frühzeit der österreichischen Industriegeschichte beleuchtet und bewertet werden. Der Bergbau als teilweise sehr archaisches System schien wenig geeignet. Für den Textilbereich liegen bereits zahlreiche fundierte Untersuchungen vor. Im Metallbereich verlief der Übergang vom handwerklichen Klein- und Mittelbetrieb zu industriellen Strukturen regional sehr unterschiedlich, was eine gesamtösterreichische Betrachtung stark erschwert hätte. Somit boten sich für eine derartige Untersuchung die Eisenbahnen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts an, die als ganz neu entstehendes System in einem Umfeld großer und überwiegend kritikloser Technikbegeisterung neue Berufsbilder und Arbeitsumfelder für Tausende anboten.

Diese ursprüngliche Fragestellung veränderte und erweiterte sich im Zuge der Auswertung der Akten des Verkehrsarchivs im Allgemeinen Verwaltungsarchiv (AVA) im Österreichischen Staatsarchiv. Diese umfassen den Zeitraum 1820 bis zu den 1860er-Jahren, also die Frühzeit des Eisenbahnbetriebs in Österreich. Während sich die ältesten Aktenbestände in großem Umfang mit Fragen der Grundablöse und damit zusammenhängenden Auseinandersetzungen befassen, die hier nicht von Interesse sind, liegen ab den 1840er-Jahren Akten zu Personalangelegenheiten aller Art vor.

Das Studium dieser Aktenbestände erfolgte anhand folgender Fragestellungen:

- Welchen gesellschaftlichen, bildungsmäßigen, beruflichen und /oder geographischen Bereichen entstammten die Beschäftigten,
- Wie verliefen „typische“ Berufslaufbahnen innerhalb der Eisenbahngesellschaften, und
- Wie gestalteten sich die Arbeitsbeziehungen in dieser neuen Arbeitswelt, vor allem im Hinblick auf Disziplinierungssysteme

Daneben ergab sich die Gelegenheit, das Entstehen früher Kranken-, Sozial- und Pensionsversicherungssysteme im Eisenbahnwesen und die Entwicklung wichtiger Eisenbahngesetze darzustellen. Außerdem konnten Nationalitätenkonflikte und einige bislang weniger bekannte Aspekte der Frauenbeschäftigung beleuchtet werden.

Die Betrachtung ausgewählter beruflicher Laufbahnen, wie sie sich aus dem Studium der zahlreich vorgefundenen Dienst- und Qualifikationstabellen ergaben, brachte einen bislang nicht beachteten Aspekt zutage: Die neuen Berufsbilder, die im Vergleich zur Beamtenlaufbahn niedrigen Einstiegschürden und natürlich der empfindliche Mangel an qualifizierten Bewerbern boten in der konservativen österreichischen Gesellschaft Menschen unterschiedlichster Herkunft die Chance zum Ausbruch aus ihrer durch Geburt vorgegebenen Klassenzugehörigkeit und bislang unbekannte Chancen zu eindrucksvollen Berufskarrieren, verbunden mit nachhaltigem gesellschaftlichem Aufstieg.

Die relativ niedrigen Einstiegshürden ergaben sich durch den Entfall der im Staatsdienst üblichen, oft jahrelang unbesoldeten Tätigkeit, wenn auch für den Eintritt in höhere Dienstklassen (Ingenieure, Materialverwalter, Verwaltungsbedienstete mit finanzieller Verantwortung) teilweise relativ hohe Kautionen zu erlegen waren, wie an Beispielen dargelegt wird.

Im Kapitel „Die Arbeitswelt der Eisenbahn“ werden einige typische Beispiele für die Überwindung von Klassenschranken durch beruflichen Aufstieg dargestellt. Gleichzeitig konnte festgestellt werden, dass privilegierte Adelsherkunft keine Garantie mehr bot, den traditionellen Status innerhalb der neuen Systeme zu behaupten.

Die Arbeitsbeziehungen im Eisenbahnbetrieb waren noch stark beeinflusst vom patriarchalischen System des traditionellen Handwerksbetriebs, in kleineren Bahnhöfen und Werkstätten überwog das Prinzip vom „ganzen Haus“¹, wobei nicht nur Arbeitsleistung und „moralisches“ Verhalten des Bediensteten gewertet wurde, sondern auch persönliche Anteilnahme und soziales Verantwortungsgefühl des jeweiligen Vorgesetzten eine Rolle spielte. Der Beginn einer Arbeiterorganisation lässt sich in diesem frühen Stadium des Eisenbahnbetriebs nicht nachweisen, jedoch haben die Eisenbahner im Revolutionsjahr 1848 bereits eine relativ starke Rolle gespielt, und auch offenbar organisierte Arbeitsniederlegungen bei Lohnkonflikten konnten festgestellt werden.

Zwar gab es keine offiziellen Gehaltssysteme, es ist jedoch feststellbar, dass die Eisenbahngesellschaften die Gehalts- und Leistungssysteme der Mitbewerber laufend beobachteten und sich allenfalls anpassten bzw. auch versuchten, einander Spitzenkräfte mit attraktiven Angeboten abzuwerben, wie an einigen Beispielen dargelegt wird.

Was die Disziplinierungssysteme, aber auch die Gewährung von Gnadenpensionen und/oder Abfertigungen aller Art betrifft, fällt einerseits das Fehlen eines erkennbaren Systems auf, andererseits aber auch, wie gering der Entscheidungsspielraum der Eisenbahngesellschaften war, und wie sehr selbst in vergleichsweise unbedeutenden oder auch aussichtslos scheinenden Fällen Majestätsgesuche mit Hinweisen auf abgeleisteten Militärdienst und vorbildliches – das heißt kaisertreues - Verhalten im Jahr 1848 zu Allerhöchster Gnade führen konnten.

¹ Vgl. dazu Otto Brunner – der Begriff umfasst die vorindustrielle, handwerkliche Hausgemeinschaft, die auch Handwerkslehrlinge und Gesellen einschloss

Frauenbeschäftigung war im Eisenbahnwesen schon lange vor entsprechenden gesetzlichen Regelungen sowohl im einfachen Bahndienst in der Funktion von Bahnwärterinnen als auch im Publikumsverkehr im Kassen- und Telegraphendienst möglich, jedenfalls aber geduldet.

Nationalitätenfragen spielten im Beobachtungszeitraum noch nicht die überragende Rolle wie in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, jedoch lässt sich aus den wenigen erfassbaren Fällen die beginnende Zuspitzung ablesen. Als Beispiel dafür kann das Schicksal des Ingenieurs Johann Tebich dienen, der zum Opfer einer slawenfeindlichen Kampagne wurde.

Insgesamt bieten die Akten des Verkehrsarchivs Einblick in eine Zeit rasanter gesellschaftlicher Veränderungen und ungebrochenen Fortschrittsglaubens, wie sich unter anderem aus hymnischen Huldigungsadressen anlässlich der Eröffnung neuer Bahnstrecken ablesen lässt. Eine Begeisterung, die uns Heutigen fremd geworden ist.

1.2 Methode

Entsprechend der Fragestellung war vor allem das Studium des aus dieser Zeit noch vorhandenen Archivmaterials geboten. In diesem Sinne wurden neben dem Eisenbahn-Archiv der Gewerkschaft VIDA vor allem Bestände des Verkehrsarchivs im Österreichischen Staatsarchiv – sofern sie Personalentscheidungen, Rundschreiben, Erlässe, u.ä. enthielten - aus der Zeit 1824 bis etwa 1860 herangezogen.

Vorläufer des Verkehrsarchivs im Österreichischen Staatsarchiv ist das 1850 in der Generalbaudirektion gegründete Archiv. Nach Auflösung dieser Behörde wurden die Bestände, einschließlich der Registraturen der Privatbahnen, teilweise skartiert, teilweise anderen Ressorts zugeordnet, teilweise waren aber auch Verluste infolge unsachgemäßer Lagerung zu verzeichnen². Nach

² Die Problematik der aufgrund mangelnden Verständnisses teilweise oder zur Gänze verlorenen Akten wurde vom langjährigen Leiter des Verkehrsarchivs, Paul Mechtler, ausführlich dargestellt:

der Gründung des Eisenbahnministeriums im Jahr 1896 wurde 1897 schließlich das Eisenbahnarchiv gegründet, in das die noch vorhandenen Bestände eingegliedert wurden. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

- Hofkanzlei ab 1824 (später Handelsministerium, zuständig für Eisenbahngenden)
- Erste Eisenbahngesellschaft 1832-1859
- Ungarische Centralbahn 1840-50
- Hofkammer 1841-48 (zuständig für Eisenbahngenden ab 1841)
- Ministerium für Handel, Gewerbe und Öffentliche Arbeiten 1848-57 (zuständig für Eisenbahnbau ab 1848)
- Nördliche Staatsbahn 1849-55
- Generaldirektion für Kommunikationen (im Handelsministerium, zuständig für den Bahnbetrieb ab 1849) 1850-56
- Südliche Staatsbahn 1850-59
- Südöstliche Staatsbahn 1851-58
- Kärntnerbahn 1856-58
- Östliche Staatsbahn 1857-58
- Nordtiroler Eisenbahn 1858-59
- Finanzministerium 1862 (zuständig für Eisenbahngenden nach Auflösung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und Öffentliche Arbeiten)

Aus nachstehenden Quellen des Verkehrsarchivs im Allgemeinen Verwaltungsarchiv (AVA) wurden Aktenbestände herangezogen:

Vereinigte Hofkanzlei	aus den Jahren 1824-1848, Archivbezeichnung	II A
Allgemeine Hofkammer,	1841-1848	II B
Ministerium f. Öffentliche Arbeiten	1848	III A
Ministerium f. Handel, Gewerbe u. Öffentl. Bauten	1848-1859	III B + III Ba
Ministerium für Finanzen	1860-61/77	III C + III Ca
Ministerium f. Handel u. Volkswirtschaft	1861-67	III Da

Handelsministerium	“	1868-96	“	III E + III Ea
Generalinspektion d.öst.Eisenbahnen		1862-74	“	III F
Generaldirektion f.d. Staatseisenbahnen		1842-1848	“	IV A
Generalbaudirektion	“	1850-1852	“	IV B
Zentraldirektion für Eisenbahnbauten		1852-1859	“	IV C
Betriebsdirektion der Nördlichen Staatsbahn		1845-1855	“	IV D
Grundeinlösungsakten der Nördlichen Staatsbahn		1842-1859	“	IV Da
Betriebsdirektionen der Südlichen Staatsbahn		1844-1859	“	IV Da
Betriebsdirektion der Südöstlichen Staatsbahn		1850-1859	“	IV Db
Betriebsdirektion der Östlichen Staatsbahn		1852-1858	“	IV Dc
Nordtiroler Staatseisenbahn		1853-1863	“	IV Dd
Lombardisch-Venezianische Eisenbahn		1843-1859	“	IV De
Wiener Verbindungsbahn		1848-1896	“	IVDk ³

Zu diesen Aktenbeständen ist anzumerken, dass einerseits die Bestände – wie oben erwähnt - nicht vollständig sind, andererseits zahlreiche Akten nur bruchstückhaft erhalten sind und keinen Schluss über die Art der Erledigung zulassen. Das vorhandene Material wurde eingehend geprüft und bietet trotz seiner vergleichswisen Lückenhaftigkeit einen guten Einblick in den alltäglichen Bahnbetrieb und seine Probleme, praktische Organisationsfragen und die geltenden Grundsätze der Disziplinierung.

Um die Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen darzustellen, wurden relevante Erlässe und Gesetzeswerke ab 1838 sowie Sammlungen höchstgerichtlicher Urteile und Dienstanweisungen aller Art herangezogen. Daneben war die in den 1990er-Jahren ins Staatsarchiv eingegliederte ÖBB-Bibliothek von großem Nutzen. Zeitgenössische Zeitungsberichte erwiesen sich als weniger nutzbar, da sie sich im Allgemeinen auf kaum aussagekräftige Kurzmeldungen beschränken.

Zur Bewertung des gesellschaftlichen und politischen Umfelds wurde auf zeitgenössische, auch literarische, Schriften zurückgegriffen, wobei sich besonders der Eisenbahningenieur Max Maria von Weber – der Sohn des

³ Paul Mechtler, Inventar des Verkehrsarchivs

bekannten Komponisten Karl Maria von Weber – als kritischer, kompetenter Berichterstatter und wichtige Quelle erwies. Selbstdarstellungen – z.B. in Form von Tagebüchern, Briefen, o.ä. – von Eisenbahnbediensteten fehlen, die bekannten Darstellungen Roseggers und die Novelle „Die Steinklopfer“ von Ferdinand von Saar zeigen ein romantisches, aber wenig realistisches Bild. Johann Nestroy, der scharfsichtige Chronist seiner Zeit, hat mit seinem Gefühl für Aktualität die Eisenbahn zwar thematisiert⁴, sich aber nicht ernsthaft damit auseinandergesetzt.

Bedauerlicherweise musste auf einige wünschenswert gewesene Quellen verzichtet werden, da sie in den zugänglichen Bibliotheken nicht aufzufinden waren. Als Beispiel sollen genannt werden

- E.A. Duchesne „Des chemins de fer et leur influence sur la santé des mécaniciens et des chauffeurs“ aus dem Jahr 1857, und
- der Aufsatz von Max Maria von Weber „Die Abnutzung des physischen Organismus beim Fahrpersonal der Eisenbahnen“ (1860).

Beide Arbeiten wurden von Schivelbusch in seiner „Geschichte der Eisenbahnreise“ (München /Frankfurt, 1979) zitiert (Seite 106 und 107 f).

Die Schreibung von Ortsnamen folgt der Schreibung im jeweils benutzten Akt. Da – wie erwähnt - zahlreiche Akten des Verkehrsarchivs leider unvollständig sind, konnte bei der Darstellung der Fallbeispiele der Dienstort nicht immer zweifelsfrei ermittelt werden, bzw. war die geographische Zuordnung nicht immer eindeutig möglich. Somit wurde darauf verzichtet, die heute geltenden Ortsnamen zu ergänzen, obwohl dies natürlich wünschenswert gewesen wäre.

Die Rechtschreibung in Dienstanweisungen und Rundschreiben wurde zur besseren Lesbarkeit den heutigen Normen angeglichen.

Die Wiedergabe von Dienstabellen, Bewerbungen und Conduite-Listen im excel-Format folgt dem im jeweiligen Eisenbahnbetrieb üblichen Schema. Da

⁴ „Die Fahrt mit dem Dampfwagen“ und „Eisenbahnheiraten“

diese excel-Listen aus Platzgründen stark gekürzt werden mussten, wurde eine Liste der verwendeten Abkürzungen erstellt.

Einige besonders interessante und ausdruckskräftige Dokumente werden in Kopie beigelegt.

2. Österreich in der frühindustriellen Periode

2.1 Allgemeines

Österreich war im frühen 19. Jahrhundert ein überwiegend agrarisch orientierter Staat, in dem sich erst relativ spät geschlossene Industriegebiete entwickelten. Dabei handelte es sich vor allem um die eisenverarbeitenden Industrien des mährisch-schlesischen Grenzgebietes⁵, die Lombardei, Teile Oberösterreichs, den Wiener Raum und die steirische Mur-Mürz-Furche. Die Verhältnisse in den Tälern der Westalpen waren noch lange Zeit archaisch, der Osten des Landes von landwirtschaftlichem Großgrundbesitz geprägt. Die geringe Mobilität trug ihren Teil zur zögernden Entwicklung bei.

Die erste auf dem Boden der Monarchie hergestellte Dampfmaschine entstand 1816 bei der Feintuchfabrik J.H. Offermann in Brünn⁶. 1826 wurde die erste Dampfmaschine Niederösterreichs in Betrieb genommen⁷; 1841 waren in Niederösterreich bereits 56 (von insgesamt 239 im Bereich der Monarchie) installiert, wovon 37 aus inländischer Produktion stammten⁸. Dagegen gab es im ungarischen Landesteil im Jahr 1848 erst neun Dampfmaschinen mit einer Leistungsfähigkeit von insgesamt 100 PS, die nur zum Teil industriell eingesetzt waren. Neben der Pester Walzmühl-Gesellschaft bestanden lediglich einige Zuckerfabriken, Maschinenfabriken in Ofen und Pest, sowie einige größere Textilfabriken⁹.

Der Ausbau der Eisenbahnen und der Aufschwung von Kohle und Eisen wirkte sich auch nachhaltig auf die Dampfkraftkapazität der Monarchie aus, die sich im Zeitraum 1851-1860 verdreifachte. 1854 hatte das Eisenbahnnetz eine Ausdehnung von über 2600 km erreicht, davon entfielen auf das spätere Cisleithanien über 1430 km (= 4,8 km/km²), auf Ungarn 480 km (=

⁵ z.B. die Eisenwerke von Vítkovice bei Ostrau, wo in den 1830er-Jahren der erste mit Koks befeuerte Hochofen errichtet wurde

⁶ Gustav Otruba, Österreichs Industrie und Arbeiterschaft im Übergang von der Manufaktur- zur Fabrikaturopoche (1790-1848). In: Österreich in Geschichte und Literatur 15/1971 (Wien, 1971), S. 573 f

⁷ Für Böhmen und Mähren konnten keine Vergleichszahlen ermittelt werden, jedoch soll darauf hingewiesen werden, dass der schlesische Konstrukteur Josef Božek (1782-1835) im Jahr 1815 in Prag eine Dampfmaschine konstruierte (de.wikipedia.org)

⁸ Ernst Bruckmüller, Sozialgeschichte Österreichs (Wien-München, 2001), S. 199

⁹ Iván T. Berend /György Ránki, Ungarns wirtschaftliche Entwicklung, In: Alois Brusatti (Hrsg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band I. Die wirtschaftliche Entwicklung (Wien, 1973), S. 499 f

1,5 km/km²), auf das lombardo-venetianische Königreich 337 km¹⁰. 1857 war das Eisenbahnnetz in der westlichen Reichshälfte auf 1982 km angewachsen. Am weitesten war der Ausbau der Kaiser-Ferdinand Nordbahn vorangetrieben worden, die Wien nicht nur mit dem Kohlenrevier von Mährisch-Ostrau verband, sondern auch mit Schlesien und Preußen. Mit dem Bahnbau in engem Zusammenhang stand auch der Ausbau der Telegraphenverbindungen von zehn Stationen im Jahr 1848 auf 103 im Jahr 1857. 1857 wurde auch die Bahnlinie nach Triest als dem bedeutendsten Hafen der Monarchie vollendet, aber nach wie vor fehlte es an einer West-Ost-Bahnverbindung innerhalb des Landes. Diese Verbindung und damit der Transport von Rohstoffen und Getreide vom Osten in den Westen wurde von der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft bestritten, die über 100 Dampfer und 359 Schleppkähne betrieb¹¹.

Die schwierigen Verkehrsverhältnisse der Zeit lassen sich gut aus dem Bericht des Eisenbahningenieurs Anton Porati aus dem Jahre 1854 ablesen, der für die Übersiedlung von der Dienststelle bei der kk. Lombardo-Venetianischen Direktion in Verona an seinen neuen Dienstort Wien zwölf Tage benötigte und dafür rund 288 Gulden (d.h. etwa das Jahresgehalt eines Facharbeiters) aufzuwenden hatte, obwohl ein Teil der Strecke bereits per Bahn zurückgelegt werden konnte:

- Verona - Treviso per Bahn	20 Meilen	= 2 Tage
- Treviso – Palmanova mit der Post	16 Meilen = 8 Posten	= 2 Tage
dabei entstanden Kosten für:	Rittgeld für 2 Pferde	
Trinkgeld für den Postillon, Wagenmeister, Schmiergeld		
Wagenreparaturpauschale		
- Palmanova – Laibach mit der Post	17 ½ Meilen = 8½ Posten	= 2 Tage
Nebenkosten wie oben		
- Ljubljana – Wien per Bahn	59 Meilen	= 6 Tage ¹²

¹⁰ Herbert Matis, Österreichs Wirtschaft 1848-1913. Konjunkturelle Dynamik und gesellschaftlicher Wandel im Zeitalter Franz Josefs I. (Berlin, 1972), S 91

¹¹ Herbert Matis, S. 101 ff

¹² ÖSTA, AVA-VA, Erste Eisenbahn-Gesellschaft, Fach IV C /Karton 128 – Zl. 3049/1854 mit einem detaillierten Bericht über die Reise

2.2 Gesellschaftliches Umfeld

Um 1800 waren noch mehr als drei Viertel der Gesamtbevölkerung Österreichs dem Bauernstand zuzurechnen¹³; nur ein geringer Teil der Bevölkerung lebte in Städten mit mehr als 5000 Einwohnern. 1841 waren ca. 130.000 Personen im Staatsdienst beschäftigt¹⁴. In einer zeitgenössischen Studie gab Victor von Andrian-Werburg für die 1840er-Jahre an, dass der Anteil der Fabrikarbeiter an der Gesamtbevölkerung Österreichs lediglich 9% betrug, während er den Anteil in Preußen mit 18%, in Frankreich mit 36% und in England mit 45% angab¹⁵. Der Begriff „Fabrikarbeiter“ bezieht sich in diesem Zusammenhang auf Beschäftigte in Betrieben (in Österreich vor allem im Textilbereich), die im weitesten Sinne als Produktionsbetriebe zu bezeichnen waren.

Die ersten Ansätze einer Sozialgesetzgebung wurden von Joseph II. durch Bestimmungen über Lehrlingsunterricht und Beschränkungen der Arbeitszeit an Sonntagen definiert, erste konkrete Reglementierungen bildet das Hofkanzleidekret vom 11.6.1842, das nach dem Muster von England, Preußen und Bayern die Fabrikarbeit von Kindern unter neun Jahren untersagte und für Kinder bis zu zwölf einen Maximalarbeitstag von 10 Stunden verfügte. Für Jugendliche bis 16 galten 12 Stunden als Maximalarbeitszeit, Nachtarbeit wurde gänzlich verboten¹⁶.

Österreich trat etwa ab 1830 in die Phase der industriellen Revolution ein, was sich zunächst durch den Verfall der städtischen Manufakturproduktion und somit einer Verschlechterung der allgemeinen sozialen Lage manifestierte. Dabei wurden von maßgeblicher Seite mutmaßlichen Gefahren, die der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung durch beschäftigungslose Arbeiter drohen könnten, durch Forcierung von Großprojekten z.B. in Wien

¹³ Einschließlich Gesinde und Keuschlern. - Erich Bodzenta /Norbert Freytag, Soziale Ungleichheit. In: Erich Bodzenta (Hg.), Die österreichische Gesellschaft. Entwicklung – Struktur – Probleme (Wien-New York, 1972), S. 105

¹⁴ Ernst Bruckmüller, S. 315

¹⁵ Victor von Andrian-Werburg, Österreich und dessen Zukunft. 2 Bände (Hamburg, 1843+1847), Bd. 1, S. 105
Lt. Statistischem Jahrbuch der österr. Sozialversicherungen entsprach der Anteil an Arbeiterinnen (75.649) und Arbeitern (298.443), die der Produktion zuordenbar waren, bei einer Gesamtbeschäftigtenzahl von 3,465.463 im Jahr 2012 wieder 9%. - www.bva.at/mediaDB/

¹⁶ Max Lederer, Grundriß des österreichischen Sozialrechts (Wien, 1929), S. 19 f

Rechnung getragen. So wurden nach den Hungerunruhen von 1847 rund 3000 Arbeiterinnen und Arbeiter im Taglohn für die Errichtung des Versorgungshauses und die Wienflussregulierung eingesetzt¹⁷.

Wie weiter oben ausgeführt, entwickelte sich eine leistungsfähige Maschinenbauindustrie erst gegen Ende der 1840er-Jahre gemeinsam mit der Ausbreitung des Eisenbahnnetzes¹⁸.

Der Versuch aus den 1860er-Jahren, den hierarchischen Aufbau der österreichischen Gesellschaft nach Wirtschaftskraft gestaffelt darzustellen, illustriert die überragende Bedeutung von Adel und Militär, während die überwiegend landwirtschaftlich tätige Bevölkerung und die zunehmende Bedeutung der Industriearbeit noch völlig ignoriert wird¹⁹:

1. Die höchsten Spitzen der Gesellschaft	50.000 fl CM /Ø pro Jahr
2. Höchste Staatsbeamte, Generalität, Geistlichkeit	30.000 ``
3. Höhere Staatsbeamte, Grundbesitzer, Rentiers, Fabrikanten, etc., 3. Classe	15.000 ``
4. Hohe Staatsbeamte, Kaufleute, Grundbesitzer, Rentiers, Privatbeamte 4. Classe, Künstler und Gewerbetreibende I. Classe	8.000 ``
5. Hofräte, Generalmajore, ranggleiche Personen	4.000 ``
6. Regierungsräte, Oberste, ranggleiche Personen, Privatbeamte 6. Classe	2.000 ``
7. Stabsoffiziere, äquiparierende Staatsbeamte, Gelehrte, Gewerbetreibende 4. Classe	1.200 ``
8. Hauptleute, Agenten 8. Classe	750 ``
9. Subalternoffiziere, Handwerksgehilfen 1. Classe	500 ``
10. Unteroffiziere, Amtsdienner, niederste Geistlichkeit, Rentiers	300 ``
11. Gemeine Soldaten, die Mehrzahl der Häusler, kleinste Pensionisten, kleine Schullehrer und Privatangestellte, Tagelöhner, Arbeiter, Arbeiterinnen	200 ``
12. Schulgehilfen, Invaliden, Arme, Kranke	115 ``

¹⁷ Walter Krebs, Die sozialen Probleme Österreichs in der politischen Publizistik des Vormärz (phil.Diss. Wien, 1949), S. 73

¹⁸ Ernst Bruckmüller, S. 223

¹⁹ Ernst von Schwarzer, Geld und Gut in Neu-Österreich, 1857. - Zitiert nach Karl Megner, Beamte. Wirtschafts- und sozialgeschichtliche Aspekte des k.k. Beamtentums. Studien zur Geschichte der österreichisch-ungarischen Monarchie, Band XXI (Wien, 1985), S. 322 f.

Nach diesem Adels- und Beamtenschema sollten Personen bis zur 9. Klasse als „Herren“ angesehen, Beamte als Honoratioren behandelt werden.

2.3 Bildungswesen

Der nachstehend dargelegte kurze Überblick über die Schul- und Ausbildungssituation in Österreich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts soll deutlich machen, wie wenig die überwiegende Bevölkerungsmehrheit auf Konfrontation mit moderner Technik oder gar berufliche Tätigkeit in diesem Bereich vorbereitet war.

Nach dem Regierungsantritt Josephs II im Jahre 1765 war festgestellt worden, dass nur etwa ein Drittel der schulfähigen Kinder die Schule besuchte, in Vorderösterreich immerhin nahezu 70%, dagegen in Krain nur 3%. Dies, obwohl grundsätzlich an jedem Pfarrort eine Schule bestehen sollte²⁰.

Die zentrale Schulverwaltung sah von 1760 bis 1848 folgende Einteilung der „deutschen“ (= deutschsprachigen) Schulen vor²¹:

- 1- bis 2-klassige Trivialschulen auf dem Land und in Märkten: nach der Reform von 1806 sollte in jeder Pfarre eine solche bestehen;
- 1- bis 3-jährige Mädchenschulen „für gebildete Stände“ in den Hauptstädten. Falls eine dritte Klasse fehlte, sollte Mädchen auch der Besuch der 3. Klasse Hauptschule ermöglicht werden. Diese Bestimmung galt jedoch nicht für Wien bzw. für Schulen mit geistlichen Lehrern;
- 2-klassige Stadtschulen in kleineren Städten;
- 3-klassige Hauptschulen in größeren Städten /Kreisstädten;
- 4-klassige Normal- oder Musterhauptschulen an jenen Orten, die auch Lehrer heranzubildeten;
- 2-klassige Realschulen, in Städten mit Gymnasium;

²⁰ Ernst Bruckmüller, S. 240

²¹ Helmut Engelbrecht, Geschichte des österreichischen Bildungswesens. Erziehung und Unterricht auf dem Boden Österreichs. Band 3. Von der frühen Aufklärung bis zum Vormärz (Wien, 1984), S. 422 ff

- 6-klassige Gymnasien

Die erste Normalschule entstand am 2.1.1771 in Wien, weitere wurden gemäß Dekret vom 6.12.1774 in Prag, Graz, Linz und Innsbruck eröffnet²².

Der am weitesten verbreitete österreichische Schultypus war seit den Zeiten Maria Theresias und Josephs II. die ein- oder zweiklassige Trivialschule unter unmittelbarer Aufsicht des Ortsseelsorgers, der seinerseits unter Aufsicht des „*Schul-Districts-Aufsehers*“ stand, üblicherweise des zuständigen Dechanten²³. Dieser hatte nicht nur über den Religions-, sondern auch den übrigen Schulunterricht zu wachen, über das methodische Verfahren, den Lebenswandel des Schullehrers, über Fleiß und Sittlichkeit der Schüler. Allenfalls war eine Anzeige an einen höheren Aufseher (der ebenfalls Geistlicher war) zu richten. Der Lehrstoff umfasste Lesen, Schreiben, Rechnen „*nach den Bedürfnissen der Klasse*“²⁴ und Religion als Schwerpunkt mit dem Ziel von Sittlichkeit, Pflichterfüllung, Religiosität und loyalen Verhalten gegenüber der Obrigkeit. In den Trivialschulen wurde - auch wegen der in nur dreimonatigen Ausbildungskursen mangelhaft ausgebildeten Lehrer, die neben einem Abschluss der 3. Hauptschulklasse einen sechsmonatigen Präparandenkurs vorzuweisen hatten - vor allem auswendig gelernt. Der Lehrer sollte alle Druckarten, wie sie in den vorgeschriebenen Lehrbüchern vorkamen, fließend lesen, die vorgeschriebenen Schriftarten schön und geläufig schreiben können und die vier Grundrechnungsarten in ganzen Zahlen und Brüchen gründlich beherrschen. Daneben sollte er die deutsche Sprachlehre insofern, als sie zum Rechtschreiben nötig war, verstehen und imstande sein, einige im täglichen Leben unentbehrliche Texte zu verfassen. Ferner sollte er die üblichen kirchlichen Melodien auf der Orgel spielen können, da Schul- und Mesnerdienst überall verbunden waren²⁵.

²² Herm. Ign. Bidermann, Die technische Bildung im Kaiserthume Österreichs. Ein Beitrag zur Geschichte der Industrie und des Handels (Wien, 1854), S. 57 f

²³ Helmut Engelbrecht, Band 3, S. 227

²⁴ Gemeint ist hier die gesellschaftliche Rangordnung

²⁵ Maximilian Bach, Geschichte der Wiener Revolution im Jahre 1848. Volksthümlich dargestellt von Maximilian Bach (Wien, 1898), S. 118

Lehrer - selbst Gehilfen - konnten nicht gegen den Willen der Geistlichkeit bestellt werden. Zahlte ein Lehrer seinen Gehilfen aus eigener Tasche, konnte er ihn jedoch selbst aufnehmen. Der Minimalgehalt für einen Lehrer auf dem Lande betrug 130 fl /Jahr (Stand 1848), dazu kamen noch Nebeneinkünfte, womit sich Lehrer jedenfalls unter den am schlechtesten entlohnnten Einkommensgruppen befanden. Nur Hauptschullehrer waren pensionsfähig. Lehrern an Trivialschulen wurde im Alter ein Gehilfe beigegeben. War ein Triviallehrer mindestens drei Jahre Schullehrer gewesen, so hatten seine Witwe und seine hinterbliebenen Kinder Anspruch auf Gemeindeunterstützung²⁶.

Eine Allerhöchste EntschlieÙung vom 7.12.1825 bezog sich auf die erwünschte Senkung der hohen Zahl von Schülern an philosophischen Lehranstalten, die weder bei der Kirche noch im Staatsdienst auf Unterkommen hoffen konnten. Diejenigen, deren Fortschritte zu gering waren, sollten sich „dem Handwerk oder dem Bürgerstande“ zuwenden²⁷.

Die „politische Verfassung der deutschen Schulen“ des Jahres 1805 formulierte als Ziel, „(...) die arbeitenden Volksklassen zu recht herzlich guten, lenksamen und geschäftstüchtigen Menschen (...)“ zu formen. Die Schulerziehung sollte nur jene Inhalte vermitteln, die der Bevölkerungsschicht, aus der der Schüler stammte, angemessen schienen. Die Vermittlung von zu viel Wissen und „unnütze Spekulationen“ wurden abgelehnt²⁸.

Die politische Schulverfassung vom 1.4.1806, die der Amtskirche die pädagogisch-didaktische Aufsicht einräumte, wurde erst 1869 durch das Reichsvolksschulgesetz mit Einführung der achtjährigen Schulpflicht ersetzt²⁹. Die Forderung des Revolutionsjahres 1848 nach Trennung von Kirche und Staat blieb folgenlos, bereits mit dem Konkordat von 1855 wurden staatliche Be-

²⁶ Maximilian Bach, S. 119

²⁷ Johann Slokar, Geschichte der österreichischen Industrie und ihrer Förderung unter Kaiser Franz I. Mit besonderer Berücksichtigung der Großindustrie und unter Benützung archivalischer Quellen verfasst (Wien, 1914), S. 164

²⁸ Ernst Bruckmüller, S. 242

²⁹ Helmut Engelbrecht, Band 3, S. 226

fugnisse im Bildungsbereich wieder an die Kirche übertragen³⁰. Allerdings begannen sich Ordensgeistliche nach und nach aus den Sekundarschulen zurückzuziehen, da zunächst provisorisch ab 1849, ab 1856 aber definitiv auch von ihnen die Ablegung einer Lehrbefähigungsprüfung verlangt wurde³¹.

Noch 1840 blieben in Cisleithanien etwa zwei Fünftel aller schulpflichtigen Kinder ohne Unterricht. Vom Schulgeld, das grundsätzlich zu entrichten war, waren Kinder befreit, die ein „Armutszeugnis“ vorweisen konnten³². Allerdings fehlte es nicht an Stimmen, die für das Volk *„eher Erziehung als Unterricht“* forderten, wobei als Erziehungsziele vor allem *„Arbeitsamkeit“*, *„Sparsamkeit“* und *„Moralität“* genannt wurden³³.

Sehr unterschiedlich war der Schulbesuch in den einzelnen Kronländern: Während schon 1841 in Niederösterreich (einschließlich Wien), Oberösterreich, Tirol und Böhmen der Schulbesuch sowohl der Knaben als auch der Mädchen ziemlich lückenlos war, ließ er in Kärnten, Krain, dem Küstenland, vor allem aber in Galizien und der Bukowina weiterhin stark zu wünschen übrig. Für Ungarn liegen aus den 1840er- bis 1860er-Jahren keine geeigneten Daten vor³⁴.

Unabhängig von der Besuchsfrequenz wurde häufig heftige Kritik an der Qualität des Unterrichts geübt, die sich teilweise auf mechanisches Auswendiglernen des Buchtextes beschränkte und zu eigenen geistigen Leistungen nicht befähigte, was bei der mangelhaften Ausbildung der Lehramtswerber auch nicht zu verwundern war. Daneben waren die Klassen außerordentlich groß; eine Verordnung vom 28.11.1837 bestimmte, dass die

³⁰ Helmut Engelbrecht, Geschichte des österreichischen Bildungswesens. Erziehung und Unterricht auf dem Boden Österreichs. Band 4: Von 1848 bis zum Ende der Monarchie (Wien, 1986), S. 10

³¹ Helmut Engelbrecht, Band 4, S. 64 f. – 1861 waren noch 62,5% der an österreichischen Gymnasien wirkenden Lehrer Geistliche.

³² Walter Krebs, S. 145 + 147

³³ Michael Hann, Die Unterschichten Wiens im Vormärz. Soziale Kategorien im Umbruch von der ständischen zur Industriegesellschaft (phil.Diss. Wien, 1984), S. 287

³⁴ Joseph Hain, Handbuch der Statistik des Österreichischen Kaiserstaates. 2 Bände (Wien, 1852), Band 2, S. 649 f

Schülerzahl 100 nicht überschreiten dürfe³⁵! Noch 1858 unterrichtete ein Volksschullehrer in den Alpenländern durchschnittlich zwischen 55 und 77 Schüler, in Galizien 193, während in Tirol und Vorarlberg die Klassengröße 28 Schüler betrug, wobei die meisten Volksschulen einklassig geführt wurden und die ländlichen Unterrichtszeiten sich sehr stark nach den Bedürfnissen der Feld- und Almarbeit richteten. Anfang der 1860er-Jahre betrug die Klassengröße in der einzigen Hauptschule Wiener Neustadts bis zu 200 Schüler³⁶.

Nicht zuletzt zur Förderung des allgemeinen Schulbesuchs, wurde 1842 als generelles Mindestalter neun Jahre für die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen festgelegt, diese Altersgrenze wurde 1859 auf 12 Jahre erhöht und erst 1885 mit 14 Jahren für Fabriksbeschäftigung festgelegt. Ausnahmen waren möglich, sofern „*unschädliche Verwendung*“ und Schulbesuch garantiert wurden³⁷.

Das Jahr 1848 brachte die Gründung eines „*Ministeriums des öffentlichen Unterrichts*“, das 1849 in „*Ministerium für Cultus und Unterricht*“ umbenannt wurde. 1860 wurden die Unterrichtsagenden dem Staatsministerium angegliedert, und 1867 wurde das Ministerium für Cultus und Unterricht schließlich wieder errichtet³⁸.

Mitte der 1850er-Jahre war das Recht, den Elementarunterricht in der Muttersprache zu erhalten, zumindest für die größeren Sprachgruppen verwirklicht, der weiterführende Unterricht richtete sich danach, ob die jeweilige Sprache als „*Kultursprache*“ betrachtet wurde. So war in den italienischen Provinzen der Realschul- und Gymnasialunterricht auf Italienisch verwirklicht, während in den slawischen und ungarischen Kronländern Unterricht in den höheren Klassen schwerpunktmäßig auf Deutsch erfolgte. Dies mit der Begründung, dass auch auf den Universitäten in deutscher Sprache

³⁵ Elisabeth Simon, Das Wiener Schulwesen im Vormärz (phil.Diss. Wien, 1949), S. 39 ff + 50

³⁶ Wolfgang Häusler, Von der Massenarmut zur Arbeiterbewegung. Demokratie und soziale Frage in der Wiener Revolution von 1848 (Wien-München, 1979), S. 73 ff

³⁷ Rosa-Maria Fidesser, Die soziale Lage der Metallarbeiter Niederösterreichs in der Zeit der Industrialisierung bis 1914 (phil.Diss. Wien, 1974), S. 24

³⁸ Helmut Engelbrecht, Bd. 4, S. 481

gelehrt werde, weil „die anderen Landessprachen meist nicht jene Ausbildung besitzen, welche zum wissenschaftlichen Vortrage erforderlich ist (...)“³⁹.

2.3.1 Zur Entwicklung des höheren technischen Schulwesens

Aus dem Folgenden ist zu ersehen, dass die anfangs sehr zögerliche Entwicklung des technischen Schulwesens in Österreich nach dem ersten Drittel des 19. Jahrhunderts eine beachtliche Entwicklung nahm, wenn- gleich die Bedürfnisse der zunehmenden Industrialisierung – und damit des Eisenbahnwesens – weiterhin nicht annähernd abgedeckt werden konnten.

Am 30.1.1705 richteten die Prager Stände im Wege der Böhmischen Hof- kanzlei an Joseph I ein in „böhmischer“ (d.h. tschechischer) Sprache gehaltenes Gesuch bezüglich Gründung einer ständischen Ingenieurschule für sechs Mitglieder des Herrenstandes, vier des Ritter- und zwei des Bürger- standes. Mangels Reaktion wurde das Gesuch zehn Jahre später an Karl VI. wiederholt. Aber erst 1717 erfolgte die kaiserliche Genehmigung zur Errichtung einer derartigen Einrichtung auf Kosten der Stände⁴⁰. Ab 1775 wurde dort Gratisunterricht an Unteroffiziere, Kadetten und Offizierssöhne erteilt, gleichzeitig mit der Einführung des Gegenstandes „*Mechanische Lehre für Künstler und Handwerker*“⁴¹. 1797 wurde an der Prager philosophischen Fakultät die Lehrkanzel der Ingenieurwissenschaften mit Ausnahme der Artilleriewissenschaft als dreijähriger öffentlicher Lehrgang mit sechs Stipen- dienstellen der philosophischen Fakultät eingegliedert⁴².

In Wien wurde 1688 eine Akademie „*von der mallerey, bildthauer, fortifi- cation, prospectiv und architekturkunst*“ gegründet, 1717 erfolgte die Grün- dung einer „*Ingenieur-Academia*“⁴³. 1780 stellte Franz Benedikt Hermann

³⁹ Karl Freiherr von Czoernig, Österreich's Neugestaltung 1848-1857. Als Manuscript abgedruckt aus der Ethnographie der österreichischen Monarchie (Wien, 1857), S. 344 f.

⁴⁰ Carl Jelinek, Das ständisch-polytechnische Institut zu Prag. Programm zur fünfzigjährigen Erinnerungs-Feier an die Eröffnung des Instituts 10. November 1856 (Prag, 1856), S. 3 + 5 f; und Helmut Engelbrecht, Band 3, S. 415 ff

⁴¹ Carl Jelinek, S. 22

⁴² Wilhelm Franz Exner, Das k.k. polytechnische Institut in Wien, seine Gründung, seine Entwicklung und sein jetziger Zustand (Wien, 1861), S. 16

⁴³ Helmut Engelbrecht, Band 3, S. 415 ff

das Gesuch, an der Wiener Universität eine Lehrkanzel für Technologie zu gründen und erhielt schließlich die Erlaubnis, Privatvorlesungen zu halten. Das Interesse daran war jedoch so gering, dass Hermann schließlich Österreich verließ und nach Russland auswanderte. Ebenso erfolglos blieb der Versuch, 1784 Vorlesungen über Mechanik einzuführen⁴⁴.

1785 wurde auf Anregung des Fürsten Kaunitz in Wien eine staatliche Manufakturzeichenschule als erste gewerbliche Unterrichtsanstalt Österreichs gegründet. Diese wurde 1786 mit der Akademie der Bildenden Künste vereint⁴⁵.

Nachdem bereits 1787 in Böhmen mehr als 100 Industrieschulen bestanden hatten⁴⁶, wurde per 25.11.1801 das Polytechnische Institut in Prag von Franz Josef Ritter von Gerstner gegründet und schließlich am 10.11.1806 mit 106 eingeschriebenen Schülern eröffnet, wobei sich die böhmischen Stände zur Kostenübernahme verpflichtet hatten⁴⁷.

1811 wurde das Grazer Joanneum durch Erzherzog Johann gegründet und per Stiftungsurkunde vom 16.7.1811 den steirischen Ständen überlassen. Die in Wien seit 1770 bestehende „Real-Handlungs-Academie“ wurde 1809 in eine Realschule umgewandelt, die 1815 im Polytechnischen Institut aufging⁴⁸. Weitere Realschulen entstanden 1811 in Brünn, 1815 in Brody, 1817 in Triest und Lemberg, 1834 in Prag und Rakonitz, 1837 in Reichenberg und 1845 in Graz⁴⁹. Die unter bayrischer Verwaltung eingeführten Realschulen von Innsbruck, Bozen, Meran und Feldkirch wurden nach Rückkehr Tirols und Vorarlbergs in die Monarchie jedoch wieder beseitigt und in Gymnasien umgewandelt⁵⁰.

⁴⁴ Herm.Ign. Bidermann, S. 65

⁴⁵ Johann Slokar, S.161

⁴⁶ Herm.Ign. Bidermann, S. 57 f

⁴⁷ Slokar, S. 164 + Exner, S. 19 – Die Genehmigung erfolgte mittels Hofkanzleidekret vom 14.3.1803 (vgl. Jelinek, S. 33)

⁴⁸ Helmut Engelbrecht, Band 3, S. 261

⁴⁹ Johann Slokar, S. 163

⁵⁰ Herm.Ign. Bidermann, S. 77

Bereits 1805 hatte Franz I. ein Gutachten betreffend die Errichtung eines technologischen Instituts in Wien nach Prager Muster beauftragt, aber erst 1814 wurde das Polytechnikum in Wien nach einem Konzept von Johann Joseph Prechtel, der von der Real- und Navigationsschule in Triest nach Wien berufen worden war, gegründet und am 6.11.1815 feierlich eröffnet⁵¹. Im ersten Schuljahr 1815/16 fanden sich 50, 1816 bereits 300 Hörer ein⁵². Am 14.10.1816 fand die Grundsteinlegung für das neue Gebäude statt (die spätere Technische Hochschule, heute Technische Universität) versehen mit der kaiserlichen Widmung

„Als Denkmal meines Strebens, wissenschaftliche Aufklärung unter allen Ständen des österreichischen Staates zu verbreiten und insbesondere gemeinnützige Ausbildung meines lieben und getreuen Bürgerstandes zu befördern, habe ich diesen Grundstein im Jahre tausend achthundert und sechszehn, den 14. Oktober, eigenhändig gelegt und gemauert“⁵³.

Das Polytechnikum war in eine technische und eine kommerzielle Abteilung gegliedert, nach Entrichtung einer Immatrikulationsgebühr von 10 fl war der Unterricht nach festen Stundenplänen in der ersten Zeit unentgeltlich. Als Aufnahmevoraussetzung galt neben dem vollendeten 16. Lebensjahr der Abschluss einer inländischen Realschule oder sämtlicher Gymnasialklassen mit gutem Erfolg bzw. der Nachweis entsprechender Kenntnisse durch Aufnahmeprüfung⁵⁴. Das Schuljahr 1818/19 fand bereits im neuen Gebäude mit 238 Hörern statt, zuzüglich weiterer 262 Schüler in der Realschule. Bis zum Jahr 1840 erhöhte sich die Zahl der Hörer auf 1000, die der Realschüler auf durchschnittlich 300-400 Schüler⁵⁵.

1855 wurde das Grazer Joanneum dem Wiener Polytechnikum gleichgestellt. 1840 wurde der 1833 gefasste Entschluss, eine montanistische Lehranstalt

⁵¹ Peter Csendes (Hrsg.), Österreich 1790-1848. Tagebuch einer Epoche (Wien, 1987), S. 129 –

Herm.Ign. Bidermann gibt als Eröffnungstermin den 3.11. an (S. 78)

⁵² Wilhelm Franz Exner, S. 40

⁵³ Herm.Ign. Bidermann, 78

⁵⁴ Herm.Ign. Bidermann, S. 80

⁵⁵ Wilhelm Franz Exner, S. 48 + 54

in Vordernberg zu gründen, schließlich verwirklicht, diese wurde 1849 nach Leoben transferiert⁵⁶.

Das Wiener Polytechnische Institut war einerseits technische Lehranstalt für Handel und Gewerbe, aber auch technisches Museum und Akademie (*„Verein nützlicher Kräfte zur Emporhebung des inländischen Gewerbleißes durch jede Art wissenschaftlichen Einflusses als eine nach der Idee der Akademien organisierte Gesellschaft zur Beförderung der technischen Künste und Gewerbe und jährliche Preisaussetzungen“*). Die *„Vereinigte Manufactur-Zeichenschule“* des Polytechnikums wandelte sich später zur Akademie der Bildenden Künste, blieb aber bis in die 1840er-Jahre in einem Naheverhältnis zum Institut⁵⁷.

1809 wurde in Wien die erste zweijährige Realschule gegründet, 1811 eine weitere in Brünn. Der Lehrplan baute auf einem positiven Zeugnis der 4. Klasse Hauptschule auf und bot kostenlos neben allgemeinbildenden Fächern (Religion, Sprachlehre, Kalligraphie, Mathematik, Geographie, Naturgeschichte, Zeichnen, Französisch, Italienisch) Vorbereitungskurse für die polytechnische Ausbildung in zwei Abteilungen: der kommerziellen (mit Geschäfts- und Korrespondenzstil, Handelswissenschaft, Handels- und Wechselrecht, Kaufmännischem Rechnen, Kaufmännischer Buchhaltung, Handelsgeographie, Handelsgeschichte, Warenkunde) und der technischen (mit Technologie, Mathematik, Physik, Chemie, praktischer Geometrie, Maschinenlehre, Zeichnen)⁵⁸.

1817 wurden auch in Lemberg und Triest Realschulen eröffnet – letztere allem auf nautischen Unterricht ausgelegt; zum selben Zeitpunkt wurde auf den Lyceen der italienischen Provinzen⁵⁹ bereits Landwirtschaft, Chemie, Mathematik und Zeichnen gelehrt. Die Universitäten von Padua und Pavia bildeten in dreijährigen Lehrgängen Geometer und Bautechniker heran, die

⁵⁶ Julius Marx, Die wirtschaftlichen Ursachen der Revolution von 1848 in Österreich. Veröffentlichungen der Kommission für Neuere Geschichte Österreichs. Band 51 (Graz-Köln, 1965) S. 10 + Johann Slokar, S. 174

⁵⁷ Helmut Engelbrecht, Band 3, S. 263

⁵⁸ Helmut Engelbrecht, Band 3, S. 263

⁵⁹ Bergamo, Brescia, Como, Cremona, Mantua, Mailand und Porta Nuova, Venedig, Verona, Vicenza und Udine

mit dem Dokortitel in Mathematik abschlossen. Generell bot Böhmen die beste Schulversorgung auf technischem Gebiet, während die Länder der ungarischen Krone über keinerlei technische Lehranstalt verfügten; entsprechende Bemühungen einzelner Persönlichkeiten stießen auf völliges Desinteresse⁶⁰. Erst 1844 wurden in Preßburg die erste Realschule und in Pest die Josephs-Industrieschule eröffnet. Letztere wurde 1851 zum Polytechnikum und 1872 schließlich zur Technischen Universität erhoben⁶¹.

Im Jahre 1840 – also zum Beginn des Eisenbahnbooms in Österreich – bestanden in Österreich folgende technischen Bildungseinrichtungen:

- 1 Polytechnisches Institut in Wien
- 2 ständisch-technische Lehranstalten in Prag und Graz
- 1 Real- und Handlungsakademie in Lemberg
- 7 Realschulen in Wien, Prag, Brünn, Triest, Brody, Rakonitz und Reichenberg
- 1 Bergwerksakademie in Schemnitz
- 1 Manufaktur-Zeichenschule in Wien
- 13 Lehranstalten im Lombardo-Venetianischen Königreich (siehe oben)⁶²

1853 bestanden im Kaiserreich bereits 124 schulgeldpflichtige Unterrealschulen, die in Verbindung mit Hauptschulen geführt wurden, sowie 9 selbstständige Unterrealschulen und 15 Oberrealschulen:

Nieder- + Oberösterreich	18 (davon 6 in Wien)
Böhmen	37 (davon 6 in Prag)
Mähren	14
Schlesien	5
Tirol + Vorarlberg	11 (davon 5 im italienischen Teil)
Steiermark	4
Kärnten	1
Küstenland	2
Galizien	13
Bukowina	1

⁶⁰ Herm.Ign. Bidermann, S. 81 f

⁶¹ Herm.Ign. Bidermann, S. 91 f

+ László Katus, Die Magyaren, In: Adam Wandruszka /Peter Urbanitsch (Hrsg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band III. Die Völker des Reichs (Wien, 1980), S. 482

⁶² Herm.Ign. Bidermann, S. 85

Dalmatien	4
Lombardo-Venetien	17
Ungarn	6 (davon 2 in Pest)
Siebenbürgen	1
Militärgrenze	3

Daneben bestanden technische Institute in Wien, Prag, Brünn, Graz, Lemberg, Krakau, Pest und Triest⁶³.

Technische Lehranstalten wurden im Schuljahr 1852/3 von mehr als 11.000 Schülern besucht, wobei Deutschsprachige dominierten, gefolgt von Böhmen und Mähren. An letzter Stelle der Nationalitäten stand die ruthenische, von der nur 19 Studenten gezählt wurden⁶⁴. Soweit es Absolventen nach Berufsfeldern betrifft, kann auf das Polytechnikum Prag verwiesen werden, das im Jahre 1856 auf 321 Absolventen der Eisenbahntechnik zählen konnte, womit dieser Fachbereich nach dem Bauwesen an zweiter Stelle des Interesses stand⁶⁵, was – wie eingangs ausgeführt – zwar bemerkenswert scheint, den Anforderungen der Eisenbahngesellschaften nicht einmal annähernd gerecht werden konnte.

2.3.2 Zur Entwicklung des berufsbildenden Schulwesens

Aufgrund einer Verordnung aus Prag vom 12.4.1799 wurde in den meisten Hauptschulen der Monarchie an Sonn- und Feiertagen Zeichenunterricht erteilt, der von Lehrlingen und Gesellen einschlägiger Gewerbe besucht werden konnte, und nach dem Schulplan des Jahres 1804 war Fachzeichnen für die meisten „*Künstler und Professionisten*“ neben Geometrie, Mechanik, Naturgeschichte und Physik zum Unterricht vorgeschrieben⁶⁶.

⁶³ Herm.Ign. Bidermann, S. 112 f

⁶⁴ Herm.Ign. Bidermann, S. 115 – Die Einteilung der Nationalitäten nach sprachlicher Zugehörigkeit ist nicht unproblematisch, da die Angabe einer Muttersprache häufig willkürlich erfolgte, wie sich auch den ausgewerteten Dienstabellen entnehmen lässt.

⁶⁵ Carl Jelinek, S. 259 – Allerdings ist der Festschrift zum 50-jährigen Bestehen des Prager Polytechnikums nicht zu entnehmen, ab wann das Spezialgebiet „Eisenbahntechnik“ gelehrt wurde

⁶⁶ Johann Slokar, S. 162 – Der Autor gibt keinen Hinweis auf die Herkunft dieser Anweisung

Den Grundstock für ein flächendeckendes berufsbildendes Schulwesen legte der 1839 gegründete „Niederösterreichische Gewerbeverein“, der es sich zum Ziel gesetzt hatte, *„die für die Industrie und Gewerbe wichtigen Künste und Wissenschaften zu fördern, bei den arbeitenden Klassen Liebe zur Arbeit, Sparsamkeit sowie das Bestreben nach Belehrung und erhöhter Geschicklichkeit zu unterstützen“*, nachdem bereits mit Allerhöchster EntschlieÙung vom 12.1.1816 eine provisorische staatliche Sonntagsschule in Laibach errichtet worden war. Der Gewerbeverein gründete Zeichenschulen in Graz (wo sie sich an das Joanneum anschlossen), Klagenfurt, Laibach, Steyr und Linz⁶⁷. 1840 schloss sich ihm der 1837 gegründete *„Verein von Kaufleuten und Fabrikanten zur Beförderung der Manufakturzeichnung“* an, der 1844 eine gewerbliche Zeichenschule, die *„Copiranstalt“*, ins Leben rief, die sich vor allem mit Design beschäftigte⁶⁸. Im Vorfeld dazu hatte der Bericht einer amtlichen Kommission aus dem Jahr 1835 in Vorbereitung eines Gewerbesgesetzes beklagt, dass die Handwerker die Ausbildung der Lehrlinge vernachlässigten und sie häufig nur für Hilfstätigkeiten oder zu häuslichen und knechtischen Hilfsdiensten heranzögen⁶⁹. Im selben Jahr entstand aus privater Initiative eine Lehranstalt in Königssaal, eine weitere 1836 in Prag, die zweisprachig geführt wurde und 1846 auf vollen Schulbetrieb umstellte⁷⁰.

Die erste gewerbliche Fortbildungsschule Wiens wurde am 3.1.1855 an der Unterrealschule Wien-Gumpendorf eröffnet. Ab 1855 wurden neben den Zeichenlehrgängen auch theoretische Fächer, wie Mathematik, Physik, Chemie, Buchführung, Deutsch, Geschichte und Geographie angeboten, die allerdings nur wenig Anklang fanden, da die Gewerbetreibenden kein Interesse an Fächern ohne direkten Praxisbezug hatten⁷¹.

⁶⁷ Johann Slokar, S. 162 + 174. In Linz bestand eine ständische Ingenieurschule, die die Absolvierung des ersten Jahrgangs der Philosophie als Zutrittsvoraussetzung hatte.

Die Gewerbliche Sonntagsschule in Laibach wurde 1817 für definitiv erklärt. Der Unterricht umfasste in zwei Jahrgängen Zeichnen, Arithmetik, Geometrie, Mechanik und für die deutschsprachigen Schüler auch Chemie. „Krainer“ Schüler erhielten Unterricht in Baukunst anstelle von Chemie; jene, die Deutsch nicht beherrschten, wurden in ihrer Muttersprache unterrichtet.

⁶⁸ Helmut Engelbrecht, Band 3, S. 301

⁶⁹ Ernst Victor Zenker, Die Wiener Revolution 1848 in ihren socialen Voraussetzungen und Beziehungen (Wien-Pest-Leipzig, 1897), S. 41 f

⁷⁰ Johann Slokar, S. 175

⁷¹ Helmut Engelbracht, Band 4, S. 196 f

Sowohl der Prager als auch die innerösterreichischen Gewerbevereine veranstalteten regelmäßig Vorträge über Chemie, Mechanik, Baukunst, Mechanik, etc. Daneben gewährte der böhmische Gewerbeverein Schülern von Gewerbeschulen und Absolventen technischer Lehranstalten, Professoren und Professorskandidaten Reisestipendien für das In- und Ausland⁷².

Auch dieser kurze Überblick über die Anfänge des berufsbildenden Schulwesens in Österreich macht klar, dass Absolventen technischer Lehranstalten – welcher Art auch immer – noch lange Zeit gesucht und umworben blieben.

2.4 Die sozialen Verhältnisse /Die Wohnsituation

Die Wohnverhältnisse waren dramatisch, wobei z.B. in Wien – von wo die Situation am besten dokumentiert ist - die kleinsten und am schlechtesten ausgestatteten Wohnungen im Durchschnitt die teuersten waren: Aus den Jahren 1811 und 1812 wird berichtet, dass zahlreiche arme Wiener Familien in Ställen oder Scheunen leben bzw. die Stadt verlassen mussten. Die geringe Bautätigkeit der 1820er- bis 1840er-Jahre zusammen mit dem rasanten Bevölkerungszuwachs der Stadt verschlechterten die Verhältnisse bis zum Ende der 1840er-Jahre weiter⁷³. Die mangelhaften Unterbringungsmöglichkeiten brachten auch massive hygienische Probleme mit sich: sowohl 1831 als auch 1836 waren in Wien Cholera- und Ruhrepidemien zu verzeichnen⁷⁴.

Noch 1858 waren Quartiere mit einem Raum oder die Kombination Zimmer-Küche verhältnismäßig teurer als 4- und 5-Zimmer-Wohnungen. Daneben waren amtlich fast keine freistehenden Wohnungen registriert, so dass die vorhandenen durchwegs überfüllt waren. 1856 betrug die Mietbelastung pro Einwohner noch 41,6 fl, 1864 betrug sie bereits 54,6 fl; das bedeutet eine

⁷² Johann Slokar, S. 176

⁷³ Ernst Victor Zenker, S. 76 ff

⁷⁴ Michael Hann, S. 20

Steigerung von 218 fl auf 286 fl pro Wohnung⁷⁵. 20-40% des Einkommens waren für Mieten aufzubringen, so dass die Zahl der Aftermieter und Bettgeher laufend anstieg und in den stark industrialisierten Vororten (Fünfhaus, Sechshaus, Rudolfsheim, Ottakring) auf bis zu 20% anstieg⁷⁶.

Sandgruber weist unter Hinweis auf Wiener Verlassenschaftsabhandlungen des Jahres 1845 auf den Umstand hin, dass nur bei 39,9% der erfassten Personen Besitztümer (Kleidung, Einrichtung) im Wert von mehr als 1 fl CM festzustellen war; 13,4% besaßen Kleidungsstücke im Wert von 1-10 fl, und nur 6% der Personen besaßen Kleidung und Einrichtung im Wert von mehr als 100 fl⁷⁷. Dies, obwohl die Bevölkerung Wiens im Vergleich zu anderen Teilen der Monarchie als relativ wohlhabend anzusehen war.

2.5 Einkommensverhältnisse

Zwischen 1820 und 1850 blieb das Lohnniveau bis auf zwei Ausnahmen konstant, wies lt. Hautmann sogar eine fallende Tendenz auf. Ein Bericht des Finanzministeriums wies für 1830 für einen Wiener Arbeiter einen durchschnittlichen Wochenlohn von 0.52 fl ohne Verköstigung aus, der bis 1848 auf 0.88 fl anstieg⁷⁸. Ein Blick auf den Verbraucherpreisindex für diesen Zeitraum ergibt zwar fast unveränderte Mieten⁷⁹, aber erhebliche Preissteigerungen für Nahrungsmittel, Heiz- und Reinigungskosten⁸⁰. Da verlässliche Berichte über die Gesamtmonarchie fehlen, sollen nachfolgend die Einkommensverhältnisse an einigen Beispielen dargestellt werden:

⁷⁵ Peter Feldbauer, Stadtwachstum und Wohnungsnot. Determinanten unzureichender Wohnversorgung. Wien 1848 bis 1914 (Habil.Schrift Wien, 1977), S. 136 f + 140

⁷⁶ Peter Feldbauer, S. 146 f – Aftermieter stammten gewöhnlich dem Angestellten- oder Facharbeitermilieu, während Bettgeher, auch weibliche, dem einfacheren Arbeitermilieu entstammten
+ Gustav Adolf Schimmer, Die Bevölkerung von Wien und seiner Umgebung nach dem Berufe und der Beschäftigung. Auf Grundlage der jüngsten Volkszählung. I. Theil. Geschlecht, Civilstand, Wohnverhältnisse, Arbeits- und Dienstverhältnisse (Wien, 1874), S. 66

⁷⁷ Roman Sandgruber, Konsumgüterverbrauch, Lebensstandard und Alltagskultur im Österreich des 18. und 19. Jahrhunderts. 2 Bände (Habil.Schrift, Wien, 1980), S. 428

⁷⁸ Josefa Richter, Die sozialen Verhältnisse der Wiener Arbeiter 1867-1889 (phil.Diss. Wien, 1965) S. 62

⁷⁹ Hingegen ergibt sich für den Zeitraum 1850-56 eine Steigerung der Mietkosten um 46,2%, vgl. Ingrid Grüner, Wohnungsverhältnisse der Wiener unteren Schichten im Spiegel der Presse 1848 bis 1895 (phil.Diss. Wien, 1981), S. 23

⁸⁰ Vera Mühlpeck, Roman Sandgruber, Hannelore Woitek, Index der Verbraucherpreise 1800-1914. Eine Rückberechnung für Wien und den Gebietsstand des heutigen Österreich 1829-1879. In: Geschichte und Ergebnisse der zentralen amtlichen Statistik in Österreich 1829-1979. Festschrift aus Anlaß des 150jährigen Bestehens der zentralen amtlichen Statistik in Österreich (Wien, 1979), S. 676 ff

2.5.1 Handwerker und Arbeiter /Wien

Bei den Projekten der Stadt Wien, die anlässlich der Hungerunruhen von 1847 entwickelt wurden, wurde ein Taglohn von 36-40 kr bezahlt. Arbeitsunfähige erhielten vom Wiener Magistrat eine Unterstützung von 10-30 kr/Tag⁸¹.

Nach anderen ministeriellen Berechnungen verdiente ein Wiener Arbeiter 1848 durchschnittlich 24 kr pro Tag, wobei für die Herstellung eines Mittagessens für eine Familie 30 kr zu veranschlagen waren. Für den Zeitraum 1866-70 wurde ein durchschnittlicher Wochenlohn von 6 fl angegeben, der sich bis 1880 auf 7,80 fl erhöhte⁸².

In der Wiener Textilindustrie wurden 1843 auch Kinder unter zwölf Jahren beschäftigt, mit einer täglichen Arbeitszeit von 12-13 Stunden (vormittags 6-6 ½ Stunden, 1 ½ Stunden Mittagspause, nachmittags wieder 6-6 ½ Stunden Arbeit); ihr durchschnittlicher Jahresverdienst wird mit 100 fl CM angegeben. Der Wochenverdienst eines erwachsenen Arbeiters wird mit 4-9 fl WW, bei Akkordarbeit mit 12-20 fl WW angegeben⁸³.

Für das Jahr 1847 sind für Wien und Umgebung folgende Wochenlöhne überliefert:

Seidenweber	2-6 fl CM
Kattundrucker	5-7 ``
Formstecher	5-7 ``
Schriftsetzer	4-12`` (Mittelwert 7 fl)
Baumwollspinner	2-10`` (Mittelwert 5.25 fl)
Vergolder	4-11``
Maurergesellen	25 – 48 kr /Tag
Schneidergesellen konnten im Taglohn 48 kr bis 1 fl erzielen ⁸⁴	

⁸¹ Walter Krebs, S. 73

⁸² Josefa Richter, S. 62

⁸³ Maximilian Bach, S. 247 ff

⁸⁴ Ernst Victor Zenker, S. 66

1848 galten in Wien folgende Arbeiterlöhne im Taglohn:

Arbeiter:	5 fl /Woche
Arbeiterin:	2 fl 50 kr /Woche
Kind:	20-30 kr /Woche ⁸⁵

Maurer traten in eine Lohnbewegung ein, um bei 12-stündiger Arbeitszeit einen Lohn von 50-60 kr /Tag zu erzielen

Im Vergleich dazu die Preise für Grundnahrungsmittel:

1 Metzen (= 61 Hohlliter) Erdäpfel	2,08 fl
1 Kilo (Rind-)Fleisch	25 kr

Entsprechend einem Budget, das die „Donau-Zeitung“ 1848 für eine Arbeiterfamilie mit 2 berufstätigen Erwachsenen und 3-5 Kindern erstellte, blieben nach dem Abzug von Zins (von etwa einem Drittel des Einkommens), Brennmaterial, Reinigungsmitteln und Kleidung (gebraucht beim Trödler gekauft) noch 24-27 kr pro Tag zum Leben, d.h. für Lebensmittel⁸⁶.

Zu berücksichtigen sind dabei regelmäßige Perioden der Arbeits- und damit Einkommenslosigkeit, die jeden Arbeiter durchschnittlich drei Monate pro Jahr betrafen. Da aber die Verhältnisse in der Landwirtschaft noch drückender waren, nahm zwischen 1837 und 1846 die Einwohnerschaft Wiens um mehr als 30% zu, wodurch Lohndruck und Arbeitslosigkeit verschärft wurden. Vor allem aus Böhmen wanderten landwirtschaftliche Tagelöhner, geflohene Bauern, aber auch arbeitslose Fabrikarbeiter zu. Den Hungerunruhen des Jahres 1847 suchte die Regierung durch öffentliche Notstandsarbeiten gegenzusteuern (z.B. Wienfluss-Regulierungsarbeiten). Dabei konnten 15.000 Arbeitslose Beschäftigung finden, daneben wurden 300.000

⁸⁵ Eva Priester, Kurze Geschichte Österreichs. Aufstieg und Untergang des Habsburgerreichs (Wien, 1949), S. 308

⁸⁶ Eva Priester, S. 308

+ Zenker stellt das Jahresbudget wie folgt dar:

Miete 30-40 fl, Wäsche reinigen 3-5 fl, Brennmaterial 8-10 fl, Kleidung vom Trödler 30-40 fl, Fußbekleidung 8-10 fl, insgesamt also 81 – 106 fl CM. Etwas günstiger ist die Situation des ledigen Arbeiters, der beim Arbeitgeber oder in einer Garküche verpflegt wird. S. 76 ff.

warmer Mahlzeiten verteilt⁸⁷. Dennoch stieg die Zahl der Arbeitslosen in Wien auf 20.000, und es kam zu neuerlichen Unruhen, als die Löhne für die öffentlichen Notstandsarbeiten gekürzt wurden. Zu ersten gewaltsamen Auseinandersetzungen kam es Ende August 1848, zur selben Zeit, als sich Karl Marx in Wien aufhielt⁸⁸.

2.5.2 Kleingewerbe /Wien

Auf Basis von 12-16-stündiger Arbeitszeit werden Tagelöhne von 24-26 kr CM angegeben, was – eine dreimonatige Arbeitslosigkeit gerechnet – ein Jahreseinkommen von 180-220 fl ergibt.

So konnte ein Schneider im Jahr 1848 bei einem Durchschnittstagesverdienst von 48 kr bei einer täglichen Arbeitszeit von 5 (6) Uhr morgens bis 8 (9) Uhr abends ein maximales Einkommen von 1 fl /Tag erreichen, wobei die Regel ein Wocheneinkommen von 5-10 fl WW nebst Verpflegung war⁸⁹.

Trotz des beengten Budgets eines durchschnittlichen Arbeiter- oder Handwerkerhaushaltes lag z.B. der Fleischverbrauch in den 1840er-Jahren mit 130-150 Wiener Pfund (= 73-84 kg) deutlich über dem durchschnittlichen Konsum in deutschen Städten (113 Pfund in Berlin), aber auch in Paris (86 Pfund) oder London (107 Pfund). Dagegen lag der Zucker- und Kaffeeverbrauch weit unter den westeuropäischen Werten⁹⁰.

Insgesamt gesehen war die Ernährung als eintönig zu bezeichnen: Morgens gab es (Ersatz-)Kaffee und Brot, mittags Suppe, Rindfleisch und Gemüse (Kohl, Kochsalat, Kraut, Rüben, Bohnen), abends die Reste vom Mittagessen, ergänzt durch Wurst, Käse und Brot. Bei geringem Einkommen überwogen (Ersatz-)Kaffee und Brot als Nahrungsgrundlage, bei Männern trat vielfach

⁸⁷ Helmut Zimmermann, Sozialgeschichtliche und organisatorische Entwicklungsbedingungen der österreichischen Arbeiterbewegung bis 1914 unter besonderer Berücksichtigung des Austromarxismus (phil.Diss., Marburg, 1865), S. 232 f
+ Walter Krebs, S. 73

⁸⁸ Helmut Zimmermann, S. 234 f

⁸⁹ Bach, S. 247 ff.

⁹⁰ Ernst Victor Zenker, S. 71 f

Branntwein an die Stelle von Kaffee, Rindfleisch wurde durch Speck oder Wurst bzw. Pferdefleisch ersetzt; schnelle Küche wurde bevorzugt, einerseits, um Brennholz zu sparen, andererseits, weil die Küche, soweit überhaupt vorhanden, vor allem auch als Schlafraum genutzt werden musste⁹¹.

Dennoch strömten Arbeitssuchende in großer Zahl nach Wien, so dass die Einwohnerzahl Wiens (ohne Vorstädte) zwischen 1820 und 1840 von 247.754 auf 384.041 stieg⁹². Der „Grenzbote“ kommentierte diesen Zustrom im Jahre 1845:

„Die Slawen fangen an, den Österreichern und überhaupt dem deutschen Arbeiter in allen Erwerbsarten, wo nicht besondere Geschicklichkeit und Kenntnisse erforderlich sind, eine gefahrdrohende Konkurrenz zu eröffnen. Der slawische Arbeiter, der in seiner Heimat kein Brot verdienen kann, selbst wenn er noch so genügsam und arbeitsam sein will, weil die Kapitalien fehlen, durch welche er dort Beschäftigung finden könnte, wandert zuletzt nach Wien, wo er wegen seines Fleißes, seiner Ausdauer und vorzugsweise wegen seiner bescheidenen Forderungen gern aufgenommen und nicht selten dem Deutschen vorgezogen wird, der bei größeren Anforderungen an Lebensgenuß minder schmiegsam und an Entbehrungen gewöhnt ist. Bei allen Bauten in Wien wird man lediglich Slawen beschäftigt finden. (...)“⁹³

Völlig anders als in der Residenzstadt Wien gestalteten sich die Verhältnisse in der Provinz, wo vor allem die Zuwanderung eine wesentlich geringere Rolle spielte. Die leider nur lückenhaft vorhandenen Unterlagen geben trotzdem einen guten Einblick in Einkommensverhältnisse.

2.5.3 Handwerker / Oberösterreich

Für Oberösterreich sind für den Zeitraum 1821-30 für Maurer- oder Zimmergesellen 24 kr CM Taglohn (ohne Verköstigung) überliefert, die bis

⁹¹ Roman Sandgruber, S. 330 + 348

⁹² Maximilian Bach, S. 247 ff

⁹³ Zitiert nach Maximilian Bach, S. 252

1850 auf 33 kr anstiegen; für Handlanger werden für die selben Zeiträume 15 kr Taglohn (ohne Verköstigung) bzw. 18-20 kr angegeben⁹⁴.

2.5.4 Bergbau und Handwerk /Steiermark und Krain

Handlanger in den traditionsreichen steirischen Bergwerksdistrikten verdienten in den 1830er-Jahren 25-30 kr CM /Tag, zuzüglich Holzdeputaten und meistens auch freier Wohnung samt Garten. Im Quecksilberbergwerk Idria (Krain), das 300 Arbeiter beschäftigte, wurden für eine achtstündige Schicht 17 kr CM bezahlt; mit Überstunden konnten 20-23 kr erzielt werden. Zusätzlich hatten die Arbeiter Anspruch auf Getreidedeputate und freie medizinische Versorgung. Die Arbeiter traten mit 15 Jahren im Bergwerk ein und erwarben nach 40 Jahren einen nicht näher erläuterten Pensionsanspruch bzw. eine Provision von mindestens 8 kr/Tag bei Arbeitsunfähigkeit.

Handlanger in den Hammerwerken konnten mit 14-16 kr /Tag nebst freier Wohnung und Verköstigung rechnen, während steirische Landarbeiter 10 kr /Tag bei freier Kost und 20 kr /Tag ohne Verpflegung erhielten⁹⁵. Der durchschnittliche Arbeitslohn betrug in der Steiermark zu dieser Zeit 30-40 kr CM/Tag, wobei Fach- oder Eisenbahnarbeiter bis zu 1 fl 40 kr erreichen konnten. Der Magistrat Graz bezahlte ab 1843 für einen Maurerpolier bei den Zivil-Wasserbauten 1 fl 12 kr CM, der Geselle erhielt 40 kr, der Handlanger 26 kr. Ein Maurergeselle in Laibach konnte bei einer Arbeitszeit von 6-12 und 14-19 Uhr mit 42 kr, zuzüglich einem Seitel Wein, rechnen⁹⁶.

2.5.5 Textilindustrie /Wien und Böhmen

Der offizielle Bericht über die Dritte Allgemeine Österreichische Gewerbeausstellung in Wien von 1835 stellte fest, dass in den böhmischen Grenzgebieten etwa 25% der Bewohner zumindest zeitweise als Spinner tätig waren, wobei aufgrund des niedrigen Leinenpreises und des von den Abnehmern

⁹⁴ Roman Sandgruber, S. 147

⁹⁵ Peter Evan Turnbull, Österreichs soziale und politische Zustände (Leipzig, 1840), S. 126, 164 + 185

⁹⁶ Gerhard Pfeisinger, Die Revolution von 1848 in Graz. Materialien zur Arbeiterbewegung Nr. 42 (Wien, 1949), S. 62

bevorzugten maschinespinnenen Garns der Spinnlohn etwa 2-3 kr/Tag, teilweise aber auch darunter, lag. Die Löhne im böhmischen Erzgebirge wurden in diesem Bericht mit 4-6 kr/Tag angegeben, während im mährischen Bergland 2 kr WW /Tag, d.h. 6 Gulden pro Jahr, erzielt werden konnten⁹⁷. Im Vergleich dazu sei die amtliche Statistik der Jahre 1844-47 zitiert, die den niedrigsten Taglohn für Männer mit 24 kr angibt⁹⁸.

In Böhmen erzielten qualifizierte Arbeiter (Spinner und Drucker) auf Basis eines 14- bis 16-stündigen Arbeitstages 40-50 kr /Tag,

„gewöhnliche“ (d.h. unqualifizierte) Arbeiter: 25 kr /Tag

Frauen: 13-16 kr /Tag

Kinder 8 kr /Tag

Für Handspinner und Hausweber galten 6-8 kr /Tag als „*guter Verdienst*“⁹⁹.

Die Wollzeugmacher in Rakonitz erhielten für das Schock Wollzeug (= 60 Stück), für dessen Herstellung 8-14 Tage erforderlich waren, einen Gulden.

2.5.6 Kohlebergbau /Böhmen

Kohlebergbau Kladno:

- Häuer erhielten bei 12-stündiger Schicht 20-40 kr /Tag,
- ein „Laufer“ 26 kr/Tag,
- Knaben über 14 Jahren bezogen 18 kr/Tag.

In den ärarischen Bergwerken Böhmens bestand nachstehende Lohnordnung:

Häuer (bei 8stündiger Schicht)	20-30 kr
Hundstoßer, Haspler	
(diese, wie alle folgenden, bei 12stündiger Schicht)	18-24 kr
Grubenjungen	10-16 kr
Maurer, Zimmerleute	28-36 kr
Tagelöhner	20-34 kr

⁹⁷ Ernst Victor Zenker, S. 25 f

⁹⁸ Ernst Victor Zenker, S. 67 f

⁹⁹ Maximilian Bach, S. 247 ff

Weiber und Jungen	12-16 kr
Maschinenwärter	33 kr bis 1 fl 20 kr
Kesselheizer	20-30 kr
Im Eisenbergbau betrug der tägliche Durchschnittslohn 24 kr ¹⁰⁰ .	

2.5.7 Fabriken /Böhmen

Fabriken der chemischen Industrie:

- Männer erhielten einen Taglohn von 35 kr,
- Weiber von 12 bis 16 kr
- Kinder unter 14 Jahren 6 kr

Zündhölzchenfabriken:

- Männer 20-40 kr /Tag
- Weiber 12-24 kr
- Kinder von 7-12 Jahren 8-20 kr

Zuckerfabriken:

- Zuckerarbeiter bei 12- bis 15stündiger Arbeitszeit 30-40 kr /Tag
- Aushilfsarbeiter 24-30 kr
- Frauen 12-24 kr
- Kinder 8-16 kr

Fürst Öttingen in Königssaal entlohnte Knaben über 12 Jahren mit 11 kr, zwischen 7 und 12 Jahren mit 8 kr /Tag.

Glasmacher, die im günstigsten Fall 36-40 Wochen im Jahr mit Arbeit rechnen konnten und mit 30 Jahren arbeitsunfähig waren, verdienten 50 kr - 1 fl 20 kr /Tag¹⁰¹.

In den Fabriken Böhmens ergab sich ein täglicher Durchschnittsverdienst von

30-40 kr für qualifizierte Arbeiter

¹⁰⁰ Maximilian Bach, S. 247 ff

¹⁰¹ Maximilian Bach, S. 247 ff

18-26 kr für „gewöhnliche“ (d.h. unqualifizierte) Arbeiter
 7-12 kr für Kinder

2.5.8 Kleingewerbe und Handwerk /Raum Prag

Für den Raum Prag sind folgende Daten erhalten:

Handschuhmacher	30-50 kr	mit Wohnung		
Tischler	40 kr	„		
Schuster	18 kr	„	+	Kost
Schneider	20-50 kr	„		
Hutmacher	40-50 kr	„		
Seidenzeugmacher	50 kr			
Weber	20 kr	„	+	„
Bäcker	12-28 kr	„		
Posamentierer	26 kr	„		
Maurer	36-48 kr			
Schlosser	45 kr			
Bürstenmacher	20 kr	„	+	„
Buchdrucker	1 fl – 2 fl 30 kr			

Außerhalb Prags finden wir nachstehende Tagesverdienste:

Müller	8 kr	samt Kost und Wohnung
Bäcker	5-6 kr	„
Weber	2-8 kr	„
Schuster	4-10 kr	samt Kost
Schneider	ab 4 kr	samt Kost
Schmiede	8-18 kr	ohne Kost

Noch geringer waren die Löhne im Pardubitzer Kreis, wobei genauere Angaben fehlen¹⁰².

Vorstehend wurden die Einkommensverhältnisse – soweit greifbar - relativ ausführlich dargestellt, um deutlich zu machen, wie außerordentlich der Unterschied zwischen herkömmlichen Berufsfeldern und den Verdienstmöglichkeiten in den neu gegründeten Eisenbahngesellschaften zu sehen ist.

2.5.9 Eisenbahnbau /Österreich

In der Bauphase unterschieden sich die bezahlten Löhne zwar noch nicht wesentlich von den andernorts üblichen, bewegten sich aber jedenfalls im

¹⁰² Maximilian Bach, S. 247 ff

oberen Bereich, wenngleich es regionale Abweichungen gab. Dies lag daran, dass die nachgefragten Tätigkeiten im handwerklichen und Tagelöhnerbereich zwar durchaus gängig waren, Schichtbetrieb, erhöhter Arbeitsdruck und Arbeitseinsätze in abgelegenen Gegenden aber hohe Anforderungen an die Arbeiter stellten. – So wurden auf der Nordbahnstrecke gemäß Bericht vom 8.4.1853 für das Jahr 1853 folgende Löhne registriert:

Tagelöhner (ohne Tätigkeitsangabe):

15 kr; 16 kr; 18 kr; 20 kr; 22 kr; 24 kr, 26 kr; 28 kr, 30 kr; 36 kr, 40 kr, 45 kr

Schlosser	44 kr	bis	1 fl 10 kr
Schmied	30 kr	bis	1 fl 10 kr
Tischler	38 kr	bis	1 fl 10 kr
Gehilfen	30 kr	bis	42 kr
Handlanger	36 kr ¹⁰³		

Gemäß Bericht des Oberingenieurs Stummer an das Central-Comité der Kärntner Bahn vom 13.12.1857 1857 wurden folgende Löhne in Klagenfurt bezahlt:

1 Handlanger-Tagschicht	36 bis 45 kr
1 Steinbrecher-Tagschicht	50 kr
1 Maurer-Tagschicht	58 kr bis 1 fl 6 kr
Eine zweispännige Fuhre samt Knecht kostete 5 fl 20 kr bis 5 fl 30 kr /Tag ¹⁰⁴	

Auf der Baustrecke Klagenfurt-Villach wurden für den 29.12.1857 folgende Löhne ermittelt:

Männlicher Handlanger /Tagschicht	40 kr
Weiblicher Handlanger /Tagschicht	30 kr
Planierer /Tagschicht	45 kr
Steinbrecher /Tagschicht	50 kr
Eine zweispännige Fuhre samt Knecht wurde mit 5 fl /Tag angegeben	
Maurerpolier	1 fl 20 kr
Maurergeselle	56 kr
Mörtelmacher	45 kr

¹⁰³ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 20 – Zl. 10521

¹⁰⁴ ÖSTA, AVA-VA, Kärntnerbahn, Fach V D /Karton 3 – Zl. 1337/1857

Zimmermannspolier	1 fl 15 kr
Zimmergeselle Tagschicht	50 kr ¹⁰⁵ .

1858 gab Oberingenieur Stummer als Arbeitslohn für einen Handlanger beim Wasserschöpfen 36 kr für die 12-stündige Tagschicht und 54 kr für die 12-stündige Nachtschicht beim Bau der Kärntner Bahn an. Die Aufseher dabei erhielten 1 fl für die Tagschicht und 1 fl 20 kr für die Nachtschicht¹⁰⁶.

Eine Preisanalyse vom 25.1.1858 zeigte für den Raum Cilli niedrigere Tagelöhne als auf Strecke Klagenfurt-Villach (siehe oben) an:

Maurertagschicht	54 kr
Mörtelmacher	40 kr
Handlanger	36 kr
Steinmetz	1 fl 20 kr
10% Zuschlag für Aufsicht, Requisiten, u.a. ¹⁰⁷	

Für Bauarbeiten an der Draubrücke, die vom 18.1. bis 1.3.1858 dauerten, wurden folgende Löhne bezahlt:

Partieführer-Tagschicht	1 fl 10 - 1 fl 20 kr
Baggerfahrer-Tagschicht	55 kr
Handlanger-Tagschicht	36 – 40 kr
Handlanger-Nachtschicht	40 kr ¹⁰⁸

1859 bezahlte die Baufirma Leopold Mayer /Wien gemäß Leistungsverzeichnis für Arbeiten am Viadukt der Wiener Verbindungsbahn bei der Hetzgasse¹⁰⁹ folgende Tagelöhne (lt. Bericht der Kollaudierungskommission):

Maurer	1 fl (gegenüber 48 kr im Kostenvoranschlag)
Männlicher Handlanger	42 kr (gegenüber 27 kr im Kostenvoranschlag)

¹⁰⁵ ÖSTA, AVA-VA, Kärntnerbahn, Fach V D /Karton 3 – Zl. 1376/1857

¹⁰⁶ ÖSTA, AVA-VA, Kärntnerbahn, Fach V D /Karton 3 – Zl. 32/1858

¹⁰⁷ ÖSTA, AVA-VA, Kärntnerbahn, Fach V D /Karton 4 – Zl. 47/1858

¹⁰⁸ ÖSTA, AVA-VA, Kärntnerbahn, Fach V D /Karton 3 – Zl. 219 /17.3.1858

¹⁰⁹ Wien 3, Obere Viaduktgasse

Eine Preisanalyse für den Unterbau der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn von der Einsteigstelle¹¹⁰ bis Hauptzollamt ergibt folgende Arbeitslöhne (in CM):

Gewöhnlicher Handlanger (Aufhacken, Aufladen und Verführen von Erde)	38 kr
Erdarbeiter oder Deichgräber	44 kr

(Die angegebenen Werte basierten auf der Annahme, dass ein Drittel der Arbeiter Deichgräber, zwei Drittel jedoch gewöhnliche Tagelöhner oder „Weiber“ waren), bei Festsetzung der Nettoarbeitszeit auf 9 Stunden wurden Ruhezeiten berücksichtigt). – Für Fachkräfte wurden folgende Löhne ermittelt:

Maurer-Handlanger	38 kr /Tag
Mörtelmacher	48 “
Maurer	56 “ bis 1 fl /Tag
Zimmermann	1 fl 3 kr ¹¹¹

Auf der Kärntnerbahn variierten die Arbeitszeiten je nach Jahreszeit: von November bis Februar wurde von 7 Uhr früh bis 5 Uhr abends (= 10 Stunden) gearbeitet, während der Monate März, April, September und Oktober wurde von 6 Uhr früh bis 6 Uhr abends (= 12 Stunden), und schließlich von Mai bis August von 5 Uhr früh bis 8 Uhr abends (= 13 Stunden) gearbeitet¹¹².

Diesen Löhnen der Bahnbauphase sollen abschließend zum Vergleich die Löhne des Wiener Baugewerbes gemäß den Berichten der Handels- und Gewerbekammer für Niederösterreich gegenübergestellt werden¹¹³:

1853	Maurer	0.70-1.10	Tagl.männl.	0.50-0.70	Tagl.weibl.	0.40-0.44
1854		0.70-1.10		0.50-0.70		
1855		0.70-1.10		0.50-0.70		
1856		0.80-1.10		0.50-0.70		
1857		0.80-1.10		0.60-0.70		

¹¹⁰ Heute Wien 3, Aspangstraße

¹¹¹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Bauten, Fach III B a /Karton 127 - Zl. 13699/190 /13.7.1859

¹¹² ÖSTA, AVA-VA, Kärntnerbahn, Fach V D /Karton 3, Zl. 32/1858

¹¹³ Peter Feldbauer, S. 330

1858	0.80-1.10	0.60-0.70	
1859	0.80-1.10	0.60-0.75	
1860	0.90-1.10	0.65-0.75	0.50-0.55
1861	0.90-1.10	0.65-0.75	0.50-0.55
1862	0.90-1.10	0.65-0.75	0.50-0.55
1863	1.00-1.30	0.75-0.90	0.60-0.65
1864	1.10-1.60	0.75-0.90	0.60-0.65
1865	1.00-1.20	0.70-0.80	0.50-0.55

3. Zur Geschichte der Eisenbahnen

*„Gefühle des Dankes der sämmtlichen Bürger der k. Kameralstadt
PARDUBITZ für den gnädigsten Landesvater KAISER FERDINAND I. &
IV. KÖNIG VON BÖHMEN am 20. August 1845, dem Tage der Eröffnung
der k.k. Eisenbahn von Wien nach Prag
Dargebracht durch den in tiefster Unterthänigkeit gefertigten Bürger-
meister Franz Beneschowsky*

*Aus des grünen Haines Schatten
Steigt empor ein dichter Qualm
Rings, auf Feldern, Wiesenmatten,
Rühr't sich weder Gras, noch Halm.
Immer näher und mit Brausen,
Dampfet ein Kolos anher,
Und immer stärker wird das Sausen
Jenem gleich, von wildem Heer.
Schneller, als des Vogels Flügel,
Eilt der train der Last zum Hohn,
Und vom sanften Rebenhügel
Knallt's Geschützes dumpfer Ton.
Doch, all' dieß donnersgleiche Knallen,
Übertönt ein heller Pfiff,
Und in Bahnhofs schönen Hallen,
Stehet still das Loc'motiv.*

*Jauchzet auf, ihr Millionen
Čechen, aus der treuen Brust,
Und ihr anderen Nationen,
Theilet froh, die Himmelslust;
Laßt des Dankes Jubel schallen,
Unserem K a i s e r F e r d i n a n d,
Er ertön' in diesen Hallen,
Wie im ganzen Vaterland.
Einzig töne nur ein Rufen,
Ein Laut, der vom Herzen geht,
Dringe zu des Thrones Stufen,
Wo des Vaters Athem weht;
Und wir, dieses Städtchens Brüder,
Die des Kaisers Huld beglück't,
Stürzen auf die Knie nieder,*

Beten innig, fromm entzück't.

„Schenk' Ihm Gott ein langes Leben,
„G'sundheit unser'm *F e r d i n a n d* ,
„Kröne *S e i n* erhab'nes Streben,
„Stütze *S e i n e* starke Hand.
„Wahr' das Denkmal *S e i n e r* Stärke
„Dieses Wunder uns'rer Zeit,
„Schenke Schutz dem großen Werke,
„Leihe ihm die Ewigkeit!
„Daß, wenn einst zu großen Ahnen
„*F e r d i n a n d e n s* Geist entflieh't,
„Doch durch *S e i n e* Eisenbahnen
„Seinen Völkern Glück erblüht¹¹⁴

¹¹⁴ Franz Beneschowsky, Festgedicht für die Eröffnung der Bahn von Wien nach Prag (Pardubitz, 1845)

3.1 Vorläufer der Bahn

Bereits im Römischen Reich existierte unter Kaiser Augustus der *cursus publicus*, die Staatspost, als regelmäßige Verkehrseinrichtung. Die Staatspost legte weite Strecken zurück (z.B. über den Brenner bis Augsburg), und erreichte eine Stundengeschwindigkeit von ca. 1 ½ Meilen, wobei für Spezialfahrten Schlaf-, Spiel- und Toilettenwagen zur Verfügung standen. Nach dem Ende des Römischen Reiches verfielen die Straßenverbindungen und das Verkehrssystem brach zusammen¹¹⁵. Im Mittelalter wurden zum Waren- und Personentransport neben Saumtieren einfache Karren eingesetzt; Kutschen mit eingehängtem Wagenkasten erschienen im 16. Jahrhundert¹¹⁶.

In der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurden unter Karl VI. die ersten größeren Straßenbauprojekte in Österreich in Angriff genommen: so z.B. die Straße über den Semmering, via Klagenfurt und Loiblpass bis hin zur Adria, wo Triest und Fiume zu Freihäfen erklärt wurden¹¹⁷.

3.1.1 Post- und Handelsstraßen

Unter Joseph II. entstanden Handelsstraßen von Wien über Mähren und Schlesien bis Lemberg, von dort aus nach Brody, und eine zweite Straßenverbindung durch die Bukowina bis Moldawien. Im Westen entstand zu dieser Zeit die Arlbergstraße¹¹⁸. Joseph II. erließ 1778 das „Reichsstraßen-Patent“, worin auch Sanktionen bei Vergehen gegen die Straßenordnungen vorgesehen waren. Eine Verordnung von 1783 legte die Aufhebung aller Privatmauten fest und regelte die Verpachtung der Straßeninstandhaltung und die Achsbelastung für Fuhrwerke¹¹⁹.

¹¹⁵ Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen in der österreichisch-ungarischen Monarchie. Zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum seiner kaiserlichen und königlichen apostolischen Majestät. 6 Bände (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), Band I /Teil 1, S 76 f

¹¹⁶ Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Band I, S. 80. lt. Strach handelt es sich bei der Kutsche angeblich auf eine ungarische Erfindung; „Kutsche“ sei von „kocsi“ abgeleitet – aus dem Dorf Kocs bei Raab stammend

¹¹⁷ Johann Slokar, S. 1

¹¹⁸ Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Band I, S. 80

¹¹⁹ Alfred Birk, Alois von Negrelli. Die Lebensgeschichte eines Ingenieurs. 2 Bände (Wien-Leipzig, 1915+1925) Band I, S. 13

Das Zentrum des österreichisch-ungarischen Straßennetzes bildete zu Beginn des 19. Jahrhunderts Wien, von wo aus sechs Hauptverbindungsstraßen nach Triest, Salzburg, Prag, Krakau, Agram und Zara verliefen; weitere Verkehrsknotenpunkte waren Prag und Ofen. Neben k.k. Postwagen kamen seit 1823 k.k. Eilwägen für 4-12 Personen zum Einsatz, ferner die k.k. Briefpost-Eil- oder Kurierwägen, k.k. Separatwägen und k.k. Extra-Fahrposten, die den Reisenden die Möglichkeit boten, auch eigene Wagen zu benutzen und nur die Pferde vorspannen zu lassen¹²⁰.

In allen Fällen hatten Reisende einige Tage vor Abfahrt einen Vormerkschein zu lösen und mussten dem Kondukteur ihren Pass aushändigen. Das Mitführen versiegelter oder verschlossener Briefe oder Pakete war bei Strafe verboten, da dies den strengen Zensurbestimmungen zuwiderlief¹²¹.

Die Postwagen legten in der Regel eine Postmeile (= entspricht ca. 7,4 km) pro Stunde zurück, so dass z.B. die Strecke Wien-Salzburg im Ausmaß von $43 \frac{3}{4}$ Postmeilen in ca. zwei Tagen zurückgelegt wurde, wofür im günstigsten Fall – bei Beförderung im Packwagen – 8 fl 45 kr zu entrichten waren¹²².

3.1.2 Flussschifffahrt

1797-1803 wurde der Wiener Neustädter Kanal zur Versorgung von Wien vom Süden her angelegt. Ursprünglich war er als Teil eines umfassenden Kanalnetzes bis hin zur Adria projektiert worden¹²³.

Die Flussschifffahrt auf den unregulierten Flüssen galt in Österreich als gefährlich, zumal auch die Schiffe als unzureichend galten. Versuche des Jahres 1819, die Donau mit Dampfschiffen zu befahren, entsprachen nicht den Erwartungen, und so waren bis 1830 nur auf dem Po Dampfschiffe im

¹²⁰ Felix Löwenfeld, Die Kinderjahre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Vortrag gehalten im Club österreichischer Eisenbahn-Beamten am 21. Dezember 1880 (Wien, 1991), S. 6

¹²¹ Felix Löwenfeld, S. 5

¹²² Felix Löwenfeld, S. 8 f

¹²³ Wolfgang Häusler, Von der Massenarmut ..., S. 55

Einsatz¹²⁴. Die 1829 von den Engländern John Andrews und Joseph Prichard gegründete k.k. privilegierte Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft befuhr 1834 bereits die damals noch unregulierte Donau von Wien bis zur Mündung, expandierte rasch und verfügte 1851 über 50 Dampfschiffe und 200 Schleppkähne¹²⁵. Ab 1852 begann die Gesellschaft, zur Sicherung des Energiebedarfs eigene Kohlengruben zu betreiben, die bedeutendsten waren die ungarischen Gruben in Fünfkirchen¹²⁶.

Der englische Reisende Peter Evan Turnbull, der in den 1830er-Jahren einige österreichische Kronländer bereiste, zeigte sich über die hindernisreichen, schlechten Transportwege überrascht, und darüber, dass Waren aus Ungarn oder Böhmen, die zum Export nach England bestimmt waren, per Wagen nach Hamburg geschafft werden mussten¹²⁷. Doch bis zum Ende der Monarchie galt das Straßenwesen als unzureichend, ebenso wie die Versorgung mit Telefonverbindungen und Telegraphenstationen¹²⁸.

3.2 Erste Eisenbahnen in Europa und den USA

In den Steinkohlegruben der englischen Grafschaften Northumberland und Durham wurden seit 1680 „wooden rail-ways“ eingesetzt, ab 1758 „cast iron rail-ways“¹²⁹. 1799 baute der Amerikaner Oliver Evans eine mit Dampf betriebene Lokomotive zur Beförderung von Lasten auf Straßen und Schienen, die er in den Jahren 1803/4 in den Straßen von Philadelphia öffentlich vorführte¹³⁰.

In England wurde am 26.7.1803 die erste Pferdebahnlinie auf der Strecke Wandsworth-Croydon für Gütertransport eröffnet. Am 25.3.1807 folgte die erste Pferdebahnlinie für Personenverkehr, die Oystermouth Railway,

¹²⁴ Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Band I, S. 86

¹²⁵ Erich Zöllner, Geschichte Österreichs. Von den Anfängen bis zur Gegenwart (Wien, 1966) S 372 f
+ Karl Bachinger, Das Verkehrswesen, In: Alois Brusatti (Hrsg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band I. Die wirtschaftliche Entwicklung (Wien, 1973), S. 308

¹²⁶ Eva Priester, S. 263 f

¹²⁷ Peter Evan Turnbull, Reise durch die österreichischen Staaten (Leipzig, 1841), S. 59 f

¹²⁸ Karl Bachinger, S. 319

¹²⁹ Franz Anton von Gerstner, Über die Vortheile der Anlage einer Eisenbahn zwischen Moldau und Donau (Wien, 1824), S. XII ff.

¹³⁰ Eduard Kafka, Eisenbahn-Angelegenheiten und Personalien in lexikalischer Form (Leipzig, 1885), S. 46

zwischen Swansea und Mumbles. 1804 konstruierte Richard Trevithick die erste Dampflokomotive auf Schienen, „Invicta“, die auf einer privaten Kohlebahn eingesetzt werden sollte. Da die hölzernen Schienen unter dem Gewicht der Maschine brachen, wurde das Experiment abgebrochen. Auch Gusseisenschienen erwiesen sich als ungeeignet, und erst Schienen aus gewalztem Schmiedeeisen zeigten sich 1820 den Beanspruchungen gewachsen¹³¹. Die erste erhalten gebliebene Lokomotive wurde 1813 erbaut¹³².

Am 27.9.1825 fuhr die erste Lokomotiveisenbahn Englands auf der Strecke Stockton-Darlington, wobei für die 12,3 km lange Strecke 65 Minuten Fahrzeit benötigt wurden. Am 10. Oktober des Jahres wurde der regelmäßige Personenverkehr auf dieser Strecke aufgenommen¹³³. Die in der Frühzeit erreichbare Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 20-30 Meilen, was in etwa dreifacher Postkutschengeschwindigkeit entspricht¹³⁴.

Als erster Staat auf dem europäischen Kontinent eröffnete Belgien die Strecke Brüssel-Mecheln am 5.5.1835¹³⁵. Im Jahr 1841 waren in England 2.521 km, in Frankreich 269 km, in Österreich 747 km, in Deutschland 627 km, in Belgien 378, in den USA bereits 3500 km Eisenbahnen in Betrieb¹³⁶. Das neue Verkehrsmittel löste dabei Begeisterung oder starke Ablehnung, zumindest aber gemischte Gefühle aus. Heinrich Heine schrieb am 5.5.1843 anlässlich der Eröffnung der Eisenbahnlinien von Paris nach Orleans bzw. nach Rouen:

„(...) Die ganze Bevölkerung von Paris bildet in diesem Augenblick gleichsam eine Kette, wo einer dem andern den elektrischen Schlag mitteilt. Während aber die große Menge verdutzt und betäubt die äußere Erscheinung der großen Bewegungsmächte anstarrt, erfasst den Denker ein unheimliches Grauen, wie wir es immer empfinden, wenn das Unge-

¹³¹ Wulf Schadendorf, Das Jahrhundert der Eisenbahn (München, 1965), S. 6

¹³² Richard Heinersdorff, Die k.u.k. privilegierten Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie 1828-1918 (Wien-München-Zürich, 1975), S. 7

¹³³ P.F. Kupka, Allgemeine Vorgeschichte. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. (Wien-Teschen-Leipzig), Band I /Teil 1. S. 28 f

¹³⁴ Wolfgang Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert (München-Frankfurt/M., 1977), S. 35

¹³⁵ Theodor Haberer, Geschichte des Eisenbahnwesens (Wien-Pest-Leipzig, 1884), S. 9

¹³⁶ Emil Sax, Die Eisenbahn (Wien, 1879), S. 2

*heuerste, das Unerhörteste geschieht, dessen Folgen unabsehbar und unberechenbar sind. (...) So muß unseren Vätern zumute gewesen sein, als Amerika entdeckt wurde, als die Erfindung des Pulvers sich durch ihre ersten Schüsse ankündigte, als die Buchdruckerei die ersten Aus-hängebogen des göttlichen Wortes in die Welt schickte. (...) Durch die Eisenbahn wird der Raum getötet und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig. Hätten wir nur Geld genug, ob auch letztere anständig zu töten! (...)*¹³⁷

3.3 Die Eisenbahn in Österreich von den Anfängen bis 1832

Auf österreichischem Boden bestanden bereits im 14. Jahrhundert unter Karl IV. Pläne einer Verbindung von Donau und Moldau durch einen Kanal als Teil eines Gesamtprojektes einer Handelsstraße von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer, die von Landtransporten unabhängig sein sollte. Im konkreten Fall ging es darum, die Versorgung Böhmens mit Salz aus dem Salzkammergut zu verbessern. Nach dem Tod des Kaisers wurde das Projekt fallengelassen und erst unter Rudolf II., Ferdinand II. und schließlich Maria Theresia wieder in Erwägung gezogen, jedoch nicht realisiert¹³⁸.

1708 ließ Joseph I. auf Vorschlag eines Grafen Wratislav die Schiffbarmachung der böhmischen Flüsse sowie die Verbindung Moldau-Donau prüfen, wobei diese Verbindung via Kamp und Lanschitz empfohlen wurde, und 1762 wurde ein Kanal ab Mauthausen mit einer Verbindungsstraße nach Budweis vorgeschlagen.

Nach einigen weiteren ergebnislosen Projekten des 18. Jahrhunderts mit dem Ziel der Verbindung zwischen Moldau und Donau wurde 1807 unter dem Fürsten Anton Isidor von Lobkowitz die „*Hydrotechnische Gesellschaft in Böhmen*“ mit dem Ziel der Regulierung und Schiffbarmachung der böhmischen Flüsse gegründet und im Zusammenhang damit auch die Idee der

¹³⁷ Heinrich Heine, *Lutetia. Berichte über Politik, Kunst und Volksleben. Heines sämtliche Werke in zwölf Bänden*, Band XI (Berlin-Leipzig, o.J.), S. 297 ff

¹³⁸ Franz Carl Weidmann, *Die Budweis-Linz-Gmundner Eisenbahn. In der Geschichte ihrer Entstehung und Vollendung, und in ihren merkantilischen, strategischen, technischen und topographischen Beziehungen* (Wien, 1842), S. 13 ff

Verbindung zwischen Moldau und Donau wieder aufgenommen¹³⁹. Zum wissenschaftlichen Direktor der Gesellschaft wurde Franz Joseph von Gerstner¹⁴⁰ bestellt.

Dem Vorhaben des Kanalbaus, das er wegen der großen Höhendifferenzen, aber auch wegen der erwartbar ungeheuren Kosten als unausführbar erachtete, stellte Gerstner, der erste Direktor des Prager Polytechnikums, bereits 1807 die kostengünstigere Alternative einer Pferdebahn gegenüber, welche aber aufgrund des Kriegausbruchs von 1809 zunächst nicht weiter verfolgt wurde¹⁴¹. Seine diesbezüglichen Studien legte Gerstner 1813 in einem Buch nieder, der ersten Schrift, die das Eisenbahnwesen in Österreich zum Gegenstand hat¹⁴². Sein Sohn Franz Anton, Professor am Wiener Polytechnikum, erhielt nach dem Wiener Kongress vom Hofkanzler Ritter von Stahl den Auftrag, diese Pläne weiterzuentwickeln.

Unterdessen war 1810 auf dem steirischen Erzberg auf Vorschlag des Eisenwerksdirektors Joseph Fortunat Ritter von Sybold eine 2948 Klafter (ca. 5,6 km) lange Bahn auf schmiedeeisernen Schienen zum Erztransport in Betrieb genommen worden, zunächst durch Menschenkraft geschoben, die später durch Pferde ersetzt wurde. 1815 wurden in Oberösterreich Pläne zum Bau einer Eisenbahn von Lambach nach Linz sowie von Gmunden nach Zizelau vorgelegt¹⁴³.

¹³⁹ Franz Carl Weidmann, S. 13 ff

+ Franz Anton von Gerstner, S. XII ff

¹⁴⁰ Franz Joseph von Gerstner, geb. 23.2.1756 in Komotau, war ab 1806 erster Direktor des Prager Polytechnikums, gest. 25.6.1832 in Wien (Österreich-Lexikon)

¹⁴¹ Burkhard Köster, Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825-1859. Militärgeschichtliche Studien, Band 37 (München, 1999), S. 54 f

+ Franz Anton von Gerstner, Vorrede, S. III.f

¹⁴² „Zwey Abhandlungen über Frachtwägen und Straßen und über die Frage, ob und in welchen Fällen der Bau schiffbarer Canäle, Eisenwege oder gemachter Straßen vorzuziehen sey. Nach einer Untersuchung, ob die Moldau mit der Donau durch einen Schiffahrts-Canal zu vereinigen sey, aufgesetzt von Franz Ritter von Gerstner, Ritter des k.k. österreichischen Leopoldsordens, k.k. Professor der höheren Mathematik und der Mechanik bey der böhmisch-ständischen technischen Lehranstalt, k.k. Director der physischen, mathematischen und technischen Studien an der Carl-Ferdinandischen Universität, k.k. Wasserbau-Director, Mitglied mehrerer gelehrten Gesellschaften. Prag 1813“ (Franz Anton von Gerstner, S. III f.)

¹⁴³ Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen. Band I, S. 90

+ Robert Pap, Weltkulturerbe Semmeringbahn. Zum Jubiläum 150 Jahre Semmeringbahn 1854-2004 (Semmering, 2003), S. 23

Erst im Jahre 1822 war das Projekt Gerstners ausgearbeitet, und am 29.12.1823 überreichte Gerstner im Wege des Königlich-Böhmischen Landespräsidiums ein Konzessionsgesuch an den Kaiser um Verleihung eines Privilegiums *„zur Anlegung und ausschließlichen Benützung einer Holz- und Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau in den drei Provinzen von Böhmen, Ober- und Niederösterreich auf die Zeit von 100 Jahren“*. Zur Untermauerung und Veranschaulichung seiner Theorien ließ Gerstner im Wiener Prater eine 227,5 m lange Bahn anlegen, auf der zwei Wagen liefen¹⁴⁴.

Am 7.9.1824 erhielt Gerstner das Privileg auf 50 Jahre zur Herstellung einer *„Holz- und Eisenbahn zwischen der Moldau und der Donau“*, einer Pferdeeisenbahn von Linz nach Budweis (in der ursprünglichen Version sollte die Strecke ab Mauthausen geführt werden). Zum Unterschied vom Postbetrieb sollte diese Pferdeeisenbahn auf einer eigenen, fixen Fahrbahn verkehren. Dieses Privilegium umfasste auch das Recht, eigene Packhöfe, Beamtenwohnungen, Schmieden, Wagnereien und Stallungen anzulegen und Wirtschaftshäuser zu vermieten¹⁴⁵. Am 12.3.1825 überließ Gerstner sein Privilegium einem Konsortium unter der Führung der Bankiers Johann Heinrich Freiherr von Geymüller und Simon Georg Sina von Hodos sowie Johann Mayer, dem Chef des Handelshauses Stametz & Co., die die Gesellschaft unter dem Namen *„k.k. privilegierte Erste Österreichische Eisenbahn-Gesellschaft“* führte. Der Spatenstich erfolgte am 28.7.1825, allein in diesem Jahr waren bis zu 6000 Arbeiter im Einsatz, verstärkt durch Pioniere¹⁴⁶. Als die Bahn am 1. August 1832 eröffnet wurde, wies sie eine Länge von 129,3 km (17 Meilen) auf und war die erste Schienenbahn für Personen- und Warentransport des europäischen Kontinents.

Die Gleise der Bahn waren aus Holz und durch Querschwellen miteinander verbunden, auf denen schmiedeeiserne Flachschiene befestigt waren. Ein

¹⁴⁴ Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Band I, S. 72

+ Franz Anton von Gerstner, S. VII f.

¹⁴⁵ ÖSTA, AVA-VA, Erste Eisenbahn-Gesellschaft, Fach VI A /Karton 4 – Zl. 367/1832

¹⁴⁶ Heinersdorff, S. 13

+ Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Band I, S. 92 + 94

Zug bestand aus vier Personenwagen oder drei oder vier Güterwagen und war mit zwei Pferden bespannt¹⁴⁷.

Die Eisenbahngesellschaft stellte das rollende Material und die erforderlichen Baulichkeiten zur Verfügung, die Beistellung der Zugkraft wurde „Bespannungspächtern“ überlassen, wobei z.B. der aus Budweis stammende Industrielle Karl Adalbert Lanna bis zu 800 Pferde bereitstellen konnte. Erst in späterer Folge übernahm die Gesellschaft auch den Betrieb¹⁴⁸. Gerstner wurde 1828 aufgrund seiner kostspieligen Bauweise von der Bauleitung ausgeschlossen und abgefertigt und der erst 21-jährige Ingenieur Matthias Schönerer zum Nachfolger ernannt. Schönerer gelang es tatsächlich, durch vereinfachte Streckenführung die Kosten erheblich zu senken¹⁴⁹.

Gerstner schied daraufhin aus dem Staatsdienst aus, ging zunächst nach England und 1834 nach Russland, wo er nach zahlreichen Widrigkeiten 1835 vom Zaren Nikolaus eine Konzession für die Errichtung der Bahnlinie zwischen St. Petersburg und Zarskoje Selo erhielt¹⁵⁰.

1827-31 entstand die 58,7 km lange Pferdebahn Prag-Lana, die nach dem Privilegium bis Pilsen verlängert werden sollte, 1832-36 die 67 km lange Strecke Linz-Gmunden, und schließlich verfügte Österreich über 261,5 km Pferdebahn, wobei für einen Frachttransport von Gmunden nach Budweis viereinhalb Tage zu veranschlagen waren¹⁵¹. Dabei war dieses System bereits damals technisch überholt, denn – wie oben erwähnt – war schon 1825 in England die erste Lokomotiveisenbahn gefahren und 1835 die erste

¹⁴⁷ Ferdinand Tremel, Wirtschafts- und Sozialgeschichte Österreichs. Von den Anfängen bis 1955 (Wien, 1969), S. 300

¹⁴⁸ Johann Lentner, Die Rolle der Eisenbahner im politischen Leben Österreichs (phil.Diss, Wien, 1975), S. 43 ff + Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Band I, S. 104 f

¹⁴⁹ Peter Csendes, S. 206

¹⁵⁰ Victor Freiherr von Röhl, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens (Berlin-Wien, 1914), Band 5, S. 306 ff - Nach weiteren Auseinandersetzungen verließ Gerstner noch vor Fertigstellung der Bahn Russland und begab sich 1838 nach Amerika, wo er am 12.4.1840 in Philadelphia verstarb

¹⁵¹ Johann Lentner, S. 8

+ Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Band I, S. 111 f

Für die Strecke Gmunden-Linz war das ursprünglich an die Hausbesitzerin Maria Treitl und den Apothekenprovisor Emanuel Kerschbaum verliehene Privilegium nach Ungültigkeitserklärung („*nichts zustande gebracht*“) schließlich ebenfalls an die Handelshäuser Geymüller, Rothschild und Stametz gelangt (Zl. 30948/827 - ÖSTA, AVA-VA, Vereinigte Hofkanzlei, Fach II /Karton 3 /Zl. VII 2)

Lokomotiveisenbahn des Kontinents auf der Strecke Brüssel-Mecheln zum Einsatz gekommen.

Die Erweiterung der Betriebsgenehmigung der Ersten Eisenbahn-Gesellschaft auf Personentransporte führte zu erheblicher Beunruhigung unter den lokalen Lohnkutschern, und so formulierte Matthias Hummer am 20.1.1835 ein Gesuch an die Oberösterreichische Landesregierung, in dem er - unterstützt durch 15 weitere Unterschriften von Berufskollegen – seine Bedenken gegen das Privilegium zum Ausdruck brachte und ersuchte, bloß Güter- und Frachtransporte auf der Bahn von Linz nach Wels zuzulassen¹⁵².

Dennoch erwies sich die Bahnstrecke schon bald nach der Eröffnung der Strecke Linz-Budweis am 1.8.1832 trotz der erheblichen Baukostenüberschreitung¹⁵³ als voller Erfolg: so wurden zwischen Gmunden und Linz z.B. 1840 bereits 574.224 Zentner Salz, 166.047 Zentner Waren aller Art, 1586 Klafter Holz und 113.672 Personen befördert. Gemäß Tarifbestimmungen aus dem Jahr 1836 betrug die Fahrzeit von Budweis nach Linz 13 Stunden 50 Minuten bei einem Fahrpreis von 3 fl 15 kr öW in der I. Klasse und 2 kr 10 kr öW¹⁵⁴ in der II. Klasse, was für die meisten Menschen unerschwinglich bleiben musste. Dennoch beförderte allein im Oktober 1841 die Bahn auf der Strecke Gmunden-Linz 10.422 Fahrgäste. In Verbindung mit der seit 1839 bestehenden Dampfschiffahrt auf dem Traunsee wurden zunehmend auch Vergnügensreisende angesprochen¹⁵⁵. Erst mit 15.12.1872 wurde die Linz-Budweiser Pferdeeisenbahn auf Dampfbetrieb umgestellt¹⁵⁶.

¹⁵² ÖSTA, AVA-VA, Erste Eisenbahn-Gesellschaft, Fach VI A /Karton 3 – Zl. 177/1835

¹⁵³ Anstelle der veranschlagten 900.000 fl C.M. betrugen die Kosten schließlich 1,654.322 fl CM (Weidmann, Die Budweis-Linz-Gmundner Eisenbahn, S. 17)

¹⁵⁴ Theodor Englisch, Tarifwesen. A: Personen-Tarife, In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), Band III, S. 128

¹⁵⁵ F.C. Weidmann, Die Budweis-Linz-Gmundner Eisenbahn, S. 8 + 11

Der Autor empfiehlt folgende Ausflugsroute:

Hallstatt-Gosaumühle: ½ Stunde; längs des Sees bis Steeg: ½ Stunde; Steeg-Goisern-Laufen-Ischl 1 ½ Stunden; Ischl-Ebensee: 1 ½ Stunden; Gmunden-Linz per Bahn: 5-6 Stunden, d.h., insgesamt 9 ¾ -10 Stunden Angesichts der Fahrtkosten von 1 fl 15 kr in der 1. Klasse und 48 kr in der 2. Klasse für die Strecke Gmunden-Linz handelte es sich dabei um ein durchaus kostspieliges Vergnügen! (S. 11 + 54 f.)

¹⁵⁶ Herbert Matis, S. 188 ff

Die englische Lokomotiveisenbahn hatte auch in Österreich größte Aufmerksamkeit erregt, so dass Erzherzog Johann 1825 in einem Brief an den Grafen von Saurau von einer möglichen Eisenbahnverbindung der Donau mit Triest als dem Tagesgespräch in der Steiermark berichtete¹⁵⁷. Dieses große Interesse in Verbindung mit der Suche nach neuen Kapitalgebern war sicherlich mit ein Grund, dass die Hofkammer 1825 die Länderstellen ermächtigte, Juden zum Betriebe von Unternehmungen, „*welche auf neuen, wirklich nützlichen privilegierten Erfindungen beruhen*“, ausnahmsweise einen längeren Aufenthalt außerhalb ihres bestimmten Wohnortes zu gestatten; „(...) *dadurch würde auch rücksichtlich des Betriebes von Privilegien durch Israeliten alle jene Rücksichten erzielt werden können, deren Beachtung in industrieller Beziehung wünschenswert erscheint*“¹⁵⁸.

Die ungarischen Stände stellten beim Landtag 1832-36 neben dem Straßenbauprogramm auch ein Eisenbahnprogramm auf, das eine Reihe von Verbindungen, von Pest ausgehend, vorsah. Am 8.6.1827 wurde mit dem Bau der Linie Pest-Köbanya begonnen, der jedoch bereits 1828 aufgrund des ungeeigneten Systems und der mangelhaften Bauweise abgebrochen wurde. Erst 1836 wurde die Diskussion um den Eisenbahnbau anlässlich der Errichtung der Kettenbrücke in Pest wieder aufgenommen¹⁵⁹.

3.4 Zwischen Begeisterung und Skepsis

Die unerwartet hohen Baukosten der Pferdeeisenbahn, geringe Dividendenexpectationen der Aktionäre, Probleme bei der Grundablösung und im technischen Bereich sowie das Scheitern des ersten ungarischen Bahnprojektes, vor allem aber auch das Desinteresse des Kaisers bremsten in Österreich eine Zeitlang die Investitionsbereitschaft¹⁶⁰. Auch Handwerker, wie Wagner, Schmiede und Sattler, aber auch Fuhrwerker und Gastwirte betrachteten die

¹⁵⁷ Aloys Freiherr von Czedik, Der Weg von und zu den Österreichischen Staatsbahnen. 1824-1854/1858. 1882-1910 (Teschen-Wien-Leipzig, 1913), S. 29

+ Burkhard Köster, Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825-1859. Militärgeschichtliche Studien, Band 37 (München, 1999), S. 56

¹⁵⁸ Johann Slokar, S. 264

¹⁵⁹ Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Band I, S. 120 + 123

¹⁶⁰ Burkhard Köster, S. 65

neuen Entwicklungen mit großem Misstrauen und der Furcht vor Existenzvernichtung. Die staatliche Verwaltung sah gesteigerte Mobilität vor allem unter dem Gesichtspunkt der Störung der inneren Ruhe und Sicherheit und verdächtiger fremder Einflüsse¹⁶¹.

Eisenbahnbegeisterte hingegen sahen einen neuen glücklichen Abschnitt der bürgerlichen Verhältnisse herankommen, sie sahen Entfernungen schrumpfen, die Heranbildung eines neuen Verhältnisses zwischen Land- und Stadtmenschen, günstigste wirtschaftliche Entwicklungen und insgesamt eine glänzende Zukunft nahen¹⁶². Der an der Scholle „*vegetabilisch klebende Mensch*“ solle durch die Eisenbahn aus seinem Schlummer geweckt und zum Bewusstsein geführt werden; der Gelehrte und der Kaufmann würden durch die Eisenbahn in die Lage versetzt, Vorstellung und Geist durch Anschauung fremder Artikel und Verhältnisse zu schärfen¹⁶³.

Die Begeisterung für den technischen Fortschritt zeitigte auch unerwartete Folgen: Der oberösterreichische Pfarrer Franz Andorfer reichte 1837 der Ersten Eisenbahn-Gesellschaft die Erfindung eines „*neuen, mechanischen Eisenbahn-Wagen-Automaten*“ ein, der Pferde und Dampf ersetzen sollte. Der Erfinder erklärte sich bereit, dem Vaterländischen Museum in Linz ein Modell seiner Erfindung gratis zur Verfügung zu stellen und beanspruchte für sich „(...) *die Ehre der Erfindung sowie die dafür mögliche Würdigung*“, ein Honorar von 1000 Dukaten in Gold bei Übergabe und nachfolgend eine monatliche Leibrente von 100 fl WW¹⁶⁴.

Eisenbahngegner brachten vor, Eisenbahnen seien gefährlich, weil sich in Talwegen die Zugkraft unkontrollierbar vermehre, daneben wurde einge-

¹⁶¹ Alfred Ritter von Lindheim, Unsere Eisenbahnen in der Volkswirtschaft. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), Band II, S. 61

1836 stellten z.B. die Linzer Lohnkutscher und Fiaker einen Antrag gegen die Personenbeförderung auf der Eisenbahn (Zl. 13184/1064 vom 19.5.1836 – ÖSTA, AVA-VA, Vereinigte Hofkanzlei, Fach II /Karton 3)

¹⁶² (anonym) Gedanken über Eisenbahnen, deren Wesen und Wirkung, dann Grundsätze bei Anlage und Benützung derselben. Ein Taschenbuch für gebildete Eisenbahn-Freunde (Wien, 1843), S. 50 ff

¹⁶³ Franz Xaver Hlubek, Der Verkehr zwischen Triest und der Monarchie und die Wien-Triester Eisenbahn (Wien, 1841), S. 59

¹⁶⁴ ÖSTA, AVA-VA, Erste Eisenbahn-Gesellschaft, Fach VI A /Karton 5 – Zl. 401(1837). Dem Akt liegt ein ausführlicher Vertragsentwurf bei, jedoch fehlen Zeichnungen oder Berechnungen.

wandt, dass die Baukosten einschließlich Lohnkosten erheblich höher lägen als beim Straßenbau und sich bei erhöhter Geschwindigkeit noch steigern würden. Eisenbahnen seien besonders auf längeren Strecken der Beschädigung durch Mutwillen, Bosheit oder Diebstahl ausgesetzt und bei starkem Schneefall gar nicht einsetzbar¹⁶⁵. Daneben wurde die veränderte Wahrnehmung der Umgebung kritisch angemerkt: In den meisten Fällen würde das Naturerlebnis entstellt oder ginge verloren, während der Reisende in düsternen Tunnels und tristen Einschnitten und der dröhnenden Lokomotive ausgesetzt, gleichsam zum „*Paket*“ werde¹⁶⁶.

Dass technische Neuerungen weite Bevölkerungskreise anzusprechen vermochten, beweisen das Interesse und zahlreiche Presseberichte über den englischen Dampfwagen, der Ende Oktober 1834 im Wiener Prater eintraf und von einem gewissen Friedrich Voigtländer gegen einen Eintrittspreis von 24 kr dort unter Böllerschüssen einem zahlreichen, staunenden Publikum vorgeführt wurde – vom Anheizen bis zur Fahrt durch den Prater in unterschiedlichen Geschwindigkeitsstufen. Johann Nestroy nutzte diesen Publikumserfolg geschickt für seinen Einakter „*Die Fahrt mit dem Dampfwagen*“, wobei ein solcher in dem Stück gar nicht thematisiert wurde, was der Kritiker Franz Wiest so kommentierte, dass der „*Titel eigentlich das Anziehendste*“ sei, während eine andere Zeitung von „*einer unschuldigen List*“ sprach¹⁶⁷.

3.5 Die Eisenbahn in Österreich von 1832 bis 1839

Die Begeisterung für den Bahnbau als Weg zu Fortschritt und Weltoffenheit führte zu Grußadressen aller Art und selbst zu dichterischen Höhenflügen von unerwarteter Seite, wie das zu Beginn dieses Kapitels wiedergegebene Festgedicht des Bürgermeisters von Pardubitz, Franz Beneschowsky,

¹⁶⁵ Victor Mekarsky, Edler von Menk, Das Eisenbahnwesen nach allen Beziehungen kritisch beleuchtet. Für die Gebildeten jeden Standes, und ein vollständiges Handbuch für Eisenbahn-Committéen, Privat-Unternehmer, Mit-Interessenten, Architekten, Ingenieurs und Mechaniker (Wien, 1837), S. 76 f + 94 f

¹⁶⁶ Wolfgang Schivelbusch, S. 53, unter Verweis auf einen anonymen Text des Jahres 1844

¹⁶⁷ Johann Nestroy, Die Fahrt mit dem Dampfwagen. In: Stücke 8/I. Sämtliche Werke, historisch-kritische Ausgabe, Hrsg. Friedrich Walla (Wien, 1996), S. 347 ff

anlässlich der Eröffnung der Strecke Wien-Prag im Jahre 1845, als schönes und bewegendes Beispiel für unbedingten Fortschrittsglauben.

1829 präsentierte der Grazer Franz Xaver Riepl, Professor am Wiener Polytechnikum, das Projekt einer Schienenverbindung vom Nordosten der Monarchie bis zur Adria; von Brody über Lemberg, Przemysl, Bochnia (dem Zentrum der galizischen Salzgewinnung), Prerau nach Wien und von hier, unter Umgehung der Alpen nach Osten, via Bruck und Varasdin zur Adria. Von dieser „Stammlinie“ waren Seitenlinien in mehreren Varianten vorgesehen. War diese Linie zunächst noch für Pferdeeisenbahn geplant, so entschied sich Riepl nach einer Studienreise nach England für Dampfbetrieb¹⁶⁸.

Nach dem Tod von Kaiser Franz I wurde die Begeisterung für Eisenbahnprojekte auch im Kaiserhaus erneut geweckt, obwohl auch dem Kaiser Ferdinand zunächst eine zögernde Haltung zugeschrieben wurde, wie die Anekdote illustriert, wonach der Kaiser dem Bankier Rothschild auf dessen Gesuch um Gewährung einer Bahnkonzession, folgendes erwidert haben soll: *„Was, Ihr wollt eine Eisenbahn bauen? Zu was denn? Jeden Tag seh ich den Stellwagen von Kagrán ankommen, und nie ist er voll! (...)“*¹⁶⁹.

Salomon Rothschild, der Chef des gleichnamigen Bankhauses, zeigte Interesse für das Projekt Riepls, und auf seine Initiative hin wurde am 4.3.1836 das erste kaiserliche Privileg zum Bau einer Lokomotiveisenbahn für die Strecke Wien-Bochnia samt Nebenlinien nach Brünn, Olmütz und Troppau auf der späteren „Kaiser-Ferdinand-Nordbahn“ erteilt¹⁷⁰. Dieses sah den Betrieb mit Pferden oder Dampfkraft vor und räumte auch die Personenbeförderung ein¹⁷¹. Der Vorstand der neu gegründeten Gesellschaft bestand

¹⁶⁸ Elfriede Perz, Der Ausbau des südwestlichen Eisenbahnnetzes der österreichisch-ungarischen Monarchie von den Anfängen bis zum Jahre 1918 (phil.Diss. Wien, 1965), S. 7 f

¹⁶⁹ Zitiert nach Eva Priester, S. 253 ff

¹⁷⁰ Im Zusammenhang mit der Erteilung der Konzession ist die Anekdote überliefert, wonach Kaiser Ferdinand geäußert haben soll: „Geb’n wir’s ihna, so was kann sich ohnehin nit lange halten“. (Eduard Kafka, Eisenbahn-Angelegenheiten, S. 55)

¹⁷¹ Johann Lentner, S. 9 f

§ 7 der Privilegiansurkunde lautete: *„Wir berechtigen die Unternehmung, auf dieser Bahn sowohl Personen, als auch Güter und Waren, mit eigenen Wagen und mit Pferde- oder Dampfkraft, jedoch unbeschadet dem Postregale zu verführen, auch diese Befugnis anderen zu überlassen (...)“* – zitiert nach Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Band I, S. 136

fast ausschließlich aus Bankiers und Adeligen, Industrielle waren kaum vertreten¹⁷². Mit Kabinettschreiben vom 29.12.1837 wurden die Rechte und Pflichten der Eisenbahnkonzessionäre beschrieben, einschließlich der Beschränkung der Betriebsgenehmigung auf 50 Jahre. Nach Ablauf dieser Frist sollten die Bahnen kostenlos dem Staat zufallen.

3.6 Die erste dampfbetriebene Eisenbahn Floridsdorf - Deutsch Wagram

Im Zusammenhang mit der bevorstehenden Inbetriebnahme der Bahnlinie hatte Johann Strauß Vater bereits am 18.7.1836 seinen „*Eisenbahn-Lust-Walzer*“, op. 89, präsentiert¹⁷³. Am 23.11.1837 wurde das erste Teilstück von 13,8 km zwischen Floridsdorf und Deutsch Wagram eröffnet, und am 6. Jänner 1838 wurde der öffentliche Verkehr auf dieser Strecke aufgenommen, 13 Jahre nach der ersten Lokomotiveisenbahn in England. Im März 1837 waren sechs Lokomotiven für die Nordbahn aus England in Wien angekommen. In zerlegtem Zustand waren sie per Schiff nach Triest und von dort mittels Pferdeschwerfuhrwerken auf dem Landwege nach Wien befördert worden. Da es keine heimischen mit diesen Lokomotiven vertrauten Mechaniker gab, musste man – vergleichbar dem Einsatz von Italienern im Straßen- und Streckenbau - auch hier auf „Gastarbeiter“ zurückgreifen, diesmal auf Engländer. Über Einladung der Nordbahngesellschaft wurde der schottische Maschinenmeister John Baillie nach Wien berufen, begleitet von zwei englischen Maschinenführern und vier Maschinisten. Ihnen oblag die Einschulung des lokalen Personals und die Führung der ersten Lokomotiven¹⁷⁴.

Versuchsfahrten vom 13. und 14. November und die Probefahrten zwischen Floridsdorf und Wagram vom 19. und 23. November 1837 hatten großes öffentliches Interesse gefunden, wenn auch die Zeitungsberichte spärlich

¹⁷² Eva Priester, S. 253 ff

¹⁷³ Richard Heinersdorff, S. 34

¹⁷⁴ Richard Heinersdorff, S. 23 f

geblieben waren; nur die „Theaterzeitung“ widmete diesem Ereignis einen Artikel. F.C. Weidmann, ein zeitgenössischer Reiseschriftsteller, berichtet:

„Als ich vor 10 Uhr Floridsdorf betrat, zeigte sich mir ein ebenso grandioses als reichbewegtes Bild. Eine Wagenburg aus zahllosen Equipagen war auf dem geräumigen Platze am Damm aufgefahren. Tausende von Zuschauern bedeckten den Damm, den Abfahrtsplatz und die Bahnstrecke soweit das Auge reichte. (...) Die schöne Locomotive „Austria“ aus der Kunstwerkstätte Stephenson’s in Newcastle, führte 8 Wagen (fünf I. Classe zu 18 Personen und drei II. Classe zu 24 Personen) im raschen Fluge dahin auf der Bahn. Seine kaiserliche Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Carl geruhte, nebst seinen durchlauchtigsten Kindern, des Erzherzogs Wilhelm und der Erzherzogin Maria Carolina, kaiserlichen Hoheiten, diese Fahrt mitzumachen.

In allem hatten auf den acht Wagen 164 Personen Platz genommen. Die Kolonne legte bei dieser ersten Fahrt die Bahnstrecke von Floridsdorf nach Deutsch Wagram, 6993 Klafter, in 26 Minuten und von Deutsch-Wagram nach Floridsdorf in 24 Minuten zurück. (...). Ich schritt, die Rückkehr der Kolonne erwartend, auf dem schönen Damme vorwärts bis gegen Süßenbrunn, und der sonderbarste Wechsel der Empfindungen durchströmte meine Brust. Welcher Österreicher könnte diesen Boden der Erregung durchschreiten! Wo zweimal im blutigen Kampfe um das Geschick des Vaterlandes gerungen ward, wo Rudolf von Habsburg den kühnen Böhmenkönig besiegt, wo zuerst Napoleon’s Siegesstern erbleichte an dem Lorbeer von Aspern! Sie lagen alle vor meinem Blicke, die welt-historischen Stätten, an denen in jenen unvergesslichen Tagen gekämpft ward, und nun die Bahn selbst, auf welcher ich dahinwandelte, dieser länderverbindende Gürtel, dieser glänzende Sieg der Industrie und Kraft des menschlichen Geistes, welche Betrachtungen erweckt er in der Brust jedes Denkenden.

Indem all diese Bilder an meinem Sinne vorbeizogen, verkündete die am fernen Horizonte aufsteigende Dampfsäule die Rückkehr der Colonne. (...) Ich folgte der Colonne und nahm nun zur zweiten Fahrt selbst meinen Platz ein (...). Der Bau dieser Wagen und ihre innere Einrichtung lässt nichts zu wünschen übrig; Eleganz und Bequemlichkeit ist auf die ansprechendste Weise in diesen Wagen vereinigt (...). Die Böllerschüsse als Zeichen der Abfahrt donnerten und um $\frac{1}{4}$ 1 Uhr setzte sich die Colonne in Bewegung. Diesesmal legte man die Hinfahrt in 26 Minuten zurück. Anfangs mit mäßiger Geschwindigkeit, dann mit erhöhter Schnelle und bei

der Ankunft in Wagram wieder langsamer, glitt der Zug dahin. (...). Aber selbst bei dieser mittleren Geschwindigkeit der Fortbewegung, wo die Kolonne in einer Sekunde etwas über 27 Fuß zurücklegte, also mehr als das Doppelte, was ein Pferd im raschen Laufe im gleichen Zeitmaße zurücklegt (gewöhnlich 12 Fuß), erscheint die Kraft der Maschine noch staunenswert, wenn man die fortzuschaffende Last in Erwägung zieht. Die Wagen, deren acht, wie erwähnt, die Kolonne bildeten, hatten jeder ein Gewicht zwischen 60 bis 65 Zentner (jeder dieser leeren Wagen wird mit 6 Pferden nach dem Ausfahrtsplatze in Floridsdorf geschafft), rechnen man noch hinzu das Gewicht der mitfahrenden 164 Personen, nur zu einem Zentner die Person, so ergibt sich eine Last von 684 Zentnern, welche hier fortbewegt ward. Die Bewegung selbst ist für den Fahrenden von der angenehmsten Art. In den bequemen Sitzen ruhend, ohne die geringste Erschütterung, so dass man während der Fahrt bequem lesen kann, gewahrt man die außerordentliche Schnelligkeit nur an dem magischen Vorübergleiten der an der Bahn stehenden Zuschauer, welche wie in einer Laterna Magica erscheinen und verschwinden (...).“¹⁷⁵

Die Eröffnung der Strecke Wien/Prater-Wagram erfolgte am 6.1.1838 mit der Lokomotive „Moravia“; damit beginnt die Epoche der Lokomotiveisenbahnen in Österreich. Erzherzog Ludwig, der als Vertreter des Kaisers an der Eröffnung teilnahm, soll angesichts des Nordbahnhofes geäußert haben: „*Sehr schön, meine Herren, aber für uns viel zu groß!*“¹⁷⁶ Doch bereits vom 1. Mai bis 31. Oktober des Jahres wurden auf dieser Strecke 176.000 Personen befördert¹⁷⁷.

Die Inbetriebnahme der Bahnstrecke war bereits einige Zeit vorher mit Plakaten angekündigt worden, und die Fahrten sollten bei entsprechender Witterung an Sonn- und Feiertagen dreimal und an Wochentagen zweimal täglich stattfinden. Der Tarif für die Hin- und Rückfahrt betrug in der 1. Klasse in einem geschlossenen 18-sitzigen Waggon 50 kr CM, in der 2. Klasse in einem 24-sitzigen „Gesellschaftswagen“ 30 kr CM und in der 3. Klasse in einem 32-sitzigen offenen Waggon 15 kr CM. In der 1. Klasse bestand Rauchverbot, in der 2. und 3. Klasse durfte nur geraucht werden, wenn keiner der Passagiere einen Einwand dagegen hatte. Die Billets trugen

¹⁷⁵ Zitiert nach Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Band I, S. 147 ff

¹⁷⁶ Eduard Kafka, Eisenbahn-Angelegenheiten, S. 55

¹⁷⁷ Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Band I, S. 152 + 158

Wagen- und Sitzplatznummer; es wurde ersucht, eine Viertelstunde vor Abfahrt am Bahnhof zu sein. Die Fahrzeit für die Strecke von ca. 2 ½ deutschen Meilen (= 26,4 km) betrug 40 Minuten¹⁷⁸.

Anfangs waren die Billets einige Tage im Voraus zu bestellen, für die Ausgabe wurde in der Innenstadt in der Wollzeile ein eigenes Lokal eingerichtet. Der Transfer vom Stephansplatz in den Prater erfolgte mittels Gesellschaftswagen zum Preis von 6 kr CM¹⁷⁹.

Anfang 1842 entsandte die Hofkammer den „k.k. Tiroler Baudirektions Adjunkten Carl Ghega“¹⁸⁰ samt zwei Begleitern, von denen einer der englischen Sprache kundig und im Zeichnen und Planaufnehmen versiert war, auf eine viermonatige Studienreise nach Belgien, England und Amerika, um technische und mechanische Eisenbahndaten sowie Erkenntnisse zu Bauausführung und Betrieb zu sammeln, führende Lokomotivfabriken zu besuchen und Bahninstruktionen zu beschaffen. Im Übrigen wurde ihm freie Hand gelassen, denn Punkt 16 der Reiseinstruktionen besagt:

„(...) Überhaupt wird dem bekannten Eifer und bewährten Kenntnissen des Adjunkten Ghega, welcher die Verhältnisse der in Österreich bereits bestehenden Bahnen genau kennt, überlassen, auf alle jene Gegenstände seine Aufmerksamkeit zu richten, die er für die zu erbauende Staats-Eisenbahn von Interesse finden wird (...)“¹⁸¹

¹⁷⁸ Theodor Englisch, S. 129 f.

¹⁷⁹ Felix Löwenfeld, S. 32 f.

¹⁸⁰ Carlo Ghega (10.1.1802/Venedig, S. Pietro di Castello – 14.3.1860/Wien) wurde als Sohn eines österreichischen Marinebeamten geboren und an der venezianischen Kadettenanstalt „k.k. Militärkollegium St. Anna“ erzogen, die er 1818 als *Licenziato ingegnere e architetto a pieni voti* abschloss. 1819 promovierte er an der Universität Padua *summa cum laude* zum Doktor der Mathematik und war anschließend in den italienischen Provinzen im Straßen- und Kanalbau tätig, leitete 1836-40 den Bau einiger Nordbahnstrecken, zahlreiche Studienreisen in die USA, nach Frankreich, Belgien, Deutschland und England, 1844 Ernennung zum Kaiserlichen Rat. Am 1.9.1849 wurde er in den erblichen Ritterstand erhoben und zum Vorstand der Sektion Eisenbahnbau ernannt. 1852 wurde er zum Zentraldirektor für Eisenbahnbauten ernannt. Neben dem Projekt eines Eisenbahnnetzes für die gesamte Monarchie entwickelte er Verbesserungen für Vermessungsgeräte
Anmerkung: Die Dienstabtabelle gibt den 13.6.1802 als Geburtsdatum an!

(Quellen: Österreich-Lexikon, Wien, 1995, Hartl/Patera. Straßen Brücken Eisenbahnen, Graz-Wien-Köln, 1960 + ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 7 – Zl. 2361/HM vom 24.10.1852; Allg.Hofkammer, Fach II B /Karton 11 - Zl. 1605/EP vom 26.10.1844)

¹⁸¹ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach IV A /Karton 62 – Zl. 23 vom 1.2.1842 und Zl. 62 vom 8.2.1842 – Im Anschluss an diese Reise wurde Ghega zum Inspektor ernannt, was eine Gehaltsvorrückung von 1200 fl auf 1500 fl/Jahr bedeutete; sein Begleiter Moritz Löhr wurde zum Oberingenieur ernannt (Zl.1077 vom 18.7.1842).

1841 begann der Bau der Strecke Wien-Prag mit Anschluss an die sächsische Grenze, 1845 war die Nordbahnstrecke bis Olmütz fertig gestellt, und 1847 erreichte man in Oderberg den Anschluss an das preußische Netz mit Verbindungen zur Nord- und Ostsee¹⁸².

In dieser Zeit vollendete Johann Nestroy das Stück *„Eisenbahnheiraten oder Wien, Neustadt, Brünn“*, das am 3.1.1844 im Theater an der Wien uraufgeführt wurde und bis 1858 immerhin 58 Aufführungen erreichte. Wie so oft hatte er ein französisches Stück mit zahlreichen aktuellen Bezügen bearbeitet, wie z.B. die Anspielung auf den Gumpoldskirchener Tunnel in der dritten Szene:

„(...) Ein Tunnel, wo einer notwendig ist, das is nix, was sein muß, das muß halt sein, aber da hab’n sie mühsam vier Schuh’ Weingartengrund auf einen Schwibbogen aufg’schottert, um nur unterirdisch fahren zu können, das ist a Riesenwerk (...)“¹⁸³.

3.7 Die Entwicklung in Transleithanien

Im Gegensatz zur Begeisterung für Eisenbahnen in Cisleithanien ging die Eisenbahnentwicklung in Transleithanien weiterhin nur schleppend voran. Der Adel blieb ablehnend, da abzusehen war, dass er für die Benützung der Eisenbahnen ebenso wie alle anderen Passagiere einen Fahrpreis zu entrichten haben würde, obwohl ein Gesetz aus dem 18. Jahrhundert Adeligen die kostenfreie Benützung öffentlicher Wege zugesichert hatte. Als öffentliche Wege wurden in diesem Kontext auch Eisenbahnen interpretiert, und so bestand der ungarische Adel auf der kostenlosen Benützung dieser Einrichtung¹⁸⁴. Dabei war das Straßensystem in Ungarn in einem so desolaten Zustand, dass selbst bei trockenem Wetter die Fahrt von Budapest nach Wien

¹⁸² Eduard Winter, *Frühliberalismus in der Donaumonarchie. Religiöse, nationale und wissenschaftliche Strömungen von 1790-1868* (Berlin, 1968), S. 128 f

¹⁸³ Dabei handelte es sich um „Paris, Orléans et Rouen“ von Bayard und Varin, das am 1.9.1843 in Paris uraufgeführt wurde. Ein weiteres Stück aus dem Jahr 1839, das möglicherweise als Vorbild gedient hatte, „Die Fahrt auf der Eisenbahn von Wien nach Brünn“ von Friedrich Blum gilt als verschollen. Georg Wagner, *Das Nestroy-Liederbuch*, Band 8. Possen 2 (Wien, 1998), S. 96 ff
+ Johann Nestroy, *Eisenbahnheiraten oder Wien, Neustadt, Brünn*. In: *Gesammelte Werke*, Vierter Band, (Wien, 1962), S. 287-362

¹⁸⁴ Hermann Strach, *Geschichte der Eisenbahnen*, Band I, S. 124

49 Stunden und von Budapest nach Temesvar drei Tage mit dem Postwagen dauerte und viele Straßen bei Nässe fast unpassierbar waren. Beladene Fuhrwerke konnten trotz sechs vorgespannter Zugtiere pro Tag kaum mehr als ein bis zwei Meilen zurücklegen¹⁸⁵. In diesem zögernden Umfeld wurde 1836 die Strecke Pressburg-Tyrnau projektiert, von welcher 1840 jedoch erst die erste Tranche Pressburg-St. Georgen auf 14 km fertig gestellt war¹⁸⁶.

Am 2.1.1838 erhielt Freiherr Simon Georg Sina das Privileg zur Gründung der „*k.k. privilegierte Wien-Raaber Eisenbahn-Gesellschaft*“, die 1841 auf der Strecke Wien-Wiener Neustadt den Betrieb aufnahm. Da sich der ungarische Landtag jedoch 1841 gegen den Eisenbahnbau auf ungarischem Boden aussprach, wurde die Bahn nicht nach Ödenburg fortgeführt, sondern bis Gloggnitz ausgebaut. Die Konzession für die Strecke Raab-Preßburg wurde für erloschen erklärt, die Gesellschaft in „*Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft*“ umbenannt, am 5.3.1842 erreichte der erste Zug die Station Gloggnitz, und am 20.8.1842 war die Strecke fertig gestellt¹⁸⁷. Die Verbindung zur Strecke südlich des Semmering wurde zunächst durch die 1841 fertig gestellte Semmeringstraße wahrgenommen. Die Strecke Mürzzuschlag-Graz als zweite große Baustrecke der Südbahn wurde nach zweijähriger Bauzeit von Erzherzog Johann in Vertretung des Kaisers am 21.10.1844 eröffnet¹⁸⁸. – In Ungarn führten erst die Aufhebung der Adelsprivilegien und die Aufhebung der Untertänigkeit – wobei jedoch der Großgrundbesitz unangetastet blieb – nach 1848 zu merkbaren Impulsen für die wirtschaftliche Entwicklung und damit zu gesteigertem Interesse am Eisenbahnbau¹⁸⁹.

3.8 Ambitionierte Ausbaupläne

Nach Gründung der Generaldirektion der k.k. Staatseisenbahnen im Jahr 1842 wurde der Bahnbau sowohl im Norden auf der Linie Wien-Prag-Boden-

¹⁸⁵ Johann Marx von Csakány, Das Eisenbahnwesen in Ungarn um 1867 bis zur Gegenwart. Entwicklung des Betriebes. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), Band III, S. 509 f

¹⁸⁶ Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Band I, S. 128

¹⁸⁷ Elfriede Perz, S. 18 f

+ 22 f. + Peter Csendes, S. 262

¹⁸⁸ Peter Csendes, S. 272 f

¹⁸⁹ Iván T. Berend/György Ránki, S. 462

bach als auch in Richtung Triest in Angriff genommen. In den Jahren 1842 und 1845 wurden die Wiener Ausgangsbahnhöfe für die Süd- und Ostbahn eröffnet, auf behördliche Anordnung vor der „Linie“¹⁹⁰. Am 1.9.1848 wurde die Verbindung Wien-Breslau fertig gestellt. Die Teilstrecke Cilli-Steinbrück der Südlichen Staatsbahn wurde am 16.8.1849 eröffnet; am 14.5.1850 erfolgte die Grundsteinlegung des Bahnhofs Triest, und die Betriebseröffnung der Südbahnlinie bis Triest fand nach Überwindung der technisch äußerst schwierigen Terrains am Laibacher Moor und des Karstes in Anwesenheit des Kaisers am 27.6.1857 statt¹⁹¹. Damit war die Verbindung Nordsee-Adria verwirklicht, was am Semmering mit der Inschrift „*Adriaticum Germanico junxit mare*“ dokumentiert wurde¹⁹².

Die privilegierten Bahnlinien wurden durch wesentliche private Investitionen als k.k. privilegierte Unternehmungen, vor allem der Familien Rothschild (die die Schürfrechte für Kohlelager im Raum Ostrau /Vitkovice an der Nordbahnstrecke besaß), Sina, Eskeles und Pereira und später auch französischen Konsortien, ermöglicht; allerdings waren aufgrund eines schweren Kurssturzes bereits 1845 staatliche Stützungsaktionen erforderlich, die zur ersten Verstaatlichungsjahre 1850-54 führten; lediglich die Kaiser Ferdinand-Nordbahn blieb zunächst noch in Privatbesitz.

In dieser ersten Staatsbahnperiode fällt der hohe Anteil der italienischen Nationalität im technischen Bereich auf: Neben dem Venezianer Ghenga und dem Welschtiroler Alois Negrelli¹⁹³, der 1849 zum Vorstand der neu errichteten Oberbaudirektion in Verona ernannt wurde, ist vor allem auch der aus Treviso stammende Hermenegild Francesconi zu nennen, der 1842-1848 er-

¹⁹⁰ Edmund Hofbauer, Die österreichischen Eisenbahnen 1837-1937. Gedenklblätter zur Hundertjahrfeier der Eröffnung der ersten österreichischen Dampfeisenbahn (Wien, 1937), S. 13

¹⁹¹ Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen, I. Band, S. XV

¹⁹² Franz Carl Weidmann, Der Tourist auf der Südbahn von Wien bis Triest. Dritte Auflage, neu bearbeitet von Theodor Gettinger (Wien, 1868), S. 3

¹⁹³ Alois (Luigi) Negrelli von Moldelbe, geb. 23.1.1799 in Primiero /Trentino, verstorben 1.10.1858 in Wien, trat am 18.8.1819 in die k.k. Baudirektion für Tirol und Vorarlberg ein, nach jahrelanger Tätigkeit bei Bahnbauten in der Schweiz wurde er 1849 zum Direktor der Oberbaubehörde in Lombardo-Venetien ernannt. Neben seinen Funktionen im österreichisch-ungarischen Eisenbahnbau war er auch in Württemberg und Sachsen tätig. Zahlreiche Ehrungen, Erhebung in den Ritterstand am 20.10.1850. (vgl. Biographie von Alfred Birk)

ster Generaldirektor der österreichischen Staatsbahnen war¹⁹⁴. Francesconi erwies sich als außerordentlich tatkräftig, nach seiner Ernennung am 3.1.1842 legte er bereits am 19. Jänner ein 36 Seiten umfassendes Konzept über Personalbestellung, Geschäftsverfahren und Wirkungskreis vor¹⁹⁵. Auch im Hochbau waren italienische Bauunternehmungen sehr stark vertreten, während für den Betrieb zahlreiches Personal aus Westeuropa rekrutiert wurde: vor allem englische und deutsche Oberbauverleger, Lokführer und Techniker. Die Anwerbung qualifizierter Kräfte im Ausland erfolgte aber nicht nur von Österreich aus, selbst in den deutschen Staaten versuchte man, Fachkräfte aus dem westeuropäischen Ausland zu holen¹⁹⁶.

Anlässlich des Ausbruchs von Unruhen in Galizien wurde 1846 erstmals die strategische Bedeutung des neuen Verkehrsmittels erkannt und die zur Niederschlagung bestimmten Truppenteile mit der Eisenbahn transportiert. Auch im Revolutionsjahr 1848 fanden viele Truppenbewegungen per Bahn statt¹⁹⁷. 1848 wurden gemäß Verfügung des Innenministeriums zunächst Bahnwächter, Bahnaufseher, Maschinenführer, Packer und Packmeister, Kondukteure und Oberkondukteure vom Dienst in der Nationalgarde befreit¹⁹⁸, später auch die übrigen exekutiven, administrativen und kontrollierenden Personen der Staats- und Privatbahnen, sowie auch die Angestellten des Staatstelegrafen¹⁹⁹.

¹⁹⁴ Paul Mechtler, Streiflichter auf das Nationalitätenproblem bei den österreichischen Eisenbahnen. In: MÖSTA, Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs Band 15/1962 (Wien, 1962)...S. 431
Hermenegild von Francesconi, geb. 9.10.1795 in Venetien, verstorben 9.10.1862 bei Conegliano. Ausbildung in der Artillerie-Ingenieurschule Modena, zahlreiche Straßen-, Brücken- und Wasserbauten. Nach seiner Berufung nach Wien Referent für alle technischen Staatsangelegenheiten, leitete zahlreiche Flussregulierungen, wurde bei Gründung der Nordbahn zum Generaldirektor für den technischen Betrieb ernannt, 1842 Generaldirektor der Staatsbahnen, ab 1850 Generalinspektor der Kaiser Ferdinand Nordbahn (Eduard Kafka, Eisenbahn-Angelegenheiten, S. 193)

¹⁹⁵ Helmut Karigl, Personalaufnahmen bei der Generaldirektion für die Staatseisenbahn (1842-1848). In: SCRINIUM, Zeitschrift des Verbandes österreichischer Archive, Heft 43/1990 (Wien, 1990), S. 154

¹⁹⁶ Michael Wortmann, Eisenbahnbauarbeiter im Vormärz. Sozialgeschichtliche Untersuchung der Bauarbeiter der Köln-Mindener Eisenbahn in Minden und Ravensburg, 1844-47. Neue Wirtschaftsgeschichte, Band 6 (Köln-Wien, 1972), S. 65

¹⁹⁷ Burkhard Köster, S. 105 + 119

¹⁹⁸ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III Ba /Karton 18 - Zl. 223 /31.5.1848 + 1676 /6.7.1848

¹⁹⁹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 18 - Zl. 9475/534 /25.4.1849

3.9 Die erste Gebirgsbahn Europas – die Semmeringbahn

Am 31.1.1844 hatte Carl Ghega das Projekt einer Eisenbahnlinie von Gloggnitz über Reichenau, Schottwien und die Adlitzgräben über den Semmering, in der Nähe des Übergangs der Reichsstraße bis nach Mürzzuschlag vorgelegt, nachdem die ursprünglich unter Umgehung der Berge durch Ungarn (Bruck/Leitha-Wieselburg/Moson-Raab) projektierte Linie gescheitert war. Die Länge sollte 42,5 km betragen, es waren 10 Tunnel (einer davon 1200 m lang), sowie 22 große Brücken und Viadukte vorgesehen²⁰⁰.

Dieses Projekt wurde zunächst aus finanziellen Gründen zur Seite gelegt und erst im Revolutionsjahr 1848 im Zusammenhang mit Notstandsarbeiten zur Bekämpfung der stark angestiegenen Arbeitslosigkeit wieder aufgenommen, wobei auch die Aussicht auf Entfernung möglicherweise revoltierender Arbeiter aus der Hauptstadt eine Rolle spielte²⁰¹. Am 5.8.1848 wurde mit dem Wiener Bauunternehmer Michael Hablitschek ein Vertrag zur Arbeitskräfteüberlassung abgeschlossen, und bereits am 7.8.1848 wurden 500 Arbeiter aus Wien zum ersten Bauabschnitt gebracht, in den Wochen danach jeweils weitere 500, wobei sich bereits am 26.8.1848 der erste tödliche Unfall ereignete²⁰². Hablitschek hatte sich zur Aufnahme jener Arbeiter verpflichtet, die ihm vom *„Ausschuß der Bürger, Nationalgarden und Studenten für Aufrechterhaltung der Ruhe, Sicherheit und Wahrung der Rechte des Volkes – Abtheilung für öffentliche Arbeiten“* zugewiesen wurden. Diesen war in Aussicht gestellt worden, 30-50 kr pro Tag in Akkordarbeit zu verdienen. Wie sich aus einem Bericht Ghegas an den Minister für Öffentliche Arbeiten ergibt, konnte bis zu 1 fl pro Tag erreicht werden. Ansonsten betrug der Taglohn für Männer 25-30 kr, für Frauen 20 und für *„arbeitsfähige Kinder“* 12 kr. Feier- und Regentage wurden nicht bezahlt²⁰³.

Am 27.6.1848 wurde das Projekt genehmigt, und im Herbst 1848 begann der Bau der technisch revolutionären, ersten Gebirgsbahn Europas. Dabei waren bereits soziale Mindeststandards festgelegt: Diese umfassten die Er-

²⁰⁰ Elfriede Perz, S. 31 f

²⁰¹ Elfriede Perz, S. 33

²⁰² Robert Pap, S. 87

²⁰³ Robert Pap, S. 55 f

richtung von Notspitälern samt Zubehör mit 4 Betten auf 100 Arbeiter schon vor Baubeginn. Ferner wurden die Subunternehmer verpflichtet, alle zugewiesenen Arbeiter zu beschäftigen und für ihre Unterbringung zu sorgen²⁰⁴, was jedenfalls nicht erfüllt wurde, wie sich später zeigen sollte.

Da geeignete Lokomotiven für die zu bewältigenden Steigungen noch nicht entwickelt waren, veranstaltete das Ministerium für Handel, Gewerbe und Öffentliche Arbeiten 1850 diesbezüglich eine internationale Ausschreibung. Bis zum 31.7.1851 waren geeignete Modelle einzureichen, der erste Preis betrug 20.000 fl, aber auch die drei nächstgereihten Modelle mit Preisgeldern von 10.000 fl, 9.000 fl und 8.000 fl sollten angekauft werden²⁰⁵. Keines der vier präsentierten Modelle entsprach vollständig den Anforderungen, erst die Weiterentwicklung durch Wilhelm Freiherr von Engerth, Professor am Grazer Joanneum, brachte schließlich das erwünschte Ergebnis²⁰⁶.

Das Bahnprojekt selbst war in Technikerkreisen durchaus nicht unumstritten und führte teilweise zu sehr unsachlicher Kritik. So sah sich Ghega, dessen schriftliche Äußerungen ansonsten auf ein zurückhaltendes Naturell schließen lassen, am 9.12.1849²⁰⁷ in einem Schreiben an Oberingenieur Pilarski genötigt, in scharfen Worten verschiedene öffentlich getroffene unqualifizierte Äußerungen zurückzuweisen. Wörtlich schreibt er:

„(...) Obwohl ich von der Ansicht ausgehe, dass jeder Ingenieur sich eine selbständige Meinung bildet und diese nicht immer mit den höheren Entschlüssen übereinstimmen könne, obwohl ich ferner stets geneigt war und bin, allfällige Meinungsverschiedenheiten, selbst wenn solche von minder Erfahrenen ausgehen sollten, die gebührende Rechnung zu tragen, so darf doch die Kundgabe einer solchen Meinungsverschiedenheit von Seite eines k.k. Beamten nur auf eine die Sache selbst fördernde und nicht auf eine solche Weise geschehen, die einerseits nichts weniger als redliche Absichten verrät, andererseits dessen Stellung und Pflicht als Beamter und mit der Anstalt selber nicht verträglich erscheint

²⁰⁴ Paul Mechtler, Bauunternehmer und Arbeiter in der ersten Staatsbahnperiode Österreichs (1842-1858), In: Österreich in Geschichte und Literatur 12/1968 (Wien, 1968), S. 323 f

²⁰⁵ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 2 - Zl. 962/HM/1850

²⁰⁶ Edmund Hofbauer, S. 19

²⁰⁷ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III Ba /Karton 19 (Vorstandsprotokolle der Bausektion) - Zl. 93 VP -

und ich sehe mich in solchen Fällen im Interesse des Dienstes verpflichtet, solche Individuen mindestens von demjenigen Dienstposten zu entfernen, in welchem sie unter solchen Verhältnissen nicht nach Überzeugung wirkend, keinen für die Sache selbst ersprießlichen Dienst zu leisten vermögen. (...)“

Die Ausführung des Projekts stieß jedoch auch auf erhebliche logistische Probleme. So wies der Magistrat Mürzzuschlag in einem Bericht vom 17.11.1849 an die Betriebsdirektion Graz auf das beinahe gänzliche Fehlen von Quartiermöglichkeiten für die Beschäftigten hin²⁰⁸: Die örtlichen Hausbesitzer waren auf die Vermietung von Wohnraum nicht eingerichtet, zumal vor Eröffnung der Staatsbahn nur der k.k. Distrikts-Physiker, der k.k. Straßenwächter und die Finanzwache Mietwohnungen benötigt hatten. Eisenbahnbeamte, Diener, besonders aber die große Menge der Bauarbeiter hatten bei unverhältnismäßig hohen und weiter steigenden Mietpreisen teilweise menschenunwürdige Quartiere zu akzeptieren, wobei auch die Lebensmittelpreise stark anstiegen, da die Vorräte der gestiegenen Nachfrage nicht entsprechen konnten. Neben sanitären und moralischen Bedenken wies der Magistrat auf den nachteiligen Einfluss der herrschenden Zustände auf die Nationalwohlfahrt, sowie die Gefährdung von Dienstleistung und *„ehrenhafter Stellung der Beamten und Arbeitsleute im Publikum“* hin. Gleichzeitig forderte der Magistrat die Eisenbahnbediensteten per Zirkular vom 20.12.1849 auf, überhöhte Mietpreise zur Anzeige zu bringen und rief die Bürgerschaft auf, die Zinsforderungen innerhalb *„der Schranken der Billigkeit“* zu belassen. Bauarbeiter, die nicht daran denken konnten, die geforderten Mietpreise aufzubringen, waren teilweise in Ställen und Schuppen untergebracht; wie sich aus dem Taufbuch der Pfarre Klamm ergibt, wurden Kinder in Höhlen und Hütten geboren, in einem Fall sogar auf einer Wiese²⁰⁹.

Zur seelischen Betreuung der Arbeiter wurde im Auftrag von Erzherzogin Sophie, der Mutter des Kaisers, in den Adlitzgräben eine Notkirche errichtet

²⁰⁸ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III Ba /Karton 34 - Zl. 175 C:

Für die Unterkunft in einem Mehrbettzimmer wurden 5-7 fl /Monat verlangt, ein unmöbliertes, hofseitiges Einzelzimmer kostete mindestens 6 fl/Monat und 8-10 fl, falls es gassenseitig gelegen war. Möblierte Zimmer wurden um 8-12 fl /Monat vermietet; eine 2 Zimmer-Wohnung kostete 140-160 fl /Jahr, eine 3-Zimmer-Wohnung mit Küche mindestens 240 fl/Jahr.

²⁰⁹ Robert Pap, S. 87 f

und der Wiener Neustädter Kooperator Johann Sedlak, der neben deutsch und tschechisch auch italienisch beherrschte, per 13.7.1851 zum Seelsorger berufen²¹⁰.

In den Jahren 1850-52 wütete auf der Baustelle die Cholera, was gemäß Ghega auf mangelhafte Bekleidung und Ernährung der meisten Arbeiter zurückzuführen war²¹¹. Die drei Notspitäler konnten die Erkrankten nicht mehr fassen, und so floh 1850 ca. ein Zehntel der Arbeiterschaft aus Furcht vor Ansteckung. 1850 verstarben 303 Personen, 1851 waren es 248 und 1852 schließlich 178 Bauarbeiter bzw. deren Familienangehörige. Insgesamt wurden im „Pestfriedhof“ in Klamms mindestens 700 Personen bestattet²¹².

Trotz dieser Rückschläge und unvorhergesehener technischer Herausforderungen (z.B. durch Wassereinbrüche) schritten die Bauarbeiten zügig voran, und am 12.4.1854 unternahm der Kaiser eine Probefahrt auf der Strecke. Am 17.7.1854 wurde die 42 km lange Bahnstrecke, die 25 Millionen Gulden gekostet hatte, schließlich offiziell eröffnet²¹³.

Den mannigfaltigen Herausforderungen und Problemen, die die Durchführung des Projektes mit sich gebracht hatte und sicherlich auch einem gewissen Unbehagen, das die Arbeitermassen bei den Behörden verursachten, versuchte man auch nach Fertigstellung vor allem durch seelsorgerische Betreuung Rechnung zu tragen. 1855 wurde der Kooperator Joseph Bodenberger zum Kurator der Marienkapelle am Semmering ernannt und mit einem Jahresgehalt von 600 fl plus 50 fl Spesenersatz - besoldet durch die Südliche Staatsbahn - finanziell einem Ingenieur gleichgestellt²¹⁴.

Das gewaltige Projekt Semmeringbahn fand auch bald seinen Weg in die populäre Literatur des 19. Jahrhunderts: Zu einer der bekanntesten und viel

²¹⁰ Gerta Hartl /Herbert Patera, Straßen Brücken Eisenbahnen. Karl Ritter von Ghega (Graz-Wien-Köln, 1960), S. 32

²¹¹ Paul Mechtler, Bauunternehmer ..., S. 325

²¹² Heinersdorff, S. 62, unter Verweis auf das Sterberegister von Klamms am Semmering

+ Hartl /Patera, S. 43 f – Der Gedenkstein auf dem ehemaligen Cholera- und Ruhr-Friedhof in Klamms vermerkt allerdings 1048 Tote

²¹³ Edmund Hofbauer, S. 19

²¹⁴ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III Ba /Karton 106 - Zl. 14462 /16.6.1855

zitierten literarischen Darstellungen wurde die Erzählung „*Als ich das erste Mal auf dem Dampfwagen saß*“, in der Peter Rosegger aus der naiven Sicht eines Kindes die Bahn als unbegreiflich furchterregendes Wesen und Teufelszeug und den Luftzug aus dem Tunnel als Grabesluft schildert²¹⁵.

Ferdinand von Saar entschloss sich, den Bau der Semmeringbahn zum Hintergrund seiner sozialkritischen Novelle „*Die Steinklopfer*“ zu machen. Die Liebe des Steinklopfers Georg Huber zu Tertschka stellt er in den Kontext einer brutalen Arbeitsumgebung in der eindrucksvoll geschilderten Berglandschaft; Georg tötet den gewalttätigen Vorarbeiter, wird aber durch einen humanen Oberst des Platzkommandos Wiener Neustadt, der als „*deus ex machina*“ fungiert, gerettet, worauf Georg und Tertschka als Bahnwächterpaar ein spätes, kleines Glück erleben dürfen²¹⁶.

3.10 Entwicklung der Eisenbahn ab 1854

1852 waren für die österreichischen Staatsbahnen bereits 316 Lokomotiven im Einsatz, auf den Privatbahnen 157, davon 50% aus einheimischer Fabrikation²¹⁷. 1854 hatten die Staatsbahnen mit einer Streckenlänge von 1.766,4 km den Höhepunkt ihrer Entwicklung erreicht²¹⁸. Im selben Jahr legte Ghega den Plan eines „*Eisenbahnnetzes für den österreichischen Kaiserstaat*“ vor. Dabei sollte die Monarchie durch je drei Hauptlinien von Westen nach Osten bzw. von Norden nach Süden durchschnitten und Anschluss an alle Nachbarstaaten hergestellt werden.

Die großen Hoffnungen, die allenthalben auf ein ausgebautes Eisenbahnnetz gerichtet wurden, lassen sich am Beispiel der Denkschrift eines kärntnerischen Eisenbahnkomitees aus dem Jahre 1850 ersehen, worin ein Land

²¹⁵ Peter Rosegger, *Als ich das erste Mal auf dem Dampfwagen saß*. In: *Gesammelte Werke*, Band 3 (München, 1989), S. 474

²¹⁶ Ferdinand von Saar, *Die Steinklopfer*. In: *Novellen aus Österreich*. Erster Band (Wien-München, 1998), S. 87 ff

²¹⁷ Joseph Hain, Band 2, S. 269 f

²¹⁸ Johann Lentner, S. 18

ohne Eisenbahnen einem Land ohne Kultur gleichgesetzt wurde, das dem Verfall preisgegeben sei²¹⁹.

Es erfolgten neuerliche Privatisierungsschritte, wobei das Konzessionsgesetz vom 14.9.1854 Neubewerbern außerordentlich günstige Bedingungen bot, wie z.B. die in Aussicht gestellte staatliche Zinsgarantie auf das Anlagekapital. Als erste Bahn machte von diesem Zugeständnis die „*Privilegierte Österreichische Eisenbahngesellschaft*“ Gebrauch, der 1858 die nördlichen und südlichen Staatsbahnen überlassen wurden. Noch im selben Jahr erfolgte die Konzessionierung der Südbahn, welche die südlichen Staatsbahnen und die Tiroler Staatsbahnlinien erwarb. Die östlichen Staatsbahnen wurden teils der galizischen Karl-Ludwigs-Bahn, teils der „*Kaiser Ferdinands-Nordbahn*“ überlassen. Ferner konzessionierte man in den folgenden Jahren:

- die Kaiserin Elisabeth-Westbahn,
- die Süd-Nord-Deutsche Verbindungsbahn,
- die Kaiser Franz Joseph-Bahn,
- die Kronprinz Rudolf-Bahn,
- die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn,
- die Buschtiehrader Bahn,
- die Aussig-Teplitzer Bahn,
- die böhmische Nordbahn
- die Brünn-Rossitzer Bahn,
- die Graz-Köflacher Bahn und
- die Kaschau-Oderberger Bahn²²⁰

Mit Stand 1857 waren folgende Eisenbahnlinien in Betrieb:

Staatliche Bahnen:

- Bau	1844-1854	Südliche Staatsbahn	61 ½ Meilen
-------	-----------	---------------------	-------------

Privatbahnen:

- Bau	1827-1836	Erste Österreichische Eisenbahn	26 Meilen
- "	1837-1856	Kaiser Ferdinand-Nordbahn	96 "

²¹⁹ (anonym), Denkschrift des kärntnerischen Eisenbahncomités über die durch das Kronland Kärnten zu führende Eisenbahn (Klagenfurt, 1850), S. 3 ff.

²²⁰ Margarete Hubinek, Die sozialdemokratische Organisation der österreichischen Eisenbahnbediensteten (phil.Diss. Wien, 1949), S. 21 ff

- Bau	1845-1856	Österreichische Staatseisenbahn-Ges.	148 ½ Meilen
- "	1840-1855	Lombardo-Venetianische Eisenbahn	53 "
- "	1836-1856	Prag-Lana/Lany	7 ½ "
- "	1840-1846	Preßburg-Szered	8 ½ "
- "	1847	Dabrowa-Szczakowa	½ "
- "	1848-1855	Thomasroith-Attnang	1 ¾ "
- "	1854	Wolfsegg-Breitenschützing	1 ½ "
- "	1849	Hrastnik-Kohlegruben	½ "
- "	1854	Gesztenyös-Üszög	¾ "
- "	1856	Kladno-Kralup	1 ½ "
- "	1857	Rossitz-Brünn	3 "
Gesamt: 349 ¾ Meilen			

Weitere 181 ¾ Meilen waren im Bau und 588 ½ konzessioniert.²²¹

1857 wurde die lombardo-venetianische Eisenbahn einer französischen Gesellschaft überlassen. Der Bericht des Ministerialkommissärs Böhm an das Ministerium für Öffentliche Arbeiten vom 24.4.1857²²² bringt das Zusammenprallen völlig unterschiedlicher Unternehmenskulturen zum Ausdruck, was in der Stammbelegschaft zu tiefem Misstrauen und allgemeiner Demoralisierung führen musste, zumal auch empfindliche Gehaltskürzungen um bis zu 40% in Kauf zu nehmen waren. Sehr stark beanstandet wurde auch, dass alle höheren Dienstposten an Franzosen oder „*politisch kompromittierte Italiener*“ vergeben wurden.

1858 war der Übergang vom Staatsbahn- zum Privatbahnsystem vollzogen. Auch den Regionalausbau von Bahnlinien übertrug der Staat den Privatbahnen, wobei die wirtschaftlichen Erwägungen der privaten Investoren häufig im Gegensatz zu strategischen Überlegungen der Regierung standen. Diese zweite Privatisierungsphase führte zu einer rasanten Beschleunigung des Bahnbaus und gab starke wirtschaftliche Impulse. Zwischen 1858 und 1873 wuchs das Liniennetz im späteren Cisleithanien von 1902 auf 8508 km, im späteren Transleithanien von 947 auf 5375 km. Dabei brach in der Rezes-

²²¹ Karl Freiherr von Czoernig, S. 243

²²² Böhm war „Commissario Ministeriale per la definizione delle pendenze della cessata I.R. Direzione dell'esercizio sulle Strade Ferrate Lombardo-Venete“
ÖSTA. AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B Karton 19 - Zl. 1616/HM + Zl. 2171/HM vom 7.6.1857 – Bericht des obersten Chefs der Polizeibehörde Venedig an Minister Toggenburg

sion nach 1860 die Bautätigkeit stark ein und erreichte 1864 mit nur 38 km einen Tiefpunkt²²³. 1865 begann der Bau von Pferdebahn- („Tramway“-) Linien in Wien, 1874 wurden die Wiener Stadtbahnlinien in Angriff genommen²²⁴.

Die Wirtschaftskrise von 1873 legte jede private Bautätigkeit lahm, so dass die Verantwortung für die Herstellung neuer Eisenbahnlinien wieder der Regierung zufiel, die den Bau der Tarnov-Leluchower und der Istrianer Bahn in Angriff nahm²²⁵. Dabei war der Belegschaftsstand der Staatseisenbahnen infolge des Börsekrachs allein in Wien von 1338 im Jahr 1872 auf 420 im Jahr 1875 gesunken²²⁶.

Obwohl die Beförderungstarife keineswegs als volkstümlich anzusehen waren, wuchs neben dem raschen Ansteigen des Gütertransportes die Zahl der Passagiere von drei Millionen im Jahr 1848 auf 43 Millionen im Jahr 1873. In diesem Zeitraum stieg die Durchschnittsgeschwindigkeit der Bahnen von 30,5 km/h auf 40 km/h; die Reisedauer für die Strecke Wien-Brünn sank von zwölf auf vier Stunden. Im Vergleich dazu sei erwähnt, dass die Fahrt mit dem Eilpostwagen von Wien nach Brünn 16 Stunden und auf der Strecke Wien-Salzburg zwei Tage erfordert hatte; in Ungarn war die Eilpost aufgrund des schlechten Straßenzustandes nur von Wien bis Pressburg und Ofen gestattet. Der Packwagen nach Innsbruck verkehrte nur einmal wöchentlich, Postverbindungen nach Czernowitz gab es nur dreimal pro Woche, nach Mailand nur zweimal pro Woche²²⁷.

Die Beförderungskosten waren relativ hoch: So kostete im Jahr 1856 auf Schnellzügen der Südbahn eine Meile der 1. Klasse 26 Kreuzer und auf der 2. Klasse 18 Kreuzer, auf gewöhnlichen Zügen eine Meile der 1. Klasse 20

²²³ Roman Sandgruber, S. 127 f

²²⁴ Hugo Köstler, Die Wiener Stadtbahn, In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), Band II, S.429 f

²²⁵ Margarete Hubinek, S. 21 ff

²²⁶ Josefa Richter, S. 27

²²⁷ Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Band I, S. 82 ff
+ Alfred Ritter von Lindheim, S. 61

Kreuzer, der 2. Klasse 15 Kreuzer und auf der 3. Klasse 10 Kreuzer²²⁸; in allen Fällen war zumindest eine Meile zu bezahlen. Kinder unter zwei Jahren wurden kostenlos befördert, Kinder von 2-10 Jahren zum Halbpreis. Mitglieder der Hofburgwache, Militärs und Polizei-Mannschaften zahlten für eine Fahrt in der 3. Klasse den halben Tarif der 2. Klasse²²⁹. Tarifiermäßigungen finden sich auch für Angehörige geistlicher Berufe²³⁰. 1856 erfolgte nach der Einführung von ermäßigten Rückfahrkarten auch die Einführung von Abonnementskarten für die 2. Klasse der Südbahn²³¹. Ab den 1860er-Jahren gab es Fahrpreisermäßigungen nicht nur für Gruppen, sondern auch für arbeitssuchende Handwerksburschen, Dienstboten und Tagelöhner, sowie Sozialtarife für Pfründner, Arrestanten und entlassene Sträflinge²³².

Zu den hohen Kosten kamen bürokratische Hindernisse: In den ersten Betriebsjahren der Kaiser Ferdinand-Nordbahn war beim Kauf der Fahrkarte, die gemäß Vorschrift einen Tag vor der Abreise im Wiener „Bellegardehof“ zu lösen war, ein gültiger Reisepass vorzulegen, allfällig auch eine Unbedenklichkeitsbescheinigung der Polizei, die erst nach detaillierter Darstellung des Reisezwecks, des vorgesehenen Verkehrsmittels und der Vorlage eines Leumundszeugnisses des Hausherrn ausgestellt wurde. In den allerersten Jahren war darüber hinaus auch ein Linienpass für die Überschreitung der städtischen Steuergrenze erforderlich, der bei der Zollvisitation vorzuweisen war, d.h. es waren beispielsweise für eine Fahrt nach Brunn zwei Pässe erforderlich – die Reiselegitimation und der Linienpass, die vor der Bestimmungsstation von Gendarmen kontrolliert wurden²³³. Die inner-

²²⁸ Der Fahrpreis auf der Extrapost hatte 28 kr WW betragen. – Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Band I, S. 82 ff

lt. Tarifbestimmungen waren darüber hinaus dem Postillon pro Station 5 kr CM Trinkgeld auszuhändigen. Für die Extrapost waren 56 kr CM Rittgeld und 12 kr CM Trinkgeld pro Meile zu bezahlen. – Franz Mähling, Organe des Betriebes. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Band III (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), S. 276 f

²²⁹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III Ba /Karton 98 - Zl. 7246 /17.3.1856

²³⁰ So bestanden Fahrpreisermäßigungen für die Grazer Barmherzigen Schwestern und die Lazaristen, die in der 2. und 3. Klasse den halben Fahrpreis bezahlten. – ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III Ba /Karton 98 - Zl. 18158 /8.7.1856

²³¹ ÖSTA, AVA-VA, Min. f. Öffentliche Arbeiten, Fach III Ba - Karton 98 Zl. 14725 /29.5.1856

²³² Gustav Gerstel, Mechanik des Zugverkehrs. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), Band III, S. 138 f

²³³ ÖGB (Hrsg.), 80 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner, S. 26 f
+ Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Band I, S. 85

halb Österreichs bestehenden sechs Zollgrenzen wurden erst 1838 durch eine neue Zollordnung mit der Leitha als einziger Zwischenzolllinie ersetzt²³⁴.

Das ungeachtet dessen starke Interesse an Eisenbahnreisen führte auch zu unangenehmen Nebenerscheinungen. So sah sich die Hofkanzlei veranlasst, am 16.10.1845 ein Dekret an sämtliche Landesstellen zu erlassen, das den Gasthäusern entlang der Eisenbahnstrecken den Aushang von Speisen- und Getränketarifen vorschrieb, da „(...) *wegen des kurzen Aufenthaltes die Reisenden der Willkür der Wirte und insbesondere der Kellner bei der Rechnung sehr ausgesetzt*“ seien²³⁵.

Ab 1882 wurden die Bahnagenden in der neu geschaffenen Direktion für den Staatseisenbahnbetrieb vereint, die ab 1884 als Generaldirektion der Österreichischen Staatsbahnen firmierte. Am 19.1.1896 erfolgte schließlich die Gründung eines Eisenbahnministeriums, um der Bedeutung der Verkehrsagenden Rechnung zu tragen. Zu diesem Zeitpunkt umfasste das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz 16.482 km²³⁶.

²³⁴ Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Band I, S. 84

²³⁵ Ausgenommen von dieser Regelung waren Dalmatien, Mailand, Venedig und Tirol.

Die österreichischen Eisenbahn-Gesetze mit allen auf das Eisenbahn-Wesen Bezug nehmenden Vorschriften und Verordnungen auf dem Stand der Gesetzgebung bis Ende des Jahres 1874 in systematischer Darstellung. Taschenausgabe der österreichischen Gesetze (Wien, 1875), Band 17, S. 311 f

²³⁶ Ferdinand Tremel, S. 369

3.11 Zeittabelle zur österreichischen Eisenbahngeschichte

7.2.1824	50jähriges Privilegium an Anton Gerstner zum Bau einer Eisenbahn zwischen Moldau und Donau
20.3.1825	Abtretung des Privilegiums an die „k.k. priv. Erste Österreichische Eisenbahn-Gesellschaft“
1829	Eisenbahnprojekt Wien-Bochnia von Franz X. Riepl
1.8.1832	Eröffnung der Bahnstrecke Linz-Budweis
4.3.1836	50jähriges Privilegium an Salomon Moritz von Rothschild zum Bau einer Eisenbahn von Wien nach Bochnia mit Stichbahnen nach Brünn, Troppau und Olmütz samt Bewilligung zur Führung des Herrschernamens
14.11.1837	Bewilligung für Vorarbeiten zum Bau einer Eisenbahn von Pest nach Pressburg an Moritz Ullmann von Sztány
23.11.1837	erste öffentliche Probefahrten Floridsdorf-Wagram
1838	Eröffnung der Strecken Wien-Floridsdorf und Wagram-Gänserndorf
1838	Konzessionserteilung für den Bau der Wien-Raaber Bahn
7.7.1839	erster Personenzug Wien-Brünn
1841	Beginn des staatlichen Ausbauprogramms
1842	Einrichtung der Generaldirektion der Staatsbahnen
1839-42	Bau der Bahnstrecke Wien-Gloggnitz
1842-57	Bau der Bahnstrecke Graz-Triest
15.7.1846	Eröffnung der Bahnstrecke Budapest-Waitzen
1846	Erteilung von zwei Privilegien an das Breslauer Bankhaus Löbbecke zum Bau einer Eisenbahn von Krakau zur preußischen Grenze
1848	Verbindung mit der preußischen Bahn bei Annaberg erste Eisenbahnverbindung nach Ungarn (Gänserndorf-Marchegg), Verbindung Pressburg-Marchegg Anschluß der Krakau-Oberschlesischen Bahn an die Warschauer Eisenbahn
24.10.1850	Erteilung einer Konzession für den Bau einer Eisenbahn Marburg-Villach zum Anschluss an die Tiroler Bahn an ein Konsortium österr. Adelliger mit dem Kölner Bankhaus Oppenheim
1854	Überlassung des staatlichen Eisenbahnbaus an private Gesellschaften
17.7.1854	Eröffnung der Strecke Mürzzuschlag-Graz (Semmeringbahn)
22.10.1854	Gründung der „k.k. priv. Österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft“ durch österreichische und französische Kapitalgeber, unter Verschmelzung der Wien-Raaber Bahn
1.1.1855	Gründung der Südöstlichen Staatsbahnen
17.7.1855	Genehmigung des Lokomotivbetriebs auf der Strecke Linz-Gmunden
8.3.1856	Konzession an ein Hamburger und ein Breslauer Bankhaus zum Eisenbahnbau Wien-Salzburg mit einer Zweigbahn von Linz nach Passau als k.k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn
26.6.1858	Übergabe der Krakau-Oberschlesischen Bahn an die Kaiser Ferdinand-Nordbahn
23.9.1858	Aufgehen der Kärntner Bahn in der Südbahngesellschaft, einem Konsortium in- und ausländischer Kapitalgeber, samt Erteilung von Kon-

zessionen für Bahnlinien bis Triest, kroatische Linien und beide Tiroler Bahnen, sowie zur Vereinigung der lombardisch-venezianischen Eisenbahn mit der Kaiser Franz Josef-Orientbahn.

12.8.1860 Eröffnung der Strecke Wien-Salzburg

1861 Eröffnung der Strecke Krakau-Lemberg

15.12.1872 Einstellung des Pferdebetriebs auf der Strecke Linz-Budweis

1873 Wiederaufnahme des staatlichen Eisenbahnbaus

1882 Beginn des Übergangs zum Staatsbahnsystem (die Südbahngesellschaft blieb jedoch bis 1923 privat) ²³⁷

²³⁷ Paul Mechtler, Inventar des Verkehrsarchivs Wien. Publikationen des österreichischen Staatsarchivs. II. Serie. Inventare österreichischer Archive (Wien, 1959)
<https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Eisenbahn> - in der Version vom 11.2.2016
https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_Eisenbahn_in_Österreich - in der Version vom 5.12.2015

4. Gesetzliche Rahmenbedingungen des Eisenbahnbetriebs

4.1 Überblick

Die Entwicklung gesetzlicher Regelungen beginnt mit Erlässen zur Konzessionierung und dem Betrieb erster Eisenbahnen, bis hin zu dem erkennbaren Bemühen, die zu jener Zeit kaum vorstellbaren technischen Risiken und Herausforderungen in brauchbare Gesetzestexte zu fassen.

4.2 Eisenbahn-Gesetzgebung

Ein Verzeichnis des Jahres 1844 (Zl. 35312 vom 7.11.1844) gibt einen Überblick über Vorschriften für den Eisenbahnbetrieb, die seit 1839 erlassen worden waren. Allerdings lässt sich mangels weiterer Erläuterung nicht erkennen, um welche Art von Bestimmung (Zirkular, Erlass, kaiserliches Handschreiben, etc.) es sich dabei jeweils handelt²³⁸:

1. *Vorschrift gegen das Funkensprühen*
2. *Aufstellung von Warnungstafeln wegen Betreten der Bahn*
3. *Vorschriften zur Vermeidung der Feuersgefahr durch Lokomotiven*
4. *Verbot der Besteigung der Wägen während der Fahrt*
5. *Vorschriften bezüglich der Sperrschranken, Warnungstafeln und Bekanntgebung der Betriebsanweisungen von politischen Obrigkeiten*
6. *Konzession der Wien-Raab / : nunmehr Wien-Gloggnitzer Eisenbahn :/ mit den Vorschriften über deren Bau, Feuersgefahr, Versicherung der Straßenübergänge und Einfriedung der Bahn*
7. *Zwischenzeit der Trainsfolge, Signalisierung der Trains, Anwesenheit eines Gehilfen am Tender und Aufenthalt auf den Stationsplätzen*
8. *Vorschriften für Nachtfahrten*
9. *Kontrolle des Eisenbahnbetriebes*
10. *Aufstellung eines Betriebskommissärs und dessen Wirkungskreis. Überwachung der Züge durch Stationsingenieure, Wegübersetzungs-Versicherung, Aufstellung der Bahnwächter und des Personalinspektors*
11. *Nachfeuerung mit Holz*
12. *Verfahren bei der Probe der Lokomotivkessel und Eigenschaften der Lokführer*
13. *Teilweise Holzheizung wird erlaubt*
14. *Vorschriften das Absperren des Dampfes betreffend*

²³⁸ ÖSTA, AVA-VA, Hofkanzlei, Fach IIa /Karton 2

15. *Bewilligung der Holzheizung bei Maschine mit Funkenapparaten*
16. *Erlaubnis von Maschinen ohne Funkenapparat*
17. *Verbot der heimlichen Aufgabe von entzündlichen Stoffen zum Eisenbahn-Transport*
18. *Erkenntnisse über zeitliche oder fortdauernde Entfernung der Maschinführer von ihrem Dienstposten aus polizeilichen Rücksichten*
19. *Warnungstafeln an der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn und Anzeigen über Gebrechen ans Kreisamt*
20. *Art der Meldungen bedeutende Vorfälle an den Betriebskommissär und Verbot des Nachschiebens mit einer Maschine*
21. *Bewilligung zur Benützung neuer Bahnstrecken erteilt die Hofkanzlei*
22. *Bestimmung der Zwischenzeit, in welcher die Trains nacheinander abfahren sollen*
23. *Entfernung der Eisenbahn von Dörfern und andere Bauobjekten*
24. *Untersuchung der Maschinen betreffend Vorhandensein der Funkenapparate*
25. *Verbot des aufsichtslosen Viehweidens an der Bahntrasse*
26. *In den Sommermonaten dürfen auf der Wien-Gloggnitzer Bahn die Trains nach einer Zwischenzeit von $\frac{1}{4}$ Stunde sich folgen*
27. *Vorsichten beim Entgegenschicken einer Maschine bei Nacht und Nebel*
28. *Verbot 4-rädriger Maschinen, des Vorspannens 2 Lokomotive, des Nachschiebens, Geschwindigkeit der Fahrten und Verhalten der Wagen*
29. *Strafsanktion einiger Betriebsvorschriften, Geschwindigkeit der Salon-trains, Überladung der Personenwagen*
30. *Bestimmung über den Wirkungskreis der Polizeidirektion bei den Erhebungen über die auf Eisenbahnen vorkommenden Unfälle*
31. *Betreten der Plattform und Öffnen der Wägen während der Fahrt ist verboten*
32. *Entscheidung über die Kompetenz der zur Untersuchung von Betriebsvorschriften-Übertretungen berufenen Behörde*
33. *Der Train darf sich nicht früher in Bewegung setzen, als bis die Kondukteure ihre Plätze eingenommen haben*
34. *Bestellung eines verantwortlichen Betriebskommissärs bei der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn*
35. *Das Absperren des Dampfes bei der mit dem Klein'schen Funkenapparate versehenen Lokomotive wird als nicht notwendig erklärt, jedoch eine öftere behördliche Untersuchung dieser Funkenapparate angeordnet. Verantwortlichkeit der Eisenbahn-Direktionen diesfalls*
36. *Hintanhaltung boshafter Eisenbahn-Beschädigung*

37. *Vorsichten unter denen auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn Personen mit den Lastzügen befördert werden*
38. *Vorschriften wegen genauer Einhaltung der Fahrzeiten auf der Nordbahn*
39. *Betreten der Eisenbahn ist der Finanzwache gestattet*
40. *Herstellung neuer Bau-Objekte an den Staats-Eisenbahnen*
41. *Überwachung der Einhaltung der Fahrzeiten auf der Nordbahn, Erhebungen und Maßregeln in Bezug auf Störungen dabei*
42. *Verordnung über die Reinigung der Nordbahn von Schneeverwehungen*
43. *Hintanhaltung des Viehweidens auf der Nordbahn betreffend und allfällige kommissionelle Respizierung der Bahntrassen durch das Kreisamt*
44. *Überwachung der Verschußart der Personenwägen auf der Nordbahn*
45. *Überwachung des Funkensprühens auf der Nordbahn und andere feuergefährliche Zugänge an der Bahntrasse*
46. *Anzeige von Unfällen und der sie veranlassenden Ursachen an die k.k. Landesregierung*
47. *Bedingungen unter denen das Nachschieben eines Trains mit einer Lokomotive gestattet wird*

Mit Hofkammerdekret Zl. 180/8420 aus dem Jahr 1842 wurden „*Grundsätze über das Geschäftsverfahren und den Wirkungskreis der General-Direktion für die Staats-Eisenbahnen*“ festgelegt, die die Genehmigung der Hofkammer für alle wesentlichen Entscheidungen festlegte:

- Lt. Punkt II.10 waren Grundeinlösungen von der Hofkammer zu genehmigen;
- Lt. Punkt II.12. war die Einstellung von Bediensteten mit über 600 fl Jahresgehalt zustimmungspflichtig, darüber hinaus Diensttausch, „*Annahme der Dienstentsagung*“, Urlaube von mehr als sechs Wochen Dauer oder Auslandsurlaube, Entlassung oder Degradierung /Suspendierung, Wiederanstellungen, Einstellung von Personen, die älter als 40 waren;

- Punkt II.13 regelte Besoldungsvorschüsse für Beamte von mehr als 800 fl, finanzielle Aushilfen bei Notlage (Beamte: über 100 fl, Diener: über 50 fl), die Bewilligung von Reise- und Übersiedlungskosten²³⁹.

Die älteste allgemeine Norm ist das Hofkanzlei-Dekret vom 11.3.1834 (Zl. 131), das die Steuerpflicht von Eisenbahn-Unternehmungen behandelt²⁴⁰. Ein weiteres Hofkanzlei-Dekret vom 20.6.1834 (Zl. 15789/1299) regelt die Grundeinlösung für Bauzwecke und die Baubewilligungen²⁴¹.

§ 19 des Postgesetzes vom 5.11.1837 (Hofkanzleidekret vom 12.4.1838 /Zl. 8593) regelte die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmungen, auf Begehren der Postgefällsverwaltung alle Briefe, Schriften und Amtspakete gratis zum Transport zu übernehmen²⁴². Mit dem Postgesetz vom 1.7.1848 wurde das Monopol der Fahrpost im Bereich des Frachtentransportes aufgehoben, und erst 1865 fielen die letzten Vorbehalte hinsichtlich des Personentransportes²⁴³.

Von großer Bedeutung für potentielle Kapitalgeber war das „Eisenbahn-Konzessionsgesetz“, eine Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und Öffentliche Bauten vom 14.9.1854 (RGI. 238, gemäß Ah. Entschließung vom 8.9.1854), das mit Gültigkeit für alle Kronländer, mit Ausnahme der Militärgrenze, einheitliche Bestimmungen vorsah²⁴⁴. Die Verlängerung der Konzessionsdauer von 50 auf 90 Jahre und die Zusage staatlicher Zinsengarantie sollten Privatkapital für den Bahnbau beschaffen²⁴⁵. Im Gegenzug mussten sich die Konzessionsnehmer zu gewissen Zugeständnissen verpflichten, wie z.B. Post und Militärpersonen unentgeltlich bzw. zu reduzier-

²³⁹ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach IV A /Karton 61

²⁴⁰ Victor Röhl, Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Österreich (Wien, 1899), S. 3 ff

²⁴¹ Victor Röhl, Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Österreich. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Band IV, S. 5

²⁴² Friedrich Selner, Systematische Darstellung aller über das Straßenwesen und die Eisenbahnen bestehenden kaiserlich-königlichen österreichischen Gesetze und Verordnungen mit vorzüglicher Rücksicht auf das Königreich Böhmen (Karlsbad und Elbogen, 1843), S. 351

²⁴³ Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Band I., S. 82 ff

²⁴⁴ Die österreichischen Eisenbahn-Gesetze mit allen auf das Eisenbahn-Wesen Bezug nehmenden Vorschriften und Verordnungen auf dem Stand der Gesetzgebung bis Ende des Jahres 1874 in systematischer Darstellung. Taschenausgabe österreichischer Gesetze, 17. Band (Wien, 1875), 17, S. 4 f

²⁴⁵ Günther Vavrovsky, Das österreichische Parlament und die Entwicklungsgeschichte der Eisenbahnen unter besonderer Berücksichtigung der Jahre 1867-1914 (phil.Diss. Wien, 1950), S. 47 f

ten Tarifen zu befördern²⁴⁶. Dieses Gesetz ist vor allem auch im Zusammenhang mit der prekären Finanzlage des Staates zu sehen, die den weiteren Bahnausbau fast zum Erliegen gebracht hatte. In der Folge reduzierte sich der staatliche Eisenbahnanteil von 68,5% auf 0,4% im Jahr 1860²⁴⁷.

4.2.1 Erste Privilegien

Die Privilegiumsurkunde vom 7.9.1824, mit der Franz Ritter von Gerstner das Privileg zur Errichtung einer Holz- und Eisenbahn zwischen Moldau und Donau erteilt wurde, ist als das älteste Dokument der österreichischen Eisenbahn-Gesetzgebung anzusehen. Sie gewährte das gleiche Enteignungsrecht, das für die Anlage öffentlicher Straßen galt. Nach dem Vorbild dieser Urkunde wurden weitere Privilegien erteilt:

- Errichtung einer Holz- und Eisenbahn zwischen Prag und Pilsen, 30.7.1827;
- Errichtung einer Holz- und Eisenbahn zwischen Gmunden und Linz, 18.6.1832;
- vorläufige Bewilligung für die Anlage einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia, 21.11.1835;
- Errichtung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 6.3.1836. Dieses Privilegium umfasste auch die Bewilligung zum Personentransport.

4.2.2 Erste Erlässe

Als erster Erlass, der dem Einsatz von Arbeitern bei Bahnprojekten zugeordnet werden kann, kann das Hofkanzleidekret vom 9.12.1824 angesehen werden (drei Monate nach Erteilung des Privilegs an Gerstner!), das unter § 192 verfügt, dass Arbeiter im Straßenbau wenigstens 15 Jahre alt zu sein hatten und so stark, dass sie den Mindesttaglohn auch verdienen könnten²⁴⁸.

²⁴⁶ Perz, S. 62

²⁴⁷ Zimmermann, S. 50 f

²⁴⁸ Selner, S. 44 ff

Nach Intervention des bischöflichen Konsistoriums in Linz wurde mit Hofkanzlei-Dekret vom 3.7.1835 als erstem Dokument, das auf den Bahnbetrieb im eigentlichen Sinn Bezug nahm, eine eingeschränkte Sonn- und Feiertagsruhe für den Eisenbahnbetrieb verfügt, die neben einer generellen Betriebs Einschränkung das Verbot von Ladearbeiten vorsah, unter Androhung einer Geldstrafe von 5 fl für jeden einzelnen Wagen. Daneben wurde den Eisenbahnunternehmungen aufgetragen, dem an Sonn- und Feiertagen beschäftigten Personal den ordnungsgemäßen Besuch der Gottesdienste zu ermöglichen²⁴⁹.

Die Erste Eisenbahn-Gesellschaft wandte sich daraufhin direkt an den Kaiser, um die Aufhebung dieses Verbots zu erreichen, unter Hinweis auf schwere Beeinträchtigungen, die dieses Verbot für den Gütertransport bedeuten würde, konnte jedoch keine Abmilderungen durchsetzen²⁵⁰.

Es fehlte nicht an weiteren Interventionsversuchen, da vor allem die Erste Eisenbahn-Gesellschaft schon ab 1832 Personentransporte durchführte, was zu Beschwerden der Lohnkutscher im Jahre 1834 führte. Immerhin erreichten die Kutscher ein Verbot des Posttransportes, eine Änderung der Fahrordnung und vor allem eine Abgabe von 10% des Fahrpreises an die Post²⁵¹.

²⁴⁹ Wortlaut des § 18 der „Allgemeinen Bestimmungen über das bei Eisenbahnen zu beobachtende Concessions-system“ samt Ergänzungen bis zum Jahr 1841:

„Vorschriften über die Heiligung der Sonn- und Feiertage auf den Eisenbahnen.

Mit Ausnahme der hohen Festtage ist die gewöhnliche Beförderung der Lastwagen auf der Eisenbahn nicht zu hindern, oder auf eine gewisse Zeit zu beschränken; es darf jedoch ein Auf- und Abladen der Eisenbahn-Wagen an Sonn- und Feiertagen nicht stattfinden.

Übrigens hat sich aber die Eisenbahn-Unternehmung die Verpflichtung gegenwärtig zu halten, (für welche sie streng verantwortlich bleibt), dafür zu sorgen, dass das an Sonn- und Feiertagen bei dem Transporte der Wagen auf der Eisenbahn verwendete Personale jeder Art dem Gottesdienst ordentlich beiwohnen könne, und demselben auch wirklich beiwohne.“ – zitiert nach Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), Band I, S. 172

vgl. dazu ÖSTA, AVA-VA, Erste Eisenbahn-Gesellschaft, Fach VI A /Karton 5 – Promemoria des A. Lana an Staatsminister Graf Kolowrat, worin der Verkehr an Sonn- und Feiertagen bis 9 Uhr früh sistiert wurde (Zl. 412/1835)

²⁵⁰ Victor Röll, Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Österreich. In: Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen, S. 5

²⁵¹ Victor Röll, S. 5 f

Auch das Allgemeine Strafgesetz vom 27.5.1852 (RGI. 117) und das Militär-Strafgesetz vom 15.1.1855 (Schutz von Kommunikationsanstalten) nahmen Bezug auf Personalagenden im Bahnbereich. So verfügte das Allgemeine Strafgesetz, dass die Anstellung von Personen, die zum Bahndienst ungeeignet²⁵² oder durch rechtskräftiges Urteil vom Dienst ausgeschlossen waren, als Übertretung mit strengem Arrest von 3 Tagen bis 3 Monaten, bei erschwerenden Umständen bis zu 6 Monaten zu ahnden sei²⁵³, und gemäß gemeinsamem Erlass des Handels- und des Finanzministeriums vom 18.9.1857 durften bei Eisenbahnzügen, die die Zolllinie überquerten, keine Angestellten beschäftigt werden, die wegen einer Gefällsübertretung oder wegen Schleichhandels rechtskräftig verurteilt waren²⁵⁴. Dieser Erlass legte auch fest, dass die österreichische Staatsbürgerschaft durch die Anstellung bei einer inländischen Privateisenbahn nicht erworben werden könne.

In regelmäßigen Abständen wurden Gesetze und Verordnungen erlassen – erstmals mit Hofkammerdekret vom 11.5.1832 (Zl. 9558), das die „*vorzügliche Bedachtnahme bei Anstellungen auf Militär-Pensionisten und Invaliden*“ bei der Baudirektion verfügte²⁵⁵; am bedeutendsten ist hier die kaiserliche Verordnung vom 19.12.1853 (RGI. 266), die sich mit der Verpflichtung der Eisenbahn-Unternehmungen befasste, ausgediente bzw. untauglich gewordene Militärpersonen, vor allem Unteroffiziere, bevorzugt einzustellen²⁵⁶ und damit den Staat zu entlasten, da Patental-Invaliden, die in zivile Dienste eintraten, ihren Anspruch auf Pension verloren²⁵⁷, wobei der Pensionsanspruch aber auflebte, sobald sie aus dem Eisenbahndienst wieder austraten²⁵⁸. Diese Verpflichtung war auch in der Mehrzahl der Konzessionsurkunden festgehalten, selbst jener, die keine staatliche Begünstigung der

²⁵² der Begriff „ungeeignet“ wurde nicht näher erläutert und konnte vermutlich sehr flexibel ausgelegt werden

²⁵³ §§ 432 und 433, A.Th. Michel, Österreichs Eisenbahnrecht (Wien, 1860), S. 42 ff

²⁵⁴ RGI. Nr. 175 vom 18.9.1857, § 41 - A.Th. Michel, S. 42 ff.

²⁵⁵ Selner, S. 285

²⁵⁶ RGI. Nr. 266 vom 19.12.1853, Erlasse des Handelsministeriums vom 9.3., 2.8. und 28.8.1854

A.Th. Michel, Österreichs Eisenbahnrecht (Wien, 1860), S. 45 f

²⁵⁷ Dazu z.B. ein Rundschreiben Kübecks /Zl. 9242 vom 17.10.1842, worin auf Wunsch des Hofkriegsrates nachdrücklich auf Beachtung dieser Bestimmung gedrungen wird – ÖSTA, AVA-VA, Fach IV A /Karton 61
Aus dem Jahr 1844 liegt ein weiterer Erlass der Hofkammer (Zl. 2632) vor, der die Einstellung des Patentalgehalts festlegt, sofern eine anderweitig bezogene Pension, Provision oder ein Diurnum das 3-fache der Invalidenentlohnung erreichte – ÖSTA, AVA-VA, Fach IV A /Karton 61

²⁵⁸ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 36 – Erlass des Kriegsministeriums vom 9.11.1852 /Zl. 4844

Eisenbahngesellschaft vorsahen. In den Kategorien Amts- und Kanzleidiener sowie dem niederen Aufsichts- und Betriebsdienst sollten solche Bewerber auf jeden Fall bevorzugt werden, im gehobenen Kanzleidiens hatten sie den Nachweis ihrer Befähigung zu erbringen. Über alle theoretisch Anspruchsberechtigten wurden Evidenzlisten geführt. Gesetzwidrige Einstellungen (d.h. Bevorzugung von Nicht-Militärpersonen) konnten für nichtig erklärt werden. Der Anspruch erlosch durch freiwillige Verzichtleistung, durch gerichtliche Verurteilung, aber auch mit dem 37. Lebensjahr für Personen, die einen nicht vom Staat bezahlten Dienstposten anstrebten oder mit dem 45. Lebensjahr für Personen, die einen voll oder zum Teil aus Steuermitteln subventionierten Posten anstrebten²⁵⁹. - Jede Anstellung von Patental-Invaliden war der zuständigen Militärbehörde anzuzeigen, da damit – wie erwähnt - die Einstellung der Pensionszahlung verbunden war²⁶⁰.

Die Befolgung dieser Bestimmungen wurde von den Militärbehörden aufmerksam überwacht, und es fehlt nicht an Beschwerden des Ministeriums bei vermuteter oder tatsächlicher Missachtung, so am 30.6.1851, wo das Kriegsministerium aufgrund einer anonymen Anzeige die mangelnde Berücksichtigung von ausgedienten Soldaten bei Tabaktrafiken und Eisenbahnbedienstungen rügte und vermerkte, es gäbe sehr viele Zivilangestellte in Positionen, wo man besser Ausgediente verwenden solle²⁶¹. Und eine Mitteilung des Armee-Oberkommandos vom 20.5.1855 regte an, Unteroffiziere gleich in höher besoldeten Dienststellen unterzubringen²⁶².

Die Unterbringung ausgedienter Soldaten auf Beamten- und Dienerposten in der Zivilverwaltung hatte durchaus Tradition, denn schon am Ende des 18. Jahrhunderts war zunächst noch unverbindlich empfohlen worden, Militärangehörige vor allem für subalterne Positionen zu bevorzugen, und 1801 wurde festgelegt, das Generalkommando der Armee müsste von Behörden,

²⁵⁹ Theodor Haberer, Das österreichische Eisenbahnrecht (Wien-Pest-Leipzig, 1885), S. 77 f – Allerdings beschloss der Verwaltungsrat der Staatsbahnen per 26.5.1855 (Zl. 12601), dass keine Personen über 35 mehr angestellt werden dürften. – ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III Ba /Karton 106

²⁶⁰ Erlässe des Handelsministeriums vom 6.5. und 25.11.1852 sowie vom 23.4.1855 – A.Th. Michel, S. 45 f

²⁶¹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 40 – 3741/C

²⁶² ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106 - Zl. 12407

die untergeordnete Positionen zu besetzen hatten, vorrangig zur Nennung geeigneter Bewerber eingeladen werden²⁶³.

Erlässe setzten sich selbst mit Details auseinander: Aus dem Jahr 1852 stammt die Verfügung des Handelsministeriums, basierend auf einen kaiserlichen Erlass vom 12.9.1852, wonach allen Staatsbeamten das Tragen von Vollbärten untersagt, wogegen das Tragen von Schnurr- und Backenbärten „unter Ausschluß jeder Übertreibung“ gestattet blieben (siehe Beilage)²⁶⁴.

Ein Erlass des Handelsministeriums aus dem Jahr 1853 (Zl. 2415 vom 17.3.1853) gewährte unter Hinweis auf eine Verfügung des Ministers vom 9.3.1853 (Zl. 6354/268) Bauunternehmungen in Ungarn das Recht, ihren eigenen Arbeitern Lebensmittel und Getränke gegen Bezahlung zu verabreichen; dies unbeschadet des herrschaftlichen Schankrechtes, aber nur für die Dauer des Baues, außerhalb von Ortschaften und unter Ausschluss aller nicht Beschäftigten²⁶⁵.

Mit der beruflichen Qualifikation von Eisenbahnbediensteten befasste sich der Gesetzgeber erstmals 1854²⁶⁶; die Verordnung des Handelsministeriums betreffend die verpflichtende Ablegung einer Prüfung für Lokomotivführer wurde am 15.9.1858 erlassen²⁶⁷. Auch die Arbeitsbedingungen fanden kaum Beachtung, immerhin verfügte die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen am 31.7.1862 /Zl. 826-G.I., dass jedem Arbeitszug zur Unterbringung der Arbeiter ein Waggon 3. Klasse beizugeben sei²⁶⁸.

4.2.3 Sicherheitsmaßnahmen und Haftungsfragen

Eine große und berechtigte Sorge im Zusammenhang mit der Einführung der Lokomotivbahnen galt der Feuersgefahr. So trug die niederösterreichi-

²⁶³ Karl Megner, S. 228

²⁶⁴ ÖSTA, AVA-VA, Ministerium für Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 19 – Zl. 2218/HM /1.6.1857

²⁶⁵ ÖSTA, AVA-VA, Erste Eisenbahn-Gesellschaft, Fach IV C /Karton 2

²⁶⁶ Erlässe des Handelsministeriums vom 11.2.1854 (RGI. Nr. 48) und 7.5.1855 (RGI. 86) - A.Th. Michel, S. 42 ff – siehe dazu das Kapitel „Die neue Arbeitswelt“

²⁶⁷ RGI. 158, Taschenausgabe der öst. Gesetze, Band 17, S. 220 ff – siehe auch Kapitel „Die neue Arbeitswelt“

²⁶⁸ Taschenausgabe der öst. Gesetze, Band 17, S. 192

sche Landesregierung mit Erlass vom 10.2.1838 /Zl. 4103 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn entsprechende Schutzmaßnahmen auf. Das Hofkanzlei-Dekret vom 7.4. 1838 /Zl. 7963 schrieb eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit innerhalb von Ortschaften und gedeckte Personenwagen in der Nähe der Lok vor²⁶⁹. Eine Normierung konnte jedoch erst mit dem Hofkanzleidekret vom 22.10.1841 /Zl. 30.228 hergestellt werden, das einen Mindestabstand von 30 Klaftern zwischen feuergefährlichen Objekten und Wohn- und Wirtschaftsgebäuden vorschrieb²⁷⁰. Weitere Verordnungen aus dem Jahr 1839 betrafen die Fahrsicherheit bei Nacht, Mindestabstände abfahrender Züge, den Mindestpersonalstand auf der Lok, die Absicherung von Wegübersetzungen und die ausreichende Beleuchtung der Züge²⁷¹ mit Regierungs-Präsidialverordnung vom 14.11.1839 /Zl. 2735 einschließlich genauer Anweisungen hinsichtlich Höchstgeschwindigkeit bei Nachtfahrten, wobei z.B. auf den Strecken Brünn - Wien und Wien – Wiener Neustadt in den ersten Jahren Nachtfahrten nur für Lastzüge gestattet waren²⁷².

Aus dem Jahr 1845 stammt der Entwurf einer Feuerlöschordnung mit detaillierten Instruktionen für Nacht- und Feuerwächter, Richtlinien für Nachtfahrten und Nachtarbeiten, Überwachung der Bahnhöfe, sowie die obligatorische Bereitstellung von Feuerlöschgeräten (Wasserbehälter, Feuerspritzen und Streubüchsen mit Löschpulver; tragbare Spritzen auf kleineren Stationen) und das korrekte Verhalten bei Feueralarm, das vom zuständigen Ingenieur zu überwachen war. Daneben hatten die Nachtwächter auch andere Elementarereignisse, wie Wind, Regengüsse oder Hochwässer zu beobachten und allenfalls Alarm zu schlagen. Zum Schutz während der Ausübung ihrer Tätigkeit waren sie mit einem „*starken Stock*“ bewaffnet, den sie jedoch nur im Notfall zur Selbstverteidigung einzusetzen berechtigt waren²⁷³.

²⁶⁹ Röhl, S. 25

²⁷⁰ Taschenausgabe österreichischer Gesetze, 17. Band, S. 40

²⁷¹ Röhl, S. 26

²⁷² Ident mit dem Hofkanzleidekret vom 21.11.1839 /Zl. 36.247 –

Alois Edler von Lützenau, Erklärung des mit Allerhöchster Entschließung vom 30. Jänner 1847 genehmigten österreichischen Eisenbahn-Polizeigesetzes unter Anführung der darauf Bezug habenden einschlägigen anderweitigen Gesetze (Wien, 1848), S. 7

+ Gustav Gerstel, Mechanik des Zugverkehrs. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen, S. 9

²⁷³ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach IV A /Karton 64 – Zl. 2756 / 6.3.1845

+ „Vorschriften über die Feuerlöschordnung auf der k.k. südlichen Staats-Eisenbahn“ – ÖSTA, AVA-VA, Generaldirektion für Communicationen, Fach III Ba /Karton 56 – Zl. 10463/E /15.11.1851

Vorschriften hinsichtlich Maßregeln bei Betriebsunterbrechungen in Katastrophensituationen (z.B. starker Schneefall, Verwehungen, Überschwemmungen, etc.) liegen von der Südlichen Staatsbahn aus dem Jahr 1846 vor, einerseits das Verhalten des technischen Personals auf der Strecke betreffend, andererseits Betreuung und sicheren Abtransport der Fahrgäste (§ 13) und die Einleitung von Hilfeleistung. Beachtenswert ist die Regelung, wonach Schneeschaufler nach 12 Stunden abzulösen seien und erst nach 6-stündiger Rast wieder zum Einsatz kommen sollten (§ 9)²⁷⁴.

Überlegungen betreffend gesundheitlicher Gefährdungen finden sich erstmals im Erlass des Handelsministeriums vom 9.2.1852, wonach Vieh aus gesunden Ortschaften beim Transport von Vieh aus seuchenverdächtigen Gebieten fernzuhalten sei²⁷⁵.

4.3 Das Eisenbahn-Polizeigesetz von 1840

Mit Verordnung der Niederösterreichischen Landesregierung vom 15.8.1839 wurden Verkehrsregeln für den Eisenbahn-Verkehr erlassen, „(...) *um bis zum Erscheinen eines systematisch geordneten Eisenbahn-Polizeireglements jene dringend notwendigen Vorsichtsmaßnahmen gleich ins Leben treten zu lassen* (...)“, es folgten dazu eine Präsidialverordnung vom 14.11.1839 und das Hofkammerdekret vom 9.6.1842 (Zl. 17.780) betreffend Nachtfahrten²⁷⁶.

Am 3. und 5. August 1840 (Zl. 16682/1840) wurde im Amtsgebäude der Vereinigten Hofkanzlei unter dem Vorsitz des Hofkanzlers Graf von Inzaghi der Entwurf eines allgemeinen Polizeigesetzes für Eisenbahnen ausgearbei-

²⁷⁴ „Vorschriften über die Maßregeln bei den durch Elementar- oder andere unvorhergesehene Ereignisse eintretenden Unterbrechungen des Verkehrs der Züge auf der k.k. südlichen Staats-Eisenbahn“ vom 10.2.1846;

eine vergleichbare Regelung findet sich auch auf der Kaiser Ferdinand-Nordbahn: „Vorschriften über die Maßregeln bei den durch Elementar- oder andere unvorhergesehene Ereignisse eintretenden Unterbrechungen des Verkehrs der Züge“ ÖSTA, AVA-VA, Generaldirection für Communicationen, Fach III Ba /Karton 56 – Zl. 10463/E /15.11.1851

²⁷⁵ Victor Röll, Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Österreich In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen, S. 48 f

²⁷⁶ Victor Röll, Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Österreich. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen, S. 25 f

tet. Anwesend waren der Vizekanzler Freiherr von Lilienau, von Seiten der Hofkanzlei Hofrat von Fötsch, Freiherr von Kübeck und Freiherr von Buol, als Vertreter der Polizei- und Zensurs-Hofstelle Hofrat von Vogel und der Hofbaurat Francesconi. Anlass war der schwere Unfall mit zahlreichen Verletzten auf der Nordbahn, der sich anlässlich der Eröffnungsfahrt nach Brünn am 7.7.1839 zugetragen hatte. Aus diesem Grunde hatte die Hofkanzlei am 15.10.1839 per Dekret ein entsprechendes Reglement angekündigt, welches aufgrund seiner Bedeutung nicht der Eisenbahngesellschaft überlassen werden könne, sondern Aufgabe einer Kommission unter Beiziehung der Polizei-Oberdirektion und des Polytechnischen Instituts sein solle. Ein entsprechender Entwurf wurde am 20.5.1840 (Zl. 19724) vorgelegt. Das Regulativ sollte für alle Eisenbahnen, die mittels Dampfkraft betrieben wurden, gelten – zunächst nur probeweise für die Nordbahn und die Wien-Raaber Eisenbahn - und umfasste folgende Bestandteile:

1. Abschnitt (§§ 1-20): Bestimmungen über die Beschaffenheit der Bahn und ihrer Bestandteile, einschl. Bestimmungen betreffend Konzessionserteilung;
2. Abschnitt (§§ 21-144):
 - a. Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmungen gegenüber Passagieren, deren Gepäck und Transportgütern (§§ 23-46)
 - b. Verpflichtungen der Passagiere gegenüber der Bahn (§§ 47-61)
 - c. Von der Bahn zu beachtende Vorsichtsmaßregeln (§§ 62-144), diese umfassten auch Brandschutzmaßnahmen, Signalisierungsbestimmungen und den Einsatz von Bahnwächtern „nach zu erhebender Notwendigkeit“ (§ 101);
3. Abschnitt (§§ 145-179):

Eigenschaften und Obliegenheiten des anzustellenden Personals.

In § 145 wurde den Eisenbahngesellschaften die Verpflichtung auferlegt, *„ein dem Bedürfnisse entsprechendes und mit den erforderlichen Eigenschaften ausgerüstetes Betriebspersonal“* aufzustellen, ohne weitere erläuternde Bestimmungen, jedoch mit der Auflage, passende Instruktionen für das Personal zu verfassen und diese der Aufsichtsbehörde zur Bestätigung vorzulegen;

4. Abschnitt (§§ 180-197):

Verwaltung der Polizeiaufsicht auf Eisenbahnen und Stationsplätzen, auch Regelung von Polizeimaßnahmen durch Angestellte der Eisenbahngesellschaften;

5. Abschnitt (§§ 198-246):

Bestimmungen über Strafen und Entschädigungen aufgrund von Gefährdungen wegen mangelhafter Beschaffenheit der Bahn und ihrer Bestandteile oder aufgrund von Fahrlässigkeit. Bezüglich Schadenersatzleistungen wurde auf § 1338 des ABGB verwiesen, wo die Geltendmachung vor einem ordentlichen Gericht angesprochen wird. Handlungen oder Unterlassungen, die ein Verbot des Regulativs betrafen, wurden entweder als einfache Polizeivergehen oder schwere Polizeiübertretungen qualifiziert, wobei auch entsprechende Strafen und Berufungsfristen festgesetzt wurden.

Bis dahin konnte lediglich Belgien auf ein eigentliches Polizeigesetz für Eisenbahnen verweisen, das preußische Regulativ vom 19.1.1839 galt nur für die Berlin-Potsdamer Eisenbahn, wurde aber im Entwurf der Hofkanzlei in vieler Hinsicht als Vorlage benützt. Mit dem Erlass Zl. 17401/1842 wurde schließlich das Polizeiregulativ für den Eisenbahnbetrieb mit Dampfkraft endgültig festgesetzt²⁷⁷.

Das Hofkanzleidekret vom 23.12.1841 hatte den Grundstein für die Schaffung des staatlichen Eisenbahnnetzes gelegt, das von der sächsischen Grenze bis Triest reichen sollte²⁷⁸. Folgende Bahnlinien wurden dabei zu Staatsbahnen erklärt: Die Strecken Wien-Prag-Dresden, Wien-Triest, Venedig-Mailand-Comer See und die Linie nach Bayern. Auf diesen sollte die Staatsverwaltung den Verlauf festlegen und den Bau auf Staatskosten durchführen. In der Folge war daran gedacht, den Betrieb allenfalls an Pächter zu vergeben; der Bau von Nebenlinien sollte weiterhin Privaten überlassen

²⁷⁷ ÖSTA, AVA-VA, Vereinigte Hofkanzlei, Fach IIa /Karton 2

²⁷⁸ Czedik, S. 37

bleiben²⁷⁹. Die Unterteilung der Bahnen in staatliche und private wurde per Hofkanzleidekret vom 11.5.1842 /Zl. 14319 ausdrücklich festgestellt:

*„Seine k.k. Majestät haben mit Rücksicht auf den gegenwärtigen Stand der Dinge und mit Beziehung auf das ah. Handschreiben vom 25. November 1837 den Beschluss zu fassen geruht, die Eisenbahnen nach zwei Klassen abzuteilen, nämlich die Staatseisenbahnen und die Privatbahnen. Oberste Leitung der Staatsbahnen: Präsident der Allgemeinen Hofkammer.“*²⁸⁰

Ein kaiserliches Handschreiben vom 10.7.1845 verfügte die Einstellung weiterer Konzessionserteilungen für Eisenbahnen bis Ende 1850, d.h., bis zum vorgesehenen Zeitpunkt der Vollendung der Hauptlinien²⁸¹.

Die staatliche Oberaufsicht umfasste neben allgemein polizeilichen Maßnahmen auch technische Belange – vor allem Betriebssicherheit und die Kontrolle der Transportbedingungen, sowie eine laufende Überwachung der wirtschaftlichen Situation, vor allem zur Wahrung der staatlichen Interessen im Falle übernommener Haftungen²⁸². Daneben war auch das Tarifwesen geregelt: Die Unternehmungen hatten das Recht, Personen und Waren zu transportieren und dafür Preise festzusetzen, jedoch waren die Tarife öffentlich kundzumachen, und es blieb der Staatsverwaltung vorbehalten, eine Preisreduktion zu verfügen, sofern der Reinertrag 15% der Einlagen übersteigen sollte²⁸³.

Betreffend den Eisenbahnbetrieb folgte als nächster Schritt nach dem Eisenbahn-Polizeigesetz des Jahres 1840 mit Hofkanzlei-Dekret vom 7. März 1847, Zl. 5808, das „*Polizeigesetz für Eisenbahnen*“, womit Österreich im europäischen Vergleich relativ spät lag²⁸⁴. Die Vorgeschichte dieses Gesetzes

²⁷⁹ Perz, S. 17

²⁸⁰ Selner, S. 589 f

²⁸¹ Perz, S. 43

²⁸² Haberer, S. 9

²⁸³ Englisch, Tarifwesen. S. 125 f

²⁸⁴ Das erste Eisenbahngesetz Europas wurde in Belgien erlassen: „*Règlement général sur l'exploitation du Chemin de Fer belge*“ vom 1.9.1838, das erste Gesetz des Königreiches Preußen stammte vom 19.1.1839 (Strecke Berlin-Potsdamer Bahn), es folgte das Königreich Bayern: 30.8.1839, Königreich Hannover: 30.9.1843; die britische Railway Bill und die französische „*Police du Chemin*“ entstanden 1840, das US-Eisenbahngesetz im Jahr 1846 – Alois Edler von Lützenau, S. 2 f

reicht bis ins Jahr 1839 zurück, nachdem – wie bereits erwähnt - der schwere Unfall bei der Eröffnung der Strecke Wien-Brünn am 7. Juli 1839 mit zahlreichen Verletzten die Ausarbeitung eines geeigneten Regelwerkes nahegelegt hatte.

Mit Zirkular vom 14.3.1847 (Zl. 5808/1847) legte die Niederösterreichische Landesregierung unter Hinweis auf das Polizeigesetz für Eisenbahnen vom 30.1.1847 in § 42 fest, dass „*wörtliche oder tätliche Beleidigungen*“ von Eisenbahnpersonal als schwere Polizeiübertretungen zu werten und nach den §§ 72 und 73 des Strafgesetzbuches II. Teil zu ahnden seien²⁸⁵.

Im Vorfeld dieses Gesetzes waren unter dem Eindruck des schweren Eisenbahnunglücks von Versailles bereits einige einschlägige Dekrete erlassen worden: so das Hofkanzleidekret vom 9.6.1842 /Zl. 17.780, das die Stundengeschwindigkeit von Personenzügen mit 4 Meilen und von Lastzügen mit 3 Meilen limitierte, das Regierungs-Zirkular vom 10.6.1842 /Zl. 34.610, das den Einsatz von Loks mit weniger als drei Räderpaaren untersagte oder das Gesetz über Dampfkesselproben (ah. EntschlieÙung vom 25.11.1843, Regierungs-Zirkular vom 26.6.1845)²⁸⁶. Die erwähnten und noch weitere Zirkulare flossen in die Textierung des Gesetzes ein, das letztlich wie folgt eingeleitet wurde:

„Zum Schutze des Verkehrs auf den Eisenbahnen, welche mittels Dampfkraft betrieben werden, und zur Erhaltung der bei dem Betriebe notwendigen Ordnung und Sicherheit, haben Seine Majestät mit Allerhöchster EntschlieÙung vom 30. Januar 1847 angeordnet, das gegenwärtige Gesetz zu erlassen, und befohlen, dass dasselbe in den allerhöchsten Staaten, wo solche Eisenbahnen bereits bestehen, oder noch errichtet werden mit Ausnahme von Ungarn und Siebenbürgen, vom Tage der Kundmachung an, genau und inso lange beobachtet

²⁸⁵ ÖSTA, AVA-VA, Hofkanzlei, Fach IIa /Karton 2

²⁸⁶ Lützenau, S. 2

+ „*Circulare der k.k. Landesregierung im Erzherzogtume Österreich unter der Enns*“, ÖSTA, AVA-VA, Vereinigte Hofkanzlei, Fach IIa /Karton 2 – Zl. 17780/1842

werde, bis weitere Wahrnehmungen und Erfahrungen die Erlassung anderer Bestimmungen notwendig oder rätlich machen.“²⁸⁷

Das Gesetz hatte keine Gültigkeit für Pferdeeisenbahnen. Es regelte vor allem die Genehmigungsverfahren, Fahrordnungen, Beachtung der Paßvorschriften²⁸⁸, Geschwindigkeit (maximal 6 Meilen bzw. 4 Meilen pro Stunde für Frachtzüge), Transportvorschriften für Personen, Güter und Poststücke und kündigte Dienstvorschriften für das Bahnpersonal an. Ferner wurden Vorschriften für Bahnbenutzer und -anrainer erlassen. Die Verantwortung für „*Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes*“ hatten die Bahnunternehmungen zu tragen. Die Oberaufsicht über den Betrieb und den Vollzug der Vorschriften wurde der Polizeidirektion der Hauptstadt der jeweiligen Provinz übertragen.

Wichtig waren dem Gesetzgeber organisatorische Fragen: die Erläuterung des Wirkungskreises der Generaldirektion für Staats-Eisenbahnen, sei es in Fragen der Besetzung gehobener Dienstposten, Degradierung, Entlassung oder Diensttausch, Genehmigung von Urlauben²⁸⁹, Auslandsreisen, Gehaltsvorschüssen, Pensionen aller Art oder Gnadengaben. Die Generaldirektion war angehalten, der allgemeinen Hofkammer regelmäßige Berichte in allen Belangen vorzulegen, strafweise Entlassungen oder Degradierungen waren der Genehmigung des Präsidenten der Hofkammer vorbehalten²⁹⁰.

Im Nachhang zum Eisenbahnpolizeigesetz wurde mit Hofkanzlei-Dekret vom 6.10.1847 /Zl. 32.471-687 die ärztliche Hilfe bei den Eisenbahnen geregelt, zusammen mit der verpflichtenden Einführung von Rettungskästen in den

²⁸⁷ Sr. k.k. Majestät Ferdinand des Ersten politische Gesetze und Verordnungen für sämtliche Provinzen des österreichischen Kaiserstaates, mit Ausnahme von Ungarn und Siebenbürgen. Auf allerhöchsten Befehl, und unter Aufsicht höchster Hofstellen herausgegeben. Fünf und siebenzigster Band, welcher die Verordnungen vom 1. Januar bis Ende December 1847 enthält (Wien, 1849)

²⁸⁸ Die üblichen Passvorschriften wurden etwas aufgelockert, d.h., für die Nordbahn wurde die Passmanipulation nach Gänserndorf und Stockerau, für die Südbahn nach Wiener Neustadt verlegt (Dekret der Polizei-Oberdirektion für Wien vom 31.5.1842, Zl. 6700) – Lützenau, S. 6

²⁸⁹ Die Genehmigung eines Urlaubs, der 6 Wochen überschritt, war der Generaldirektion vorbehalten. – Dies dürfte die erste Urlaubsregelung in Österreich überhaupt sein. – Lützenau, S. 4

²⁹⁰ Lützenau, S. 4

Zügen²⁹¹. Erheblicher Umfang wurde aber auch den Strafbestimmungen bei dienstlichen Verfehlungen gewidmet²⁹².

4.4 Die Eisenbahnbetriebsordnung von 1851

Die Eisenbahn-Betriebsordnung des Jahres 1851²⁹³ kann als wichtigstes Gesetzeswerk in Bezug auf Eisenbahnen angesehen werden, da es bis zum Ende der Monarchie Geltung hatte, auch nach 1867 in beiden Reichsteilen, und danach zum größten Teil bis zum Ende des 20. Jahrhunderts²⁹⁴. Es stellt den ersten ernsthaften Versuch dar, die Probleme, die sich durch den Einsatz des neuen Verkehrsmittels ergeben hatten, auf legislatischem Wege zu bewältigen.

Schon mit der kaiserlichen EntschlieÙung vom 30.1.1847 war die Revision des Eisenbahn-Polizeigesetzes nach dreijähriger Gültigkeit in Aussicht gestellt worden. Und so legte Minister Baumgartner mit 16.11.1851²⁹⁵ den Entwurf einer Eisenbahnbetriebsordnung vor zusammen mit dem Ansuchen, auch im Hinblick auf die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in Ungarn und dem Lombardo-Venetianischen Königreich die Bestimmungen betreffend die erforderliche Sicherheit und Ordnung des Betriebes auszuweiten und diese statt einem revidierten Eisenbahn-Polizeigesetz vorlegen zu dürfen, womit sowohl der Betrieb auf Staats- als auch Privatbahnen in administrativer, technischer und polizeilicher Hinsicht geregelt werden solle. Dabei sollten die technisch-administrativen Belange dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vorbehalten bleiben. Dagegen sollten die Strafandrohungen des Eisenbahn-Polizeigesetzes nicht in das neue Gesetz aufgenommen werden, sondern ihren angemessenen Platz im Strafgesetzbuch finden. Die Kontrolle des Eisenbahnbetriebes sollte durch eigene Organe erfolgen, die dem Ministerium unterzuordnen seien, entsprechend der ah. EntschlieÙung vom 13.1.1850, worin bereits eigene Inspektoren und

²⁹¹ Taschenausgabe der öst. Gesetze, 17. Band, S. 295 f

²⁹² Siehe dazu das Kapitel „Beschäftigungsnormen im Bahnbetrieb“

²⁹³ Kaiserliche Verordnung vom 16.11.1851, RGBl. 1/1852

²⁹⁴ Vavrovsky, S. 46 f

²⁹⁵ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 42 - Zl. 6390/C

Kommissäre zur Überwachung des administrativen und technischen Eisenbahnbetriebes genehmigt worden waren. An ihre Stelle sollte nun die Generalinspektion treten.

Die Eisenbahn-Betriebsordnung umfasste 103 Paragraphen, die wie folgt gegliedert waren:

A. Allgemeine Vorschriften für den Bahnbetrieb (§§ 1-54):

Diese umfassen Bestimmungen zum Genehmigungsverfahren bei Bahneröffnung, Fahrordnungen, Vorschriften betr. Beschaffenheit von Loks, Personen- und Güterwagen, Transport- und Geschwindigkeitsvorschriften (maximale Geschwindigkeit 7 Meilen /h für Personenzüge; 5 Meilen /h für Güterzüge), die Verpflichtung zur Personaleinschulung und zur Erhaltung der Anlagen, Verhaltensvorschriften im Dienst und bei Unfällen,

B. Verpflichtung der bei Staatsbahnen angestellten Beamten und Diener (§§ 55-57)²⁹⁶

C. Verpflichtungen der Privat-Eisenbahnen, sowie ihrer Beamten und Diener (§§ 58-70)²⁹⁷.

Für den Fall einer Verpachtung des Betriebes von Staatsbahnen waren die Bediensteten den Beamten und Dienern der Privatbahnen gleichzustellen. In § 66 behielt sich die Staatsverwaltung auch die Tarifregulierung vor.

D. Aufsicht und Kontrolle (§§ 71-102):

Dieser Abschnitt regelt die Oberaufsicht der Bahndirektionen sowie die Disziplinargewalt der Bahninspektionen samt Disziplinarstrafen (§§ 80-87)²⁹⁸.

Ergänzt wurde die Eisenbahn-Betriebsordnung in den Jahren 1851-1855 durch eine Reihe von Sicherheitsvorschriften betreffend die Anzeige von Bahnunfällen (Handelsministerium Zl. 3110 / 1.3.1852), Anbringung von

²⁹⁶ Siehe dazu das Kapitel 6

²⁹⁷ Siehe dazu das Kapitel 6

²⁹⁸ Siehe dazu das Kapitel 6

Einfriedungen (Handelsministerium Zl. 1739 /6.3.1855), Überprüfungen der Lokomotiven, etc.²⁹⁹

Mit Verordnung des Handelsministeriums vom 3.4.1857 (RGBl. 76) wurden die ersten Vorschriften über die Uniformierung der Beamten und die Dienstkleidung von Dienern der privaten Eisenbahngesellschaften und der konzessionierten Staatseisenbahn-Gesellschaften erlassen³⁰⁰.

Die Gewerbeordnung vom 20.12.1859 schloss die Bediensteten von Eisenbahnen (d.h., alle Betriebe, die für den Betrieb erforderlich waren) bei den Regelungen für Großindustrie und Kleingewerbe ausdrücklich aus, so dass die Eisenbahner jedenfalls schlechter gestellt waren als gewerbliche oder industrielle Arbeiter³⁰¹. Diese Regelung ist insofern von höchster Bedeutung, als die damit begründete Sonderstellung des Eisenbahnpersonals bis in die Gegenwart Geltung hatte, wenngleich berufliche Benachteiligungen weggefallen sind.

Mit Einführung der allgemeinen Wehrpflicht im Jahre 1868 wurde den Eisenbahnunternehmungen vorgeschrieben, die politischen Bezirksbehörden jeweils über männliche Arbeiter, die das 19., 20. und 21. Lebensjahr vollendet hatten, zu informieren³⁰².

Erst 1895 wurden die Werkstättenarbeiter der k.k. Staatsbahnen definitiv angestellt, der jeweils gültigen Dienstordnung unterstellt und in den Pensionsfonds aufgenommen. Sie erhielten Dienstkleidung und Urlaubsanspruch, die Akkordarbeit wurde abgeschafft³⁰³.

Noch 1902 galt für Beschäftigte der Eisenbahnen, dass Überstunden nicht zu entlohnen waren; das Mindestalter für Beschäftigte bei Hilfsanstalten und

²⁹⁹ Röll, Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung ..., S. 43

³⁰⁰ Röll, Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung. In: Strach /Band IV, S. 50

³⁰¹ RGBl. Nr. 227 – Sigmund Kaff, Das Recht der Eisenbahner. Eine kritische Darstellung der Arbeitsbedingungen auf den österreichischen Eisenbahnen (Wien, 1907), S. 21

³⁰² § 26 des Wehrgesetzes vom 5.12.1868, RGBl. 151, Erlass des Handelsministeriums vom 17.3.1870, Zl. 5192 – Victor Röll, Österreichs Eisenbahngesetze, Band 2, S. 1325

³⁰³ Lentner, S. 91

Regiebauten betrug zu diesem Zeitpunkt 14 Jahre für männliche und 16 Jahre für weibliche Jugendliche³⁰⁴.

4.5 Rechtssprechung

Oberstgerichtliche Entscheidungen in Eisenbahnsachen befassten sich in der Frühzeit des Eisenbahnbetriebs vorrangig mit Streitigkeiten aus Grundabläsen, dann auch mit Haftungsfragen der Eisenbahngesellschaften beim Gütertransport.

Eine Entscheidung des Jahres 1844 stellte die Haftung der Bahngesellschaft für Verschulden ihres Dienstpersonals bei körperlicher Verletzung des Reisenden fest³⁰⁵, wobei das Urteil auf Ersatz der Heilungskosten und Verdienstentgang lautete. Zum gleichen Schluss kam der OGH im Jahre 1850³⁰⁶. Tatsächlich wurde die Haftung der Eisenbahnen für Körperverletzungen bei Bahnunfällen aber erst im Jahre 1869 gesetzlich geregelt³⁰⁷. Dagegen entschied das Gericht gegen die Haftung des Eisenbahn-Unternehmens bei einem Brand, der durch Funkenflug aus der Lokomotive entstanden war³⁰⁸.

Am 9.11.1858 (Zl. 12667) entschied der OGH in Abänderung einer Entscheidung des OLG Venedig vom 6.10.1858 (Zl. 18849), dass der „*Diebstahl an den zum Bahnbetrieb bestimmten, hiezu jedoch noch nicht verwendeten Gegenständen*“ nicht als Verbrechen zu qualifizieren sei. Beim Beklagten hatte es sich um einen Arbeiter gehandelt, der auf dem Boden liegende, aber noch brauchbare Schienennägel im Gesamtwert von 3 fl aufgesammelt hatte³⁰⁹.

³⁰⁴ Leo Verkauf, Zur Geschichte des Arbeiterrechtes in Österreich (Wien, 1905), S. 55 + 70

³⁰⁵ Zl. 2757 vom 14.4.1844 – Dieses Verfahren bezog sich auf den spektakulären Unfall anlässlich der Eröffnungsfahrt auf der Strecke Wien-Brünn am 7.7.1839 - zitiert nach M. Epstein, Oberstgerichtliche Entscheidungen in Eisenbahnsachen vom Jahre 1844-1878 (nach den Akten des k.k. Obersten Gerichtshofes), (Wien, 1879), S. 1

³⁰⁶ Zl. 1978 vom 31.5.1850 – zitiert nach M. Epstein, S. 11

³⁰⁷ RGBl Nr. 27 vom 5.3.1869: „Haftung der Eisenbahn-Unternehmungen für die durch Ereignissen auf Eisenbahnen herbeigeführten körperlichen Verletzungen oder Tötungen von Menschen“. Dieses Gesetz geht von der Voraussetzung aus, dass grundsätzlich jeder Unfall auf Verschulden – entweder der Eisenbahnunternehmung oder ihres beauftragten Personals – beruhe. Bei Vorliegen von „höherer Gewalt“ entfällt die Haftung.

³⁰⁸ Zl. 13948 vom 30.12.1859, zitiert nach M. Epstein, S. 48

³⁰⁹ Victor Röhl, Sammlung von eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen Gerichte. 2 Bände (Wien, 1979+1888), Bd. 1, S.25 f

Eine geringe Rolle spielte die Arbeitssituation des Eisenbahnpersonals, zumindest soweit sie sich aus oberstgerichtlichen Entscheidungen ablesen lässt. Arbeitsunfälle werden üblicherweise der „*Ungeschicklichkeit*“ oder „*Unvorsichtigkeit*“ des Personals zugeschrieben, die Frage nach der Ausgestaltung von Arbeitsplätzen, Arbeitszeiten und ähnliches spielte keine Rolle. So wurde nach einem schweren Arbeitsunfall im Grazer Schienenwalzwerk der Südbahngesellschaft im Jahr 1863 dem verletzten Arbeiter zwar vom Arbeitgeber ein Schmerzensgeld von 60 fl gewährt, die Klage auf Entschädigung von 600 fl jedoch in allen Instanzen abgewiesen, weil der klagende Arbeiter „*durch Unvorsichtigkeit selbst Schuld an seinem Unglücksfalle war*“, wobei auch auf Zeugenaussagen verwiesen wurde, dass die Dienstentlassung nach dem Unfall letztlich auf die Trunkenheit des Klägers zurückzuführen gewesen sei³¹⁰.

Rigoros wurde in Fragen von Veruntreuung im Dienst geurteilt: Gegenüber einem ehemaligen Pester Amtsdieners der Betriebsdirektion der Südöstlichen Staatsbahnen, der gestanden hatte, wiederholt im Frachtenmagazin Wollabfälle eingesammelt und diese verkauft zu haben, wurde in bereits zweiter Instanz „*mindestens der Tatbestand einer absichtlichen oder aus grober Fahrlässigkeit geschehenen Verletzung der Dienstpflicht*“ festgestellt und die fristlos ausgesprochene Entlassung und der daraus folgende Verlust der Pensionsansprüche damit gerechtfertigt. Der OGH bestätigte dieses Urteil, obwohl er anmerkte, dass die eigentlich vorgeschriebene Disziplinaruntersuchung in diesem Fall unterblieben war³¹¹.

Dagegen wurde eine im Disziplinarwege, ohne vorausgegangene strafrechtliche Verurteilung verfügte fristlose („*sofortige*“) Entlassung eines Eisenbahnbeamten in eine Kündigung mit vollen Gehaltsansprüchen während der Kündigungsfrist umgewandelt³¹².

³¹⁰ Zl. 4216 vom 24.5.1866 - zitiert nach M. Epstein, *Oberstgerichtliche Entscheidungen in Eisenbahnsachen vom Jahre 1844-1878* (nach den Akten des k.k. Obersten Gerichtshofes, Wien, 1879), S. 95 ff.

³¹¹ Zl. 457 vom 25.5.1871, zitiert nach M. Epstein, S. 184 ff

³¹² Zl. 9391 vom 4.1.1877, zitiert nach M. Epstein, S. 416

4.6 Wesentliche Gesetzeswerke

Nachstehend folgt eine Auflistung wesentlicher Gesetzeswerke, soweit sie Konzessionierungen, Bahnbetrieb und Bahnverwaltung allgemein betreffen, aber auch Sonderbestimmungen für einzelne Bahnlinien:

- Eisenbahn-Betriebsordnung, Kaiserliche Verordnung vom 16.11.1851 (RGBl. 1/1852)
- Eisenbahn-Konzessionsgesetz, Ministerialverordnung vom 14.9.1854, RGBl. 238
- Eisenbahn-Betriebsreglement vom 1.7.1863
- Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen für Körperverletzungen bei Bahnunfällen vom 5.3.1869, RGBl. 27. Haftung für Naturereignisse („Zufall“), welche durch Versäumnisse des Haftpflichtigen verursacht sind, lässt sich aber bereits aus der Eisenbahnbetriebsordnung von 1851 ableiten³¹³.
- Eisenbahn-Betriebsreglement vom 1.7.1872, RGBl. 90

Hofkanzlei 1824-1848:

- 1840 Entwurf Eisenbahnpolizeigesetz
- 1842 Polizeiregulativ für Eisenbahnen mit Dampfbetrieb
- 1843 Verzeichnis von Vorschriften für den Eisenbahn-Betrieb
- 1846 Reglement für die Lokführer-Prüfung

Ungarische Centralbahn 1840-1850:

- 1844 Dienstverträge
- Krankenhaus Eisenbahn-Arbeiter
- E. Aufnahmebedingungen Lokführer
- Dienstposten für Militär
- F. Passvorschriften für Passagiere und Arbeiter
- Dienstvertrag Lokführer
- „Meistergroschen“
- G. Teuerungszulagen

Ministerium für Öffentliche Arbeiten (ab 1848-1860):

³¹³ Gemäß Interpretation durch Victor Freiherr von Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens (Berlin-Wien, 1914), 6. Band, S. 45 f

- 1849 Vorschrift über Staatsprüfungen
 Behandlung politisch kompromittierter Beamter /Venedig
 Dienstinstruktion Nordbahn
 Preise Lebensmittel /Mietpreise – Südbahn
- 1850 Pflichten des subalternen Personals
 Quartiere für fahrendes Personal
 Entlohnung der Wächter an der Südbahn – Sozialleistungen
- 1851 Entwurf Pensionsstatut
 Eisenbahn-Betriebsordnung neu
 Vorschriften für Amtskleidung Staatsbahn
 Stand der Unterstützungs-Fonds Nord-, Süd- und Südöstliche
 Bahn
 Revision des Eisenbahn-Polizeigesetzes
- 1852 Dienstordnung für Beamte und Diener
 Arbeiterunruhen Semmeringbahn + Tirol

Nördliche Staatsbahn (1849-1855)

- 1849 Vorschriften Freifahrt
- 1850 Vorstoß Lokführer betr. Gehalt
- 1853 Dienstbeurteilungen
 Ruhezeiten der Wächter

Südöstliche Staatsbahn (= Ungarische Centralbahn, 1850-1854):

Aufnahmsprüfung Bahnaufseher /Fragenkatalog

Östliche Staatsbahn (1851-1858)

- Personalübernahme bei Verkauf
- 1851 Gehälter

Südliche Staatsbahn (1851-1852)

Personalübernahme von Pachtunternehmen

Erste Eisenbahn-Gesellschaft (1852-1859)

Kärntner Bahn (1856-1858)

Arbeiterlöhne (Leistungsverzeichnisse), Arbeiter-
 Quartiere, Krankenquartiere f. Arbeiter, Anstellungs-
 Dekrete

Nordtiroler Eisenbahn (1858-1859)

- 1854 Abwerbung von Arbeitern
 Arbeitsniederlegung
 Löhne

5. Die Verwaltung der Eisenbahnen

Die Staatseisenbahnen waren Teil des Staatsvermögens und wurden in diesem Sinne verwaltet. Doch auch die Privateisenbahnen waren einer strengen staatlichen Kontrolle unterworfen: Einerseits durch die Festlegungen in Eisenbahngesetzen und Konzessionsurkunden, aber auch durch die staatliche Obergaufsicht über die Gesellschaften.

Dabei gab es wechselnde Zuständigkeiten: Am 9.5.1848 wurden die Ministerien für Öffentliche Arbeiten und für Landeskultur, Handel und Gewerbe gegründet, die jedoch am 21.11.1848 in das „*Ministerium für Handel, Gewerbe und Öffentliche Bauten*“ sowie das „*Ministerium für Landeskultur und Bergwesen*“ umgewandelt wurden. Dem Ministerium für Handel, Gewerbe und Öffentliche Bauten wurde die 1849 gegründete Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen per Verordnung vom 13.10.1849 als „*Sektion für Kommunikationen*“ unterstellt, die mit den ihr zugeordneten Betriebsdirektionen für die Verwaltung der staatlichen Eisenbahnen und der im Staatsbetrieb befindlichen Privateisenbahnen verantwortlich war. Daneben umfasste ihr Verantwortungsbereich auch die Bodenseeschifffahrt sowie Post- und Telegraphenwesen. Ab 1.1.1852 wurde die oberste Eisenbahnbehörde zum integrierenden Teil des Ministeriums für Handel und Gewerbe erklärt³¹⁴. Per 10.10. 1853 wurde die Generaldirektion für Kommunikationen durch Allerhöchste EntschlieÙung aufgelöst³¹⁵.

Außer den eigentlichen Eisenbahn-Behörden waren auch Innen-, Justiz-, Ackerbau- und Reichskriegsministerium für Eisenbahnangelegenheiten zuständig, soweit diese ihr Ressort betrafen³¹⁶.

Ferner unterstand die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen als technisch-administrative Behörde direkt dem Ministerium. Diese übte die Obergaufsicht über Bau, Betrieb und wirtschaftliche Gebarung der Eisen-

³¹⁴ Perz, S. 57

³¹⁵ Perz, S. 60

³¹⁶ Haberer, S. 238

bahngesellschaften aus³¹⁷. Nach dem Ausgleich von 1867 wurde die königlich ungarische General-Inspektion für Eisenbahnen geschaffen, mit den ihr unterstellten Bezirks-Inspektoraten war sie nicht nur für die Eisenbahn, sondern für alle Formen der Kommunikation zuständig³¹⁸.

5.1 Staats- und Privatbahnen

Ein Kabinettschreiben vom 25.11.1837 betreffend „*Grundsätze über das bei Eisenbahnen auszustellende Concessionssystem*“ stellte fest, dass der Eisenbahnbau und -betrieb zwar dem Staat vorbehalten bleibe, dieser aber von diesem Recht vorläufig nicht Gebrauch machen wolle³¹⁹.

Letztlich war vorgesehen, dass die Privateisenbahnen nach Ablauf der Konzessionen in voll betriebsfähigem Zustand in staatliches Eigentum übergehen sollten (kaiserliche Entschlüsse vom 29.12.1837 und 18.6.1838: „*Heimfallsrecht*“), wenngleich dieses Vorhaben niemals verwirklicht wurde³²⁰. Im § 1 der „*Allgemeinen Bestimmungen über das bei Eisenbahnen zu beobachtende Konzessionssystem*“ wurde festgelegt, dass Eisenbahnen nur zufolge „*besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung*“ erbaut werden dürften, „*welche letztere sich zugleich die besondere Beaufsichtigung dieses Zweiges der Betriebsamkeit vorbehält*“³²¹.

5.2 Aufbau der Bahnorganisation

Sämtliche Eisenbahnangelegenheiten waren ursprünglich der Vereinigten Hofkanzlei, d.h. der inneren Verwaltung, zugeordnet und wurden später an die Allgemeine Hofkammer mit ihren wirtschaftlichen Agenden überstellt.

³¹⁷ Haberer, S. 235 f

³¹⁸ Haberer, S. 237

³¹⁹ Perz, S. 3 f

³²⁰ Haberer, S. 5 + Hubinek, S. 21 ff

³²¹ Vavrovsky, S. 32 ff

- 1841 erfolgte die Gründung der Generaldirektion für Staatseisenbahnen, die der Allgemeinen Hofkammer direkt unterstellt und vor allem für die ersten großen Eisenbahnprojekte zuständig war;
- 1848 wurden die Eisenbahnagenden dem Ministerium für Öffentliche Arbeiten zugeordnet;
- Ab 1849 fielen sie in die direkte Zuständigkeit des Ministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie (später: Ministerium für Handel, Gewerbe und Öffentliche Bauten), das auch die oberste Leitung der öffentlichen Bauten und damit auch des Staatseisenbahnbaues innehatte. Eine der Betriebssektionen führte die Aufsicht über den Betrieb der Staatseisenbahnen sowie über Post und Telegraphen. Direkt unterstellt war ihr eine „*Generaldirektion der Communicationen*“ mit zugeordneten Betriebsdirektionen.
- 1853 wurden sämtliche Eisenbahnangelegenheiten wieder in einer Sektion vereint; für den ausführenden Dienst wurde eine Zentraldirektion für Eisenbahnbauten ins Leben gerufen, der die Betriebsdirektionen zugeordnet waren;
- 1859 übernahm nach Auflösung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und Öffentliche Bauten das Finanzministerium die Eisenbahnagenden;
- 1861 wurden die Eisenbahnangelegenheiten dem neuen Ministerium für Handel und Volkswirtschaft (ab 1867: Handelsministerium) zugeordnet;
- Am 15.1.1896 erfolgte die Gründung des Eisenbahnministeriums³²²

Max Maria Freiherr von Weber kommentierte nach 1870 die erste österreichische Eisenbahn-Epoche durchaus treffend wie folgt:

„Der erste Großstaat, der das Experiment der Staatsbahnverwaltung auch im Großen anstellte, war Österreich. Keine Staatsverwaltungsreform war weniger geeignet (und ist es noch), einen glücklichen Vorgang hierin zu schaffen, als die österreichische. Basiert auf das Prinzip, welches dem einer gesunden, eisenbahnmäßigen Eisenbahnverwaltung diametral gegenüberstand, das des Misstrauens und der Kontrolle, ist

³²² Mechtler, Inventar ..., S. 1 ff.

sie in ihrer Kompliziertheit, Schwerfälligkeit und Unklarheit im Eisenbahnwesen in keiner Weise kongenial und das Totale, durch politische und nationale Einwirkungen beschleunigte Missglücken des Experiments war bereits entschieden, als finanzielle Verhältnisse den Verkauf der Staatsbahnen an Privatgesellschaften herbeiführten. Man verfiel hierbei aus dem Extrem der absoluten Herrschaft des Staates über das Eisenbahnwesen, in das der Hingabe des gesamten Regiments im Verkehrsleben des Staates an das vaterlandslose große Kapital. Und zwar mit der Verschärfung des Fehlers, dass hier das große Kapital ausländisches war, dessen Besitzer die österreichischen Finanzen in weitgehendem Maße beherrschten, so dass ein „Circulus Vitiosus“ sich schloß, in welchem die Ausübung einer energischen Staatsoberaufsicht über das Eisenbahneigentum der Geldmachthaber sich ungemein erschwerte, und die Hauptarterien des merkantilischen, politischen und militärischen Stoffwechsels im Staate in den Besitz fremdländischer Gesellschaften gerieten“³²³.

Mit der rechtlichen Stellung der Beschäftigten der Staatseisenbahn befasste sich erstmals eine Anfrage des Prager Kriminalgerichts des Jahres 1845 an die Hofkammer. Diese teilte am 29.1.1846 (Zl. 242/EP) unter Bezugnahme auf eine Sitzung des Wiener Senats der k.k. Obersten Justizstelle vom 29.1.1846 mit,

„(...) ob ein bei der Staatseisenbahn beschäftigtes oder verwendetes Individuum zur Klasse der landesfürstlichen Beamten gehört und somit nach § 221 StG. I. Teil in Kriminalsachen dem Kriminalgericht der Hauptstadt der Provinz unterstehe, muß aus der Art und dem Ursprunge seiner Anstellung, ob solche von einer Staatsbehörde oder von einem Privaten herrührt, hervorgehen, worüber das Anstellungsdekret oder nötigenfalls die Rücksprache mit der Behörde, welcher das fragliche Individuum untersteht, die erforderliche Aufklärung geben muß, ohne daß es einer allgemeinen Belehrung bedarf, ob und welche von den bei der Staatseisenbahn Angestellten, bei deren Bau oder Betriebe verwendeten Individuen zu dem krim. Gerichtsstande gehören (...)“³²⁴.

³²³ Zitiert nach Vavrovsky, S. 46 f

Max Maria von Weber (25.4.1822-18.4.1881) war der Sohn des Komponisten Carl Maria von Weber, Studium am Technischen Institut Dresden und der Berliner Universität, als Maschinentechniker an zahlreichen deutschen Bahnprojekten tätig, auch praktische Erfahrungen als Lokführer, 1845 im sächsischen Staatsdienst, ab 1870 in Wien, ab 1878 Geheimer Regierungsrat in Berlin, zahlreiche, auch literarische Schriften zu Eisenbahnthemen (Die Schule des Eisenbahnwesens /1857, Die Gefährdungen des Personals beim Maschinen- und Fahrdienst/1862) – Max Maria von Weber (hrsg. Maria von Wildenbruch), Aus der Welt der Arbeit, S. XV f.

³²⁴ ÖSTA, AVA, Hofkammer, Fach II B /Karton 17

Die Budweis-Linz-Gmundner Pferdeeisenbahn, die „*k.k. privilegierte Erste Österreichische Eisenbahn-Gesellschaft*“ war noch relativ einfach einfach strukturiert: An der Spitze der Hierarchie stand der „Ingenieur“, der nicht nur die Überwachung der Bahn samt Baulichkeiten und Betriebsmitteln zu überwachen hatte, sondern auch die korrekte Befolgung der Betriebsvorschriften zu überwachen hatte. Ihm direkt unterstellt waren:

- der Streckenaufseher (Bahnmeister), der die ihm zugewiesene Strecke instand zu halten hatte; ihm unterstanden insgesamt 46 Bahnwächter zur direkten Überwachung ihres Streckenabschnittes samt Durchführung kleiner Reparaturen. Im Falle, dass das ihnen zugewiesene Wächterhaus zum „Aufsitzplatz“ erklärt worden war, hatten sie auch die Aufnahme der Passagiere zu überwachen;
- der Werkführer, der die Oberaufsicht in der Reparaturwerkstätte führte und für den betriebssicheren Zustand der Personen- und Frachtwagen verantwortlich war;
- Sattler und Schmiede für den Bahnbetrieb.

Lediglich der Ingenieur war per Dienstvertrag angestellt, die übrigen Bediensteten standen im Taglohn oder einem Wochenlohnverhältnis. Stallmeister und Kutscher waren Bedienstete des Privatpächters.

Auf der Strecke existierten zehn Bahnstationen mit eigenen Aufnahmegebäuden, die jeweils vom Expeditor (Bahnhofsvorstand) geleitet wurden. In Stationen mit regelmäßigem Bespannungswechsel trat ihm der Stallmeister zur Seite, der zugleich Vorgesetzter der Kutscher (Triebfahrzeugführer) war. Aufsitzplätze (Haltestellen) waren, wie erwähnt, bei Wächterhäusern, aber auch bei Straßenwirtshäusern, Kaufmannsgeschäften oder anderen geeigneten Stellen der Bahnlinie vorgesehen³²⁵. Nur in den großen Bahnhöfen bestanden auch Wohngebäude mit Kammern für Wagenmeister und Werk-

³²⁵ Lentner, S. 43 ff

führer, Hafermagazinen, Sattler- und Schmiedewerkstätten, einer Gaststube und Stallungen³²⁶.

Die 1842 gegründete Generaldirektion für Staatseisenbahnen mit ihren vier Abteilungen - Administration, Rechnungswesen, Kanzleimanipulation und technisches Departement – setzte an die Spitze der technischen Abteilung zunächst zwei Inspektoren: Alois (Luigi) Negrelli für die nördliche und Carl Ghega für die südliche Strecke. Für den exekutiven Streckenbaudienst wurden jeweils vier Oberingenieursabteilungen gegründet, wobei jedem Oberingenieur ein Bauabschnitt von etwa 150 km zugeteilt war. Für die eigentliche Bauführung waren den Oberingenieursabteilungen Bausektionen für jeweils ca. 23-30 km unter der Leitung von Ingenieuren unterstellt. Diesen waren die Ingenieursassistenten unterstellt, deren Verantwortungsbereich etwa 7,5 – 11 km umfasste. Während der Bausaison hielten sich Ingenieure und Assistenten, unter denen sich schon von Beginn an ehemalige Militärangehörige befanden, auf den ihnen zugeteilten Baustellen auf. Nach dem Ende der Bausaison wurde das Personal verringert, und die Techniker widmeten sich weiteren Projektausarbeitungen³²⁷.

Bedienstete der Staatsbahnen waren in folgende Gruppen unterteilt:

1. statusmäßig eingereihte Bedienstete (Beamte, Unterbeamte, Diener)
2. Hilfsbedienstete (Aspiranten, Diurnisten, Aushilfsbeamte, Aushilfsdiener, Manipulanten, Arbeiter)
3. Personen mit Sondervertrag (Honorarbeamte, Bahnärzte, etc.)³²⁸

Nach Übergang der Zuständigkeit an das Ministerium für Handel, Gewerbe und Öffentliche Arbeiten wurde mit Ministerialverordnung vom 30.12.1849 eine General-Baudirektion geschaffen. Nach deren Aufhebung ging die unmittelbare administrative und technische Leitung der Straßen-, Wasser- und

³²⁶ Strach, Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1868. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Band I, S. 111 f

³²⁷ Helmut Karigl, Die Aufnahme von Militärpersonen bei der Generaldirektion für die Staatseisenbahnen (1842-1848). In: MÖSTA, Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs Nr. 43/1993. Festschrift für Kurt Peball (Wien, 1993), S. 124

³²⁸ Hubinek, S. 26 ff

Hochbauten per Ministerialverordnung vom 10.9.1852 an das Handelsministerium über, während für die Leitung der Staats-Eisenbahnbauten eine Central-Direktion in Wien (Ministerialerlass vom 11.9.1852) und eine Direktion in Verona (Ministerialverordnung vom 10.1.1853) geschaffen wurde. Beide waren für Projektierung, Leitung und Ausführung aller staatlichen Eisenbahnprojekte samt zugehörigen Gebäuden und Betriebsmitteln gemäß Plänen und Kostenvoranschlägen, die durch das Ministerium zu genehmigen waren, zuständig. Die Direktion Verona war dabei für das lombardo-venetianische Königreich, die Generaldirektion für die übrige Monarchie zuständig³²⁹.

Die ursprünglich an Private verpachteten Staatseisenbahnen gingen nach Ablauf des Pachttermins in den direkten Staatsbetrieb über (per Ministerialverordnung vom 24.4.1850 die nördliche und per Ministerialverordnung vom 30.5.1850 die südliche Staatsbahn). Sodann erfolgte die Gründung von Betriebsdirektionen in Prag (für die nördliche Staatsbahn), in Pest (für die südöstliche Staatsbahn), in Graz und Wien (für die südliche Staatsbahn), in Krakau (für die östliche) und in Verona (für die lombardo-venetianische Bahn). Die Betriebsdirektionen in Prag und Pest wurden mit Wirkung vom 1.6.1855 wieder aufgelöst (per Ministerialverordnung vom 26.5.1855). Reparaturwerkstätten waren ursprünglich der General-Direktion für Communicationen zugeordnet und wurden per Ministerialverordnung vom 20.2.1852 dem Ministerium einverleibt³³⁰.

5.3 Dienstkategorien und Gehaltsgruppen

Der Finanzvoranschlag der Staatseisenbahnen *„in der nördlichen, südlichen und westlichen Richtung für das Verwaltungsjahr 1845: Besoldungen einschl. Funktionszulagen: 29.950 fl“* (Zl. 1445 vom 8.10.1844) erlaubt nicht nur einen guten Einblick auf die Organisation in starr aufgebauten Hierarchien, sondern auch auf das allgemeine Besoldungsniveau³³¹:

³²⁹ Czoernig, S. 34

³³⁰ Czoernig, S. 37

³³¹ ÖSTA, AVA-VA, Allgemeine Hofkammer, Fach II B /Karton 11

Direktion:

Hermenegild Francesconi, Vorsteher 4.000 fl CM

Franz Zellner, Regierungsrat & Adjunkt 3.000 fl

Technische Abteilung:

2 provisorische Oberingenieure à 1.000 fl + 200 fl Funktionszulage

Administrative Abteilung:

1 Sekretär 1.400 fl

3 Konzipisten à 800 fl

2 Technische Räte 1.600 / 1.200 fl

8 Rechnungsrevidenten à 400 – 1.000 fl

Kanzlei- und Manipulationsabteilung:

1 Expeditor & Registrator 1.000 fl

2 Kanzlisten 600 / 400 fl

1 Amtsdienner 350 fl

Inspektoren:

Alois Negrelli 4.000 fl

Carl Ghega 1.800 fl + 700 fl Funktionszulage

Adalbert Schmid 1.800 fl + 700 fl "

4 Unterinspektoren à 1.200 fl + 400 fl "

Ingenieure:

5 Oberingenieure à 1.000 fl + 200 fl "

1 Ingenieur 1.080 fl + 300 fl "

15 Ingenieure à 1.080 fl

21 Ingenieure à 900 fl

1 Assistent 720 fl + 300 fl "

28 Assistenten à 720 fl

65 Assistenten à 540 fl

Magazinsbeamte:

6 Magazineure à 400 fl

2 Magazinsaufseher à 300 fl

2 Amtsdienner & Aushelfer à 36 kr /Tag 219 fl

Adjuten & Diurnen:

a. bei der Generaldirektion: 10 à 365 fl

1 à 486 2/3 fl

b. f.d. Oberingenieur-Abt. 1 à 365 fl

5 à 243 1/3 fl

1 à 486 2/3 fl

c. f.d. Grundeinlösungskomm. 1 à 365 fl

1 à 304 1/6 fl

Diurnen f. Zeichengeschäfte 4 à 365 fl

11 à 386 2/3 fl (= 1.20 fl /Tag)

2 à 547 1/2 fl (= 1.30 fl /Tag)

Emolumente:

Livreen für die Dienerschaft	1 Amtsdieners	24 fl
2 Amtsdieners-Aushilfen: 1 Mantel alle 3 Jahre		10 fl (2x5)
Zuzüglich Diäten & Reisekosten insgesamt:		101.729 fl
Quartiergelder		8.188 fl
Budget für Belohnungen		1.000 fl
Budget für Aushilfen		2.000 fl

Ein Vergleich mit den Bezügen anderer zeitgenössischer Berufsgruppen (vgl. Kapitel 2.5) lässt keinen Zweifel darüber, dass die Entlohnung im Bahndienst weit überdurchschnittlich war und auch untergeordnete Positionen höchst erstrebenswert sein mussten.

5.4 Wohlfahrtseinrichtungen

5.4.1 Allgemeines

Mit Kabinettschreiben vom 14.5.1762 wurde die „*Pflicht jedes Redlichen, der einen Gehalt bezieht*“, angesprochen, dem Staat so lange zu dienen, wie es seine Kräfte zuließen und auch nach 40 Dienstjahren nicht um Pensionierung anzusuchen. Diese Bestimmung wurde auch in zahlreichen weiteren Hofkammerdekreten und Allerhöchsten Entschlüssen sinngemäß ausgesprochen³³².

1781 wurde aber unter Joseph II. ein Pensionssystem für Beamte ins Leben gerufen, das in vieler Hinsicht als Vorbild für Pensionsstatuten ab dem 19. Jahrhundert gelten kann: Beamte hatten nach 10 Dienstjahren Anspruch auf ein Drittel des vollen Aktivbezuges (allerdings nur bei körperlicher oder altersbedingter Gebrechlichkeit), nach 25 Dienstjahren auf die Hälfte und nach 40 Dienstjahren auf zwei Drittel³³³. Bei darüber hinausgehender Dienstzeit bestand ein Pensionsanspruch in voller Gehaltshöhe. Sofern der Beamte vor Erreichung des vollendeten 10. Dienstjahres ausschied, hatte er Anspruch auf ein Jahresgehalt Abfertigung. Wenn er aufgrund von Erblindung, „*Wahnwitz*“, o.ä. vor Vollendung des 10. Dienstjahres arbeitsunfähig

³³² Johann Pospíšil, Zur Entwicklung der Altersversicherung bei den österreichischen Eisenbahnen. Begriff der Dienstunfähigkeit. Sonderdruck aus: Österreichische Zeitschrift für Eisenbahnrecht, Band II /1912 (Wien, 1912), S. 2

³³³ Absatz V, Punkt 1, des Josefinischen Pensionsnormales vom 26.3.1781, nach Pospíšil, S.2

wurde, erhielt er ein Viertel des Aktivbezuges als Pension. Diese Regelungen galten auch für Diener, die mit Jahresgehalt angestellt waren³³⁴. Ferner wurden Witwenpensionen in Höhe von einem Drittel des Aktivgehaltes (bis 1850 bestand jedoch kein Rechtsanspruch darauf) und Erziehungsbeiträge für unversorgte Kinder festgelegt, die je nach Geschlecht des Kindes und sozialem Rang der Familie variabel sein konnten³³⁵. Noch das Hofkammerdekret vom 12.9.1824 /Zl. 35.075 gestattete die Entlassung von Staatsdienern aus der Dienstleistung nach 40 Dienstjahren nur bei ärztlich nachgewiesener, völliger Arbeitsunfähigkeit.

Schon 1683 war ein erster Unterstützungsverein, der *„Privatverein der in Wien befindlichen kaiser- und königlichen Rechnungs- und Controlsbeamten zu wohlthätigen Zwecken für sich und ihre Familienmitglieder“* ins Leben gerufen worden³³⁶. Weitere Vorläufer von Unterstützungskassen waren in Wien die 1745 ins Leben gerufene *„Handlungs-Verpflegsanstalt“* und die 1760 durch Johann von Trattner gegründete *„zum Besten der Gesellen gerichtete Casse“* für Buchdrucker, sowie die 1793 gegründete Witwenkasse der bürgerlichen Gold- und Silberarbeiter, ferner das Versorgungsinstitut *„alter und krankheitsschwacher Seelsorger“*, das Pensionsinstitut für herrschaftliche Livreebedienstete und die Gesellschaft der Witwenkasse des bürgerlichen Handelsstandes. 1796 wurde ein Institut für Witwen und Waisen von Trivialschullehrern, ein Pensionsinstitut für Witwen und Waisen herrschaftlicher Hausoffiziere, ein Verpflegungsinstitut für bedürftige und gebrechliche Mitglieder der juridischen Fakultät der Universität Wien und schließlich 1819 ein Privatinstitut für Witwen und Waisen von k.k. Leiblakaien und Kammerbüchsenspannern gegründet. – An Versorgungseinrichtungen für Diener können zwei private Versorgungsanstalten für *„arme Dienstboten“* und ein Pensionsinstitut für Arbeiter in den kaiserlichen Hofgärten genannt werden. Die 1824 nach einem Plan Ignaz Sonnleithners entstandene *„Allgemeine Versorgungsanstalt für Untertanen des österreichischen Kaiserstaates“*, die gegen Einzahlung von 200 fl den Erwerb eines

³³⁴ Megner, S. 143

³³⁵ Megner, S. 180 f

³³⁶ Fritz Klenner, 100 Jahre österreichische Gewerkschaftsbewegung. Entstehung und Entwicklung (Wien, 1981), S. 15 f

Rentenscheins mit jährlicher Gewinnbeteiligung vorsah, war für den Großteil der Bevölkerung finanziell unerreichbar³³⁷.

1835 versuchte der Drucker Johann Friedrichberger einen Krankenverein zu gründen, der jedoch nicht genehmigt wurde, aber schon 1837 gründete das Personal der Staatsdruckerei eine Vereinskrankenkasse, die für sämtliche Bediensteten obligatorisch war, die aber auch eine „Fremdenkasse“ für zugewanderte, mittellose Setzer umfasste³³⁸.

Als vorbildlich in der Einrichtung von Pensions-, Kranken- und Unterstützungskassen für Arbeiter galt Belgien, wo schon vor 1849 Caisses de Prévoyance für 4000 Eisenbahnarbeiter, sowie auch für Bergwerksarbeiter, Schiffsleute, etc. bestanden, die mittelfristig für 50.000 Arbeiter Geltung haben sollten. Ein gewisser Ingenieur Fischer, der im September 1849 über Auftrag der Eisenbahn-Betriebssektion des Ministeriums für Öffentliche Arbeiten ausländische Eisenbahnunternehmen besuchte und über seine Beobachtungen berichtete, führte den ruhigen Verlauf des Revolutionsjahres 1848 in Belgien auf die dortige „*Fürsorge für das Wohl der arbeitenden Klasse*“ zurück³³⁹.

Das Patent vom 26. November 1852 machte „*auf Gewinn berechnete*“ Vereine von staatlicher Genehmigung abhängig, was auch Krankenvereine und wechselseitige Versicherungsanstalten betraf³⁴⁰.

Die österreichischen Eisenbahnen betrieben folgende Wohlfahrtseinrichtungen:

- Pensions- und Provisionsinstitute
- Krankenkassen
- Unterstützungskassen
- Unfall-Versicherungen

³³⁷ Krebs, S. 120 f + Zenker S. 87

³³⁸ Zenker, S. 88

³³⁹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 34 - Zl. 205/C /27.12.1849

³⁴⁰ RGBl. Nr. 117 – Sigmund Kaff, Das Recht der Eisenbahner. Eine kritische Darstellung der Arbeitsbedingungen auf den österreichischen Eisenbahnen (Wien, 1907), S. 77 – Verkauf, S. 26

- Spar- und Vorschusskassen, bzw. –Vereine
- Lebensmittelmagazine und Equipierungskassen
- Arbeiter- und Beamten-Kolonien bzw. Wohnhäuser
- Schulen /Schulstipendien
- Stiftungen³⁴¹

5.4.2 Pensions- und Provisionsinstitute

Bis 1870 existierten folgende Einrichtungen:

- Pensionsfonds der KF Nordbahn	Gründung:	1844
- Pensionsfonds für Beamte und Diener der Buschtährader Bahn	“	1855
- Pensionsfonds für Beamte der Staatseisenbahn-Ges. u.d. Domänen	“	1856
- Pensions-Institut für Beamte und Diener der Aussig-Teplitzer Bahn	“	1858
- Pensions-Institut für definitive Bedienstete der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	“	1858
- Provisionsfonds für Diener und Beamte der Staatseisenbahn-Ges. und der Domänen	“	1860
- Pensionsfonds für Beamte der Südbahn	“	1861
- Pensionsinstitut für Beamte und Diener der Graz-Köflacher Bahn	“	1862
- Pensionsinstitut für Beamte und Diener der Böhmisches Nordbahn	“	1866
- Pensionsfonds für Diener der Südbahn	“	1867
- Pensionsinstitut für definitiv Bedienstete der Österr. Nordwestbahn	“	1870 ³⁴²

5.4.2.1 Die Kaiser Ferdinand-Nordbahn

Das erste Pensionsinstitut der Kaiser Ferdinand-Nordbahn wurde am 30.3.1844 durch ihren Direktor Andreas Baumgartner angeregt und nach Vorlage eines Durchführungskonzepts mit 4.000 fl dotiert. Das mit 31.3.1846 anlässlich der 14. Generalversammlung genehmigte Statut sah folgende Regelungen vor:

Pensionsleistungen bei Dienstzeit von 10 - < 15 Jahren:	¼ d. letzten Jahresgehalts
“ “ > 15 – < 20 “	1/3 “
“ “ > 20 – < 25 “	die Hälfte “

³⁴¹ Emil Engelsberg, Wohlfahrts-Einrichtungen. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen in der österreichisch-ungarischen Monarchie, Band III. S. 324

³⁴² Engelsberg, S. 328

Witwenpension:	ab 25 Jahren: $\frac{2}{3}$ die Hälfte des Anspruchs, maximal 500 fl
Einzahlungen der Bediensteten:	25% vom ersten Gehalt, 50% jeder Gehaltserhöhung, 3% des laufenden Gehalts

Mit einem neuen Statut von 1851 ging der Fonds in das Eigentum der Kaiser Ferdinand-Nordbahn über. Zugleich damit wurden die Ansprüche dem früheren Staats-Pensionsnormale angeglichen:

Pensionsleistung bei 10jähriger Dienstzeit:	$\frac{4}{10}$ des letzten Jahresgehalts
5-jährliche Steigerung der Ansprüche bis zum Maximum nach 40 jähriger Dienstzeit:	100% des letzten Jahresgehalts
Witwenpension:	$\frac{1}{3}$ des zuletzt bezogenen Jahresgehalts 1873: Erhöhung auf 40%, maximal 1500 fl
Erziehungsbeiträge:	nicht vorgesehen, jedoch nach Ermessen der Direktion in bes. berücksichtigungswürdigen Fällen möglich ³⁴³

5.4.2.2 Die k.k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn

Die Pensionsbestimmungen der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn für Beamte und Diener sowie deren Witwen und Waisen vom 31.7.1846 (beschlossen in der Aktionärsversammlung vom 29.1.1845) gingen von dem Grundsatz aus, dass neben Invalidität auch vorgerücktes Alter einen Pensionsanspruch begründe (§ 3), daneben waren auch befristete Pensionierungen (§ 4 „*Quieszenz*“, die als Dienstunterbrechung gewertet wurde) oder Versetzungen auf geeignetere Arbeitsplätze möglich. Bei Entlassungen aus „*Entbehrlichkeit*“ bestand ein Pensionsanspruch nur, wenn die Dienstzeit mindestens 25 Jahre betragen hatte (§ 7). Bei Selbstkündigung oder Kündigung aufgrund von Dienstvergehen verfielen sämtliche Ansprüche (§ 6).

Ähnlich den Bestimmungen der Nordbahn entstand grundsätzlich nach zehnjähriger Dienstzeit ein Anspruch auf Leistung, aber auch schon davor, wenn die Dienstuntauglichkeit im Dienst oder aufgrund des Dienstes eingetreten war (§ 3.b), wobei 25% des letzten Bezugs ausbezahlt wurden.

³⁴³ Engelsberg, S. 324 ff

Witwen hatten Anspruch auf 50% der vom Gatten erworbenen Leistungsansprüche für die Dauer des Witwenstandes; es bestand auch die Möglichkeit einer Abfertigung. Jedenfalls mit drei Monatsbezügen abgefertigt wurden Witwen nach weniger als fünfjähriger Ehe, wenn die Ehe erst in der Pension geschlossen wurde, sowie Witwen nach „zurechnungsfähigen“ Selbstmördern (§ 11+12). Keine Ansprüche bestanden für Geschiedene oder Witwen von Entlassenen bzw. Bediensteten, denen nach ihrem Tode Veruntreuungen nachgewiesen worden waren (§ 13). Unsittlicher Lebenswandel schloss vom Pensionsbezug aus (§ 14). Eheliche Kinder bezogen bis zum vollendeten 14. Lebensjahr Unterstützungsbeiträge, in begründeten Ausnahmefällen auch darüber hinaus (§ 15).

Die Verwaltung des Pensionsfonds erfolgte durch einen Direktor der Aktiengesellschaft, den Bürochef, einen Rechtsanwalt und vier aus den Wiener Beamten zu wählenden Vertretern, sowie einen Aktuar ³⁴⁴.

5.4.2.3 Die Erste priv. Eisenbahn-Gesellschaft

Die Betreiber der Pferdebahn Budweis-Linz beschlossen in ihrer Generalversammlung vom 15.2.1848, von der Einrichtung eines selbständigen Pensionsinstituts Abstand zu nehmen und stattdessen eine Pensionsversorgung entsprechend den staatlichen Normen für Zivilbeamte einzurichten. Das bedeutete, dass aus dem Lebens- oder Dienstalder kein Pensionsanspruch erwuchs, wenn daneben nicht auch Invalidität bestand³⁴⁵.

5.4.2.4 Die k.k. priv. Wien-Raaber-Eisenbahn-Gesellschaft

Mit 1. Oktober 1853 traten die „*Pensions-Bestimmungen für die Beamten, Diener und deren Witwen*“ der Wien-Raaber Eisenbahn in Kraft. Diese waren bereits anlässlich der Aktionärsversammlung vom 29.1.1845 grundsätzlich

³⁴⁴ Pospíšil, S. 7

³⁴⁵ Pospíšil, S. 5

+ ÖSTA, AVA-VA, Generaldirection für Communicationen, Fach III Ba /Karton 57 – Zl. 1607/E /29.4.1850

mit einem Fondskapital von 3.000 fl CM/Jahr beschlossen worden; die Generalversammlung vom 31.1.1852 erhöhte das Fondskapital auf 6.000 fl CM. Anlässlich des Übergangs der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn in Staatsverwaltung (lt. außerordentlicher Aktionärsversammlung vom 6.7.1853) wurde festgestellt, dass die bereits erworbenen Ansprüche der Mitglieder gesichert blieben.

Anspruchsberechtigt waren Beamte oder Diener mit einem Bezug von zumindest 400 fl /Jahr im Falle ihrer Dienstunfähigkeit, sofern sie bei Diensteintritt das 40. Lebensjahr noch nicht überschritten hatten, nach mindestens zehnjährigem Staatsdienst, ferner solche, die vor Ablauf der zehnjährigen Dienstzeit durch Arbeitsunfall dienstuntauglich geworden waren (was allfällig durch Gutachten zu ermitteln war), sowie deren Witwen und Waisen.

Die Pensionsansprüche waren wie folgt gestaffelt:

Nach	10 Dienstjahren	vier Zehntel des letzten Bezuges
“	15 “	fünf “
“	20 “	sechs “
“	25 “	sieben “
“	30 “	acht “
“	35 “	neun “
“	40 “	voller Bezug

Bei Pensionsantritt vor Ablauf von zehn Dienstjahren bestand ein Anspruch auf vier Zehntel des Letztbezuges. Die Auszahlung erfolgte monatlich, gegen Lebensbestätigung durch den zuständigen Ortsseelsorger, einen Notar oder den Gemeindevorstand. – Bei Kündigung vor Ablauf von zehn Dienstjahren ohne das Verschulden des Bediensteten wurden die geleisteten Beiträge unverzinst rückerstattet; keine Rückerstattung erfolgte im Falle von Selbstkündigung.

Anspruch auf Witwenpension entstand, sofern die Eheschließung noch im aktiven Dienst erfolgt war und die Ehe zumindest zwei Jahre bestanden hatte, in Höhe von einem Drittel des Pensionsanspruchs des Bediensteten,

maximal jedoch 600 fl /Jahr. Im Falle einer Verzichtserklärung wurde der Anspruch in dreijähriger Pensionshöhe abgefertigt.

Kein Pensionsanspruch bestand für Witwen von Beamten und Dienern, die sich erst nach dem 50. Lebensjahr verheiratet hatten und deren Ehe nicht mindestens fünf Jahre gedauert hatte, ferner bei Eheschließung nach Pensionsantritt, ferner nach „zurechnungsfähigen“ Selbstmördern, letztlich auch für Witwen von Beamten und Dienern, die vor dem vollendeten zehnten Dienstjahr verstorben waren. In allen diesen Fällen erfolgte die Abfertigung in Höhe von drei Monats- oder Pensionsbezügen.

Weder Pension noch Abfertigung erhielten Witwen von entlassenen Bediensteten oder solchen, die sich während der Krankheit, die zu ihrem Tod geführt hatte, verheiratet hatten. Ferner erlosch der Anspruch bei unsittlichem Lebenswandel oder gerichtlicher Verurteilung der Witwe.

Mutterlose Waisen hatten Anspruch auf die Aushändigung der Fondsbeiträge des verstorbenen Bediensteten.

5.4.2.5 Die Österreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft

1851 wurden Berechnungen für einen zu bildenden Pensionsfonds für Beamte und Diener der Staatseisenbahn angestellt und der Entwurf eines Statuts vorgelegt (siehe Anhang)³⁴⁶.

Mit Schreiben vom 6.2.1852 drückte das Finanzministerium dem Handelsministerium jedoch seine Bedenken gegen den vorgelegten Vorschlag aus³⁴⁷. Es wurde von der Gründung eines eigenen Pensions-Instituts unter Verweis auf eine Beraterkommission des Ministeriums abgeraten und empfohlen, die für den Staatsdienst bereits bestehenden Pensions- und Provisionsnormen auch auf definitive Eisenbahnangehörige samt Angehörigen in Anwendung zu bringen. Provisorische Beamte und Diener sollten gemäß Entschlie-ßung

³⁴⁶ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B, Karton 4 - Zl. 1702/HM /13.7.1851

³⁴⁷ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 6 - Zl. 368/HM/1852

der Hofkammer vom 30.4.1847 /Zl. 6412/636 behandelt werden, und schließlich sollten zeitlich angestellte Personen keine Versorgungsansprüche haben. In seinem Bericht an den Kaiser vom 29.3.1852³⁴⁸ stellte Finanz- und Handelsminister Baumgartner schließlich fest, dass die eingesetzte Kommission vor allem aus finanziellen Erwägungen grundsätzlich gegen die Einführung einer eigenen Pensionsregelung für Staatsbahnbedienstete entschieden habe, wogegen die Nordbahnunternehmung sich kürzlich für die Einführung einer Pensionskasse und Verpflichtung zur Pensionierung ihrer Beamten und Diener entschieden habe. Es sei geltend gemacht worden, dass diese Entscheidung Bedienstete der Staatsbahnen schlechter stellen würde als die übrigen Staatsdiener, zumal auch zahlreiche Eisenbahnbedienstete bereits auf anrechenbare Vordienstzeiten beim Staat verweisen könnten. Der Finanzminister habe daher – unterstützt durch ein ausführliches Gutachten – angeraten, die bestehenden Pensionsnormen für definitive Beamte und Diener und ihre Angehörigen zur Anwendung zu bringen. – Der Genehmigungsvermerk des Kaisers dazu ist mit 29.3.1852 datiert.

Die letztlich in Kraft getretene Regelung bestimmte einen Pensionsanspruch für Beamte und Diener nach mindestens zehnjähriger Dienstzeit bei Arbeitsunfähigkeit, die von Sachverständigen der Direktion festzustellen war. Die Höchstpension von zwei Dritteln des Gehalts wurde nach 25 Dienstjahren gewährt. Selbst die Regelung des Jahres 1851, die nach 40 Dienstjahren einen Pensionsanspruch in voller Höhe des Aktivbezuges vorgesehen hatte, setzte als Anspruchsvoraussetzung noch Dienstunfähigkeit voraus. Bedienstete, die ohne ihr Verschulden nach mindestens zehn Jahren entlassen wurden, erwarben den vollen Pensionsanspruch, so als ob sie dienstunfähig wären. Vorübergehend dienstunfähige Personen erhielten für die Dauer ihrer Dienstuntauglichkeit ihre Pension (diese Bestimmung war bereits 1846 als „*zeitweilige Unterstützung*“ festgelegt worden)³⁴⁹.

Ungeachtet der oben erwähnten Bedenken wurde mit Beschluss des Verwaltungsrates vom 15.2.1856 der Pensionsfonds der Österreichischen

³⁴⁸ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 6 - Zl. 751/HM

³⁴⁹ Pospíšil, S. 6

Staatseisenbahn-Gesellschaft für definitive Beamte und Diener der Bahnunternehmung und der Domänen, sowie deren Witwen und Waisen gegründet und mit Zl. 1653/HM vom 27.4.1856 bei Minister Toggenburg zur Genehmigung vorgelegt³⁵⁰.

Diesem Fonds wurden später die Pensionsfonds der ehemaligen Wien-Raaber-Bahn und der Bränn-Rossitzer-Bahn einverleibt. Beamte und Diener, die das 35. Lebensjahr überschritten hatten, konnten nur ausnahmsweise Mitglied des Pensions-Instituts werden, nicht definitiv Bedienstete waren von der Mitgliedschaft ausgeschlossen.

Die Dotierung des Fonds erfolgte aus Mitgliedsbeiträgen, Strafgeldern für Dienstvergehen und freiwilligen Beiträgen der Gesellschaft. Ansprüche entstanden nach zumindest zehnjähriger Mitgliedschaft, sofern eine allfällige Arbeitsunfähigkeit nicht im Zuge der Dienstausbübung entstanden war. Bei früherer Entlassung wurden die geleisteten Beiträge mit 4%iger Verzinsung retourniert. Es bestand auch die Möglichkeit einer zeitlich befristeten Pensionierung, der anschließenden Rückberufung in den Aktivdienst war unbedingt Folge zu leisten. Etwaige Pensionsansprüche gingen im Falle disziplinarer Verfehlungen oder beim freiwilligen Austritt verloren. In letzterem Fall wurden die Einzahlungen bei weniger als 15 Dienstjahren unverzinst zurückbezahlt, bei längerer Dienstzeit wurden die Beiträge mit 4% verzinst retourniert. – Die Pensionshöhe war mit drei Vierteln des letzten Gehalts bzw. mit 2000 fl CM /Jahr limitiert³⁵¹.

Anspruchsberechtigung auf Witwenpension setzte voraus, dass die Ehe mit dem noch aktiven Bediensteten mindestens fünf Jahre gedauert hatte und dieser bei Eheschließung noch nicht 50 Jahre alt gewesen war. Wenn die Voraussetzungen für einen Pensionsanspruch noch nicht gegeben waren, erfolgte eine Abfertigung in Höhe von drei Monatsbezügen. Ansonsten betrug der Anspruch ein Drittel des Pensionsanspruchs des Ehegatten. Wenn dieser

³⁵⁰ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 16

³⁵¹ Pensions-Statuten der k.k. priv. österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 15.2.1856 – ÖSTA, AVA-VA, Handelsministerium, Fach III B /Karton 16

Anspruch rechnerisch unter 100 fl /Jahr lag, war eine Anhebung auf Beschluss des Verwaltungsrates möglich. Wie auch in anderen Regelungen verfiel der Anspruch bei „*Unwürdigkeit*“, d.h. gerichtlicher Verurteilung oder unsittlichem Lebenswandel.

Die Höhe der Waisenpensionen wurde von Fall zu Fall vom Verwaltungsrat festgelegt, jedoch durften die Unterstützungen für sämtliche Kinder die Höhe der Witwenpension nicht übersteigen. Auch die Waisenpension entfiel im Falle einer nicht näher spezifizierten „*Unwürdigkeit*“, jedoch blieb sie beim Entzug der Witwenpension aufrecht.

Der Verwaltungsrat agierte ehrenamtlich und setzte sich aus den Direktoren, dem Vorstand des Personalbüros, sowie aus fünf Beamten der Zentralverwaltung, von denen einer unter den Beamten des Generalsekretariats und vier aus den Beamten der vier Direktionsabteilungen gewählt wurden.

Pensionsfonds wurden in erster Linie aus Beiträgen der Beamten und Erträgen der Eisenbahngesellschaften (nach Steuern) dotiert, in geringem Maße aus Strafgeldern der Bediensteten und der Hälfte der Finderlöhne für Fundstücke aus Bahnhöfen und Eisenbahnwagen. Die Fonds dienten der Versorgung von definitiv angestellten Beamten und Dienern beim „*ohne ihr Verschulden erfolgten Austritt*“, d.h., bei Erreichung der Altersgrenze. Die Obergrenze von 40 Jahren beim Eintritt in die Pension konnte in einzelnen Fällen durch individuelle Pensionszusicherungen umgangen werden. Für den Fall, dass das Vermögen eines Fonds den tatsächlichen Bedarf überstieg, hatte der Verwaltungsausschuss der jeweiligen Gesellschaft die Aufgabe, dem Verwaltungsrat eine Änderung der Statuten hinsichtlich der Beitragshöhe vorzuschlagen³⁵².

Ein kaiserlicher Erlass vom 13.8.1856 legte als Sonderregelung für Bedienstete der Staatseisenbahnen, die infolge der Konzessionierung der Nördlichen und Südlichen Staatseisenbahn an die priv. österreichische Staats-

³⁵² Lorenz von Stein, Zur Eisenbahnrechts-Bildung. Gesammelte Aufsätze aus dem Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der Österreichisch-Ungarischen Monarchie (Wien, 1872), S. 75 f

Eisenbahn-Gesellschaft eine Unterbrechung ihrer Dienstzeit erlitten hatten, fest, dass ihnen nach mindestens dreijähriger Dienstzeit die Vordienstzeiten anerkannt würden³⁵³.

5.4.2.6 Der Unterstützungs-Verein für Beamte und Diener der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft

Das Regulativ des Jahres 1864 hatte sich zum Ziel gesetzt, den Hinterbliebenen von Bediensteten mit einem Jahresbezug von mindestens 500 fl öW /Jahr – was Eisenbahnarbeiter im großen und ganzen von der Mitgliedschaft ausschloss – finanzielle Unterstützung für Auslagen, die mit dem Todesfall im Zusammenhang standen, zu gewähren, fungierte also als eine Art „Sterbekassa“, wobei der Unterstützungsbetrag 500 oder 1.000 fl ausmachen konnte. Die Mitglieder hatten nach einer Eintrittsgebühr einen Jahresbeitrag zu leisten, der zumindest 0.60 fl öW betrug und sich mit steigendem Lebensalter bis auf maximal 4 fl öW erhöhte. Bemerkenswert ist, dass die Vereinsangelegenheiten in Selbstverwaltung geführt wurden, denn das Zentralkomitee wurde aus den Beamten der Wiener General-Direktion und den Mitgliedern der Lokal-Komitees von Prag, Pest und Wien für jeweils zwei Jahre gewählt. Die k.k. Statthalterei und die Generaldirektion der kk. priv. Staats-eisenbahn wurden durch jährliche Rechenschaftsberichte über die Gebarung informiert³⁵⁴.

5.4.2.7 Die k.k. Südbahn-Gesellschaft

Per Erlass vom 1.7.1861 wurde ein Pensions-Institut für definitiv angestellte Beamte der Südbahn und ihre Hinterbliebenen eingeführt. Es wurde die Möglichkeit geboten, rückwirkend bis 1859 Beitragszeiten durch Nachzahlung von 3% der Jahresbezüge zu erwerben, im ersten Monat des Bestehens wurden auch Bedienstete, die die Altersgrenze von 35 bereits überschritten

³⁵³ Röll, Österreichs Eisenbahngesetze. Band 2, S. 1285

³⁵⁴ Die Vereinsstatuten wurden von der kk. niederöst. Statthalterei mit 13.3.1864 /Zl. 3694/358 genehmigt – ÖSTA, AVA-VA, Min.f.Handel und Volkswirtschaft, Fach III Da /Karton 15

hatten, als Mitglieder zugelassen. Ferner wurden die Ansprüche der von der Staatseisenbahn übernommenen Bediensteten bestätigt³⁵⁵.

Die Statuten legten eingangs fest, dass Pensionsansprüche nur bis zu einem Jahresgehalt von 2.400 fl öW begründet werden könnten. Wie auch in anderen Fonds, wurde das Budget aus Mitgliedsbeiträgen, eingehobenen Strafgebern, allfälligen Schenkungen, durch die Erträge des angelegten Kapitals und Zuwendungen der Eisenbahngesellschaft gebildet. Bei strafweiser Entlassung oder Tod des Mitglieds verfielen die Beiträge, bei Selbstkündigung erhielt das Mitglied die geleisteten Beiträge unverzinst zurück, bei Kündigung durch die Gesellschaft wurden diese mit 3% verzinst.

Die Mitgliedschaft im Pensionsinstitut konnte nur ausnahmsweise durch den Verwaltungsrat auch für Mitglieder, die das 35. Lebensjahr bereits überschritten hatten, gestattet werden. Ferner war auch die Anrechnung von Pensionszeiten in fremden Diensten möglich (§13). Nach zumindest fünfjähriger Beitragsleistung entstand ein Pensionsanspruch von 30% des letzten Aktivgehalts, der sich jährlich um 2% steigerte, bis nach 40 Jahren Beitragsleistung ein Pensionsanspruch in Höhe des letzten Aktivgehalts entstand. Nach 30jähriger Mitgliedschaft im Pensionsinstitut bestand – sofern das 60. Lebensjahr erreicht war – Pensionsanspruch. Personen, die vor der Erreichung voller fünf Dienstjahre in Ausübung ihres Dienstes arbeitsunfähig wurden, hatten Anspruch auf 30% des Letztgehaltes (§ 8). Falls ein Pensionist für fähig befunden wurde, eine andere – evtl. auch niedriger dotierte Stelle – zu bekleiden, konnte er vom Verwaltungsrat dazu bestimmt werden, wobei allfällige Gehaltsdifferenzen ausgeglichen wurden (§ 9).

Die Witwe hatte nach zumindest dreijähriger Ehe in der Aktivzeit des Mannes und sofern dieser bei Eheschließung das 50. Lebensjahr noch nicht überschritten, sich keiner Untreue gegenüber der Gesellschaft schuldig gemacht hatte und sofern die Ehe beim Tod des Mannes aufrecht war, Anspruch auf 50% des Pensionsanspruches ihres Mannes (§10).

³⁵⁵ ÖSTA, AVA-VA, Finanzministerium, Fach III Ca /Karton 2 – Zl. 41514 / 9.8.1861

Jedes eheliche Kind hatte bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres Anspruch auf 10% des Pensionsanspruches des Vaters, wobei die Summe der Pension der Mutter und der Kinder 75% der Pension des Vaters nicht übersteigen durfte. Wenn auch die Mutter starb, behielten die Kinder ihren Anspruch auf 10% der väterlichen Pension, die jedoch maximal 50% ausmachen durfte (§11). Die Ansprüche der Witwe konnten wegen „Unwürdigkeit“ erlöschen, in einem solchen Fall wurden die Kinder wie Vollwaisen behandelt. Im Falle einer neuerlichen Verehelichung konnte sich die Witwe ihre Ansprüche in Höhe einer dreijährigen Pension abfertigen lassen. Im Falle einer weiteren Witwenschaft mit Pensionsanspruch wurde der für die Witwe günstigere Anspruch zur Anwendung gebracht (§12).

Der Verwaltungsrat des Pensionsfonds agierte ehrenamtlich und setzte sich aus dem Generaldirektor, dem Generalsekretär, und zwei Angestellten der Gesellschaft mit Sitz in Wien, die aus ihrer Mitte ihren Präsidenten wählten, zusammen.³⁵⁶

Auch die II. Ausgabe des Pensionsstatuts für Beamter der k.k. priv. Südbahngesellschaft vom 28.12.1869 legte die „*Altersversicherung*“ mit Pensionsanspruch nach 30 Dienstjahren nach Vollendung des 60. Lebensjahres ohne Nachweis der Invalidität (§ 8) fest. Ein Pensionsanspruch ohne Nachweis der Dienstunfähigkeit wurde schließlich 1872 allgemein eingeführt.³⁵⁷

Die praktische Umsetzung der genannten Bestimmungen soll an folgendem Beispiel dargelegt werden:

Der Trainpacker Josef Fister wurde am 13.8.1859 bei einem Eisenbahnunglück so schwer verletzt, dass er gemäß Stellungnahme der Südlichen Staats-Lombardisch-Venetianischen und Central-Italienischen Eisenbahngesellschaft „(...) *trotz des sehr günstigen Krankheitsverlaufes nicht nur für den Packer- sondern auch für jeden anderen Eisenbahndienst ganz unfähig*

³⁵⁶ ÖSTA, AVA-VA, Finanzministerium, Fach III Ca /Karton 2 – Zl. 33816/1030 /2.7.1861

³⁵⁷ Pospíšil, S. 18 f.

(...)“ wurde, worauf die Gesellschaft um Genehmigung des Finanzministeriums ersuchte, ihn wegen physischer Untauglichkeit vom Dienst zu entheben, sofern keine andere Unterbringung im Staatsdienst möglich sei³⁵⁸.

5.4.3 Zeitlicher Ruhestand /Quieszierung

Personal, für das vorübergehend keine Beschäftigungsmöglichkeit bestand, konnte – sofern bereits ein Pensionsanspruch bestand - in den zeitlichen Ruhestand versetzt werden, wobei der Ruhegenuss nach den bis dahin erworbenen Ansprüchen berechnet wurde. Nachstehendes Beispiel soll der Illustration dieser Bestimmung dienen:

Der Kanzlist Serafin Montini /Baudirektion Verona wurde nach Auflösung dieser Behörde – da sich für ihn vorerst keine andere Einsatzmöglichkeit ergab – unter Anrechnung seines gesamten anrechenbaren Staatsdienstes von 17 Jahren, 6 Monaten und 24 Tagen quiesziert, wobei nach den bestehenden Normen ein Drittel des zuletzt bezogenen Aktivgehalts von der k.k. Centraldirektion zu bezahlen war³⁵⁹.

5.4.4 Abfertigung

Personal, für das z.B. durch Umstrukturierungen keine Einsatzmöglichkeit mehr bestand, das aber andererseits noch keinen Pensionsanspruch erworben hatte, wurde in Höhe eines Jahresgehalts abgefertigt³⁶⁰. Abfertigungen für Personen im Taglohn konnten gnadenhalber gewährt werden, wie dem nachstehenden typischen Beispiel zu entnehmen ist:

De Amtsdienner der Direktion Verona, Oswald Mariuzza, wurde nach 14-jähriger Dienstleistung im Taglohn eine Abfertigung von 40 fl WW zugesprochen, aufgrund „*seiner misslichen Verhältnisse*“³⁶¹.

³⁵⁸ ÖSTA, AVA-VA, Min.f.Handel u.Volkswirtschaft, Fach III Da /Karton 2 – Zl. 258/41 /3.5.1861

³⁵⁹ ÖSTA, AVA-VA, Central-Direction für Eisenbahnbau, Fach IV C /Karton 134 – Zl. 8572 /2.12.1858

³⁶⁰ ÖSTA, AVA-VA, Central-Direction für Eisenbahnbau, Fach IV C /Karton 134 – Zl. 8703 / 6.12.1858

³⁶¹ ÖSTA, AVA-VA, Central-Direction für Eisenbahnbau, Fach IV C /Karton 134 – Zl. 2272 /8.4.1859

5.4.5 Hinterbliebenenpension

Anträge auf Witwenpensionen waren auf einem Übersichtsblatt zu stellen, das wie folgt aufgebaut war:

- Vor- und Zuname, letzter Dienstposten des Verstorbenen, Name der Witwe
- Nachweis der erbrachten Dienstzeit samt Nennung der verschiedenen Dienststellen und des bezogenen Gehalts, samt Vorlage der jeweiligen Ernennungsdekrete
- Datum der Verehelichung samt Vorlage des Trauscheins; Alter der Gatten bei Eheschließung, nachgewiesen durch Vorlage der Taufscheine
- Erklärung, ob die Ehegatten in aufrechter Lebensgemeinschaft oder gerichtlich bzw. außergerichtlich getrennt gelebt hatten
- Letztes bezogenes Gehalt des Gatten
- Vermögenserklärung der Witwe, allfällig Vorlage eines Armutszeugnisses
- Daten der allfällig vorhandenen Kinder
- Sterbedatum des Bediensteten (Tag, Monat, Jahr) sowie Datum, mit welchem die Bezüge eingestellt wurden³⁶².

5.4.6 Abfertigungen / einmalige Unterstützungen

Hinterbliebene Witwen von Bediensteten, die noch keine vollen zehn Jahre Dienstzeit nachweisen konnten, hatten Anspruch auf Abfertigung der Ansprüche in Höhe von einem Viertel des letzten Jahresgehaltes. Voraussetzung war die aufrechte Ehe und ein gemeinsamer Haushalt zum Zeitpunkt des Todes.

Abfertigungen konnten auch auf dem Gnadenwege gewährt werden, wenn die Voraussetzungen für eine Pension nicht gegeben schienen. In den vorhandenen Gesuchen wurde vielfach danach getrachtet, einen nicht immer klar erkennbaren Zusammenhang zwischen Krankheit / Dienstunfähigkeit und der früheren Tätigkeit des Antragstellers herzustellen. Daneben spielten auch die politische Einstellung im Jahr 1848 und allfällige Militärdienstzeiten eine Rolle bei der Gewährung von Gnadengaben aller Art.

³⁶² ÖSTA, AVA-VA, Central-Direction für Eisenbahnbau, Fach IV C /Karton 134 – Zl. 9747 /16.10.1854

Die praktische Anwendung der genannten Regelungen soll an folgenden Beispielen dargelegt werden:

Dem im Dienst schwer verunglückten, dienstunfähigen Bahnwächter Josef Högenwarth wurde eine Gnadengabe von 25 fl gewährt; anschließend erfolgte seine Versetzung³⁶³.

Der Witwe des an TBC verstorbenen Depotaufsehers Schwarzbach, der von 1847 bis 1855 beschäftigt gewesen war, wurde eine Gnadengabe von 50 fl aus der Krankenkasse ausbezahlt³⁶⁴.

Dem ehemaligen Oberbauarbeiter Josef Fehér /Szegedin wurde nach einem Draisinenunfall im Jahr 1854, bei dem sich seine weiten Hosenbeine derart in das Triebrod der Draisine verwickelt hatten, dass in späterer Folge der Fuß abgenommen werden musste, ein Unterstützungsbeitrag von 50 fl zugesprochen. Dies mit der Begründung, dass er trotz eigenem Verschulden an dem Unfall völlig mittellos und ohne Angehörige sei, seinen eigentlichen Beruf – „*Csismen-macher*“ (= Stiefelmacher) – nicht mehr ausüben könne und völlig auf milde Gaben angewiesen sei. In seinem Befürwortungsschreiben an die Central-Direction schrieb Oberingenieur Beyer /Groß Kikinda dazu: „(...) *andererseits kann auch der p. Fehér nicht so streng beurteilt werden, da die Indolenz der hiesigen Bevölkerung allgemein und hauptsächlich in den früheren Lebensverhältnissen begründet ist. (...)*“³⁶⁵

Das Majestätsgesuch des entlassenen Amtsdieners Johann Schegula /Sagor um Gnadengabe zusätzlich zu einer dreimonatigen Abfindung wurde aus folgenden Gründen abgelehnt: unbefugte Entfernung vom Dienstort, arrogantes Auftreten, Insubordination, Ehrenbeleidigung sowie gerichtliche Untersuchung wegen erwiesenem Ehebruch und Notzucht³⁶⁶.

³⁶³ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 38 – Zl. 103/1855

³⁶⁴ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 27 – Zl. 730 /24.11.1855

³⁶⁵ ÖSTA, AVA-VA, Central-Direction für Eisenbahnbau, Fach IV C /Karton 134 – Zl. 10111 /7.12.1855 und Zl. 4464 /27.5.1856

³⁶⁶ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 47 – Zl. 19428 /25.9.1857

Der definitive Oberkondukteur II. Klasse Johann Spausta unterbreitete ein Gesuch um Gewährung einer Gnadengabe wegen vollständiger Erblindung („*schwarzer Star*“) ohne Heilungschancen, die auf den schweren Dienst zurückzuführen sei. Die Form der Erledigung ist dem Akt nicht zu entnehmen³⁶⁷.

5.4.7 Gnadenpensionen

Einen nicht unwesentlichen Anteil an Hinterbliebenenpensionen bildeten Gnadenpensionen an Angehörige von Eisenbahnbediensteten, die gemäß den Bestimmungen zwar keine Ansprüche geltend machen konnten, jedoch nach einem entsprechend untermauerten Bittgesuch an den Kaiser relativ gute Chancen auf Gewährung einer Aushilfe oder einer dauernden Zuwendung hatten. Daneben wurden nach dem Muster der Bestimmungen für Beamte Erziehungsbeiträge gewährt, die üblicherweise für Knaben bis zum vollendeten 20. Lebensjahr ausbezahlt wurden, für Mädchen bis zum vollendeten 18. Lebensjahr (= „*Normalalter*“), wobei auch über diese Altersgrenze hinaus Zahlungen möglich waren.

Ein von Kübeck gezeichnetes Hofkammer-Zirkular vom 7.10.1845 (Zl. 9222) legte fest, dass Kinder von Witwen von Beamten oder Dienern, die aufgrund von Verbrechen oder schweren Polizei-Übertretungen ihren eigenen Pensions-Anspruch verloren hatten, als elternlos zu betrachten seien und daher die Waisen-Pension oder Provision samt allfälligem Erziehungsbeitrag schon zu Lebzeiten der Mutter beanspruchen konnten³⁶⁸.

Da es an klaren Regelungen fehlte, wurden höchst unterschiedliche Entscheidungen getroffen, wie an folgenden Beispielen dargelegt werden soll:

Der Witwe nach dem Offizial II. Klasse Johann Carl Gotthardt, der ab 1845 bei der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn beschäftigt gewesen war, wurde gemäß

³⁶⁷ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 45 – Zl. 6985 /8.9.1859

³⁶⁸ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach IV A /Karton 61. – Hinweis auf Hofkammer-Zirkular vom 2.3. und 11.5.1815 (Zl. 6838/1454 und 15762/3308)

kaiserlichem Erlass eine Gnadenpension von 48 fl /Jahr zuerkannt. Die Witwe mit zwei Kindern hatte angeführt, nur selten in den Genuss der Armenbeteiligung zu kommen, da sie evangelisch sei³⁶⁹.

Der Witwe des Ingenieur-Assistenten Josef Worliček (sechs Jahre Dienstzeit) wurde nach zweimaligem Majestätsgesuch im Jahre 1853 eine Gnadenpension in Höhe von 100 fl /Jahr „für die Dauer des Witwenstandes“ zugesprochen, hingegen erfolgte keine Leistung für die beiden Kinder³⁷⁰.

Der Witwe des im Jahre 1853 bei Pressburg im Dienst verunglückten Heizers Johann Balaiczek wurde eine Gnadenprovision von 10 kr /Tag zuerkannt³⁷¹.

Der Witwe des beim Zugzusammenstoß vom 15./16.3.1853 verunglückten Lokführers Karl Brunner /Neuhäusel wurde eine Gnadengabe von 100 fl /Jahr zugesprochen³⁷².

Der Witwe des Depotaufsehers Thomas Gabel /Stuhlweißenburg wurde nach Majestätsgesuch eine Gnadenpension von 10 kr /Tag zuerkannt. Gabel war aus dem Bahndienst ausgetreten gewesen, aber vermutlich wegen lobenswertem Einsatz im Jahr 1848 wieder in den Dienst aufgenommen worden³⁷³.

Auf Beschluss des Finanzministeriums wurden für die Witwe und vier Kinder des Ingenieurs I. Klasse Karl Truxa Gnadenpension und Erziehungsbeiträge ausbezahlt. Truxa war ab 1842 Assistent und Bauinspizient, ab 1852 definitiv angestellt gewesen. Obwohl der Pensionsanspruch erst nach drei Jahren definitiver Anstellung bestanden hätte, wurde das Gesuch positiv beschieden, da Truxa als „*höchst moralischer, charaktvoller, sehr fleißiger, verlässlicher und redlicher Beamter*“ beschrieben wurde, der ab 1853 an einer Gehirnkrankheit gelitten habe, die schließlich zur Erblindung geführt habe, „(...) deren Heilung umso schwieriger war, als wie auch durch

³⁶⁹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 36 – Zl. 4248 /2.6.1850

³⁷⁰ ÖSTA, AVA-VA, Central-Direction für Eisenbahnbau, Fach IV C /Karton 134 – Zl.131/5.3.1853 und Zl. 5138/8.6.1853

³⁷¹ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db /Karton 10 – Zl. 13657 /10.8.1853

³⁷² ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db /Karton 10 – Zl. 15436 /8.9.1853

³⁷³ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db /Karton 11 – Zl. 15928 /16.9.1853

*das ärztliche Zeugnis bestätigt wird, seine Gesundheit durch die vorausgegangene übermäßige Anstrengung im Dienste sehr herabgebracht war (...)*³⁷⁴.

Nach Majestätsgesuch wurde der Witwe des Signalwächters der Nördlichen Staatsbahn Josef Söhnel /Blansko samt vier unversorgten Kindern eine Gnadengabe von 8 kr/Tag zugesprochen. Söhnel war während seiner Dienstausübung auf einer Brücke vom Zug erfasst worden und in der Zitawa ertrunken³⁷⁵.

Nach Gesuch des Ministers Baumgartner auf Gewährung von 8 kr /Tag erfolgte die kaiserliche Genehmigung einer Gnadengabe von 6 kr /Tag für die Witwe des Lokomotivheizers Vinzenz Töpfer (alias Kálmann). Töpfer war am 27.10.1853 bei einem Zusammenstoß auf der Südöstlichen Eisenbahn zwischen Palota und Dunakecz so schwer verletzt worden, dass er zwei Tage danach verstarb³⁷⁶.

Aufgrund kaiserlicher Entschließung wurde der Witwe des Oberkondukteurs Wenzl Jellinek eine Gnadenpension von 133 fl 20 kr /Jahr sowie Gnadenerziehungsbeiträge für jedes ihrer vier unter dem „Normalalter“ stehenden Kinder von 20 fl /Jahr zugesprochen. Diese Entscheidung erfolgte aufgrund eines Berichtes des Handelsministers Baumgartner, wonach Jellinek bei der Entgleisung des Pest-Szolnoker Lastzuges am 16.10.1853 von einem der Wagen erdrückt worden war. Im Bericht war unter besonderem Verweis auf die Verdienste des Verstorbenen im Revolutionsjahr und dessen goldene Tapferkeitsmedaille I. Klasse eine Gnadenpension für die Witwe von 133 fl 20 kr (= 1/3 des Gehalts) sowie Erziehungsbeiträge von 16 fl 40 kr beantragt worden. Jellinek war 1850 zum Kondukteur in zeitlicher Eigenschaft und am 15.8.1851 zum wirklichen Oberkondukteur ernannt worden³⁷⁷.

³⁷⁴ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Bauten, Fach III B a /Karton 105 – Zl. 985 /10.1.1854

³⁷⁵ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Bauten, Fach III B a /Karton 105

+ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 27 – Zl. 7275 /21.3.1854 + 5392 /12.4.1854

³⁷⁶ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Bauten, Fach III B a /Karton 105

+ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db /Karton 15 – Zl. 7276 /21.3.1854 + 6088 /29.3.1854

³⁷⁷ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Bauten, Fach III B a /Karton 105

+ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn Fach IV Db /Karton 15 – Zl. 8745 /1.4.1854 + 6803 /18.3.1855

Aufgrund kaiserlicher Bewilligung erfolgte die Zuerkennung einer Witwenpension von 166 fl 40 kr /Jahr (= 1/3 des Gehalts) für die Witwe des Bahnoffizials II. Klasse Josef Burger /Nördliche Staatsbahn sowie einer Gnadengabe für die Tochter und Verfügung der Aufnahme in ein Militärerziehungsinstitut für den Sohn³⁷⁸.

Die Witwe des Oberingenieurs Ferdinand Bohatsch, der ab 1842 im Bahndienst gestanden war, jedoch „*die definitive Einstellung nicht verlangt habe*“, hätte im Falle einer definitiven Anstellung einen Pensionsanspruch von 333 fl 20 kr /Jahr (letztes Gehalt: 1000 fl /Jahr) gehabt, abgeleitet davon wurde unter Hinweis auf „*lobenswerte Diensterfüllung und Präzedenzfälle*“ für die Witwe eine Gnadenpension von 300 fl beantragt und mit Erlass des Ministeriums vom 18.1.1855 /Zl. 586 genehmigt³⁷⁹.

Dem erblindeten ehemaligen Magazinsaufseher Leopold Griesnig wurde aufgrund kaiserlicher EntschlieÙung eine Gnadenpension von 12 kr /Tag gewährt³⁸⁰.

Die Witwe des Ingenieurassistenten Johann Kalkus reichte ein Gesuch um Erziehungsbeiträge für fünf unmündige Kinder ein. Gegen Kalkus waren aufgrund einer anonymen Anzeige Untersuchungen durchgeführt worden, in deren Verlauf er Selbstmord verübt hatte. Das Ergebnis des Gesuches ist dem Akt nicht zu entnehmen³⁸¹.

Eine Gnadengabe von 10 kr /Tag wurde der Witwe des Materialdepotaufsehers II. Klasse Thomas Gabel /Südöstliche Staatsbahn unter Hinweis auf vorbildliches Verhalten 1848 zuerkannt³⁸².

³⁷⁸ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Bauten, Fach III B a /Karton 105 – Zl. 8980 /4.4.1854

³⁷⁹ ÖSTA, AVA-VA, Central-Direction für Eisenbahnbau, Fach IV C /Karton 134

+ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106 – Zl. 9747 /16.10.1854
+ 1088 /3.1.1855

³⁸⁰ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 35 – Zl. 2393/1855

³⁸¹ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 24 – Zl. 891 /2.1.1855

³⁸² ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106 – Zl. 6451 /18.3.1855

Der Witwe und dem Kind des Magazinsaufsehers Alexander Wolf /Nördliche Staatsbahn wurde eine Gnadengabe von 10 kr /Tag zugesprochen³⁸³.

Eine Gnadenpension von 10 kr /Tag wurde auch der Witwe (mit einem Kind) des Kondukteurs Wilhelm Rettcher /Meidling, der im Dienst tödlich verunglückt war, zugesprochen. Dies, obwohl gemäß Amtsvermerk der Unfall „*aus eigener Unvorsichtigkeit*“ geschehen war³⁸⁴.

Der Maschinführer Bartholomäus Kreyza war am 22.5.1855 im Dienst aufgrund einer falsch gestellten Weiche tödlich verunglückt. Im Gesuch der Direktion der südlichen Staatsbahn an Minister Toggenburg wurde mit dem Hinweis auf die Schuldlosigkeit des Verunglückten eine Gnadenpension für die schwangere Witwe und ihre beiden Kinder erbeten. Kreyza war seit 1849 bei der Südbahn bedienstet gewesen und hatte zuletzt 700 fl /Jahr bezogen. Ungeachtet des Hinweises des Antragstellers auf eine ah. Entschließung vom 21.11.1821, dass „*einer bloß provisionsfähigen Witwe mit ihren Kindern (...) der ihr zustatten kommende Gesamtgenuß für ein Jahr nicht über einhundert Gulden CM ausmachen dürfe (...)*“ gewährte der Kaiser eine Gnadengabe von 150 fl /Jahr „*für die Dauer des Witwenstandes*“, für die beiden Kinder (12 und 14 Jahre) 25 fl /Jahr „*bis zur Erreichung des Normalalters oder einer anderweitigen Versorgung, dasselbe für den zu erwartenden Posthumus*“³⁸⁵.

Gemäß kaiserlicher Verfügung erfolgten Gnadenpensionen „*für die Dauer des Witwenstandes*“ in Höhe von 12 kr /Tag an die Witwe des Bahnaufsehers und von 6 kr /Tag an die Witwe des Wächters, die anlässlich des Zugszusammenstoßes von Neuhäusel vom 21.7.1854 tödlich verunglückt waren. Hingegen erfolgten keine Leistungen für die Kinder³⁸⁶.

³⁸³ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106

+ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 28 – In diesem Akt wird die Höhe der Gnadengabe mit 12 kr /Tag zuzüglich 2 kr /Tag für zwei Kinder angegeben. – Zl. 8157 /7.4.1855 + 42 /16.6.1855

³⁸⁴ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 44 – Zl. 3186 /23.4.1855

³⁸⁵ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 13

+ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 39 – Zl. 1168/HM /28.5.1855 + 5190 /3.8.1855

³⁸⁶ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db /Karton 15 – Zl. 406 + Zl. 413 MC/1855

Der Waise nach dem Eisenbahnassistenten II. Klasse Adalbert Glückselig /Südliche Staatsbahn mit 21 Jahren Dienstzeit, wurde zusätzlich zur Hinterbliebenen-Pension von 100 fl (1/3 der väterlichen Bezüge als Straßenmeister) ab 1852 eine Gnadenpension von 50 fl /Jahr zugesprochen. Im Gesuch an das Ministerium hatte die Betriebsdirektion sowohl die Verdienste des Vaters als auch den „*vollkommen tadellosen Lebenswandel*“ des Mädchens hervorgehoben. Im Pensionsbescheid des Jahres 1852 war dem Mädchen die Pension bis zur Erreichung des Normalalters im Jahre 1855 genehmigt worden³⁸⁷.

Der Witwe des infolge seiner Verletzungen bei einem Zugsunglück verstorbenen Oberkondukteurs Rudolf Engel /Prag wurde eine Gnadengabe von 12 kr CM /Tag zugesprochen. Engel war am 23.2.1853 bei einer Entgleisung am Stationsplatz Brod erdrückt worden. Nach Vorlage eines ärztlichen Parere, das der Witwe „*einen schwächlichen, skrofulös-tuberkulösen Körperbau, Schlaffheit der Muskulatur, bedeutende Reizbarkeit des Gefäßsystems (...)*“ sowie Lungenblutungen und einem ihrer Kinder Rachitis und Klumpfuß bescheinigte, und Majestätsgesuch wurde mit Ah. Entschließung für die beiden Kinder eine Gnadengabe von 4 kr /Tag bis zur „*Erreichung des Normalalters*“ gewährt³⁸⁸.

Unter identer Aktenzahl erfolgte die kaiserliche Genehmigung einer Gnadengabe von 12 kr /Tag für die Witwe mit drei Kindern nach dem Bahnaufseher I. Klasse Alois Swoboda sowie von 6 kr /Tag für die Witwe mit zwei Kindern nach dem Bahnhofswächter III. Klasse Johann Grimm. Swoboda war am 21.7.1854 während der Nachtpatrouille durch eine mit überhöhter Geschwindigkeit fahrende Lokomotive getötet worden; Grimm am 20.7.1854 bei einem Zusammenstoß in der Station Neuhäusel /Szt. Miklós³⁸⁹.

³⁸⁷ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106

+ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 22 – Zl. 16918 /23.7.1852 + 15736 /25.6.1855

³⁸⁸ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 22

+ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Bauten, Fach III B a /Karton 105

Zl. 8313 /29.5.1854, Zl. 9913 /29.6.1854, Zl. 19677 /13.7.1854, Zl. 14883 /3.10.1854 + 25889 /26.10.1854

³⁸⁹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106 – Zl. 18658 /7.8.1855

Der Witwe des vormaligen Maschinführers und Ingenieurassistenten Moriz Kadelburg, der nach vierjähriger Dienstzeit wegen Geisteskrankheit entlassen worden war und kurz danach verstarb, wurde eine Gnadenpension in nicht genannter Höhe zugesagt³⁹⁰.

Der Witwe des Bahnoffizials III. Klasse Josef Zanetti, der 2 Jahre und 8 Monate Dienst versehen hatte, wurde nach Majestätsgesuch eine Gnadenpension von 100 fl /Jahr, sowie 16 fl /Jahr Erziehungsgeld für jedes der sechs Kinder „*bis zur Erreichung des Normalalters oder sonstiger Versorgung*“ zugesprochen³⁹¹.

Die Witwe des Wächters Zaipal erhielt eine Gnadenprovision von 6 kr /Tag „für die Dauer des Witwenstandes“ zuzüglich Erziehungsbeitrag von 2 kr /Tag für sechs Kinder bis zur Erreichung des Normalalters³⁹².

Den vier Kindern des im Dienst verunglückten Lokomotivführers Ferdinand Rupp /Wildenschwert wurde ein Gnadenerziehungsbeitrag von 20 fl /Jahr zugesprochen³⁹³.

Nach entsprechender Ah. EntschlieÙung genehmigte das Finanzministerium die Gewährung einer Gnadenpension von 100 fl /Jahr an die Witwe des Offizials Lambert Hug und ihre beiden Kinder³⁹⁴.

Der Witwe nach dem Kondukteur I. Klasse Isidor Kraus, der beim Zugszusammenstoß bei Liesing am 1.8.1855 ums Leben gekommen war, samt zwei Kindern wurde eine Gnadenpension von 12 kr /Tag gewährt³⁹⁵.

Der Witwe des Lokomotivheizers Johann Blaschke, der infolge der beim Bahnunfall vom 24.5.1855 erlittenen schweren Verletzungen am 18.6.1855

³⁹⁰ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 24 – Zl. 255 /11.8.1855

³⁹¹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106 – Zl. 19436 /14.8.1855
+ Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 51 – Zl. 6724 /21.8.1855

³⁹² ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 29 – Zl. 286 /20.8.1855

³⁹³ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106 – Zl. 20465 /29.8.1855

³⁹⁴ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106 – Zl. 21073 /1.9.1855

³⁹⁵ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106 – Zl. 24911 /19.10.1855

verstorben war, wurde eine Gnadenpension von 6 kr /Tag zugesprochen. Ursprünglich war ein Gesuch um eine außerordentliche Unterstützung von 100 fl vorgelegt worden, „(...) *da die Witwe des dem gleichen Schicksal erlegenen Führers Kreyza zufolge des hohen Erlasses vom 16.Mai d.J. mit einer sehr bedeutenden Gnadengabe beteiligt wurde (...)*“³⁹⁶.

Der Witwe des Packers Adam Lüftenegger, der beim Verschub in Felixdorf beide Füße und eine Hand eingebüßt hatte, wurde eine Gnadenpension von 8 kr /Tag zugesprochen³⁹⁷.

Der Witwe des Dampfmaschinenwärters II. Klasse Ignaz Zeitler wurde eine Gnadenpension von 14 ⁷/₁₂ kr /Tag zugesprochen, „*da der Verstorbene im Dienste sein Leben verlor*“³⁹⁸.

Der Witwe des Trainpackers I. Klasse Michael Druxes, der infolge der beim Zugzusammenstoß in Kapfenberg am 3.10.1857 erlittenen Verletzungen verstorben war, wurde eine Gnadenprovision von 12 kr /Tag zugesprochen. Druxes war ab 1857 definitiv bedienstet gewesen, davor 13 Jahre beim Militär und drei Jahre bei der Betriebsunternehmung der südlichen Staatsbahn. Die 51jährige Antragstellerin hatte auf ihre Arbeitsunfähigkeit und Kränklichkeit hingewiesen³⁹⁹.

Der Witwe des Oberkondukteurs Hoor /Laibach samt vier unmündigen Kindern wurde eine Gnadenpension von 10 kr /Tag zuerkannt. Hoor hatte 19 Jahre Militärdienst abgeleistet und war ab 1852 Kondukteur gewesen, zuletzt mit einem Bezug von 350 fl /Jahr⁴⁰⁰.

Das Gesuch der Witwe des nach sechsjähriger Dienstzeit im Dienst verunglückten Lokführers Wolfgang Pscheidt um Gnadengabe, da sie eine 12-

³⁹⁶ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106
+ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 31 – Zl. 8962 /26.10.1855 – vgl. auch „Kreyza“ – Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 39 – Zl. 5190 /3.8.1855 + 24912 /29.10.1855

³⁹⁷ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 54 – Zl. 11577/1856

³⁹⁸ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 51 – Zl. 3458 /5.3.1856

³⁹⁹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 33 – Zl. 21780/1857

⁴⁰⁰ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 38 – Zl. 4841 /14.3.1857

jährige außereheliche Tochter zu ernähren habe, wurde abgelehnt, da dieser „aus eigener Unvorsichtigkeit“ umgekommen sei. Nach Majestätsgesuch wurde jedoch eine Gnadengabe von 10 kr /Tag gewährt⁴⁰¹.

Der Witwe des Rechnungsrevidenten Ludwig Hönninger, dessen Gehalt nach sieben Dienstjahren zuletzt 700 fl /Jahr betragen hatte, wurde für sie und zwei Kinder eine Gnadenpension von 100 fl CM /Jahr zuerkannt⁴⁰².

Der Witwe des Maschinwärters Simon Federschegg, der im Dienst verunglückt war, wurde aufgrund eines Ministerialerlasses nach Vorlage eines Armutszeugnisses des Pfarramts Cilli und eines medizinischen Parere hinsichtlich Arbeitsunfähigkeit eine Gnadenpension von 6 kr /Tag zuerkannt⁴⁰³. Mit Zl. 2315/HM/1857 verfügte der Kaiser auf ein entsprechendes Gesuch hin die Weitergewährung einer Gnadenpension von 100 fl /Jahr für hinterbliebene Kinder über das „Normalalter“ hinaus bis zum 24. Lebensjahr⁴⁰⁴.

Der Witwe des im Dienst beim Verschub verunglückten Materialdepotaufsehers Thomas Kotziber /Marburg, der nach 15 Jahren 11 Monaten Militärdienst ab 1847 Kanzleidiener und ab 1851 Materialdepotaufseher III. Klasse gewesen war, wurde eine Gnadenpension von 80 fl /Jahr zugesprochen. Die Auszahlung der Pension erfolgte in monatlichen Raten, der aufrechte Witwenstand war von der Witwe jeweils durch Bestätigungen ihres Pfarramts zu belegen⁴⁰⁵.

Der Witwe des Lokführers Ignaz Senander wurde eine Gnadenpension von 150 fl /Jahr zuerkannt, jedoch keine Leistungen für die minderjährigen Kinder⁴⁰⁶.

⁴⁰¹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 98

+ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 54 – Zl. 16081 /12.7.1857 + 24728 /2.12.1857

⁴⁰² ÖSTA, AVA-VA, Östliche Staatsbahn, Fach IV Dc /Karton 6 – Zl. 5674 /16.8.1857

⁴⁰³ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 34 – Zl. 21252 /20.10.1857

⁴⁰⁴ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 19

⁴⁰⁵ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 40 – Zl. 24233/1858

⁴⁰⁶ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 45 – Zl. 26911/1858

Gemäß Erlass des Handelsministeriums an die Central-Direction betreffend Ah. Entschließung vom 7.7.1858 wurde der 19-jährigen Oberingenieurs- waise Georgine Schön der Fortbezug des Gnadenerziehungsbeitrages von 60 fl /Jahr bis zur Vollendung des 24. Lebensjahres bzw. „*der früheren Herstellung der Versorgung*“ bewilligt. Grundlage für diese Entscheidung war die Vorlage eines „*Sittenzeugnisses*“ des Vermieters, der der Antragstellerin und ihrer Mutter per 16.1.1858 den „*Ruf strenger Moralität und echter Religiosität*“ bescheinigte, ferner eine Bescheinigung des zuständigen Pfarrers und ein ärztliches Zeugnis vom 15.1.1858, das „*überstandenen Typhus und Augenschwäche*“ bestätigte und der Mutter „*tuberkulöse Lungengeschwüre mit Bluthusten und Bettlägerigkeit*“ bestätigte. Die Mutter Antonie Schön bezog darüber hinaus eine Witwenpension von 325 fl, für zwei jüngere Geschwister wurde ebenfalls ein Erziehungsbeitrag von 60 fl bezogen⁴⁰⁷.

Dem erblindeten Offizial Theodor Weber, der ab 1849 sieben Jahre Stations- leiter in Krzeszowice gewesen war, wurde nach Gesuch an das Ministerium, in dem er auf seine Verdienste im Jahr 1848 hingewiesen hatte, eine Gna- denpension von 175 fl /Jahr zugesprochen⁴⁰⁸.

Der Witwe des bei einem Zugzusammenstoß bei Kapfenberg getöteten Heizers Simon Them wurde eine Gnadenpension für die von 10 ⁵/10 kr/Tag zuerkannt⁴⁰⁹.

Der Witwe des Magazinsaufsehers I. Klasse Ignaz Huber /Kranichsfeld, der beim Verschub tödlich verunglückt war, wurde eine Gnadenpension von 125 fl öW /Jahr zuerkannt ⁴¹⁰.

Aufgrund ah. Entschlusses wurde dem arbeitsunfähigen Ingenieur Karl von Koerber (geb. 1798), der nach Militärdienstzeit von 1816 -1838 als Haupt- mann verabschiedet worden war und ab 1841 Eisenbahningenieur in Gali-

⁴⁰⁷ ÖSTA, AVA-VA, Central-Direction für Eisenbahnbau, Fach IV C /Karton 134 – Zl. 5091 /13.7.1858

⁴⁰⁸ ÖSTA, AVA-VA, Östliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 8 – Zl. 4491 /14.7.1858

⁴⁰⁹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 49 – Zl. 23841 /14.11.1858

⁴¹⁰ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 54 – Zl. 24234 /20.11.1858

zien war, eine Gnadenpension von 250 fl /Jahr zuerkannt. Seine Gesamtdienstzeit im Staatsdienst betrug 42 Jahre, 6 Monate und 29 Tage⁴¹¹.

Dem Heizer Johann Ribar /Cilli wurde nach schwerem Arbeitsunfall, der eine Unterschenkelamputation erforderlich gemacht hatte, für die Rehabilitationsdauer von voraussichtlich einem Dreivierteljahr eine Gnadenunterstützung von 30 kr /Tag gewährt. Für die Zeit danach wurde die Verleihung eines Schonpostens in Aussicht gestellt (Holzwächter, o.ä.)⁴¹².

Dem Gesuch der Witwe des beim Unfall vom 21.10.1856 bei der Südlichen Staatsbahn tödlich verunglückten Packers Fister um Gnadenpension wurde stattgegeben, obwohl weniger als zehn Dienstjahre vorlagen, weil der Unfall im Dienst geschah und mit Rücksicht auf ausgezeichnete Militärdienstleistung des Verstorbenen⁴¹³.

Der ehemalige Ingenieur und Stationschef der Südöstlichen Staatsbahn, Jakob Klaudy kam per Majestätsgesuch um eine jährliche Unterstützung aus dem Staatsschatz ein, da der Unfall auf der Strecke zwischen Dunakesz und Waitzen vom 1.2.1856 durch Zusammenstoß eines Schneepflugs mit einem Lastzug bei Schneeüberwehung beim Antragsteller eine Lähmung der linken Körperhälfte, somit Erwerbsunfähigkeit, zur Folge gehabt hatte. Da zum Zeitpunkt des Unfalls noch kein Pensionsstatut konstituiert gewesen war, hatte man ihm lediglich eine Gnadenpension von 400 fl zugesprochen. Gemäß Ah. Entschließung wurden ihm 600 fl Behandlungskosten zugesprochen, anschließend eine Gnadenpension von 300 fl⁴¹⁴.

Unter Hinweis auf einen Majestätsbeschluss vom 29.3.1852 (Zl. 852 No. 33), der Gnadenakte in besonders berücksichtigungswerten Fällen empfahl, erfolgte die Gewährung einer Provision von 10 kr ÖW /Tag als Gnadenpension

⁴¹¹ ÖSTA, AVA-VA, Central-Direction für Eisenbahnbau, Fach IV C /Karton 132 – Zl. 8566 /6.12.1858

⁴¹² ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 45 – Zl. 3712/1859

⁴¹³ ÖSTA, AVA-VA, Finanzministerium /div. Bahnangelegenheiten, Fach III Ca /Karton 1 – Zl. 23267 /28.4.1861 vlg. auch Zl. 258/41 /3.5.1861 Ministerium f. Handel u. Volkswirtschaft, Fach III Da /Karton 2

⁴¹⁴ ÖSTA, AVA-VA, Finanzministerium /div. Bahnangelegenheiten, Fach III Ca /Karton 1 – Zl. 23506 /12.5.1861

an Alois Wieser, Armenpfründner in Payerbach, vormals langjähriger Eisenbahnarbeiter im Taglohn, der bis 1846 14 Jahre im Militärdienst gestanden war und 1858 beim Abladen von Schienen durch Unfall den rechten Unterschenkel eingebüßt hatte, während der linke nicht gebrauchsfähig erhalten blieb⁴¹⁵.

Diese Auswahl lässt erkennen, dass eine gewisse Hartnäckigkeit vorgesetzter Stellen, aber auch Majestätsgesuche selbst in aussichtslos scheinenden Fällen zumindest kleine Zuwendungen ermöglichen konnten. Hinweise auf geleisteten Militärdienst, politisches Wohlverhalten im Jahr 1848 bzw. untadelig moralischer Lebenswandel weiblicher Antragsteller spielten zweifellos eine bedeutende Rolle bei der Entscheidungsfindung.

5.4.8 Regelungen bei Betriebsübergang

Die Konzessionsurkunde vom 1.1.1855⁴¹⁶, mit welcher die nördliche und die südöstliche sowie die Orawiczaer Montan Staatseisenbahn der k.k. priv. Staats-Eisenbahngesellschaft überlassen werden, verpflichtete die Konzessionäre, jene Beamten und Diener, die nicht übernommen werden sollten, spätestens bis Ende Juni 1856 zu kündigen und diese Kündigungen der Staatsverwaltung zu melden. Ebenso wurden alle definitiv im Staatsdienst befindlichen Beamten und Diener zur Stellungnahme aufgefordert, ob sie einverstanden wären, in den Dienst der Konzessionäre überzutreten. Andernfalls wären sie nach Möglichkeit im Staatsdienst unterzubringen gewesen, allenfalls auch auf geringere Dienstposten, bei Wahrung von Amtstitel und Bezügen. Definitive Beamte und Diener, die in keinem anderen Dienstposten untergebracht werden konnten, sollten abgefertigt, quiesziert oder pensioniert werden.

Diejenigen, die aus dem Staatsdienst auszuscheiden wünschten, würden künftig dem Staat gegenüber keine Ansprüche mehr zu stellen haben. Pro-

⁴¹⁵ ÖSTA, AVA-VA, Finanzministerium /Ältere Eisenbahnangelegenheiten, Fach III Ca /Karton 3 Zl. 48352 /25.8.1861

⁴¹⁶ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 13 Zl. 1497/HM, Bericht des Handelsministers Toggenburg an den Kaiser

visorische Beamte oder Diener seien generell mit dreimonatiger Kündigungsfrist zu kündigen, Sonderregelungen seien bei besonders verdienten Bediensteten, oder aber ehemaligen Militärangehörigen vom Handelsministerium im Einverständnis mit dem Finanzministerium zu treffen. – Diese Vorgangsweise wurde vom Kaiser mit 31.5.1855 genehmigt.

Für die Bediensteten der Östlichen Staatsbahn (k.k. Staatseisenbahnbetriebsdirektion Krakau und Galizische Staatsbahn) galten gemäß Regelung des Handelsministeriums vom 22.7.1858 (Zl. 511 vom 12.9.1858)⁴¹⁷ folgende Regelungen: Nach Auflösung der Betriebsdirektion Krakau samt allen untergeordneten Ämtern hatten die Beamten und Diener bis spätestens Ende Oktober 1858 eine Erklärung abzugeben, ob sie im Staatsdienst verbleiben wollten oder in den Dienst der Konzessionäre übertreten wollten. Im letzteren Fall wurden sie – sofern nicht besondere Bedenken vorlagen – ihres Dienstes enthoben und galten als freiwillig ausgetreten, so dass sie keine weiteren Ansprüche gegen den Staat zu stellen hatten. In besonders berücksichtigungswürdigen Fällen konnte ein Begünstigungsjahr zusätzlich zur Kündigungsfrist gewährt werden. Bedienstete, die schon vor Ende Oktober 1858 eine neue Anstellung fixieren konnten, hatten sofort nach Erhalt des neuen Anstellungsdekrets die entsprechende Erklärung abzugeben.

Diejenigen Bediensteten, die sich für den Staatsdienst entschieden, wurden nach Tunlichkeit auf anderen Posten untergebracht. Falls nur ein niedriger eingestufte Posten zur Verfügung stand, wurde ihnen gemäß Ah. Entschliessung der bisherige Dienstrang samt Gehalt belassen. Falls gar kein geeigneter Posten gefunden werden konnte, stand dem Bediensteten je nach Länge der Dienstzeit Abfertigung, Quieszierung oder Pensionierung zu. Definitive Bedienstete, die zuletzt nur provisorisch angestellt gewesen waren, wurden nach Maßgabe ihrer letzten definitiven Eigenschaft berücksichtigt; jene, die sich während ihrer letzten provisorischen Bedienstung besonders ausgezeichnet hatten, wurden nach Möglichkeit bevorzugt auf einen vergleichbaren Posten versetzt.

⁴¹⁷ ÖSTA, AVA-VA, Östliche Staatsbahn, Fach IV Dc /Karton 5

Sollte ein angebotener Dienstposten abgelehnt werden, wurde dies als Verzicht auf den Staatsdienst und Austritt gewertet. Sollte hingegen ein Bediensteter aus dem Dienst beim Konzessionär wieder in den Staatsdienst zurückkehren, wurden die Vordienstzeiten in Anrechnung gebracht.

Die Konzessionsurkunde der Südbahngesellschaft vom 23.9.1858 regelte in § 20 die Übernahmsbestimmungen: Demnach verpflichteten sich die Konzessionäre zur Bezahlung einer freiwilligen Abfertigung in Höhe von sechs Monatsbezügen an Mitarbeiter, die innerhalb von sechs Monaten nach Übernahme der Gesellschaft gekündigt wurden. Mitarbeiter, die zwischen 10 und 20 Jahren beschäftigt gewesen waren und keine andere Staatsanstellung mehr erhalten konnten, erhielten ihre Ruhegenüsse. Jene Mitarbeiter, denen nicht binnen sechs Monaten nach Übernahme gekündigt wurde, hatten Anspruch auf die zuletzt im Staatsdienst erhaltenen Bezüge und in der Folge jenen Ruhegenuss, den sie bei Austritt aus dem Staatsdienst erhalten hatten, sofern sie durch ein künftig einzuführendes Pensionsregulativ der Eisenbahngesellschaft „*nicht auf eine günstige Behandlung Anspruch haben sollten*“ und keine schwere Verletzung ihrer Dienstpflichten verübt hatten. Provisorische und definitive Beamte wurden gleichgestellt und die in provisorischer Eigenschaft verbrachte Dienstzeit als Vordienstzeit angerechnet (§ 21). Für Mitarbeiter (einschl. Eleven und Praktikanten) mit weniger als einem Jahr Dienstzeit galt eine dreimonatige Kündigungsfrist, sie hatten bei Dienstunfähigkeit auch keinen Pensionsanspruch⁴¹⁸.

Eine ähnliche, wenn auch nicht so großzügige Regelung wurde für die Beamten und Diener der südlichen und Tiroler Staatsbahnen bei Abtretung an die konzessionierte Gesellschaft mit Ah. Entschließung vom 23.2.1859 getroffen⁴¹⁹: Auch hier galt eine sechsmonatige Übergangsfrist und die Zusage, nicht übernommenes Personal nach Tunlichkeit im Staatsdienst

⁴¹⁸ Joseph Pollanetz /Heinrich Edler von Witteck, Sammlung der das österreichische Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen, Staatsverträge und Constitutiv-Urkunden, im Auftrage des k.k. Handelsministeriums zusammengestellt. 6 Bände (Wien, 1871-1878), 2. Band, S. 197 ff

⁴¹⁹ Erlass des Handelsministeriums vom 22.3.1859 /Zl. 576-H.M. – Pollanetz /Witteck, S. 251 ff

unterzubringen, wobei ehemalige Militärpersonen bevorzugt werden sollten. Das Handelsministerium garantierte Beamten bei Übernahme auf niedrigere Dienstposten das zuletzt bezogene Gehalt samt Amtstitel. Beamte, die weder übernommen noch anderweitig eingesetzt werden konnten, sollen abgefertigt und quiesziert bzw. in den bleibenden Ruhestand versetzt werden, ohne dass den Konzessionären daraus Verpflichtungen erwachsen würden. Nur in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen sollte eine Abfertigung in Höhe von sechs Monatsbezügen gewährt werden.

5.4.9 Krankenfonds

Als sich im Jahr 1831 während des Baus der Linz-Budweiser Eisenbahn die Cholera von Wien her auszubreiten drohte, sah die oberösterreichische Landesregierung keine andere Lösung, als die Einstellung der Bauten samt Entlassung der zugewanderten Erdarbeiter anzuordnen. Diese Anordnung musste nach Protesten der Eisenbahndirektion auf Befehl der Hofkanzlei sistiert werden, jedoch stand fest, dass die oberösterreichischen Gemeinden weder für die Aufnahme fremder, kranker Arbeiter gerüstet waren, noch hatte die Eisenbahndirektion irgendwelche Vorkehrungen für Krankheitsfälle getroffen⁴²⁰.

Der Gesundheitszustand weiter Kreise der Bevölkerung ließ generell vieles zu wünschen übrig; so verstarben um 1850 noch ca. 38% der Einwohner Niederösterreichs an Lungentuberkulose⁴²¹. Erste Überlegungen hinsichtlich Zusammenhängen von Gesundheit und der Situation am Arbeitsplatz führten 1840 zur Einsetzung einer Kommission, die nachteilige Einflüsse auf die Gesundheit von Fabrikarbeitern untersuchen sollte, durch die Sektion für Physik und Chemie des Niederösterreichischen Gewerbevereins⁴²².

Daneben begünstigte schon in der Bauphase der Eisenbahnen das Zusammentreffen Tausender Arbeiter unter fragwürdigen hygienischen Umständen

⁴²⁰ Wisshaupt, S. 36

⁴²¹ Fidesser, S. 64

⁴²² Bach, S. 247

den Ausbruch von Epidemien. So brach 1846 und 1847 unter den Eisenbahnarbeitern in Sagor Typhus (teilweise wurde auch Cholera vermutet) aus; die Kranken wurden in Baracken und Bauernhäusern einquartiert und ärztlich betreut, die übrigen verließen in Massen die Baustelle, was von der Krainer Bevölkerung wohlwollend zur Kenntnis genommen wurde, da die lokale Ernährungslage dadurch entlastet wurde⁴²³.

Die Hofkammerprokuratur berichtete in diesem Zusammenhang dem Ministerium für Öffentliche Arbeiten, dass dem Staatsschatz dafür insgesamt 3.013 fl 44 ²/₄ kr an Kosten entstanden seien, unter Hinweis auf einen Zusatz zum Vertrag, der den Bauunternehmer Buttazoni dazu verpflichtete, nicht nur für die kranken Arbeiter, sondern auch für begleitende sanitärpolizeiliche Maßnahmen zu sorgen⁴²⁴. In späteren Jahren wurde die Verantwortung des Bauunternehmers für die Pflege und Betreuung erkrankter Arbeiter zur Norm erhoben⁴²⁵. Die Kaiser Ferdinand-Nordbahn führte die medizinische Betreuung des Personals ohne Beitragsleistung ein⁴²⁶.

Auch beim Bau der Semmeringbahn trat 1850 die Cholera auf, worauf rund ein Zehntel der 11.500 Arbeiter von der Baustelle flüchtete⁴²⁷, und nach Rücksprache Ghegas mit dem Bezirkshauptmann von Neunkirchen wurde am 4.6.1851 vereinbart, Arbeiterunterkünfte und die bereits vorhandenen Spitäler⁴²⁸ zu inspizieren, sowie auch den Zustand der Lebensmittel zu überwachen und letztlich einen vertrauenswürdigen Arzt mit der Führung der Sanitätsgeschäfte zu beauftragen⁴²⁹. Skorbut, Lungenentzündungen und

⁴²³ Julius Marx, die Teuerung der Jahre 1846-1847. In: Jahrbuch des Vereins für Geschichte der Stadt Wien. Band I/1939 (Wien, 1939), S. 109

⁴²⁴ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III a /Karton 2 - Zl. 9093/1556 /14.12.1848

⁴²⁵ ÖSTA, AVA-VA, Nordtiroler Eisenbahn, Fach IV Dd /Karton 4 - Zl. 433 /25.2.1858

⁴²⁶ Engelsberg, S. 333 f

⁴²⁷ Perz, S. 33

⁴²⁸ Spitäler der Bauunternehmungen bestanden in Gloggnitz, Schlöglmühl, am Eichberg, in Schottwien, in der Kalten Rinne, auf dem Wolfsbergkogel sowie in Jauern und in Mürzzuschlag. Sie bestanden jeweils aus einem Balkengerüst, das mit Lehm verputzt und mit Brettern verkleidet war. Es bestanden jeweils zwei Krankenabteilungen: eine für Verletzte, eine für innere Krankheiten. Jedes Krankenbett war mit einer Matratze und einer Wolldecke ausgestattet. In jeder Wohnkolonie hatte der Unternehmer für einen Arzt mit Hausapotheke zu sorgen. – Robert Pap, S. 95

⁴²⁹ Bericht Ghegas an Handelsminister Baumgartner vom 9.6.1851 /Zl. 1410/HM – ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III b /Karton 4

Erschöpfungskrankheiten aufgrund mangelhafter Quartiere und schlechter Ernährung waren an der Tagesordnung⁴³⁰.

1851 berichtete die Generaldirektion dem Ministerium für Öffentliche Arbeiten über den Stand bestehender Fonds zur Unterstützung erkrankter Arbeiter und Angestellter der Staatsbahnen, wie im Folgenden detailliert ausgeführt wird⁴³¹:

5.4.9.1 Die Nördliche Staatsbahn

Die Nördliche Staatsbahn bezahlte den im Taglohn angestellten Arbeitern und Angestellten, mit Ausnahme der Tagelöhner der mechanischen Werkstätten, welche im Dienst ohne Verschulden eines Dritten verunglückt waren, für die Dauer von vier Wochen den halben Taglohn. Sofern sie außer Dienst erkrankten, wurden sie im Krankenhaus der Barmherzigen Brüder in Prag gepflegt, welches von der Nordbahndirektion mit einer Spende von 100 fl /Jahr unterstützt wurde. Bei häuslicher Pflege erfolgte die kostenlose Betreuung durch einen Prager Arzt, der dafür ein Honorar von 200 fl /Jahr bezog.

Angestellte mit monatlicher Entlohnung erhielten im Krankheitsfall volle Lohnfortzahlung bis zu drei Monaten, ohne weitere Kostenvergütung. Falls die Krankheit länger als ein Jahr dauerte, wurde die Stelle neu besetzt.

Für die Beschäftigten der mechanischen Werkstätte – unabhängig, ob im Taglohn oder mit monatlicher Entlohnung – bestand seit dem 1.1.1846 (Datum der Statuten) eine Krankenkasse, die gemeinsam vom Werkstättenvorstand und einem Mitgliederausschuss verwaltet wurde; der Fonds war in der böhmischen Sparkasse gegen 4% Zinsenertrag deponiert. Die Statuten legten als Beitragszahlung „*1 kr pro Gulden des Lohnes oder Gehalts*“ der Mitglieder fest, daneben flossen die strafweisen Lohn- und Gehaltsabzüge in

⁴³⁰ Pap, S. 95

⁴³¹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 41 - Zl. 4054/C /21.7.1851

den Fonds ein. Sollten die Ausgaben die Einnahmen übersteigen, war eine Steigerung der Beiträge auf 1 ½ kr pro Lohngulden vorgesehen.

Leistungen aus der Krankenkasse fielen erst nach 3-tägiger Krankheit an und waren wie folgt gegliedert:

Beschäftigungsdauer weniger als 1 Jahr:	2 Monate lang das halbe Gehalt,
“ 1-2 Jahre:	3 “
“ 2-4 Jahre:	4 “
“ 4-7 Jahre:	6 “
“ über 7 Jahre:	8 “

Arbeiter, die an einer syphilitischen Krankheit litten, die „*infolge liederlichen Lebenswandels*“ entstanden war, waren von allen Leistungen ausgeschlossen.

Abteilungswerkführer, Maschinenführer und Heizer mit Monatsbezügen hatten Anspruch auf kostenlose Betreuung durch den Bahnarzt sowie Bereitstellung von Medikamenten. In jenen Stationen, die über keinen eigenen Bahnarzt verfügten, wurde das Honorar des beigezogenen Arztes vom Oberwerkführer, der die Verrechnung der Krankengelder durchführte, gegen Quittung bezahlt.

Personen, die zumindest zwei Jahre lang Beiträge an die Krankenkasse geleistet hatten, hatten Anspruch auf einen Begräbnisbeitrag, der für einen Professionisten 16 fl und für einen Tagelöhner 13 fl betrug.

Aufgrund der guten Erfahrungen regte die Betriebsdirektion in ihrem Bericht an, auch das Wachpersonal zur Mitgliedschaft bei der Krankenkasse zu verpflichten, wobei die Leistungen auf Erkrankungen im Dienst beschränkt bleiben sollten, da man befürchtete, ansonsten das Budget zu sprengen⁴³².

⁴³² Betreffend die Regelungen der Nördlichen Staatsbahn vgl. auch Bericht der Betriebs-Direktion Prag Zl. 3275/E /1.8.1850 – ÖSTA, AVA-VA, General-Direction f. Communicationen, Fach III Ba /Karton 57

5.4.9.2 Die Südliche Staatsbahn

Die Südbahn hatte nach den Statuten vom 1.5.1850 ebenfalls einen Krankenfonds gebildet, an dem sich sämtliche Arbeiter in den Reparaturwerkstätten, bei der Reservierung sowie in den Waren- und anderen Magazinen mit 1 ½ kr pro Gulden beteiligten. Ferner wurden fest angestellte Diener, Bahnwächter, Kondukteure, u.ä. von diesem Fonds erfasst. Der Krankenfonds wurde von einem Komitee geleitet, das aus dem Betriebsdirektor, zwei von ihm bestellten Beamten und zwei Arbeitern bestand⁴³³.

Im Falle der Erkrankung bestand Anspruch auf kostenlose Behandlung durch den Bahnarzt sowie die Hälfte des zuletzt bezogenen Lohnes bei wöchentlicher Auszahlung, jedoch keine weitere Vergütung für Medikamente. Die Betriebsunternehmung hatte zur Betreuung der Bediensteten mehrere Ärzte unter Vertrag, mit unterschiedlichen Jahresbezügen: Mürzzuschlag mit 200 fl, Bruck mit 300 fl, Marburg mit 300 fl, Graz mit 300 fl, Cilli mit 400 fl, Steinbrück mit 200 fl und Laibach mit 360 fl⁴³⁴. Jeder dieser Ärzte hatte eine fixe Strecke mit Anspruch auf freie Bahnfahrt zugewiesen. So lange noch keine regelmäßigen Zugverbindungen vorhanden waren, war die Betreuungstätigkeit der Bahnärzte, die ja nicht nur alle bei der Bahn beschäftigten Personen, sondern auch deren Angehörige umfasste, vor allem in den Gebirgsgegenden teilweise mit langen Märschen verbunden und damit körperlich extrem belastend.

Die Betriebsdirektionen richteten ein starkes Augenmerk auf Kostenbegrenzung, wie sich auch aus der Majestätsbeschwerde von Adelheid Bergmeister entnehmen lässt, deren Ehemann Albert, Bahnarzt auf der Strecke Gloggnitz-Mürzzuschlag, wegen „*verschwenderischer Verschreibungen zu Lasten der Krankenversicherung*“ und angeblich nachlässiger Versorgung sowie Ausstellung ärztlicher Bestätigungen in blanco entlassen worden war. Dem

⁴³³ ÖSTA, AVA-VA, Min. f. Öffentliche Bauten, Fach III B a /Karton 105 - Zl. 24051 /30.9.1854
– Bericht der Betriebsdirektion an das Ministerium

⁴³⁴ Diese Beträge beziehen sich auf das Jahr 1850 – 1854 betrug z.B. das Honorar auf der Semmeringstrecke (Gloggnitz bis Mürzzuschlag) 600 fl, wobei ein ausgebildeter Wundarzt eingesetzt wurde, der lt. Hofdekret vom 16.10.1806 eigentlich zur Behandlung innerer Krankheiten nicht befugt war; diesem Argument setzte das Ministerium entgegen, dass die Verordnung sich einerseits nicht auf das flache Land beziehe, andererseits die Ausbildung der Wundärzte bedeutende Verbesserungen erfahren habe. – Zl. 24051 vom 30.9.1854 – ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Bauten, Fach III B a /Karton 105

Gesuch ist zu entnehmen, dass sich eine Delegation von sieben Arbeitern nach Wien aufgemacht hatte, um die Entlassung zu bekämpfen⁴³⁵.

Im Falle der Spitalsbehandlung auf Anordnung des Arztes oder auf eigenen Wunsch bestand Anspruch auf die Bezahlung der Spitalstaxen. Sofern diese geringer waren als der halbe Lohn des Erkrankten, erfolgte die Auszahlung des Differenzbetrages während der Rekonvaleszenzzeit.

Arbeiter mit syphilitischen Erkrankungen oder Krankheit aufgrund von Raufereien oder „*unordentlichem Lebenswandel*“ erhielten zwar die erforderliche Spitalsbehandlung, hatten aber keinen Anspruch auf Zahlungen aus der Krankenkasse.

Nach zumindest 14-tägiger Einzahlung in die Krankenkasse bestand erstmals Anspruch auf Krankengeld. Dieses wurde grundsätzlich zwei Monate lang geleistet, in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen konnte die Bezugsdauer auf drei Monate verlängert werden. Im Todesfall betrug der Begräbniskostenbeitrag einheitlich 16 fl.

Der Beitritt zum Fonds war auch Beamten freigestellt, jedoch erhielten diese im Krankheitsfalle kein Geld aus dem Fonds, sondern bezogen weiterhin ihr fortlaufendes Gehalt.

Neben den Bahnärzten wurden auf der Südbahn auch Zugbegleitungs-Ärzte („*Zugs-Chirurgen*“) eingestellt, die aus Ersparnisgründen auch als ambulante Gepäcks-Expeditoren (!) zum Einsatz kamen. Sie hatten sich in dem hinter der Lok befindlichen „Kammerlwagen“ aufzuhalten, wo sich neben dem Gepäck auch der Rettungskasten befand, und die Gepäckstücke zur schnelleren Beförderung in den Stationen vorzusortieren. Da diese Regelung die ärztliche Assistenz bei Notfällen stark behinderte, wurde schließlich vorgeschlagen, den Kammerlwagen zwischen Fracht- und Personenwagen einzureihen⁴³⁶. Daneben fungierte ein Eisenbahn-Wundarzt mit Dienstort Graz als

⁴³⁵ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 32 – Zl. 2 /2.1.1858

⁴³⁶ ÖSTA, AVA-VA, General-Direction für Communicationen, Fach III Ba /Karton 52 – Zl. 358/E /15.3.1850

Prüfungsinstanz für die Zugs-Chirurgen, die ihm unterstellt waren, und war darüber hinaus für die Überwachung und Instandhaltung der Rettungskästen zuständig. Seine Dienstleistung beschränkte sich nicht allein auf Graz: auf telegraphische Aufforderung an das Oberingenieur-Büro hatte er sich um Unfälle auf der ganzen Strecke Mürzzuschlag-Marburg und noch darüber hinaus zu kümmern⁴³⁷.

5.4.9.3 Die Südöstlichen Staatsbahnen

Auch die Südöstlichen Staatsbahnen beschäftigten gemäß Statuten vom 24.10.1847 einen eigens angestellten Bahnarzt in Budapest zur Behandlung ihrer kranken Bediensteten, der auch für die Strecken Pest-Dunajez und Vesecs zuständig war (mit 400 fl /Jahr), ferner bestanden Verträge für die Strecken Szolnok-Abony (100 fl /Jahr), Abony-Czegled (60 fl /Jahr), Czegled-Vecsés (140 fl /Jahr), Dunajez-Waitzen (120 fl /Jahr) und Waizen-Nana (240 fl /Jahr), sowie für die Strecke von St.Miklos-Taroskedd, Taroskedd-Galantha und Galantha-Preßburg. Das Pester Spital der Barmherzigen Brüder hatte von der Ungarischen Centralbahn halbjährlich eine Zuwendung von 5 fl CM erhalten und wandte sich 1850 an die Betriebs-Direktion der Staatsbahnen mit dem Ersuchen um weitere Zuwendungen⁴³⁸.

Es bestanden zwei gesondert verwaltete Krankenkassen, eine für die Werkstätten, die andere für das eigentliche Betriebspersonal, die zumindest 1850 deutliche Überschüsse aufwiesen.

Beiträge zu den bestehenden Unterstützungsfonds waren für sämtliche Professionisten, Arbeiter, Tagelöhner, Aufseher, Bahnwächter, etc. im Wochenlohn obligatorisch und betrugen 1 kr von jedem Gulden. Neben der ärztlichen Versorgung wurden Medikamente zur Verfügung gestellt sowie zwei Drittel der Lohnzahlung. Sofern die häusliche Pflege nicht gewährleistet war, wurde Spitalspflege bezahlt.

⁴³⁷ ÖSTA, AVA-VA, General-Direction für Communicationen, Fach III Ba /Karton 58 – Zl. 1014/E /30.1.1851 – Bericht der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn an die General-Direction

⁴³⁸ ÖSTA, AVA-VA, General-Direction für Communicationen, Fach III Ba /Karton 57 – Zl. 1688/E /3.5.1850

1853 erließ die Staatsverwaltung Bestimmungen hinsichtlich der Verwaltung von Krankenunterstützungskassen. Die Krankenkassen der nördlichen Bahnlinien in Prag und der südöstlichen Bahnlinien in Pest gingen am 1.1.1855 in die Staatseisenbahn-Gesellschaft über, die Krankenkasse der südlichen Linien an die Südbahn. Von Anfang an betrug der Mitgliedsbeitrag 1 Kreuzer CM pro Gulden des Gehalts. Anlässlich der Einführung der österreichischen Währung am 1.11.1858 wurde der Beitrag mit 2 Neukreuzern pro Gulden öW neu festgelegt.

5.4.9.4 Die k.k. priv. Staatseisenbahn-Gesellschaft

1859 wurde das Provisions- und Krankeninstitut für Diener und Arbeiter mit Genehmigung des Ministeriums für Handel und Volkswirtschaft ins Leben gerufen. Dieses sah nicht nur die Behandlung der Diener und Arbeiter vor, sondern regelte auch die Behandlung von Beamten, sowie der Ehefrauen und Kinder, einschließlich Geburtshilfe durch vertraglich bestellte diplomierte Hebammen, Impfungen und chirurgische Leistungen, einschließlich Amputationen, Kaiserschnitten, Zahnextraktionen, Aderlassen, Schröpfen und dem Anlegen von Verbänden. Den Ärzten oblagen neben der medizinischen Betreuung das Führen der Krankenstatistik und die Erstellung von Sanitätsberichten. Kranke wurden teilweise in Spitälern der Eisenbahngesellschaft, teilweise auch auf der Basis von Verträgen in den Landes Spitälern untergebracht. Die Kosten dafür wurden für einen Zeitraum von einem bis zu drei Monaten vom Krankeninstitut, für darüber hinausgehende Zeiten vom jeweiligen Landesfonds bestritten.

Der Jahresbericht für 1861, der sich vor allem mit den im Osten und Südosten gelegenen Landesteilen befasste⁴³⁹, berichtete, dass in den Bergorten Dognaczka, Bogsan, Szaszka, Franzdorf und Moldawa kein Bedarf für ein eigenes Spital bestand, jedoch für den Bedarfsfall Krankenzimmer zur Verfügung standen. Das baufällige Bruderladenspital von Oravicza wurde

⁴³⁹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f.Handel u.Volkswirtschaft, Fach III Da /Karton 3 – Zl. 3978/644 /22.10.1861

aufgelassen, die gleichfalls unzureichenden Spitäler von Reschitza, Steierdorf und Brandeisl wurden durch Neubauten ersetzt.

Medikamente wurden für die Institutsmitglieder in den örtlichen Apotheken um 20-50% verbilligt abgegeben; wo keine Apotheken bestanden, wurden die Vertragsärzte verpflichtet, eine ausreichende Hausapotheke zu führen und aus dieser die Medikamente gratis an die Versicherten abzugeben und dem Unterstützungsfonds mit einem 10%igen Preisnachlass zu verrechnen. In vergleichbarer Weise wurden Vereinbarungen mit Badeanstalten und einem Bandagisten getroffen.

Die Broschüre, die die oben skizzierten Regelungen zusammenfasste, enthielt auch einen Überblick über die häufigsten Erkrankungen und durchschnittliche Behandlungskosten des Jahres 1860, wenn auch nur für das Einzugsgebiet der Bahngesellschaft. Demnach war die am häufigsten diagnostizierte Krankheit das Wechselfieber (Malaria – zu 25,35%), gefolgt von Katarrhen (der Atmungs- und Verdauungsorgane 22,23%), Entzündungen (13,10%) und Rheumatismen (11,17%). Auf 100 Dienstnehmer kamen 3,11 Verpflegstage; von 100 Mitgliedern des Krankenfonds erkrankten 75,75%. Letzterer Wert wurde auf das in Ungarn und dem Banat endemische Wechselfieber zurückgeführt, das vor allem in den Sommermonaten immer wieder zu Rückfällen führte, auch im Zusammenhang mit anderen Erkrankungen. Im Banat wurden die meisten Erkrankungen überhaupt gezählt.

Erhebungen wurden auch hinsichtlich des Zusammenhanges zwischen Tätigkeit und Erkrankung geführt:

So waren Berg- und Hüttenarbeiter, Bahnwächter, Tagelöhner, Schmiede, Schlosser und Köhler am häufigsten von Wechselfieber und Erkrankungen der Verdauungsorgane betroffen;

Heizer, Lokomotiv-, Zugs- und Kohlenführer, Kondukteure, Packer, Wächter erkrankten vor allem an Rheuma und Katarrhen der Atmungsorgane;

Diener, Bahnwächter, Tagelöhner, Schmiede, Pudler und Forstpersonal litten vor allem an Entzündungen;

Träger, Schmelzer, Pudler, Schmiede, Tagelöhner, Berg- und Hüttenarbeiter erlitten häufig Verletzungen, Zellgewebsbrand, Leistenbrüche und Nervenleiden⁴⁴⁰.

Obligatorische Krankenversicherungen für die ganze Monarchie wurden schließlich durch das Gesetz vom 30.3.1888, RGBl. Nr. 33, eingeführt⁴⁴¹.

5.4.10 Spar- und Vorschusskassen

Die meisten Eisenbahn-Dienstordnungen sahen keine Bestimmungen hinsichtlich der Gewährung von Gehaltsvorschüssen vor; einige erklärten sie sogar als unzulässig. Allenfalls wurden kleinere Beträge bei sehr kurzen Rückzahlungsfristen gewährt.

Diese Kassen wurden von den Bahnverwaltungen eingerichtet und bestanden bei der Südbahn seit 1868 und bei den Österreichischen Staatsbahnen seit 1877⁴⁴². Allerdings war die Verzinsung der Kredite als relativ hoch anzusehen⁴⁴³.

5.4.11 Sonstige Sozialleistungen

5.4.11.1 Wohnung

Bahnbedienstete hatten entweder Anspruch auf Naturalwohnungen oder aber auf Quartiergeld. Die Besonderheit des Eisenbahndienstes erforderte aber daneben noch Unterbringungsmöglichkeiten für das fahrende Personal zwischen den dienstlichen Einsätzen. Schon bald hatte sich herausgestellt, dass es selbst in größeren Orten an geeigneten Gasthöfen mangelte und die Bediensteten teilweise sogar am nackten Boden des Heizhauses nächtigen mussten, und so wurde die Forderung nach angemessenen Quartieren erhoben. Ein Ansuchen der südlichen Betriebsunternehmung vom 15.1.1850

⁴⁴⁰ ÖSTA, AVA-VA, Min.f.Handel u.Volkswirtschaft, Fach III Da /Karton 3 - Zl. 2609/434 /3.9.1861

⁴⁴¹ Engelsberg, S. 333 f

⁴⁴² Engelsberg, S. 338 f

⁴⁴³ Marcellin Adalbert Reitler, Personal-Einrichtungen der Eisenbahnen vom Standpunkt des Denkers und Menschenfreundes, Studien und Vorschläge (Wien, 1879), S. 284 f

wies auf verschiedene Übelstände hin und beantragte unter Hinweis auf den bestehenden Vertrag, der die Staatsverwaltung verpflichtete, die mit Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse erforderlichen Lokalitäten herzustellen, die Errichtung von Kasernen in Spielfeld, Marburg, Pragerhof, Pöltschach und Ponigl, die als „*sowohl aus Rücksichten der Humanität als auch im Interesse des Dienstes unerlässlich*“ bezeichnet wurden⁴⁴⁴. Tatsächlich wurde schon wenige Monate später ein Teil des „Postschupfens“ in Pöltschach zu einer Kaserne umgebaut, in Ponigl eine Kaserne in Ziegelbauweise errichtet, und in Spielfeld und Marburg wurden geeignete Zimmer angemietet⁴⁴⁵.

Bahnwächter bewohnten aufgrund der Besonderheit ihres Dienstes, die eine ständige Anwesenheit am Arbeitsplatz verlangte, Bahnwärterhäuser, die gemessen an der üblichen Wohnsituation zwar relativ großzügig konzipiert, jedoch in der Praxis häufig unzureichend waren. So berichtete die Direktion der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn am 21.1.1850⁴⁴⁶, dass trotz vorgerückter Jahreszeit Bahnwärterhäuser an der Strecke Cilli-Laibach ohne Fenster und Öfen übergeben worden waren und sogar einfache Bretterverschlüsse als Notquartier dienen mussten. Immerhin wurde in einem belegten Fall dem aufgrund desolater Wohnverhältnisse erkrankten Bahnwächter II. Klasse Georg Seidl eine finanzielle Aushilfe von 25 fl gewährt, daneben ein Quartiergeld von 10 kr /Tag, wobei diese Beträge dem säumigen Bauunternehmer angelastet wurden⁴⁴⁷.

Bereits 1849 wurde Bahnwächtern auf der Südbahnstrecke zwischen Cilli und Laibach, die über keinen eigenen Garten verfügten, ein Zuschuss von 1 fl 30 kr pro Monat auf freiwilliger Basis gewährt⁴⁴⁸ (siehe auch „Finanzielle Zuwendungen“).

⁴⁴⁴ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 35 - Zl. 554/C

⁴⁴⁵ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 36 - Zl. 3206/C /20.6.1850

⁴⁴⁶ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 35 - Zl. 534/C

⁴⁴⁷ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 35 - Zl. 658/C /22.1.1850

⁴⁴⁸ Bericht der Oberingenieur-Abteilung Graz an die Sektion für den Eisenbahnbetrieb im Handelsministerium Zl. 4576 /9.11.1849 – ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 18

Dienstwohnungen für Bahnbedienstete entstanden in größerem Umfang erst ab den 1880er-Jahren, aber bereits 1866 wurde die „Südbahn-Colonie“ in Marburg gegründet⁴⁴⁹.

5.4.11.2 Freie Bahnfahrt

Grundsätzlich wurde den Eisenbahnbediensteten freie Bahnfahrt gewährt. Diese konnte auch Angehörigen von Bediensteten zugestanden werden, wie im Falle der Ehefrauen von Bahnwächtern auf der Strecke Hohenstadt-Müglitz, denen zwei Freifahrten pro Monat zu Einkaufszwecken gewährt wurden⁴⁵⁰.

Auf einen entsprechenden Antrag der Generaldirektion für Kommunikationen wurde auch den Postbeamten der Station Spittelfeld die Gratisfahrt zum Beschaffen von Lebensmitteln gestattet⁴⁵¹.

5.4.11.3 Prämien

Zusätzlich zu den Bezügen wurde ein System von Prämien eingerichtet, die in erster Linie zur Sparsamkeit motivieren sollten. Im Einzelnen handelt es sich dabei um Prämien für

- sparsamen Brennmaterialverbrauch,
- Sparsamkeit bei Beleuchtung, Schmier- und Putzmitteln
- Schonung der Fahrbetriebsmittel (längere Fahrzeit ohne Reparaturbedarf)⁴⁵²

5.4.11.4 Deputate

Deputatregelungen finden sich in unterschiedlicher Form, vor allem betrafen sie den Gratisbezug von Brennmaterial. Im Jahr 1850 findet sich die Regelung, dass Beamte und Diener der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn berechtigt

⁴⁴⁹ Engelsberg, S. 343 f

⁴⁵⁰ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B, Karton 39 - Zl. 1071/C /25.2.1851

⁴⁵¹ ÖSTA, AVA-VA, Min. f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 41 - Zl. 5088/C /5.9.1851

⁴⁵² Sax, Die Eisenbahn, S. 387 ff

waren, Holzabfälle unentgeltlich mitzunehmen, während bei der Kaiser Ferdinand-Nordbahn Holz gegen Barzahlung aus dem Bahnlager entnommen werden durfte⁴⁵³.

Ein bemerkenswerter, wenn auch letztlich erfolgloser Vorstoß betrifft das Gesuch mehrerer Bahnwärter der nördlichen Staatsbahn um Tabakszulage bzw. um Bewilligung von Limitorauchtabak⁴⁵⁴. Dieses Gesuch fand bei der Generaldirektion für Kommunikationen so viel Aufmerksamkeit, dass die Betriebsdirektionen der südöstlichen und südlichen Staatsbahn in Pest und Graz zur Stellungnahme eingeladen wurden, die in beiden Fällen ausführlich diskutiert und schließlich uneingeschränkt positiv ausfiel. Folgende Gründe wurden zugunsten der Verabreichung von Limitotabak an Bahnwächter geltend gemacht:

1. die isoliert gelegenen Standorte der meisten Bahnwächter und die infolgedessen erschwerte Erreichbarkeit von Trafiken, wobei die Art der Tätigkeiten einen überdurchschnittlichen Tabakverbrauch natürlich erscheinen lasse;
2. die Gewöhnung aufgrund der langjährigen Militärvordienstzeiten der meisten Bahnwächter;
3. die langen Dienstzeiten, vor allem Nachtdienste, die einerseits eintönig und beschwerlich seien, andererseits höchste Aufmerksamkeit erforderten, und so den Tabakgenuss zu einem dringenden Bedürfnis machten. Dabei sei das Rauchen ein gutes Mittel, das Einschlafen hintanzuhalten und somit während der Nachtwache wünschenswert;
4. die geringen Bezüge, die den Normaltabak beinahe unerschwinglich machten. Der Bezug des begünstigten Tabaks würde größere Konsumausgaben ermöglichen und auf diese Weise wieder dem Aerar zugutekommen;
5. Vermeidung der Versuchung, sich Tabak auf unerlaubtem Wege zu beschaffen oder Schmugglern Unterstand zu gewähren, was die isolierte Lage der meisten Bahnwächterhäuser vor allem in Ungarn oder im Bereich von Grenzstationen begünstigen würde;

⁴⁵³ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 37 - Zl. 5418 /23.10.1850

⁴⁵⁴ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 42 - Zl. 7080/C /18.12.1851

6. Gleichstellung mit Polizei, Finanzwache und Bergknappen, die zum Bezug von Limitotabak berechtigt waren.

Diese Argumente fanden nachdrückliche Unterstützung seitens der Generaldirektion im Einverständnis mit den Betriebsdirektionen in Prag, Pest und Graz. Das Handelsministerium wurde dringend ersucht, beim Finanzministerium in diesem Sinne vorstellig zu werden. Dabei stellte die Generaldirektion das Ansuchen, eine derartige Regelung für sämtliche Bediensteten der V. Dienstkatgorie (d.h., Signal-, Weichen- und Depotwächter, Wagenschmierer, Tor- und Nachtwächter, sowie Wegewächter) ins Auge zu fassen. Dieser sehr umfassende Antrag, der bereits ausführliche Vorschläge für die praktische Abwicklung vorsah, wurde jedoch schließlich ohne weitere Begründung abgelehnt.

5.4.11.5 Lebensmittel-Magazine /Equipierungskassen

Im Bestreben, den teilweise in abgelegenen Gebieten eingesetzten Bediensteten den Bezug erschwinglicher Lebensmittel und Kleidungsstücke in guter Qualität und zu günstigen Bedingungen zu ermöglichen, richtete die Österreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft als erste im Jahr 1864 das erste Lebensmittel-Magazin in Böhmisches Trübau ein. In der Folge entstanden Magazine in Prag, Stadlau, Marchegg, Wien (2 Filialen), Simmering, Halbstadt, Brünn, Bodenbach und Wessely a.M.

1868 entstand ein Magazin für die Südbahn in Wien, die Kaiser-Ferdinand-Nordbahn folgte 1871 mit Lebensmittelmagazinen in Wien, Floridsdorf und Mährisch-Ostrau, und 1874 errichtete die Südbahn ein weiteres Magazin in Marburg⁴⁵⁵.

5.4.11.6 Stiftungen

- Sichrovsky-Stiftung, gegründet 1863, für die Kaiser Ferdinand Nordbahn: am 12. Juli, dem Namenstag des Stifters Heinrich von

⁴⁵⁵ Engelsberg, S. 341 f

Sichrovsky, erhielten jährlich fünf Bahn- oder Weichenwärter mit zehnjähriger tadelloser Dienstzeit Unterstützungen;

- Winterstein-Stiftung, gegründet am 22.10.1863, zugunsten pensionierter Nordbahnbeamter;
- Anselm Freiherr von Rothschild-Stiftung, gegründet am 15.10.1870: jährlich am 4. März, dem Tag, an dem 1836 das Haus Rothschild das Privilegium für Bau und Betrieb der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn erhalten hatte, wurden die Zinsen an acht verdiente Zugsbegleiter aufgeteilt;
- Jonas Freiherr von Königswarter-Stiftung vom 20.6.1872: für hilfsbedürftige Witwen und Waisen von Bediensteten öffentlicher Kommunikations- und Bankinstitute mit Sitz in Wien⁴⁵⁶.

5.4.11.7 Finanzielle Zuwendungen /Gnadenabfertigungen /Aushilfen

Ohne die Gehaltsschemata grundsätzlich in Frage zu stellen, wurden immer wieder Funktions- oder Teuerungszulagen gewährt, vor allem für die unteren Gehaltskategorien.

Daneben finden sich Unterstützungszahlungen an Witwen von Beamten und Dienern in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen, gedacht vor allem als Beitrag zu den Beerdigungskosten.

Ein bemerkenswertes Lohnmodell wurde z.B. für Bahnwächter der Südlichen Staatsbahn entwickelt, wonach auf der Südbahnstrecke für Wächterhäuser ohne Hausgarten eine monatliche Zulage von 1 fl 30 kr CM gewährt wurde. Auf der Strecke Bad Tüffer – Laibach galt eine weitere Zulage von 1 fl CM für alle Wächter.

Daraus ergab sich folgendes Bezahlungsschema /Gesamtlohn pro Monat:

Wächter	I. Klasse	mit Garten	18 – 19 fl /CM
“		ohne “	18 – 20 fl 30 kr
“	II. Klasse	mit “	15 – 16 fl

⁴⁵⁶ Engelsberg, S. 346 f

„	ohne „	15 – 17 fl 30 kr
Alle Hilfswächter, ohne Unterschied		13 – 14 fl
Das entspricht einem Taggeld von:		
Wächter	I. Kl	38 kr /41 kr
„	II.Kl	32 /35
Hilfswächter		28 ⁴⁵⁷

1851 wurden nach ministerieller Genehmigung 3000 fl CM an bedürftige Bedienstete der Nördlichen Staatsbahn verteilt. Zur Auszahlung gelangten folgende Beträge:

15 Aushilfszahlungen à 40 fl für Bedienstete mit Bezügen von	360-600 fl /Jahr;
24 „ à 30 fl „ „	250-500 „;
34 „ à 20 fl „ „	250-500 „ ⁴⁵⁸

Den Wächtern, Assistenten und Beamten der Station Bodenbach wurden in Anpassung an die Zulagen der dort stationierten Finanzbeamten im Jahre 1851 Funktionszulagen bewilligt⁴⁵⁹.

Unterstützungszahlungen wurden auch in begründeten Fällen an Einzelpersonen geleistet, wie aus folgenden Beispielen erkennbar ist:

Unterstützungen von je 20 fl wurden an die Witwen eines Magazinpackers und eines Wagenverschiebers ausbezahlt, die in „*Ausübung ihrer Dienstesverrichtung*“ auf der Nördlichen Staatsbahn verstorben waren⁴⁶⁰.

Eine Geldaushilfe von 70 fl sowie der Ersatz der Medikamentenkosten im Betrag von 94 fl 13 kr wurde dem Kondukteur Menhofer /Pest genehmigt, der durch seinen Einsatz beim Unfall von 7.5.1855 in Palota schwere körperliche Schäden erlitten hatte und dienstunfähig wurde⁴⁶¹.

⁴⁵⁷ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 35 – Zl. 534/C /21.1.1850

⁴⁵⁸ ÖSTA, AVA-VA, General-Direction für Communicationen, Fach III B a /Karton 54 – Zl. 1476/E /18.2.1851

⁴⁵⁹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 40 – Zl. 1991/C /10.4.1851

⁴⁶⁰ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 40 – Zl. 2933/C /27.5.1851

⁴⁶¹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 113 – Zl. 20785/E /6.10.1852

Der Witwe des Wagenaufsehers Anton Nödl, der am 2.7.1854 beim Verschub beide Beine verloren hatte, wurde eine Gnadenabfertigung von 100 fl zuerkannt⁴⁶².

Eine Gnadenabfertigung von 100 fl wurde für die Witwe des Kondukteurs Eduard Heigelmayer /Laibach genehmigt, der bei einer unautorisierten Privatfahrt auf der Draisine 1847 in ein Zugsunglück verwickelt worden war, eine schwere Gehirnerschütterung mit Verletzung des Gehirns erlitten hatte und 1852 in einer Irrenanstalt verstorben war. Als Begründung wurden mögliche Spätfolgen nach dem Unfall angegeben. Die berufliche Vorgeschichte Heigelmayers umfasste 15 Jahre Militärdienst, 1845 war er als Patentalinvalide abgegangen und 1846-50 Kondukteur bei der Staatseisenbahn⁴⁶³.

Der Antrag auf Gnadengehalt von 200 fl /Jahr für die Witwe des Direktionskassiers Michael Merkl und ihre fünf unversorgten Kinder war mangels Rechtsanspruch (provisorische Anstellung seit 1845) und mit Verweis auf eine Vorstrafe des Verstorbenen (4 Wochen Arrest wegen unkorrekter Geldgebarung) zunächst abgewiesen worden. Gemäß Majestätsbeschluss wurde jedoch eine gnadenweise Abfertigung in Höhe von ¼ Jahresgehalt (66 fl 40 kr) gewährt⁴⁶⁴.

Der Witwe des Offizials Joseph Urařinski wurde eine Gnadenabfertigung in Höhe von 50 fl zur Bestreitung der Kranken- und Bestattungskosten gewährt⁴⁶⁵.

Gemäß Majestätsbeschluss wurde der Witwe nach dem Bahnwächter der Nördlichen Staatsbahn Ignatz Weszely eine gnadenweise Abfertigung von 54 fl zugesprochen. Dieser war nach fünfmonatiger Dienstzeit im Juni 1852 an den Folgen eines Sturzes vom Signalbaum verstorben. Besonders betont

⁴⁶² ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 54 – Zl. 13661/1854

⁴⁶³ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Bauten, Fach III B a /Karton 105

+ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 37 – Zl. 21 /1.1.1854 und Zl. 575 /10.1.1854

⁴⁶⁴ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Bauten, Fach III B a /Karton 105 – Zl. 2057 /22.1.1854

⁴⁶⁵ ÖSTA, AVA-VA, Östliche Staatsbahn, Fach IV Dc /Karton 8 – Zl. 333 /29.1.1854

wurde dabei sein über 13-jähriger tadelloser Militärdienst⁴⁶⁶. Weiters wurde ein Erziehungsgeld für den 13-jährigen unehelichen Sohn von 10 kr /Tag bis zur Erreichung des Normalalters am 21.7.1864 genehmigt⁴⁶⁷.

Eine Gnadengabe von 20 fl CM wurde der Witwe des tödlich verunglückten Tagelöhners (Wagenschiebers) Paul Rušinek gewährt⁴⁶⁸.

Aufgrund Ah. Entschließung wurde eine gnadenweise Abfertigung von 125 fl für die Witwe des Johann Heger, der etwas über ein Jahr mit einem Gehalt von 500 fl beschäftigt gewesen war, genehmigt. Aufgrund ihres fortgeschrittenen Alters von 45 Jahren und zweier unversorgter Kindern wurde sie als erwerbsunfähig angesehen (Beilage)⁴⁶⁹.

Gemäß Majestätsbeschluss wurde der Witwe des Bahnamtsoffizials (ab 1851 mit 500 fl /Jahr) Anton Günther eine Abfertigung von 150 fl für Krankheits- und Beerdigungskosten genehmigt; daneben erfolgte die Gewährung von Gnadengehalt und Erziehungsbeiträgen für fünf Kinder. Vorangegangen war eine ausdrückliche Empfehlung der Betriebsdirektion wegen hervorragender Eigenschaften des Verstorbenen und den Hinweis auf seinen 13-jährigen Militärdienst⁴⁷⁰.

Nach Majestätsgesuch wurde neben der Ausbezahlung des „*normalmäßigen Sterbequartals*“ von 75 fl an die Witwe des Wegmeisters Welte ein Betrag von 20 fl für Bestattungskosten sowie der Verzicht auf die Rückzahlung des Gehaltsvorschusses von 30 fl genehmigt⁴⁷¹.

Der Witwe mit drei Kindern nach dem Materialdepotaufseher Franz Selisko /Brünn wurde eine Gnadengabe von 50 fl genehmigt⁴⁷².

⁴⁶⁶ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Bauten, Fach III B a /Karton 105 – Zl. 16929 /9.7.1854 + 11248 /23.7.1854

⁴⁶⁷ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 28

⁴⁶⁸ ÖSTA, AVA-VA, Östliche Staatsbahn, Fach IV Dc /Karton 9 – Zl. 2877 /18.10.1854

⁴⁶⁹ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 23 – Zl. 16093 /26.10.1854

⁴⁷⁰ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Bauten, Fach III B a /Karton 105 – Zl. 26061 /27.10.1854

⁴⁷¹ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 28 – Zl. 3417 /11.3.1855

⁴⁷² ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106 – Zl. 10133 /27.4.1855 + 11347 /13.5.1855

Der Witwe des Bahnamtsoffizials Karl Přihoda nach nur vier Dienstjahren wurde eine Gnadenabfertigung von 175 fl gewährt⁴⁷³.

Gemäß Majestätsbeschluss erfolgte die Gewährung einer Gnadenabfertigung von 200 fl für die Witwe des Bahnoffizials Josef Holley nach nur vierjähriger Dienstzeit, dies unter Hinweis auf dessen vorbildliches Verhalten 1848⁴⁷⁴.

Aus dem Betriebsfonds der Staatseisenbahn wurde eine Gnadenabfertigung von 100 fl an die Witwe des Betriebsassistenten der Südlichen Staatsbahn, Rudolf Teuchmann, ausbezahlt⁴⁷⁵.

Eine Gnadenabfertigung von 48 fl wurde an die Witwe des Signalwächters Anton Sulzer /Meidling ausbezahlt⁴⁷⁶, jedoch wurde keine Leistung für drei unversorgte Kinder, von denen eines behindert war, genehmigt⁴⁷⁷.

Eine Gnadenabfertigung von 51 fl wurde der Witwe mit zwei Kindern nach dem Bahnaufseher I. Klasse Josef Pomper genehmigt⁴⁷⁸.

Eine Gnadenabfertigung von 150 fl wurde der Witwe des Bahnamtsoffizials III. Klasse Franz Schreiber, der nach 3 jähriger Dienstzeit verstorben war, gewährt⁴⁷⁹.

Eine Gnadengabe von 60 fl erging an die Witwe des Bahnaufsehers Bartholomäus Peguri /Verona⁴⁸⁰.

Eine Gnadenabfertigung von 75 fl erging an die Witwe des Amtsdieners Karl Huth /Südliche Staatsbahn. Huth war seit 1841 Kondukteur der Wien-

⁴⁷³ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106 – Zl. 10128 /30.4.1855

⁴⁷⁴ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106 – Zl. 10925 /8.5.1855

⁴⁷⁵ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106

+ Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 49 – Zl. 11360 /14.5.1855

⁴⁷⁶ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106 – Zl. 11407 /15.5.1855

⁴⁷⁷ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 46 – Zl. 3956 /19.5.1855

⁴⁷⁸ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106 – Zl. 11666 /16.5.1855

⁴⁷⁹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106 – Zl. 12286 /25.5.1855

⁴⁸⁰ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106 – Zl. 18745 /4.8.1855

Gloggnitzer Bahn gewesen, 1850 bei einem Schienenbruch schwer verletzt und in der Folge als Magazinsgehilfe beschäftigt worden. Nach Übernahme der Bahn in Staatsbesitz war Huth aufgrund seiner körperlichen Einschränkungen zunächst gekündigt, 1855 als Amtsdieners übernommen worden, jedoch kurz darauf verstorben. Als Grund für die Gnadengabe wurde der langjährige Militärdienst namhaft gemacht⁴⁸¹.

Nach Majestätsbeschluss wurde der Witwe des Bahnamtsoffizials Franz Darnoczy von Warna eine Gnadenabfertigung von 125 fl zugesprochen⁴⁸².

Der Witwe des Nachtwächters I. Klasse Michael Likosar /Laibach wurde eine Gnadenabfertigung von 3 Monatsbezügen (45 fl) zugesprochen, da nur 10 Monate 17 Tage verrechnungsfähige (definitive) Dienstzeit vorlagen⁴⁸³.

Eine Gnadenabfertigung von 200 fl wurde der Witwe des Werkführers Karl Sparowsky, der zehn Dienstjahre vorzuweisen hatte, zugesprochen⁴⁸⁴.

Nach Majestätsgesuch wurde der Witwe des verstorbenen Bahnwächters Karl Werny eine Gnadenabfertigung von 51 fl zugesprochen, trotz gegenteiliger Empfehlung der Betriebsdirektion⁴⁸⁵.

Die Ingenieur-Sektion Bruck /Mur übernahm die Beerdigungskosten für den an Typhus verstorbenen Bahnwächter Franz Czermak in Höhe von 9 fl 25 kr. Gleichzeitig wurde auf die ansonsten sorgfältig überwachte Rückgabe nicht ausgetragener Dienstkleidung ausnahmsweise verzichtet, da Czermak mit dieser beerdigt worden war⁴⁸⁶.

⁴⁸¹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106 – Zl. 21599 /13.9.1855

⁴⁸² ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106 – Zl. 24913 /20.10.1855

⁴⁸³ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 41 – Zl. 20747 /10.12.1855

⁴⁸⁴ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 106 – Zl. 30305 /20.12.1855

⁴⁸⁵ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 50 – Zl. 13102/1856

⁴⁸⁶ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 33 – Zl. 19143/1857

Die Witwe des Wagenschmierers Josef Halper, der seit 1849, zuletzt mit 18 fl /Monat zuzüglich 15% Teuerungszulage beschäftigt gewesen war, erhielt eine Gnadenabfertigung von 54 fl⁴⁸⁷.

Der Bahnwächterswitwe mit sechs Kindern Gertrude Gruber wurde lt. kaiserlichem Dekret eine Gnadenabfertigung von 54 fl zugesprochen⁴⁸⁸.

Der Witwe des nach zehn Dienstjahren verstorbenen Kondukteurs Ignaz Karmarsch wurde eine Gnadenabfertigung von 75 fl zugesprochen⁴⁸⁹.

Der Witwe des infolge eines Bahnunfalls verstorbenen Kondukteurs I. Klasse Johann Alber wurde eine Gnadenabfertigung in Höhe von 75 fl gewährt⁴⁹⁰.

Der Witwe des bei einem Bahnunfall getöteten Aushilfspackers Jakob Werdonik /Nabresina wurde nach Majestätsgesuch eine Gnadenabfertigung von 80 fl öW zuerkannt⁴⁹¹.

Der Witwe des Magazinsaufsehers II. Klasse Josef Payer /Mödling wurde Gnadenabfertigung von 105 fl zugesprochen. Payer war ab 1845 Bahnaufseher I. Klasse gewesen, 1854 beim Verschub schwer und bleibend verletzt worden und in der Folge als Kassier und ab 1857 als Magazinsaufseher eingesetzt gewesen⁴⁹².

Der Bahnwächterswitwe Franziska Allmann /Bruck wurde nach Majestätsgesuch eine Gnadenabfertigung von 54 fl (= drei Monatsbezüge) zuerkannt⁴⁹³.

Unfallsentschädigungen wurden in Höhe von 250 fl an Johann Spyetz und von 140 fl an Gottlieb Baar zuerkannt, aufgrund ihrer beim Zugszusammen-

⁴⁸⁷ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 38 – Zl. 4737 /13.3.1857

⁴⁸⁸ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 36 – Zl. 6797 /17.4.1857

⁴⁸⁹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 39 – Zl. 10433 /8.6.1857

⁴⁹⁰ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 31 – Zl. 22881 /7.11.1857

⁴⁹¹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 50 – Zl. 54/1858

⁴⁹² ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 43 – Zl. 23842/1858

⁴⁹³ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 31 – Zl. 13 /1.1.1858

stoß vom 15.12.1855 zwischen Krzeszowice und Krakau erlittenen Verletzungen⁴⁹⁴.

Eine Gnadengabe von 80 fl erfolgte an die Witwe des Bahnpackers Christoph Köhler, der lt. Bericht der Ingenieursektion Mürzzuschlag „*durch eigenes Verschulden*“ von einer rückwärts fahrenden Lok getötet worden war⁴⁹⁵.

Nach Majestätsgesuch wurde der Witwe des Heizers II. Klasse Franz Bubnik eine Gnadenabfertigung in Höhe von 50 fl zugesprochen.⁴⁹⁶

Eine Gnadenabfertigung von 100 fl erfolgte an die Witwe des provisorischen Offizials Engelbert⁴⁹⁷.

Übersiedlungspauschalien wurden bei Versetzungen nach sozialen Erwägungen gewährt, wobei die Zahl der Kinder und ein evtl. Witwerstand in Betracht gezogen wurden. Anlässlich der Transferierung von der Östlichen auf die Nordtiroler Staatsbahn wurden Beihilfen im Ausmaß von 8 – 60 fl öW gewährt⁴⁹⁸.

Eine Gnadenabfertigung in Höhe von 125 fl erfolgte an die Witwe des Offizials Domhart nach einem Gesuch um Ersatz der Pflegekosten: Der Verstorbene sei seit 1847 bei der Südbahn beschäftigt gewesen und habe sich im Dienst eine Rippenfellentzündung zugezogen, die schließlich in Lungenerweiterung übergegangen sei⁴⁹⁹.

5.4.11.8 Urlaub

Lange vor einschlägigen gesetzlichen Regelungen bestand für Bahnbedienstete die Möglichkeit, Urlaube zu vereinbaren. Voraussetzung war ein entsprechender, begründeter Antrag, der von der zuständigen Generaldirektion

⁴⁹⁴ ÖSTA, AVA-VA, Östliche Staatsbahn, Fach IV Dc /Karton 9 – Zl. 1608 /6.3.1858

⁴⁹⁵ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 40 – Zl. 25180 /8.9.1858

⁴⁹⁶ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 32 – Zl. 21831 /17.10.1858

⁴⁹⁷ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 32 – Zl. 24998 /3.12.1858

⁴⁹⁸ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Bauten, Fach III B a /Karton 127 – Zl. 5987/198 /17.3.1859

⁴⁹⁹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 32 – Zl. 5562 /22.3.1859

zu genehmigen war, wie erstmals aus dem Jahr 1848 überliefert ist⁵⁰⁰. Darüber hinaus bestand die Möglichkeit, bei Krankheit längere Erholungsurlaube mit der Central-Direction für Eisenbahnbauten zu vereinbaren. Dabei war es unter Umständen möglich, Gehaltsfortzahlung zu vereinbaren, wie sich aus dem Gesuch des Magazineurs Stuber /Szolnok ableiten lässt, der wegen Wechselfiebers auf drei Monate beurlaubt wurde⁵⁰¹. Urlaubsüberschreitungen wurden als dienstliche Verfehlung gewertet, wie das Beispiel des Offizials Nikolaus Schennet /Pardubitz beweist, dessen Abberufung durch das zuständige Eisenbahnamt gefordert wurde; neben Unverlässlichkeit wurde ihm verschärfend unmoralischer Lebenswandel vorgeworfen, da er bei seinem Bruder Schulden habe⁵⁰².

⁵⁰⁰ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach IV A /Karton 64 – Zl. 3293 /10.4.1848

⁵⁰¹ ÖSTA, AVA-VA, Erste Eisenbahn-Gesellschaft, Fach IV C /Karton 127 – Zl. 281 /10.1.1855

⁵⁰² ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 27

6. Beschäftigungsnormen im Bahnbetrieb

6.1 Allgemeines

Mit kaiserlicher EntschlieÙung vom 23.12.1841 begann in Österreich die Staatsbahnperiode. Der Präsident der Allgemeinen Hofkammer, Karl Friedrich Freiherr Kübeck von Kübau, wurde mit kaiserlichem Handschreiben vom 19.12.1841 zum obersten Leiter der Staatsbahn ernannt. Ihm oblagen in der Folge neben Sachfragen auch die Personalentscheidungen, wobei die sehr zügige Erledigung auch in komplizierteren Fällen auffällt. Bereits in seinem Einführungsvortrag hatte Kübeck hervorgehoben, dass es ihm „(...) *kaum möglich*“ schiene, „*in den dermaligen und den hergebrachten Formen der Geschäftsbehandlung zu einem gedeihlichen Ziele zu gelangen* (...)“. Zur Unterstützung seiner Ziele wurde ein „*geschäftserfahrener und besonders in der besprochenen Sache ausgezeichnete Techniker*“ für die Position des Generaldirektors der Staatseisenbahnen gesucht und in der Person des Hofbaurats Hermenegild Francesconi auch gefunden⁵⁰³. Bereits am 19.1.1842 hatte Francesconi ein Konzept über die Personalbestellung samt genauem Stellenplan, das Geschäftsverfahren und den Wirkungskreis ausgearbeitet. Schließlich wurde die Generaldirektion für die Staatseisenbahnen in vier Abteilungen gegliedert: Administration, Rechnungswesen, Kanzleimanipulation und technisches Departement⁵⁰⁴. Da der tatsächliche Personalbedarf zu diesem frühen Zeitpunkt, wo man mit Planung, Trassierung und Grundeinlösung erst am Anfang stand, kaum abschätzbar war, sah die kaiserliche EntschlieÙung vom 23.2.1842 die Aufnahme von Diurnisten und die „*Heranziehung von Militär-Individuen*“ vor, die vor allem im technischen Departement eingesetzt wurden⁵⁰⁵. Daneben wurden Straßen- und Kanalbauingenieure in großer Zahl dem Bahnbau überstellt, wie auch den Qualifikationstabellen zu entnehmen ist⁵⁰⁶.

Das Personal der englischen Eisenbahnen, die in vieler Hinsicht als Vorbild dienten, war als Handelsangestellte bzw. Industriearbeiter eingestuft und erlangte nie die öffentliche Stellung von Gesetzesvertretern und subsidiären

⁵⁰³ Karigl, Personalaufnahmen, S. 153

⁵⁰⁴ Karigl, Personalaufnahmen, S. 154

⁵⁰⁵ Karigl, Die Aufnahme von Militärpersonen, S. 123

⁵⁰⁶ Lentner, S. 53 f

Polizeiorganen wie das österreichische. Auch war keine Altersversorgung vorgesehen. Allerdings hatten englische Eisenbahnbedienstete uneingeschränktes Koalitionsrecht, das in Österreich noch lange fehlte⁵⁰⁷.

Bis zum Inkrafttreten des Eisenbahn-Polizeigesetzes des Jahres 1847 waren die Eisenbahnbediensteten nach englischem Vorbild, soweit sie höhere Bedienstete waren, als Handelsangestellte oder als gewerbliche Hilfs- und Industriearbeiter eingestuft. Somit konnten Unternehmer und Bedienstete das Dienstverhältnis jeweils ohne besondere Begründung unter Einhaltung einer Kündigungsfrist lösen⁵⁰⁸. Im Unterschied zu ihren englischen Berufskollegen traten österreichische Eisenbahner nach außen hin jedoch als öffentliche Organe („Bahnbeamte“) auf, teilweise mit Polizeibefugnis, bekleideten also eine Art Zwitterstellung. Damit wurde erstmals ein privatrechtliches Dienstverhältnis öffentlicher Organe zum Staat geschaffen, eine Konstruktion, die bis in jüngste Zeit aufrecht blieb. Es ist in diesem Zusammenhang durchaus erwähnenswert, dass Angehörige des niederen Adels in relativ hoher Zahl Beschäftigung bei den Eisenbahnen suchten und fanden, obwohl ihnen bürgerliche Beschäftigungen eigentlich nicht zugänglich waren (vgl. Dienstabellen).

Die strenge hierarchische Gliederung nach dem Muster des Beamtendienstschemas, die bis zu unterschiedlichen Pensions- und Krankenfonds reichte, förderte den Kastengeist und war der Formulierung gemeinsamer Interessen und der Ausbildung solidarischer Einigungsbestrebungen hinderlich. Dies zeigte sich auch im alltäglichen Arbeitsleben, wo z.B. das kollegiale Du-Wort nur zwischen Gleichgestellten und engere Kontakte zwischen den Angehörigen unterschiedlicher Dienstklassen gar nicht üblich waren⁵⁰⁹. Es kann angenommen werden, dass das berüchtigte Arbeitsklima des niederen

⁵⁰⁷ Franz Mähling, Organe des Betriebs. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen, Band III, S. 278

⁵⁰⁸ Lentner, S. 53 f

⁵⁰⁹ Georg Eberl, Als ich Eisenbahner wurde (Wien, 1971), S. 170

Beamtenstandes, das von Kriecherei und Denunziation geprägt war, auch im Eisenbahnbetrieb vorherrschte⁵¹⁰.

Dieses strenge Kastensystem wurde 1854 von Max Maria von Weber mit folgenden Worten kritisiert:

„Durch das Normensystem, wenn es nicht, wie hie und da wohl geschehen ist, mit ungemein viel Geist und Scharfblick behandelt, muß dem Eisenbahnwesen ein Nerv seines Lebens, ein Hauptzug seines Charakters genommen werden. Es wurde nämlich die freie, besonnene, mutige Tätigkeit des Beamtenstandes, die nur die Sache um jeden Preis im Auge halten soll, in strenges Anhalten an das Wort des Regulativs, an den Satz der Instruktion verwandelt. Alles war geschehen, wenn dieser genügt war. Im Falle des geringsten Zweifels zog der Beamte es meist vor, statt zu handeln, die höheren Befehle einzuholen.“⁵¹¹

Das Dienstverhältnis war auch bei den Bediensteten der Staatseisenbahnen privatrechtlicher Natur, dem Dienstvertrag lag die Dienstordnung zugrunde. Jede Eisenbahnunternehmung hatte individuelle Disziplinarvorschriften, die der Staatseisenbahnen basierten auf gesetzlicher Grundlage. Vor allem die Strafbestimmungen waren recht unklar formuliert und boten Gelegenheit zu sehr flexibler Anwendung. Die Rechtssprechung erfolgte verwaltungsintern, mit den Disziplinarkammern der Direktionen und dem Disziplinarhof des Ministeriums als oberster Strafinstanz⁵¹².

Das Eisenbahndienstrecht der verstaatlichten Eisenbahnunternehmungen, an dem sich aber auch die k.k. privilegierten Unternehmen orientierten, richtete sich vor allem an den allgemeinen Normen für die Aufnahme in den Staatsdienst aus: Es galten gewisse Altersgrenzen, die Beherrschung der

⁵¹⁰ Wolfgang Häusler, Ernst Violand, Die soziale Geschichte der Revolution in Österreich 1848 (Wien, 1984), S. 62. Häusler zitiert Violand wie folgt: „(...) Kaum irgendwo gibt es eine schlechtere, unwissendere Bürokratie als die Österreichs, höchstens die russische mag ihr den Rang ablaufen. Kriecherei gegen Höhere, Stolz und Anmaßung, ja Brutalität gegen Niedere findet man durchschnittlich in ihr. (...) Nichts ist widerlicher als der ekelhafte servile Stil in allen Amtsschriften und das hündisch kriechende Benehmen der niederen österreichischen Beamten gegen ihre Vorgesetzten im Vergleich mit ihrem rohen, anmaßenden, frechen Betragen gegen unadelige Parteien. (...)“ – vgl. dazu auch die Charakterisierung italienischer Eisenbahn-Ingenieure im Kapitel „Nationale Fragen im Bahnbetrieb“

⁵¹¹ Zitiert nach Gerstel, S. 44

⁵¹² Hubinek, S. 26 ff

deutschen Sprache war fast immer Voraussetzung, und für eine Reihe von Dienstposten war die Erlegung einer Kautions erforderlich. Jedenfalls galt auch die Voraussetzung der persönlichen Unbescholtenheit und einwandfreier Finanzen, nach 1848 auch einwandfreies politisches Verhalten. Ausländische Staatsbürgerschaft galt nicht als Einstellungshemmnis; zahlreiche Dienstposten wären ja – wie bereits ausgeführt – allein mit Österreichern auch gar nicht zu besetzen gewesen. Bewerber um einen Kanzleidienst mussten lesen, schreiben und rechnen können, allenfalls waren auch Sprachkenntnisse nachzuweisen⁵¹³. Dem Beamtenschema nachempfunden waren auch die Vereidigung, die Verpflichtung, vor der Eheschließung die Erlaubnis der vorgesetzten Stelle einzuholen, und die Einteilung in Dienst- und Diätenklassen sowie die Conduite-Listen, die ursprünglich 1783 von Joseph II. eingeführt worden waren, 1803 neuerlich in Gebrauch kamen und unter Franz I. zu einem Mittel der Disziplinierung wurden. Diese Listen wurden geheim geführt und umfassten dienstliche und private Verhältnisse des Beamten⁵¹⁴. Ein bedeutsamer Unterschied zum Beamtendienstrecht war die Tatsache, dass Eisenbahnbedienstete nicht automatisch das Heimatrecht an ihrem Dienstort erwerben und keine steuerlichen Begünstigungen beanspruchen konnten, jedoch waren sie in Bezug auf Befreiung vom Geschworenenamte, besonderen Schutz bei ihrer Dienstaussübung und der Beschränkung bei Exekution ihrer Bezüge (RGBl 1 / 1852) den Beamten gleichgestellt⁵¹⁵.

Auch die disziplinären Regelungen, die auch bei Verletzung sozialer Normen (Ehebruch der Frau, etc.) zur Anwendung kommen konnten – Verweis, Geldstrafe, strafweise Versetzung, Dienstesentlassung – entsprechen im Großen und Ganzen den Regelungen für Beamte⁵¹⁶.

⁵¹³ Megner, S. 19 f + 28 f

Der vormalige Eisenbahn-Ingenieur Th. Marckmann legte 1859 in Wien den „*Entwurf einer Instruktion zur Handhabung der Eintheilung des Dienstes einer größeren Eisenbahn-Gesellschaft*“ vor, in dem er für Diener, die niedere Dienstposten bekleideten, Lese- und Schreibfähigkeiten festlegte, während er für das höhere Aufsichts- und Zugbegleitungspersonal „*Geläufigkeit im Lesen und Schreiben*“ verlangte (S. 26)

⁵¹⁴ Megner, S. 42

⁵¹⁵ Megner, S. 73 f + 164 f

⁵¹⁶ Megner, S. 134 ff – Die Regelungen für Beamte und Diener wurden jedoch erst 1860 gesetzlich niedergelegt (RGBl 64 / 1860).

Die erwünschten Eigenschaften der Bewerber für den Bahndienst decken sich ebenfalls mit den im „*Tugendspiegel*“ des österreichischen Beamten aufgezählten Werten, wie auch aus den Dienstbeurteilungen in den Conduite-Listen ablesbar ist⁵¹⁷: Dabei standen an der Spitze „*Anhänglichkeit an das monarchische Prinzip und an das Allerhöchste Regentenhaus*“ und die Treue gegenüber dem Monarchen. Danach folgten

- *Unbescholtenheit*
- *Ehrenhaftigkeit*
- *Nüchternheit*
- *Subordination und Gehorsam*
- *Verschwiegenheit*
- *Fleiß*
- *Eifer*
- *Pünktlichkeit*
- *Gründlichkeit*
- *Vollständigkeit in der Bearbeitung amtlicher Geschäfte*
- *Rechtlichkeit und Unbestechlichkeit*
- *Klugheit*
- *Mäßigung*
- *Entschlossenheit*
- *Bescheidenheit*
- *Verträglichkeit*
- *Höflichkeit*
- *Gefälligkeit*
- *Anstand*
- *Würde*
- *Humanität* (an letzter Stelle!)

Die Einstellung eines Bewerbers wurde nach Eidesleistung und allfällig zu leistender Dienstkaution schriftlich bekanntgegeben, üblicherweise mit der Weisung, sich am nächsten Monatsersten an der zugewiesenen Dienststelle einzufinden und dort weitere Anordnungen abzuwarten. Das Gehalt war als Jahresgehalt deklariert und wurde in Monatsraten, jeweils am 15., ausbezahlt, das Quartiergeld vierteljährlich. Die Bewerber verpflichteten sich, Versetzungen an andere Dienstorte zu akzeptieren.

⁵¹⁷ M.v. Obentraut, Grundsätzlicher Leitfaden für angehende junge Beamte in practischen Umrissen. 3. Teil: Über die nothwendigen Eigenschaften eines Beamten (Prag, 1857), S. 107-143, zitiert nach Megner, S. 342

6.2 Gehaltssysteme

Die Bezahlung war – wie ausgeführt – im Vergleich zum allgemeinen Einkommensniveau als äußerst ansprechend anzusehen (vgl. die Darstellung im Kapitel „Österreich in der frühindustriellen Epoche“) und setzte sich zusammen aus:

- Gehalt /Lohn, der monatlich zur Auszahlung gelangte
- allfälligen Funktionszulagen (in höheren Dienstklassen)
- Quartiergeld oder Naturalquartier:
Gemäß Reglement der priv. Staatseisenbahn des Jahres 1857 bestanden folgende Ansprüche auf Quartiergeld:

1. + 2. Dienstkategorie	400 fl /Jahr
3. “	300 fl “
4. + 5. “	200 fl “
6. “	150 fl “
- Zulagen für außerordentliche Aufwendungen (die nicht näher definiert wurden) waren gemäß o.a. Reglement wie folgt festgelegt:

1. + 2. Dienstkategorie	400 fl /Jahr
3. “	300 fl “
4., 5., 6. “	200 fl “
- Weitere Zulagen konnten für Studienreisen oder außergewöhnliche dienstliche Einsätze gewährt werden; allerdings konnten Bedienstete auch verpflichtet werden, je nach Dienstklasse ein bis maximal drei Pferde zu halten⁵¹⁸;
- Reisepauschalien (Personal, das nicht dem Fahrdienst zugeteilt war)
- Stunden- und Meilengelder sowie Zehrgelder für Lokführer und Zugsbegleiter während des dienstlichen Einsatzes, jedoch – jedenfalls auf der Südöstlichen Staatsbahn der 1850er-Jahre – kein Anspruch auf Kostenersatz bei Wartezeiten auf auswärtigen Stationen⁵¹⁹;

⁵¹⁸ ÖSTA, AVA-VA, Ungarische Centralbahn, Fach V b /Karton 1 – Zl. 1165/1844 – Dienstvertrag
Ing. Zimpel /§ 9.

⁵¹⁹ ÖSTA, AVA-VA, General-Direction für Communicationen, Fach III B a /Karton 55 – Zl. 8495/E /10.9.1851

- Auf der Südbahn auch 10% Berggelder (Semmeringstrecke!) sowie Nachtgelder für Lokführer⁵²⁰;
- Überlassung der Dienstkleidung
- Allfällige Deputate (vor allem Brennholz)
- Akkordzulagen
- Überstundenpauschalien (vgl. Dienstabellen der Banater Bahn)
- Prämien für besonders sparsamen Verbrauch von z.B. Kohle und Öl
- Teuerungsabgeltungen (für die unteren Gehaltsgruppen) – wie z.B. ein genereller Teuerungszuschlag von 15% auf der Südbahn für Gehälter bis zu 500 fl und von 10% für Gehälter bis zu 600 fl⁵²¹
- Bei Versetzungen wurde das Übersiedlungsgut sowohl für definitive als auch provisorisch Bedienstete gratis befördert, wobei das zulässige Transportgewicht sich nach der Familiengröße richtete⁵²².

Nebeneinkünfte waren gemäß einer Regelung vom 29.7.1800 auszuweisen⁵²³. Individuelle Gehaltsregelungen kamen selten vor, wurden aber unter Hinweis auf die Schwierigkeit, geeignetes Personal zu rekrutieren, immer wieder beantragt, wobei aber recht wenig Aussicht auf Erfolg bestand, wie z.B. der Antrag der Ingenieursektion Cilli an die Betriebsdirektion vom 26.7.1857 (Zl. 13875) um Erhöhung der Taggelder der Telegrafendiurnisten von 54 kr auf 1 fl, unter Hinweis auf die Taggelder anderer Stationen zeigt. Am Rand dieses Gesuchs findet sich der Vermerk: „*Cilli ist auch bedeutend billiger als die anderen Stationen*“⁵²⁴.

Eine Ausnahme vom üblichen System findet sich im Rundschreiben der Betriebsdirektion Prag aus dem Jahre 1854. Darin wird dem Personal nicht nur generelles Lob für hervorragende Dienstauffassung und vorbildlichen Einsatz ausgesprochen, darüber hinaus werden auch Gehaltsvorrückungen wie folgt in Aussicht gestellt:

⁵²⁰ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 30 – Zl. 4158 /25.2.1858

⁵²¹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 26 – Zl.393 /15.10.1853

⁵²² ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 27 – Zl. 6084 /22.8.1854

⁵²³ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 28 – Zl. 42 /16.6.1855

⁵²⁴ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 29 – Zl. 13875 /26.7.1857

*„Circularre an sämtliche Organe der nördlichen Staats-Eisenbahn:
Der steigende Verkehr, die vielen Hof- und Militär-Separatzüge, welche
in der letzten Zeit ohne allen Anstand mit der größten Präzision stattge-
funden haben, geben den deutlichen Hinweis, daß die Herren Beamten
stets das Interesse des Dienstes vor den Augen, mit dem regsten Dienst-
eifer ihren Obliegenheiten nachkommen. Der gefertigte Betriebs-Direktor,
über diese lobenswerte, aufopfernde Dienstleistung auf das Angenehm-
ste berührt, glaubt seine Zufriedenheit hierüber nicht besser ausspre-
chen zu können, als indem er die sämtlichen Herren Bahnamts-Vorstän-
de, Sektions-Ingenieure, Werkstätten- und Heizhausleiter auffordert, von
den ihnen unterstehenden Bahnamts-Offizialen der II., III., IV., V.
Klasse, und den Ingenieurs-Assistenten aller Gehaltsstufen vollständig
nach allen Rubriken ausgefüllte Dienstabellen mit den betreffenden
Dienstesdokumenten versehen innerhalb von 8 Tagen anher in Vorlage
zu bringen, um hiernach die ausgezeichnetsten der betreffenden Herren
Beamten zu einer Gehaltsvorrückung bei dem hohen Ministerium zu
beantragen. Die Vorlage der Dienstabellen der administrativen und
technischen Eleven erscheint nicht mehr notwendig, da solche bereits zu
diesem Behufe anher vorgelegt wurden.
Von der k.k. Betriebs Direktion der nördlichen Staatsbahn
Prag, am 16. Juni 1854“⁵²⁵*

6.3 Das Dienstrecht

Das Eisenbahner-Dienstrecht basiert vor allem auf dem Polizeigesetz für Eisenbahnen des Jahres 1847. Auf dieser Basis entstand die Eisenbahn-Betriebsordnung des Jahres 1851 und auch die Dienstpragmatik des Jahres 1867; zahlreiche Bestimmungen des Eisenbahnerdienstrechts, die diesen Regelwerken entstammten, blieben noch bis ins 20. Jahrhundert erhalten.

Das Polizeigesetz für Eisenbahnen des Jahres 1847 war in vieler Hinsicht recht unpräzise formuliert (siehe Anhang), aber durchaus detailliert, soweit es umfangreiche Strafbestimmungen für das Eisenbahnpersonal vorsah.

Im Gegensatz zu den drakonischen Strafbestimmungen Österreichs zeigen z.B. die britischen Railway Bills – die in Österreich sicherlich bekannt waren, aber für den Gesetzgeber als Vorbild offensichtlich nicht in Frage kamen –

⁵²⁵ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach 4 D /Karton 18 – Zl. 9174 /16.6.1854

relativ moderate Strafbestimmungen. Der „*Act of Regulating Railways*“ vom 10.8.1840 sah in Artikel XIII und XVII bei fahrlässigen oder böswilligen Verletzungen der Bestimmungen, „*misconduct*“ oder Trunkenheit eine Maximalstrafe von zwei Monaten Gefängnis vor, allenfalls in Verbindung mit Zwangsarbeit, bzw. eine maximale Geldstrafe von 10 Pfund. Artikel XV sah bei vorsätzlicher Beschädigung von Eisenbahnwagen oder Lokomotiven oder der Mithilfe dazu eine Maximalstrafe von zwei Jahren Gefängnis vor. „*An Act for Consolidating in One Act certain Provisions usually inserted in Acts authorizing the Making of Railways*“ vom 8.5.1845 machte die Betreiber von Eisenbahnen für Fehlleistungen ihres Personals verantwortlich, stellte ihnen aber Regressforderungen frei⁵²⁶.

1849 führte die Direktion der Kaiser Ferdinand-Nordbahn „*Conduit-Listen*“ zur Beurteilung der Leistungen des untergeordneten Personals im Zugverkehr ein. Diese waren vom Transport-Oberexpeditor jeweils zum Jahresende (§ 24) dem Oberexpeditor vorzulegen und umfassten die Bewertung von Kenntnissen, Tätigkeit, Fleiß und moralischem Charakter sowohl im Hinblick auf die jeweils ausgeübte Tätigkeit als auch im Hinblick auf allfällige Beförderungen (§ 11 der Instruktionen). Gemäß § 12 hatte der Oberexpeditor in Erfahrung gebrachte Unzukömmlichkeiten zunächst direkt mit dem betreffenden Beamten oder Diener durch Belehrung oder Ermahnung zu klären. Bei unbefriedigendem Ergebnis war er befugt, Geldstrafen (lt. § 22 bis zu 2% des Jahresgehalts), Suspendierung oder einen Antrag auf Entlassung auszusprechen. Auch die Übergabe an die Behörden zur weiteren Untersuchung und Bestrafung war möglich. Die Suspendierung eines Beamten oder stabilen Dieners war nur gestattet, wenn eine geeignete Person zur Nachbesetzung des Dienstpostens vorhanden war. Der Transport-Oberexpeditor war auch berechtigt, der Direktion Vorschläge zur Postenbesetzung einzureichen (§ 17).

⁵²⁶ Frederick Walford, A Summary of the Law of Railways; with an Appendix including the Three General Consolidation Acts with Analysis and Notes; and the Standing Orders of Parliament relative to Preliminary Proceedings in the Case of Railway Bills (London, 1845)

§ 21 des Reglements legt fest, dass auch unbedeutende Dienstvernachlässigungen und Pflichtverletzungen zu ahnden seien, „*damit die Untergebenen der Wachsamkeit ihres Vorgesetzten stets gewärtig zur Erfüllung ihrer Berufspflichten genötigt werden und zur Überzeugung gelangen, dass sie dieselben nie ungestraft oder ungerügt vernachlässigen dürfen*“. Alle Erhebungen waren unter Einbeziehung des Beschuldigten und dessen unmittelbar Vorgesetzten zu führen und schriftlich zu dokumentieren, was – wie sich aus den Akten ergibt – häufig vernachlässigt wurde. Entlassene Personen wurden in einem Vermerkbuch registriert und waren ohne besondere Direktionsbewilligung von jeder weiteren Beschäftigung im Bereich der Bahn ausgeschlossen (§ 23).

Die Schlussbestimmungen dieser Instruktionen legten in § 25 fest, dass das ihm unterstehende Personal den landesfürstlichen Organen „*mit Anstand*“ begegne und ihren Instruktionen „*willig und pünktlich Folge leiste*“. Der Transport-Oberinspektor war aber auch aufgefordert, das untergeordnete Personal gegen „*unbegründete Zumutungen oder Beschuldigungen*“ zu vertreten.

Eine vergleichbare Vorschrift wurde auch an die Werkstätten-Vorsteher erlassen, ergänzt um die Bestimmung, dass Lokführer nur mit Zeugnis zugelassen werden dürften und Lehrlinge zur Ablegung der Prüfung anzuhalten seien (§ 15). Geldstrafen für das Werkstättenpersonal waren mit 1% des Jahresgehalts zugunsten des Pensionsfonds gedeckelt, die maximale Geldstrafe für Tagelöhner betrug einen Wochenlohn zugunsten der Krankenkasse⁵²⁷.

Der Rundlauf einer „*Allgemeinen Dienstvorschrift für das Rechnungs-Department des k.k. Ministeriums für Handel, Gewerbe und Öffentliche Bauten*“ vom 15.3.1850⁵²⁸ sieht neben der Verpflichtung des Personals zur Einhaltung der Dienststunden zu „*nötigenfalls auch außergewöhnlichen Stunden*“, dienstlicher Unterordnung, Verschwiegenheit, Treue, Anhänglichkeit und Unbe-

⁵²⁷ Instruktionen der Nordbahndirektion für den Betriebskommissär, für die Oberwerkführer und Werkführer sowie für den Zugverkehr. Zl. 1114 vom 18.3.1849 – ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III b /Karton 18

⁵²⁸ ÖSTA-AVA/VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B, Karton 2- Zl. 912/HM

stechlichkeit, der Beachtung aller Vorschriften gegenüber subalternem Personal und Achtung gegenüber Vorgesetzten auch Rechte vor. Das Personal sei berechtigt,

*„ ... von seinen Vorgesetzten und von mit den Abteilungen des Rechnungs-Departments unmittelbar in Berührung kommenden administrativen Beamten eine anständige und humane Behandlung anzusprechen und in den Fällen, wo es sich durch Anordnungen eines Vorgesetzten bedrückt oder gekränkt fühlt, höheren Orts auf geziemende Weise um Abhilfe zu bitten, jedoch hat das betreffende Individuum bis zur Entscheidung über seine diesfällige Eingabe jedenfalls der Anordnung seines Vorgesetzten nachzukommen.“*⁵²⁹

Ein weiteres Verbot betraf die Teilnahme an Glücksspielen aller Art, worunter auch die verbotene „Blaue Lotterie“ der 1840er-Jahre zählte⁵³⁰. Unter den im ÖSTA vorliegenden Personalakten fand sich nur ein einziger, der sich mit dieser Form des Glücksspiels befasste, während unerwünschtes, weil dem Ansehen der Eisenbahn abträgliches Kartenspiel in der Öffentlichkeit immer wieder thematisiert wurde.

Ein wichtiger Punkt im Selbstverständnis der Eisenbahn-Bediensteten, das sich an den Beamten orientierte, bestand in der starken Betonung der Dienstehre. Der Beamte – und in der Folge der Eisenbahnbedienstete, kenntlich gemacht durch Dienstabzeichen und später auch Uniform, war Repräsentant der Staatsmacht und hatte schon deshalb Anspruch auf respektvolle Behandlung, hatte aber auch in seinem eigenen Verhalten die Würde des Amtes zu reflektieren. Selbst der Verdacht einer unrechtmäßigen oder unehrenhaften Handlung konnte zur Beendigung des Dienstverhältnisses führen. Dazu zählten neben unerwünschtem Verhalten außerhalb der Dienstzeit vor allem auch Schulden, die den Schuldenmacher als ehrlos brandmarkten, ohne nach einer Ursache oder eventuellen Rechtfertigung zu

⁵²⁹ ÖSTA-AVA/VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B, Karton 2 – Zl. 912/HM - § 2 Absatz f

⁵³⁰ Edith Saurer, Materielle Kultur und sozialer Protest in der Lombardei, Venetien, Niederösterreich und Böhmen zwischen Vormärz und Neoabsolutismus (Habil.Schrift, Wien, 1983), S. 311 + 508. Diese böhmische Lotterie, die durch Hausierer verbreitet wurde, sprach vor allem jene an, die den Einsatz von 3 kr für die staatliche Lotterie nicht aufbringen konnten oder wollten. Das Verbot entsprang weniger moralischen als fiskalischen Überlegungen.

forschen. Beispielhaft für diese Grundhaltung ist ein Rundschreiben der Zentral-Direktion für Eisenbahnbauten des Jahres 1851 (Beilage), in dem es unter anderem heißt: „(...) *Staats Eisenbahn Beamte, welche wegen Schuldenmachens ämtlich verwarnt wurden, sollen selbst bei noch so erwiesener Verdienstlichkeit und Brauchbarkeit, sowohl bei Beförderungen als auch bei graduellen Vorrückungen stets unberücksichtigt bleiben* (...)“⁵³¹.

Die Eisenbahn-Betriebsordnung von 1851⁵³² widmet sich mit besonderer Ausführlichkeit dienstlichen Verhaltensanweisungen und der Ahndung von Dienstvergehen. Beispielhaft folgen hier einige Vorschriften:

§ 15. Die Angestellten einer Bahnunternehmung, welche mit dem Publikum verkehren, haben demselben stets mit Anstand und Bescheidenheit zu begegnen. Sowohl jene, welche zur Bewachung der Bahn berufen sind, als auch die zum Verkehr mit dem Publikum Bestimmten haben den Dienst jederzeit in der Diensteskleidung⁵³³ oder mit einem besonderen Abzeichen versehen zu verrichten. ...

§ 39. Das zur Beaufsichtigung des Zuges bestimmte Begleitungspersonal muß während der Fahrt einen zur wirksamen Beaufsichtigung des Zuges und zum Behufe der Erkennung der Signale angemessenen Platz erhalten.

Von größter Bedeutung im Zugverkehr war zuverlässiges Zeitmanagement; dies zu einer Zeit, da der private Besitz einer Uhr keineswegs selbstverständlich war:

§ 40. Auf jeder größeren Station soll eine leicht sichtliche, in der Dunkelheit zu beleuchtende Uhr vorhanden sein. Jedes Bahnwächterhaus ist mit einer Uhr zu versehen, welche nach einer Normaluhr zu regulieren ist. Jeder Lokführer muß im Dienste fortwährend eine auf solche Weise regulierte Taschenuhr bei sich tragen.

⁵³¹ ÖSTA, AVA-VA, General-Direktion der Staats-Eisenbahn, Fach IV a /Karton 3 – Zl. 110 VP /27.9.1851

⁵³² Kaiserliche Verordnung vom 16.11.1851 (RGBl. 1/1852)

⁵³³ Auch das Strafgesetz vom 27.5.1852 (RGBl. 117) legt in § 8 fest, dass die Bediensteten „die vorgeschriebenen Abzeichen zu tragen“ haben, aber erst am 3.4.1857 wurde tatsächlich eine Uniformierungsvorschrift für Beamte und Diener der privaten und konzessionierten Staats-Eisenbahngesellschaften erlassen (RGBl Nr. 76)

§ 41. Bewachung der Bahn und Signale: (...) Die Übergänge sind mit starken Barrieren in einer Entfernung von mindestens 12 Fuß von der Mitte des nächstliegenden Bahngleises zu versehen. Mindestens 5 Minuten vor dem Eintreffen des Zuges werden die Barrieren der Wegübergänge geschlossen. 10 Minuten vor dem erwarteten Eintreffen des Zuges dürfen Herden nicht mehr über die Bahn getrieben werden.“ (...) § 55.a (...) Die Beamten und Diener der Staatsbahn, deren Betrieb unmittelbar von der Staatsverwaltung geleitet wird, erhalten von derselben genaue Dienstesvorschriften. Sie sind für die genaue Befolgung dieses Gesetzes überhaupt und ihrer Dienstesinstruktion⁵³⁴ insbesondere verantwortlich.

Jede Vernachlässigung oder Übertretung dieser Instruktion zieht eine Ahndung im Disziplinarwege oder im strafgerichtlichen Wege, oder in beiden Wegen zugleich nach sich. Nebstbei bleibt der Übertreter der Instruktion auch noch für allen hierdurch verursachten Schaden verantwortlich.

Die angestellten Beamten und Diener sind verpflichtet, alle Vorsicht und Aufmerksamkeit anzuwenden, um die vollkommene Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes zu erhalten, und Unglücksfällen vorzubeugen, wenn auch die Fälle, um die es sich handelt, nicht einzeln in der Dienstesvorschrift vorgesehen sein sollten.“

Abschnitt C der Eisenbahn-Betriebsordnung verpflichtete private Eisenbahn-Betriebsunternehmungen, alle angestellten Beamten und Diener in Evidenz zu halten⁵³⁵ und in regelmäßigen Abständen das Handelsministerium und den Statthalter des jeweiligen Kronlandes über alle Personalveränderungen in Kenntnis zu setzen. Ferner wurden die Dienstinstruktionen des Personals geregelt:

„§ 62 d. Die verschiedenen Klassen des Betriebspersonals müssen mit Dienstesvorschriften und Instruktionen beteuert werden, in welchen die ihnen obliegenden Pflichten und die zur Erhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes geeigneten, zur Richtschnur erteilten Vorschriften genau und umständlich zu bezeichnen sind. Auch ist ein eigenes Normale über die Eigenschaften zu erlassen, welche für den einen oder den anderen Dienstesposten erforderlich sind. Diese Dienstesvorschriften und das eben erwähnte Normale sind von

⁵³⁴ Dienstesinstruktionen bestanden 1851 noch nicht, wurden im § 56 des Gesetzes angekündigt, aber erst später tatsächlich erlassen

⁵³⁵ In § 61a wird die Herausgabe eines dazu geeigneten Formulars der Staatsverwaltung angekündigt

der Betriebsunternehmung noch vor ihrer Einführung (die bei Erlassung dieses Gesetzes aber bereits eingeführten Dienstesvorschriften und Instruktionen binnen einem Monat nach Kundmachung desselben) der Staatsverwaltung vorzulegen, und die von derselben aus öffentlichen Rücksichten hierüber etwa gemachten Erinnerungen zu beachten und zu befolgen.“ ...

Die Frage der Dienstinstruktionen war im Vorfeld heftig diskutiert worden, da lediglich die Lombardisch-Venezianische Bahngesellschaft ihre Instruktionen der Hofkanzlei zur Genehmigung vorgelegt hatte, hingegen die Dienstanweisungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft behördlich nicht genehmigt, ja nicht einmal zur Einsicht vorgelegt worden waren⁵³⁶.

Im Abschnitt D wurden die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten der Direktionen und der General-Inspektion geregelt, vor allem auch was die Disziplinalgewalt betrifft. Wenn auch die Dienstpflichten noch überwiegend vage formuliert waren und erst wenige Dienstinstruktionen vorlagen, so wurden doch schon teilweise drakonische Strafen verfügt:

„§ 80. Verfügungen zur Erhaltung der Ordnung. Als Verfügung zur Erhaltung der Ordnung werden erklärt:

- 1. Die Mahnung, d.i. die einfache Erinnerung an die dem Beamten oder Diener obliegenden Dienstpflichten,*
- 2. die Rüge, d.i. der eindringliche Tadel wegen eines vorgekommenen Dienstvergehens, mit Hinweisung auf die gesetzlichen Folgen wiederholter Pflichtverletzung*

§ 81. Disziplinarstrafen. Die nach dem Gesetze zu verhängenden Disziplinarstrafen sind:

- 3. Verweise, welche stets mit Androhung strengerer Disziplinarstrafen für den Fall der Wiederholung zu verbinden sind.*
- 4. Geldstrafen bis zu dem Betrages eines Monatsgehalts /-lohns.*
- 5. Dienstessuspension für die Dauer einer anhängigen Disziplinar- oder strafgerichtlichen Untersuchung.*
- 6. Die Entfernung vom Dienste. Auf diese Entfernung vom Dienste kann (wenn sich aus der Untersuchung zeigen sollte, dass der Schuldtragende nach seinen Kenntnissen oder seiner Gemüts-*

⁵³⁶ Röll, Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung ..., S. 34 f

beschaffenheit, oder dem wiederholt bewiesenen Mangel an dem nötigen Fleiße oder der erforderlichen Aufmerksamkeit für den Betriebsdienst entweder überhaupt, oder für einen gewissen Zweig desselben nicht geeignet ist) entweder auf einen gewissen Zeitraum oder für immer, und zwar entweder allgemein oder für eine spezielle Geschäftsführung erkannt werden. Bei einer zeitlichen Ausschließung sind auch die Bedingungen vorzuzeichnen, welche für den Fall der Wiederanstellung von den Betreffenden zu erfüllen sein werden.

- § 82. *Erkenntnisse und Rechtsmittel dagegen. Diese Strafen sind nach Maßgabe der eintretenden Erschwerungs- oder Milderungsumstände mit Rücksicht auf den Grad und die Art des Dienstvergehens, auf die allfällige Wiederholung desselben, auf die hierdurch herbeigeführte größere oder geringere Gefahr oder die Größe des verursachten wirklichen Schadens zu bemessen.*
- Zur Verhängung der im § 80, Abs. 1. und 2. und der im § 81, Abs. 1.2. und 3 angeführten Strafen, sowie zur Entfernung des Wächterpersonals vom Dienst sind sowohl der Generalinspektor als auch die exponierten Kommissäre ermächtigt; die Entfernung vom Dienste gegen Beamte und das übrige Dienstpersonal kann bloß der General-Inspektor verfügen.*
- Jede diesfällige Strafe muß übrigens mit einem gehörig motivierten, dem Bestraften im Original und seiner vorgesetzten Direktion in amtlicher Abschrift einzuhändigenden Erkenntnisse nach vorhergegangener ordnungsgemäßer Erhebung oder Untersuchung ausgesprochen werden. Bei einer solchen Untersuchung sind die Sicherheits- und politischen Behörden verpflichtet, der General-Inspektion (z.B. durch Einvernehmung von Zeugen, etc.) hilfreiche Hand zu leisten. Gegen alle vorerwähnten Erkenntnisse kann die Beschwerde an das Handelsministerium gerichtet werden. Diese Beschwerde ist längstens 14 Tage nach zugestelltem Erkenntnisse einzubringen und hat in den Fällen 3 und 4 des § 81 keine aufschiebende Wirkung.*
- § 83. *Qualifikations-Tabelle. Jede zuerkannte Strafe ist in den über die Eisenbahn-Beamten und Diener zu führenden Qualifikations-Tabellen (deren Formulare die Staatsverwaltung festsetzen wird) gehörig anzumerken.*
- § 84. *(...) Insbesondere darf ein durch rechtskräftiges Erkenntnis entlassenes Individuum bei keiner Eisenbahn in dem österreichischen Reiche zu dem Geschäfte, für welches das Urteil lautet, ohne besondere Bewilligung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und Öffentliche Bauten verwendet werden.“ ...*

„§ 86. Verwendung der Disziplinar-Strafgelder. (...) Pensionsfonds der Eisenbahn-Unternehmung, falls keiner vorhanden, dem Armenfonds des Ortes oder der Gemeinde, wo der Verurteilte seinen Aufenthalt hat.

§ 87. Strafgerichtlich verpönte Handlungen der Angestellten der Bahn. Sollte ein Angestellter der Bahn in Bezug auf den Bahnbetrieb sich irgendeiner in den allgemeinen Strafgesetzen für strafbar erklärten Handlung oder Unterlassung schuldig machen, so trifft denselben auch die in den Strafgesetzen verhängte Strafe, welche von dem kompetenten Strafgerichte zuzuerkennen ist. Für einen solchen Fall ist das Disziplinarverfahren zwar unabhängig von der strafgerichtlichen Amtshandlung und selbst einem allfälligen strafgerichtlichen Freisprechungserkenntnis durchzuführen; die zuerkannte Disziplinarstrafe aber (mit Ausnahme einer etwa noch früher erforderlichen Dienstessuspension) erst nach beendeter strafgerichtlicher Amtshandlung in Vollzug zu setzen, sowie bei Vollziehung dieser Disziplinarstrafe auf das von dem Strafgerichte gefällte Straferkenntnis gehörige Rücksicht zu nehmen.“

§ 102 dieser Betriebsordnung regelte polizeiliche Befugnisse des Eisenbahn-Personals und erwähnte den Diensteid sowie erstmals die Gleichstellung mit Beamten⁵³⁷:

„Die Angestellten sind berechtigt, Übertreter der bemerkten Vorschriften, welche den an sie ergangenen Ermahnungen nicht Folge leisten oder eine die Sicherheit des Betriebes störende oder sie gefährdende Handlung bereits verübt haben, in Fällen, wo die Hilfe der Polizei- (politischen) oder richterlichen Behörden nicht sogleich bei der Hand ist, anzuhalten und der nächsten politischen, Staatsanwaltschafts- oder richterlichen Behörde zur weiteren Behandlung zu übergeben. Behufs der Ausübung dieses den Bahnbeamten und Dienern übertragenen polizei-

⁵³⁷ Der Diensteid wird erstmals in der Verordnung Nr. 48/1850, dann auch in Nr. 61/1852 des Handelsministeriums genannt, letztere unter Hinweis darauf, dass auch Militärpersonen den Vorschriften der Eisenbahn-Betriebsordnung zu folgen haben – A.Th. Michel, S. 49 ff.

Die Eidesleistung des Bahnpersonals war bereits im Vorfeld des Eisenbahn-Polizeigesetzes diskutiert und damals verworfen worden, da befürchtet wurde, eine solche könne neben der besonderen Verpflichtung der Bediensteten im Umkehrschluss auch eine besondere Haftung der Staatsverwaltung begründen.

Röll, Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung ..., S. 34 f

Ein kaiserliches Handschreiben vom 12.9.1851 besagte, dass ein Beamter, der den Treueid nicht ablegen wolle, damit auf seinen Dienst verzichte (ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 25) Erlass des Handelsmin. vom 3.5.1874, Zl. 713: Der die Eidesleistung verweigernde Beamte sei des Dienstes zu entheben; der Eid habe „zu Gott dem Allmächtigen“ geleistet zu werden. Auf die Eidesablegung vor dem Kruzifix und brennenden Kerzen wurde in diesem Erlass verzichtet.

– Röll, Österreichische Eisenbahngesetze, Band 1, S. 428 ff

lichen Wirkungskreises, sowie zum Behufe der gewissenhaften Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten werden diejenigen Bahnbeamten und Diener, welchen nach den Lokalverhältnissen die Aufsicht über die Bahn, die hiezugehörigen Anstalten und das die Bahn benützende Publikum zusteht, auch auf Privatbahnen von der Staatsverwaltung in Eid genommen werden.

Die auf solche Weise beeideten Bahnbeamten und Diener genießen rücksichtlich ihrer Dienstverrichtungen gegenüber dem Publikum auch auf Privatbahnen den gesetzlichen Schutz gleich anderen öffentlichen Verwaltungsbeamten.“

Das Strafgesetz vom 27.5.1852⁵³⁸ behandelte im Zusammenhang mit Eisenbahnen und Staatstelegraphen vor allem die Gefahren des Widerstands gegen die Staatsgewalt und die Störung der öffentlichen Ruhe (§ 68), des Aufstandes (§ 69) und der öffentlichen Gewalttätigkeit (§ 76), wofür Strafen von fünf bis zu 20 Jahren Kerker vorgesehen waren (§ 70).

Boshafte Sachbeschädigungen an Eisenbahnen, Dampfkesseln, Brücken, etc., die einen Schaden von mehr als 25 fl verursachten, wurden als „*öffentliche Gewalttätigkeit*“ gewertet (§ 85)⁵³⁹, die im Extremfall mit bis zu lebenslangem schwerem Kerker oder im Falle eines Unfalls mit Todesfolge mit der Todesstrafe geahndet werden sollten (§ 86). Hohe Strafen galten auch für „*Unterlassung unter besonders gefährlichen Verhältnissen*“ (§ 87), was nicht näher definiert wurde, aber als „erschwerende Umstände“ zu deuten ist.

§ 331 behandelte den Missbrauch der Amtsgewalt:

„(...) Wenn eine der in § 68 bezeichneten Personen (= Beamte, Diener, Wachen, etc.) sich in ihren Amts- oder Dienstesverrichtungen tätliche Beleidigungen erlaubt (worunter insbesondere Verhaftnehmungen in anderen als durch die Gesetze bestimmten Fällen begriffen sind), so macht sie sich einer Übertretung schuldig und ist das erste Mal mit

⁵³⁸ RGBL. Nr. 117

⁵³⁹ Als „*öffentliche Gewalttätigkeit*“ wurde z.B. auch „*die durch Handanlegung erfolgte Verhinderung eines Bahnwächters an dem Schließen der Schranken*“ erkannt, lt. Kassationshof vom 2.10.1875, Zl. 3618 – zitiert nach Röll, Österreichische Eisenbahngesetze, Band 1, S. 482

*Arrest von 3 Tagen bis zu einem Monat, das zweite Mal mit ebenso langem strengem Arrest zu bestrafen*⁵⁴⁰

Um den vorgesetzten Stellen vollen Überblick über das tadellose Betragen ihrer Untergebenen auch im Privatleben zu sichern, verfügte die Strafprozessordnung vom 29.7.1853 in den §§ 117 und 158, dass strafgerichtliche Vorladungen dem Vorgesetzten unmittelbar zuzustellen und Verhaftungen dem Vorgesetzten sofort mitzuteilen seien⁵⁴¹. Andererseits stellte sie auch die Gleichstellung des Eisenbahnerpersonals mit öffentlichen Beamten hinsichtlich der Bewertung ihrer Aussagen vor Gericht fest⁵⁴²

Dem Strafgesetz aus 1852 bzw. dem Militärstrafgesetz vom 15.1.1855 nachempfunden waren Sanktionen bei „*grober Fahrlässigkeit im (Eisenbahn-) Dienst*“, die als „*Verbrechen der öffentlichen Gewalttätigkeit*“ qualifiziert, die mit einer Kerkerstrafe von einem bis zu fünf Jahren, in besonders schweren Fällen bis zu zehn Jahren zu ahnden war. Bei grober Fahrlässigkeit, die zu Körperschäden führte, waren 10-20 Jahre schwerer Kerker vorgesehen, in besonders schweren Fällen lebenslänglicher schwerer Kerker, bei Körperschäden mit Todesfolge konnte auch die Todesstrafe verhängt werden (§§ 362-365)⁵⁴³.

Die §§ 569 und 570 dieses Gesetzes stellen andererseits Bedienstete von Staats- und Privatbahnen unter besonderen Schutz: Jede „*wörtliche Beleidigung*“ einer solchen Person wurde als Übertretung mit Arrest von drei Tagen bis zu einem Monat, jeder tätliche Angriff mit Arrest von einem bis sechs Monaten geahndet. Sollte der Angegriffene in der Folge an der Ausübung seines Dienstes verhindert sein, war strenger Arrest im Ausmaß von drei bis sechs Monaten zu verhängen. Strenge Strafen waren auch vorgesehen für Personen, die sich in irgendeiner Form in solche Beleidigungen einmengten oder zur „*Widersetzung*“ aufriefen. Als „*Verbrechen der öffentlichen Gewalttätigkeit*“ wurde jeder Versuch gewertet, „*die Vollziehung des Dienstes zu*

⁵⁴⁰ Röll, Österreichische Eisenbahngesetze, Band 1, S. 486

⁵⁴¹ Michel, S. 47

⁵⁴² §§ 275, 277, 422, 426 – Michel, S. 52

⁵⁴³ Michel, S. 48 f

vereiteln“. Wer dem Bahnpersonal in Ausübung seines Dienstes mit Gewalt Widerstand zu leisten versuchte, hatte wegen „*Verbrechen des Aufstandes*“ mit einer Strafe von 5-20 Jahren Kerker zu rechnen, bei „*fortdauernder Widerspenstigkeit*“ war die Anwendung des Standrechts vorgesehen⁵⁴⁴.

6.3.1 Dienstkaution

Nach dem Muster des Beamtendienstrechts waren im mittleren und gehobenen Eisenbahndienst bei Ernennung Kautionen zu legen, die ein bis eineinhalb Jahresgehälter betrugen. Teilweise war der Erlag auch in Ratenzahlung möglich, jedoch war die Erlegung von zumindest einem Viertel des Betrages noch vor der Eidesleistung erforderlich, allenfalls durch hypothekarische Sicherstellung. Letzteres war gemäß Hofkammerdekret vom 6.8.1837 (Zl. 35363/1225) für Ungarn und Siebenbürgen nicht zulässig, für Ungarn war anstelle der Barleistung die Hinterlegung von nicht unter 3% verzinslichen Obligationen gestattet⁵⁴⁵.

Im Todesfall fiel die Kaution dem Nachlass zu, nachdem allfällige Ersatzansprüche des Aerrars befriedigt waren. – Die Handhabung dieser Regelung wird nachfolgend an einigen Beispielen dargestellt:

Bei Ernennung von Franz Langer zum definitiven Bahnamtsoffizial mit 500 fl /Jahr wurde die Dienstkaution mit 600 fl festgelegt, wovon vor Ablegung des Diensteides 150 fl zu erlegen waren, der Rest war in Monatsraten à 12 fl 30 kr aufzubringen⁵⁴⁶.

Bei Ernennung des Diurnisten Clemens Freiherr von Landenberg zum Telegrafenamts-Offizial mit 400 fl + 60 fl Quartiergeld /Jahr wurde die Dienstkaution mit 600 fl festgelegt⁵⁴⁷

⁵⁴⁴ Michel, S. 49 ff

⁵⁴⁵ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 25 - Dienstanweisung der GenDion für Kommunikationen an die Betriebsdirektion Graz, Zl. 10559 /1.12.1851

⁵⁴⁶ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 25 – Zl. 21445 /18.12.1851

⁵⁴⁷ ÖSTA-AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 25 – Zl. 266 /6.1.1855

Bei der Entlassung des Offizials Rudolf Kral wegen unerlaubten Verlassens des Dienstes wurde die Dienstkaution von 150 fl strafweise zugunsten der Hauptkasse des Staatsschuldentilgungsfonds eingezogen⁵⁴⁸.

6.3.2 Diensteid

Die Dienstanweisungen der Generaldirektion für Kommunikationen an die Betriebsdirektion Graz (Zl. 10559 vom 1.12.1851) besagen, dass der Diensteid nach Erhalt der Ernennungsurkunde und nach Erlag von zumindest einem Viertel der Dienstkaution vor dem Vorstand oder einem von diesem entsandten Beamten der Betriebsdirektion abzulegen war. Die Eidesurkunden wurden bei der Generaldirektion aufbewahrt und im Falle von Versetzungen, Beförderungen, etc. an die zuständige Behörde weitergeleitet⁵⁴⁹.

Der Text des Dienstoides war nicht normiert. Aus dem Jahr 1845 liegt für den mittleren Dienst folgender Text vor:

*„Sie werden einen Eid zu Gott dem Allmächtigsten schwören, und bei Ihrer Ehre und Treue gestehen, dem Allerdurchlauchtigsten, großmächtigsten Fürsten und Herrn Ferdinand dem Ersten, von Gottes Gnaden Kaiser von Österreich, König von Ungarn und Böhmen, dieses Namens dem Fünften, König von der Lombardei und von Venedig, Dalmatien, Kroatien, Slawonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien, Erzherzog von Österreich, Herzoge von Lothringen, Salzburg, Steier, Kärnten und Krain, Ober- und Niederschlesien, Großfürsten von Siebenbürgen, Markgrafen von Mähren, gefürsteten Grafen zu Habsburg und Tirol, als Ihrem Allergnädigsten Landesfürsten und Herrn, nach Allerhöchstdemselben aber den aus dessen Geschlechte und Geblüte nachfolgenden Erben, treu und gehorsam zu sein.
Und nachdem Sie zum Assistenten und Bauinspizienten bei der für die Angelegenheiten der Staats-Eisenbahn bestellter General-Direktion aufgenommen worden sind, so werden Sie sich die Besorgung der hierauf bezüglichen Geschäfte in deren vollem Umfange mit Eifer und Treue nach Ihrem besten Wissen und Gewissen angelegen sein lassen, bei den von Ihnen und unter Ihrer Leitung auszuführenden Werken und Unternehmungen die Dauerhaftigkeit, Sicherheit und Zweckmäßigkeit derselben stets im Auge zu behalten,*

⁵⁴⁸ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 24 – Zl. 1983 /9.2.1855

⁵⁴⁹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 25 – Dienstanweisungen der Generaldirektion für Kommunikationen an die Betriebsdirektion Graz – Zl. 10559 /1.12.1851

dabei aber zugleich den Vorteil des Staatsschatzes möglichst befördern, und Schaden und Nachteil so viel an Ihnen liegt, abwenden. Sie werden ferner alle Instruktionen und Aufträge, die Ihnen von dem Herrn Vorsteher der k.k. General-Direktion für die Staats-Eisenbahnen, oder von dessen Stellvertreter erteilt werden, pünktlich befolgen, ehrbar, gerecht, verschwiegen und aufrichtig handeln, überhaupt aber alles treu und gewissenhaft erfüllen, was ein eifriger Diener Seiner Majestät zu leisten verpflichtet ist, und sich davon weder durch Gunst oder Ungunst, Freund- oder Feindschaft, noch durch Verheißungen oder Gaben abwendig machen lassen.
Auch werden Sie schwören, daß Sie mit keiner geheimen Gesellschaft oder Verbrüderung weder im In- noch im Auslande verflochten sind, oder wenn Sie es wären, sich alsogleich davon losmachen, noch auch für die Zukunft in dergleichen geheime Verbindungen unter was immer für einem Vorwande, sich einlassen wollen.“

In einem Zusatz hieß es:

„Allem, was mir jetzt vorgelesen worden ist und ich wohl verstanden habe, soll und will ich getreu nachkommen – „So wahr mir Gott helfe“
Unterschrift des Vereidigten (Joseph Strobach) und des Oberingenieurs Karl Keißler als Zeugen⁵⁵⁰

Der vereinfachte Text für Bahnwächter, die gruppenweise vereidigt wurden, lautete im Jahre 1859:

„Sie werden einen Eid zu Gott dem Allmächtigen schwören und bei Ihrer Ehre und Treue geloben, Seiner kaiserlichen königlichen apostolischen Majestät dem Allerdurchlauchtigsten Fürsten und Herrn Franz Joseph dem Ersten, von Gottes Gnaden Kaiser von Österreich, König von Ungarn und Böhmen, König der Lombardei und Venedig, von Dalmatien, Kroatien, Slawonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien, Erzherzog von Österreich, etc. etc. etc.
und nach Allerhöchst demselben und aus allerhöchst dessen Stamme und Geblüte nachfolgenden Erben unverbrüchlich treu und gehorsam zu sein.
Sie werden schwören, die für Aufrechterhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Bahnbetriebes erlassenen oder zu erlassenden Vorschriften bei Ihren Dienstleistungen genau zu beobachten, Ihre hieraus entspringenden Verbindlichkeiten gewissenhaft zu erfüllen und nach Maßgabe Ihrer Dienst-Obliegenheit darüber zu wachen, daß diese Vorschriften auch von jedermann gehörig befolgt werden.
Was mir soeben vorgelesen wurde, und ich in allem wohl und deutlich verstanden habe, dem soll und will ich getreu und redlich nachkommen.
So wahr mir Gott helfe!“
Unterschriften, Bestätigung eines Zeugen⁵⁵¹

⁵⁵⁰ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach IV a /Karton 63 – Zl. 2238 /18.3.1845

⁵⁵¹ ÖSTA, AVA-VA, Ministerium für Öffentliche Arbeiten, Fach III Ba /Karton 127 – Zl. 5045 /31/1859

Erst ab den 1880er-Jahren lagen Formulierungen in den regionalen Sprachen vor; eine Ausnahme bildete von Anfang an die italienische Sprache, wie ein Eides-Formular des Antonio Perez aus dem Jahr 1854 beweist (Beilage)⁵⁵².

6.3.3 Arbeitszeitregelungen

In den ersten Jahren des Eisenbahnbetriebes wurden Regelungen aufgrund des unregelmäßigen Verkehrs mit großen zeitlichen Intervallen, die regelmäßige Ruhepausen ermöglichten, nicht als notwendig empfunden. Ganz allgemein galt eine zwölfstündige Dienstzeit, die je nach Bedarf ausgedehnt wurde. So fanden von November bis Dezember 1850 auf der Nördlichen Staatsbahn auf der Strecke Brunn-Prag ungewöhnlich viele Militärtransporte statt, so dass dem Lokführer erst nach 36-stündiger Dienstzeit eine vierstündige Ruhepause gewährt wurde und auch Ingenieure und Ingenieur-Assistenten als Lokführer eingesetzt wurden. Es wurde berichtet, dass einer der Lokomotivheizer vom 2. November bis 2. Dezember 1850 ununterbrochen auf seiner Maschine gewesen war⁵⁵³.

Als Beispiel für Arbeitszeitregelungen im fahrenden Verkehr mag der Einsatzplan des Eisenbahnnamtes Marburg vom 20.11.1853 dienen:

<i>Oberkondukteure:</i>	<i>Einsatz: Tag 1-10</i>	<i>Reserve: Tag 11-13</i>	<i>Ruhetag: Tag 14</i>
<i>Kondukteure:</i>	<i>Einsatz: Tag 1-6</i>	<i>Reserve: Tag 7-8</i>	<i>Ruhetag: Tag 9</i>
	<i>Einsatz: Tag 10-13</i>	<i>Reserve: Tag 14-15</i>	<i>Ruhetag: Tag 16</i>

Das bedeutet einen freien Tag in zwei Wochen für Oberkondukteure, und zwei freie Tage innerhalb von 16 Tage für Kondukteure. Einsatzpläne für das übrige fahrende Personal (Packer, etc.) liegen leider nicht vor⁵⁵⁴.

⁵⁵² ÖSTA, AVA-VA, Erste Eisenbahn-Gesellschaft, Fach IV C /Karton 134 – Zl. 1552 /4.3.1859

⁵⁵³ Gerstel, S. 32 f

⁵⁵⁴ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 28 – Zl. 425/1856

Auch im zunehmenden Eisenbahnverkehr blieb die Dienstverpflichtung grundsätzlich zeitlich unbeschränkt (vgl. beiliegenden Dienstvertrag Michael Skazil), was regelmäßig zu exzessiven Arbeitszeiten führte. Einem Bericht der Ingenieursektion an die Betriebsdirektion Wien⁵⁵⁵ ist zu entnehmen, dass die Ingenieurassistenten der Station Gloggnitz bei lebhaftem Zugverkehr regulär von 5 Uhr früh bis 22 Uhr im Dienst waren, dabei aber nicht einmal Anspruch auf Naturalwohnung im Bahnhof hatten. Bei Verkehrsstörungen konnte sich der Dienst auf unbestimmte Zeit verlängern⁵⁵⁶. Die Arbeitszeit von Diurnisten auf der Südbahn dauerte 1856 von 5 Uhr früh bis 21 Uhr abends, wie das Eisenbahnamt Wien der Betriebsdirektion meldete⁵⁵⁷. Andererseits gab es vereinzelt Vereinbarungen mit Überstundenzahlungen, die aber keinen Rückschluss auf eine Normalarbeitszeit erlauben (vgl. Conduite-Listen der Banater Bahn).

Am 26.9.1853 erging eine Anfrage der Statthalterei Großwardein an das Ministerium betreffend Fortsetzung von Bauarbeiten an Sonn- und Feiertagen und die diesbezüglichen Gepflogenheiten in den anderen Kronländern, auch im Hinblick auf das öffentliche Interesse, das die Arbeit an Sonn- und Feiertagen geboten erscheinen ließ⁵⁵⁸.

Besonders drückend – auch im Hinblick auf die Gefährdung der Sicherheit – war die Arbeitszeit der Wächter. Mehreren Berichten der Ingenieurabteilungen Böhmisches Trübau, Brünn und Olmütz⁵⁵⁹ ist zu entnehmen, dass auf einigen Strecken nur dreistündige Ruhezeiten zwischen zwei Zügen möglich waren; die maximale ermittelte Ruhezeit betrug sieben bis acht Stunden. Dagegen hatten die Tag- und Nachtwächter in den Bahnstationen zwar lange, aber regelmäßige Dienstzeiten, und zwar von 6 Uhr früh bis 6 Uhr

⁵⁵⁵ Zl. 100 /17.8.1853

⁵⁵⁶ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 26

⁵⁵⁷ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 29 – Zl. 17600 /19.10.1856

⁵⁵⁸ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 33 (Eis-Bausektion 1853), Zl. 7388/EB
leider ist keine Stellungnahme im Akt vorhanden

⁵⁵⁹ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 20 – Zl. 16002 /27.7.1853, Zl. 15549 /20.7.1853
+ 13075 /16.6.1853

abends für den Tagwächter, von 6 Uhr abends bis 6 Uhr für den Nachtwächter⁵⁶⁰.

Überlange Arbeitszeiten waren aber auch bei den Eisenbahnsystemen anderer Länder üblich. So wandten sich 1861 Vertreter von sieben englischen Eisenbahngesellschaften mit einer Petition, die 700 Unterschriften trug, an das Parlament, um durchschnittliche Arbeitszeiten von 14-16 ½ Stunden, maximal 26-28 Stunden, anzuprangern⁵⁶¹. Und auch Karl Marx nahm einige besonders spektakuläre Fälle überlanger Arbeitszeiten auf der Eisenbahn in seine Darstellungen auf⁵⁶². Noch 1870 berichtete der langjährige Direktor der North Eastern, dass gewisse Signalposten der Bahn so eingerichtet seien, dass ein Mann 24 Stunden hintereinander dabei bleiben müsse⁵⁶³.

Ganz anders waren die Arbeitszeiten in den Zentralbüros der österreichischen Eisenbahngesellschaften gestaltet: Es werden 6 ½ - 7 Stunden täglicher Arbeitszeit angegeben, während in Privatbüros 8 -10 Stunden pro Tag gearbeitet wurde⁵⁶⁴. Der Verwaltungsdienst in den Bahnstationen (z.B. Kassadienst) dauerte von 8-16 Uhr⁵⁶⁵. Die kurzen, nur sechsstündigen Dienstzeiten entsprachen den Gepflogenheiten im Staatsdienst, die bis ins dritte Viertel des 19. Jahrhunderts eingehalten wurden⁵⁶⁶.

⁵⁶⁰ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db /Karton 15

⁵⁶¹ Gustav Cohn, Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik, Die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung in England (Leipzig, 1874), S. 287

⁵⁶² Karl Marx, Das Kapital. Kritik der politischen Ökonomie. Bd. I, Der Produktionsprozess des Kapitals (Frankfurt/M.-Berlin-Wien, 1969), S. 218

⁵⁶³ Gustav Cohn, Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik. Zur Beurteilung der englischen Eisenbahnpolitik (Leipzig, 1875), S. 202

⁵⁶⁴ Reitler, S. 85 f

+ Eduard Kafka, Österreichisch-ungarische Eisenbahn-Angelegenheiten. Sämtlichen österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen gewidmet (Wien, 1869) nennt als Bürozeit 9-12 Uhr morgens und 2-5 Uhr Abends, an Sonn- und Feiertagen von 9-12 Uhr. Die Idee einer Änderung auf durchlaufende Bürozeiten von 9-15 Uhr war offenbar auf erheblichen Widerstand gestoßen. (S. 168 ff)

⁵⁶⁵ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 25 – Zl. 100 /17.9.1853

⁵⁶⁶ Megner, Beamte, S. 99

6.3.4 Dienstuniform

Ein wichtiges Disziplinierungselement war die dem Militär nachempfundene streng normierte Bekleidung mit klarer Erkennbarkeit der Hierarchien.

Bereits mit dem 1.3.1845 erging für das Personal der Nordbahn eine Uniformierungsvorschrift, die *„Vorschrift über die Gebühr, Abfassung und Tragzeit der Equipierung für das uniformierte Personale bei der a.pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn“* (siehe Anhang):

Die Überlassung von Dienstkleidung, die regelmäßig erneuert wurde, auf allen Bahnstrecken diente aber auch der Repräsentation des Eisenbahnunternehmens und war nicht zuletzt auch ein willkommener Gehaltsbestandteil, vor allem in den unteren Dienstklassen, deren Angehörige kaum die Mittel aufbringen konnten, um sich auf eigene Kosten mit zweckmäßiger Arbeitskleidung zu versorgen.

Eine erste Uniformierungsvorschrift für Bedienstete der Staatseisenbahnen wurde mit Zl. 3745/C vom 4.7.1851 erlassen. Sie orientierte sich nach den Uniformierungsvorschriften für Staatsbeamte und sah eine strenge Gliederung der Dienstränge vor. Bedienstete höherer Kategorien hatten die Uniform aus eigenen Mitteln anzuschaffen, den niederen Beamten und Dienern wurde sie zur Verfügung gestellt. Vernachlässigung der Dienstkleidung konnte mit Disziplinarstrafen geahndet werden, für vorzeitig unbrauchbar gewordene Uniformteile konnte dem Bediensteten ein Kostenbeitrag in Rechnung gestellt werden. Aushilfsbedienstete oder Diurnisten hatten keinen Anspruch auf Amtskleidung, wenngleich es jedenfalls im Bereich der Betriebsdirektion Verona auch Ausnahmen von dieser Bestimmung gab⁵⁶⁷.

Winterkleidung wurde jeweils am 1. Oktober ausgefolgt, die übrigen Kleidungsstücke am 1. April oder 1. Oktober. Bedienstete, die zu anderen Terminen ihren Dienst antraten, erhielten vorläufig die erforderlichen Kleidungsstücke aus dem Vorrat getragener Uniformteile. Uniformröcke wurden

⁵⁶⁷ ÖSTA, AVA-VA, Erste Eisenbahn-Gesellschaft, Fach IV C /Karton 129 – Zl. 10463 /11.11.1856

erstmals nur für die halbe Tragzeit ausfolgt, um damit jedem Träger den Besitz von zwei Uniformröcken zu ermöglichen, wovon der jeweils neuere zum Gebrauch an Sonn- und Feiertagen oder feierlichen Anlässen bestimmt war. Geregelt wurde auch die Tragzeit der einzelnen Uniformstücke. Nach Ablauf der offiziellen Tragzeit ging die Uniform in das Eigentum des Bediensteten oder seiner Erben über. Kleidungsstücke, die nicht zumindest ein Viertel der Tragzeit benützt worden waren, waren vom Bediensteten oder aus seiner Verlassenschaft, allfällig unter Beachtung der geltenden Sanitätsvorschriften, zurückzustellen. Wie die vorliegenden Akten zeigen, musste auf die Rückstellung von Uniformteilen immer wieder verzichtet werden, da vor allem Bahnwächter häufig keine zivilen Kleidungsstücke besaßen. Der Wortlaut dieser Vorschrift findet sich im Anhang⁵⁶⁸:

Die Verordnung des Handelsministeriums vom 3.4.1857, RGBl. 76, betreffend Uniformierung erging aufgrund einer Allerhöchsten Entschließung vom 14.3.1857 (siehe Anhang). Die im Text dieser Verordnung erwähnten Zeichnungsblätter mit bildlichen Darstellungen der Uniformteile lagen bei den politischen Oberbehörden aller Kronländer sowie bei den Eisenbahndirektionen zur Einsicht auf und konnten überdies beim Kostümdirektor (!) der k.k. Hoftheater, Girolamo Franceschini, käuflich erworben werden⁵⁶⁹.

Diese Uniformverordnung führte anfangs zu gewissen Schwierigkeiten, da sich die privaten Eisenbahngesellschaften darauf beriefen, dass ihre Dienstklassen nicht völlig mit den staatlichen übereinstimmten. Auch dieser Missstand wurde mit dem erwähnten Reglement der Staatseisenbahnen behoben⁵⁷⁰.

6.3.5 Methoden der Disziplinierung

Foucault beschreibt Disziplinierung nicht als einfache Zwangsmaßnahme einer Obrigkeit gegenüber Untertanen, sondern als An- oder Einpassung des

⁵⁶⁸ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 40

⁵⁶⁹ Taschenausgabe der öst. Gesetze, Band 17, S. 273 f

⁵⁷⁰ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 19 - Zl. 18229/HM /3.4.1857

Individuums in eine vorgegebene Ordnung, wie z.B. Unterordnung unter feste Zeitvorgaben, vorgegebene Produktionsziele oder militärischen Drill. Das Ziel dieser Maßnahmen ist eine verlässlich funktionierende, gesellschaftlich und wirtschaftlich nützliche Person. Der Mensch verliert seine Individualität und wird so in einer industrialisierten Gesellschaft im Idealfall zum Maschinenelement.

In der Gedankenwelt des 19. Jahrhunderts gilt die Einpassung des Individuums in das vorgegebene strikte Hierarchiekorsett als niemals hinterfragtes Ziel, wobei sowohl Strafmaßnahmen als auch Belobigungen Bestandteil eines erfolgreichen Disziplinierungssystems bilden.

6.3.5.1 Belobigungen

Belobigungen wurden in der streng patriarchalischen Arbeitswelt der Eisenbahnen nur selten ausgesprochen, zumal die Dienstanweisungen unbegrenzten Arbeitseinsatz und volle Hingabe an die jeweilige Aufgabe als den selbverständlichen Normalfall vorgaben. Dabei ist zu erwähnenswert, dass – getreu den Prinzipien sparsamer Staatsführung – Anerkennungsschreiben, dem „*Ausdruck allerhöchster Zufriedenheit*“ oder auch Beförderungen der direkten finanziellen Anerkennung in Form von Prämien der Vorzug gegeben wurde. In einigen besonderen Fällen war auch die Erhebung in den Adelsstand möglich, wie z.B. im Falle Ghegas oder Negrellis. Die Veröffentlichung im amtlichen Teil der „*Wiener Zeitung*“ sorgte in jedem Falle für die erwünschte Verbreitung der Ehrung.

Nachstehend werden einige typische Beispiele für Dienstbelobigungen in Form von Prämien, Beförderungen oder Allerhöchsten Handschreiben genannt:

Die Direktion Pressburg gewährte dem Assistenten der Bauunternehmung Tallachini, Crivelly, eine Gratifikation in Höhe von 500 fl CM für besondere Leistungen beim Tunnelbau bei Pressburg⁵⁷¹.

Der Kassier und Spediteur der Station Meidling, Ferdinand Putz, erhielt „*als Zeichen der a.h. Anerkennung seines pflichtgemäßen und getreuen Benehmens bei Ablieferung einer Kiste mit Wasser und eines Planes über die Aufstellung der ungarischen Insurgenten*“ eine Belohnung von 150 fl⁵⁷².

Am 1.9.1849 berichtete Carl Ghega dem Minister für Öffentliche Arbeiten über besondere Leistungen seines Teams beim Bau der Strecke Cilli-Lai-bach, der Errichtung des Laibacher Bahnhofs und der Brücke bei Steinbrück im Hinblick auf „*wahre Hingebung zum Staatsdienste, ungewöhnlichen Eifer, unermüdliche Tätigkeit und Redlichkeit in Gebarung des Staatsinteresses*“. Ferner wurden „*Hingebung zu dem technischen Fache*“ und „*mathematische Leistungen*“ hervorgehoben. Ghega empfahl seine Mitarbeiter der „*hohen Berücksichtigung*“, und bereits am 14.9.1849 wurde mit Erlass 1407/HM diesem Ansuchen entsprochen:

- Ghega selbst wurde mit der Eisernen Krone III. Klasse ausgezeichnet,
- der Bauunternehmer Ingenieur Arcari wurde zum k.k. Oberingenieur ernannt,
- Oberingenieur Hoffmann wurde definitiv angestellt,
- den Oberingenieuren Fillunger und Löhr wurde die „*allerhöchste Zufriedenheit*“ ausgesprochen,
- Ingenieur Schediwy wurde zum provisorischen Oberingenieur befördert,
- die Ingenieure Lahn, Heider und Rost wurden zu provisorischen Ingenieuren I.Klasse befördert, und
- Ingenieur-Assistent Bartl und Assistent Ursprung wurden zu provisorischen Ingenieuren II. Klasse befördert⁵⁷³.

⁵⁷¹ ÖSTA, AVA-VA, Ungarische Centralbahn, Fach Vb /Karton 1 – Zl. 3847 /10.11.1847

⁵⁷² ÖSTA, AVA-VA, Min.f.Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 17 – Zl. 3498 /16.8.1849 - Das Gesuch der Dienststelle hatte die Bitte um Verleihung einer k.k. Anstellung oder Unterbringung seiner Kinder in der k.k. Militärakademie zum Gegenstand gehabt

⁵⁷³ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 1 - Zl. 1358/HM /12.9.1849 und Zl. 1407/HM /14.9.1849

Dienstliche Auszeichnungen konnten auch durchaus aus politischer Motivation verliehen werden. So wurde den Sektionsräten Negrelli und Adalbert Schmid die Eiserne Krone III. Klasse, Stationsingenieur Mari und Vizekontrollor Prasini /Mestre die mittlere goldene Zivil-Ehrenmedaille am Bande mit kaiserlichem Schreiben vom 15.12.1849 verliehen:

„(Ich) ... gestatte, dass dem Obering. Heinrich Giles, dem Ingenieur, Sopraintendente e direttore meccanico Girolamo Silvestri, dessen Adjunkten, dem Ingenieur Del Magno, den Stationsingenieuren Canal zu Padua und Rami zu Mestre, endlich dem Maschinenführer Collin für ihre aufopfernde Dienstleistung in den Jahren 1848 und 1849 und namentlich während der Kriegsoperationen gegen Venedig Meine besondere Zufriedenheit bezeugt werde. Franz Joseph m.p.“⁵⁷⁴

Eine Mischung aus dienstlicher und politischer Anerkennung zeigen Auszeichnungen im Zusammenhang mit der Wiederherstellung der „durch die Revolution entweihten“ Lagunenbrücke nach Venedig im Jahr 1850. Nach einer ausführlichen Darstellung der technischen Probleme berichtete Negrelli am 17.6.1850 an Handelsminister Bruck über die „*unermüdete, eifrige und umsichtige Verwendung des Eisenbahn Ingenieurs Gaspare Del Majno und des greisen Bauunternehmers Antonio Busetto Petich. (...) Beide Individuen haben sich während der Revolutionszeit untadelhaft benommen. (...)*“ Den Vorschlägen Negrellis entsprechend wurden Del Majno (goldenes Zivil-Verdienstkreuz) und Busetto-Petich (silbernes Verdienstkreuz mit Krone) bereits mit kaiserlicher Verfügung vom 23.6. ausgezeichnet⁵⁷⁵.

Kaiserliche Auszeichnungen gab es auch bei der Fertigstellung der südöstlichen Staatseisenbahn. Carl Ghega (damals Sektionsrat) wurde die kaiserliche Zufriedenheit ausgesprochen, Inspektor Moriz Löhr und den Oberingenieuren Johann Salzmänn und Anton Rost jeweils das goldene Verdienstkreuz verliehen⁵⁷⁶.

⁵⁷⁴ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 1 - Zl. 2344/HM /21.12.1849

⁵⁷⁵ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B, Karton 2 - Zl. 1793/HM/1850

⁵⁷⁶ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B, Karton 3 - Kaiserlicher Erlass Zl. 3130/HM vom 24.12.1850

Nach einem Bericht der Kaiser Ferdinand-Nordbahn, wonach ein Oberkondukteur, zwei Kondukteure und ein Wagenschmierer im Jänner 1850 einen halb erfrorenen Soldaten gerettet hatten, erfolgte die schriftliche Belobigung des Ministeriums für Öffentliche Arbeiten mit dem Vermerk, „(...) wenn dieselben den Wunsch haben sollten, bei dem Betriebe der Staatsbahn verwendet zu werden, das Ministerium sich geneigt finden wird, über ihre Verwendung sie zu berücksichtigen“⁵⁷⁷.

Gemäß Mitteilung an Minister Baumgartner wurden aufgrund Ah. Entschlie-ßung vom 18.6.1851 im Zusammenhang mit besonderen Verdiensten bei der Durchführung großer Truppentransporte gleich mehrere Auszeichnungen verliehen: So wurde der Betriebsdirektor der Nördlichen Staatsbahn, Keißler, mit dem Goldenen Verdienstkreuz mit Krone dekoriert, der Betriebskommissar der Kaiser Ferdinand-Nordbahn, Rosthorn, erhielt das Goldene Verdienstkreuz, und der Betriebsoberingenieur der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn, Linder, erhielt das Goldene Verdienstkreuz⁵⁷⁸.

Für ihre Leistungen bei Truppenbeförderungen erfolgte zur selben Zeit der „Ausdruck Allerhöchster Zufriedenheit“ an den Betriebsdirektor der Südöstlichen Staatsbahn, Köb, den Inspektor der Generaldirektion für Kommunikationen, von Klemensiewicz, den Maschinendirektor der Südlichen Staatsbahn, Bail, den Sektionsingenieur der Betriebsunternehmung der südlichen Staatsbahn, Edler von Czérny, sowie den Eisenbahn-Ingenieurassistenten Berger /Gloggnitz⁵⁷⁹.

Unter der Zl. 4091/C vom 23.7.1851 richtete die Generaldirektion für Kommunikationen an Minister Baumgartner ein Gesuch um Ermächtigung, jeweils 276 fl an jene Bahnwächter auszuzahlen, welche von 18.11. bis 31.12.1850 auf der Strecke Kindberg-Röthelstein insgesamt 138 gebrochene Schienen entdeckt hatten. Die Genehmigung, pro gebrochener Schiene 2 fl Belohnung auszuzahlen, erfolgte mit dem Vermerk, keine Belohnung für die

⁵⁷⁷ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 35 – Zl. 2587/C /11.5.1850

⁵⁷⁸ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 4 – Zl. 1569/HM /21.6.1851

⁵⁷⁹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B, Karton 4 - Zl. 1569/HM /21.6.1851

Entdeckung weiterer Schienen zuzusprechen, „*da dies sonst nicht zu rechtfertigenden Beispielfolgen zum Anlasse dienen würde*“⁵⁸⁰. Dennoch wurde ein Prämiensystem für die Entdeckung von Bruchstellen beibehalten⁵⁸¹, und z.B. im 1. Halbjahr 1858 wurden auf der Südlichen Staatsbahn insgesamt 595 fl in Prämien zu jeweils 10, 15 oder 20 fl ausbezahlt⁵⁸².

Eine Remuneration von 15 fl wurde im Jahre 1852 dem Diurnisten der Ingenieurabteilung Prag Johann Swoboda in Anerkennung seiner „*angestregten Dienstleistung im Einreichungsprotokoll*“ zugesprochen⁵⁸³.

Aufgrund eines entsprechenden Gesuches der Betriebsdirektion Graz erfolgte die Gewährung einer Remuneration von 500 fl an den Buchhalter Salvageri und von 150 fl an den Revidenten Fischereder für ausgezeichnete Leistungen bei der Regelung des Rechnungs- und Kontrollverfahrens in den Grazer Werkstätten aufgrund eines Ministerialerlasses⁵⁸⁴.

Nach der Entgleisung des Schnellzuges zwischen Kressnitz und Littai am 21.1.1856 mit einem Schwer- und einem Leichtverletzten wurde dem Kondukteur Probst eine Remuneration von 10 fl für geleistete Hilfe an den Verwundeten gewährt⁵⁸⁵.

In Anerkennung seiner Leistungen bei der Ermittlung der Trasse der Strecke Laibach-Triest wurde dem Direktions-Adjunkten der Südlichen Staatsbahn, Johann Wagner, das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens verliehen. Per 15.4.1857 wurde weiters eine Personalzulage von 500 fl bewilligt⁵⁸⁶.

Nach entsprechender Meldung der „*Wiener Vorstadt-Zeitung*“ Nr. 217 vom 7.8.1858 wurde der Lokführer Veit Lischka aufgrund eines Ministerial-

⁵⁸⁰ ÖSTA, AVA-VA, Min.f.Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 41

⁵⁸¹ Ministerialerlass vom 3.2.1853

⁵⁸² ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 99 - Zl. 11318 /30.5.1858

⁵⁸³ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 112 – Zl. 3986/E /12.2.1852

⁵⁸⁴ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 35 – Zl. 18821 /21.10.1854

⁵⁸⁵ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 53 – Zl. 3841/1856

⁵⁸⁶ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 50 – Zl. 857/1857

erlasses für die Rettung eines Kindes durch rechtzeitiges Anhalten des Zuges belobigt. Ferner erfolgte die Auszahlung einer Prämie von 50 fl⁵⁸⁷.

Nach dem Zugzusammenstoß von Mitterndorf am 15.3.1859, der 40 Verletzte zur Folge hatte, sprach die Betriebsdirektion im Auftrag des Ministeriums der Gemeinde Mitterndorf ihre Anerkennung für die geleistete Hilfeleistung und Versorgung aus. Dankschreiben der Betriebsdirektion ergingen an die Wundärzte Alois Brunner und Julius Valentin. Ferner wurde lt. Bericht der „*Wiener Zeitung*“ den Ärzten Friedrich und Burghardt vom Kaiser die „*Allerhöchste Zufriedenheit*“ ausgesprochen und dem Arzt Bönecker (lt. Akt: „Bönöker“) das Goldene Verdienstkreuz verliehen⁵⁸⁸.

Nach dem Zugzusammenstoß zwischen Adelsberg und Prestranek am 16.4.1859 erfolgte die Verleihung des Silbernen Verdienstkreuzes an den Oberkondukteur der Südlichen Staatsbahn, Peregrin Reinberger, in Anerkennung seiner besonderen Verdienste, da er trotz eigener schwerer Verletzungen das Leben eines Packers rettete und einen Auffahrtunfall verhinderte. Im Bericht des Ministers Toggenburg an den Kaiser wurde neben der hervorragenden Dienstbeschreibung explizit auf die militärische Vordienstzeit Reinbergers hingewiesen⁵⁸⁹.

6.3.5.2 Sanktionen

Das Ziel des problemlosen Funktionierens aller Bediensteten sollte sowohl bei den privaten Eisenbahngesellschaften als auch bei der Staatsbahn durch Androhung von abgestuften Sanktionen erreicht werden. - Folgende Sanktionen waren vorgesehen:

1. Mahnung, d.h., Erinnerung an die Dienstpflichten
2. Rüge, d.h., formeller Tadel
3. Verweis, d.h., strengster Tadel mit Verwarnung

⁵⁸⁷ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 41 – Zl. 90 /14.8.1858

⁵⁸⁸ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 54 – Zl. 8428/1859
+ „Wiener Zeitung“ Nr. 83 vom 12.4.1859

⁵⁸⁹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Bauten, Fach III B a /Karton 127 – Zl. 25796/643 /4.8.1859

4. Geldstrafe bis zu einem halben Monatsbezug
5. Strafweise Versetzung in eine andere Station oder auf einen weniger bedeutenden Arbeitsplatz
6. Ausschluss von der nächstfolgenden Beförderung
7. Degradierung samt Herabsetzung der Bezüge
8. Entlassung⁵⁹⁰

1842 wurde erstmals das Verbot der Wiedereinstellung von Personen, die „wegen Verbrechen oder Vernachlässigungen ihres Dienstes“ entlassen worden waren, ausgesprochen. Damit waren auch zeitliche Verwendungen oder Beschäftigungen als Diurnist ausgeschlossen⁵⁹¹.

Disziplinaruntersuchungen führten zumeist zu zumindest vorübergehender Suspendierung. Der Suspendierte erhielt – je nach Gesellschaft – für die Dauer der Untersuchung lediglich ein Drittel bis zur Hälfte seiner Normalbezüge als Alimentation ausbezahlt. Sofern er für schuldlos befunden wurde, wurden die zurückgehaltenen Bezüge nachbezahlt⁵⁹². Im Falle einer nachfolgenden Entlassung wurde die Bezahlung sofort eingestellt und allfällige Alimentationen rückgefordert⁵⁹³.

Die Haltung gegenüber Untergebenen war von patriarchalischer Strenge getragen. Strafmaßnahmen übertrafen häufig noch die an sich schon strengen Bestimmungen; Willkür konnte aber auch aus der Haltung patriarchalischen Verantwortungsbewusstseins heraus zugunsten eines Delinquenten geübt werden, wobei vor allem die jeweilige familiäre Situation, die Verleitung durch andere und möglicherweise fehlende Zukunftsperspektiven eine Rolle spielten. Auch die bisherige dienstliche Beurteilung und reuevolle Haltung des Delinquenten spielten eine nicht geringe Rolle. Daneben wurde aber auch ganz pragmatisch die Verfügbarkeit von Ersatzpersonal in Betracht gezogen.

⁵⁹⁰ Reitler, S. 202 ff

⁵⁹¹ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach IV A /Karton 61 – Zl. 470 /10.4.1842

⁵⁹² Reitler, S. 240

⁵⁹³ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach IV A /Karton 61 – Zl. 4867 /5.9.1844

Die Bestrafung von Bahnwächtern war dem Ermessen des zuständigen Ingenieurs unter der Kontrolle des Oberingenieurs vorbehalten. Kleinere Geldstrafen wurden schriftlich bekanntgegeben, in ein Protokoll eingetragen und anlässlich der nächsten Auszahlung in Abzug gebracht. Strafgelder, sofern sie nicht für Arbeitsversäumnis oder beschädigtes Material oder Werkzeug verfügt wurden, verfielen dem Krankenfonds⁵⁹⁴. Hohe, existenzgefährdende Schadenersatzforderungen, die vor allem nach Eisenbahnunfällen verfügt wurden, wurden bei offensichtlicher Uneinbringlichkeit häufig abgeschrieben.

Jegliche Strafverfügung war definitiven Beamten und Dienern namens des Verwaltungsrates und provisorischen Bediensteten seitens der Generaldirektion in Form eines schriftlichen Disziplinar-Erkenntnisses auszufolgen. Diese hatte zu enthalten:

1. das Dienstvergehen mit der Angabe, ob dieses eine schwere Verletzung der Dienstpflicht darstelle
2. die zuerkannte Strafe
3. den vom Bestraften allfällig zu leistenden Schadenersatz
4. die Entscheidung, ob und in welcher Höhe die dem Suspendierten eingestellten Bezüge nachträglich nachzuzahlen seien
5. die Bestimmung, ob und in welcher Höhe allfällige Untersuchungskosten (Reiseauslagen, Diäten, u.ä.) zu ersetzen seien
6. die Gründe der Entscheidung.

Im Falle der Einstellung einer Disziplinaruntersuchung genügte eine kurze Mitteilung samt Begründung⁵⁹⁵.

Die Arbeitsbedingungen und der stets am unteren Limit gehaltene Personalstand führten zu zahlreichen schweren Arbeitsunfällen. Aus diesem Grunde erließ die Generalinspektion am 17.8.1869 (Zl. 2439) eine Verfügung, wonach die Bahnverwaltungen aufgefordert wurden, mit „*unnachsichtlichster*

⁵⁹⁴ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach IV A /Karton 64 – Zl. 158 /7.1.1845, Bericht der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn an die Generaldirektion für Staatsbahnen. Vergleichbare Regelungen bestanden auf sämtlichen Bahnlinien.

⁵⁹⁵ Reitler, S.251 f

Strenge“ gegen Bedienstete vorzugehen, die sich in Ausübung ihres Dienstes in gefährliche Situationen begaben; nach einmaliger fruchtloser Verwarnung war die Entlassung auszusprechen⁵⁹⁶.

Grundsätzlich galt die Regelung, dass Beamte oder Diener, die strafweise entlassen worden waren, ohne besondere Genehmigung nicht mehr in den Staatsdienst aufgenommen werden konnten⁵⁹⁷. Selbst ein möglicherweise nur auf Gerüchten beruhender Verdacht auf unerlaubte Handlungen konnte zu verstärkter Überwachung führen, wobei dem Verdächtigen jede Möglichkeit zur Stellungnahme fehlte. So teilte das Ministerium dem Betriebsdirektor der Nördlichen Staatsbahn am 4.7.1854 (l. 15 V.P.) vertraulich mit, dass gegen den Official Franz Figlowsky „(...) *der Verdacht entstanden sei, er habe die Absicht gehabt, eingehobene Portogebühren zu unterschlagen*“ und ihm auch andere unehrenhaften Handlungen vorgeworfen würden, worauf man die Betriebsdirektion beauftragte, diesen Official sowohl im Amt als auch privat sorgfältig zu überwachen und dem Ministerium allenfalls zu berichten⁵⁹⁸.

Hinsichtlich Unterschleifs oder Verdachts auf derartige Handlungen erging von seitens der Betriebsdirektion der Südbahn in Wien im Jahr 1856 ein Rundschreiben, das allgemein in Erinnerung rief, „(...) *jeder Bedienstete muß Geld und Gut der Bahnanstalt und des von derselben Gebrauch machenden Publikums als ein unantastbares Heiligtum betrachten und darf sich selbst durch die äußerste Not – die, wenn sie wirklich und unverschuldet eintritt, die Betriebs-Direktion ohnehin lindern hilft – nicht verleiten lassen, dieses Heiligtum anzutasten oder gleichgiltig zuzusehen, wenn es von anderen angetastet wird* (...)“⁵⁹⁹.

Im Verkehrsarchiv des ÖSTA wurden 600 Akten betreffend Dienstvergehen aller Art identifiziert. In der Zählung berücksichtigt wurden dabei nur eini-

⁵⁹⁶ Kaff, S. 91

⁵⁹⁷ Diese Regelung wurde immer wieder in Erinnerung gerufen, so auch mit Zl. 3130/C vom 5.6.1851
ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 40

⁵⁹⁸ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 22

⁵⁹⁹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 44 – Zl. 8356 /20.5.1856

germaßen vollständige Akten, die vor allem auch den Ausgang des Verfahrens erkennen lassen. Erwähnenswert ist, dass darin vor allem die unteren Dienstränge des Dienerpersonals und der Offiziale erfasst wurden.

Die größte Anzahl – nämlich 116 Fälle (davon 79 Entlassungen) – betrifft Diebstahl, an zweiter Stelle stehen Unfälle mit oder ohne Personenschaden (89 Fälle, davon 15 Entlassungen) aufgrund von falscher Signalisierung oder Weichenstellung, technischem oder menschlichem Versagen, Verspätungen, etc. Ein wesentliches Problem stellten auch Dienstvernachlässigung (65 Fälle, davon 34 Entlassungen) und Alkoholismus dar (64 Fälle, davon 48 Entlassungen), gefolgt von Veruntreuung, die von mangelhafter Kassaführung kaum unterschieden wurde (55 Fälle, davon 38 Entlassungen). Insubordination wurde in 52 Fällen (bei 37 Entlassungen) als Dienstvergehen geahndet.

Gering ist die erfasste Zahl politischer Vergehen (10 Fälle, davon 5 Entlassungen)⁶⁰⁰, von Unterschleif (19 Fälle, bei 13 Entlassungen), Geschenkannahme (7 Fälle, davon 2 Entlassungen), Schmuggel (7 Fälle bei einer Entlassung), Eheschließung trotz fehlender Heiratserlaubnis (6 Fälle bei einer Entlassung) oder Übertretung der Passvorschriften (2 Strafverfahren). Chronische Krankheit wurde nur zweimal, fehlende Eignung überhaupt nur einmal zum Gegenstand eines Verfahrens.

Nachstehend werden thematisch geordnet eine Anzahl besonders aussagekräftiger Fallbeispiele dargestellt.

6.3.5.3 Geldstrafen

Geldstrafen für das Wächterpersonal wurden von den jeweiligen Vorgesetzten festgelegt. Für Lokführer, Kondukteure und Packmeister wurde danach getrachtet, die Strafen zu normieren. So liegen für die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn für das Jahr 1845 entsprechende Tabellen vor, die für Ober-

⁶⁰⁰ Was damit zusammenhängen mag, dass solche Verfahren ins Polizeiarchiv übernommen wurden

Kondukteure, Kondukteure und Packmeister zwischen 30 kr für Zustellung von Gepäck an die falsche Station oder „*verspätete Übergabe eines Dienstschreibens*“ bis zu einem Maximum von 5 fl für unentschuldigtes Fehlen des Ober-Kondukteurs bzw. zu spätes oder gar nicht gegebenes Haltesignal bei Achsbruch schwankten.

Die Strafen für Lokführer bewegten sich in einem Spektrum von 1 fl für „*unachtsames Abfahren*“ bis zu 10 fl bei Missachtung des Sicherheitsabstandes, Abfahrt in einem schadhafte Zug, Verspätungen, Vergeudung von Brennmaterial, Wartungsmängel, etc. Größere und offensichtlich uneinbringliche Geldstrafen nach Eisenbahnunfällen wurden nicht selten auf dem Gnadenwege stark reduziert oder erlassen.

Mittels Monatsbericht (siehe Beilage) wurden die verfügbaren Geldstrafen an die zuständige Ingenieursektion gemeldet. Alle eingehobenen Geldstrafen wurden dem Pensions- oder Krankenfonds zugeführt⁶⁰¹.

Einen Überblick über den finanziellen Rahmen der verfügbaren Geldstrafen geben die nachstehend ausgewählten Beispiele:

Aufgrund versehentlich unrichtiger Gewichtsangabe beim Exedit, wodurch der Aerar übervorteilt worden sei, wurde gegen den Ingenieurassistenten Anton Kržiwka /Triebitz eine Geldstrafe von 60 fl 50 kr CM verhängt.

Kržiwka reichte ein Gesuch um Erlassung der Geldstrafe auf dem Gnadenwege ein, da sein Gehalt nur 400 fl/Jahr betrage. In der Folge erging eine Empfehlung der Betriebsdirektion der nördlichen Staatsbahn, wonach anstelle der Geldstrafe ein „*eingreifender Verweis*“ zu erteilen sei⁶⁰².

Ein Bericht der Polizeidirektion Prag betrifft die volle Schadenersatzforderung in Höhe von 412 fl 22 kr gegen den Lokführer Josef Pospischil, den provisorischen Wagenaufseher Wenzel Pizel und den Heizer Anton Wonay anlässlich des Zusammenstoßes am Bahnhof Prag vom 24.6.1850, nach

⁶⁰¹ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach IV A /Karton 64 – Zl. 158 /7.1.1845

⁶⁰² ÖSTA, AVA-VA, General-Direction für Communicationen, Fach III B a /Karton 56 – Zl. 2150/E /24.5.1850

Verbüßung einer Arreststrafe. Erörtert wurde im Schriftverkehr das Verfahren bei Dienstentlassung auf dem Rechtswege, bzw. durch Gehaltsabzug bei Weiterbeschäftigung, wobei ins Treffen geführt wurde, dass sich geringe Schadenersatzleistungen auf den Einzelnen samt seinen schuldlosen Angehörigen nachteiliger auswirkten als hohe Forderungen, die in der Regel uneinbringlich seien. Es wurde vorgeschlagen, Schadenersatzforderungen neben dem Grad des Verschuldens auch den jeweiligen Vermögensverhältnissen anzupassen. Im aktuellen Fall wurde angeregt, die Prämien einzubehalten. Im Falle des bis dahin tadellos beurteilten Lokführers wurde vorgeschlagen, die mit einem halben Gehaltsabzug verbundene zweimonatige Suspendierung als Strafe anzurechnen und von weiteren Ersatzforderungen abzusehen. Pizel und Wonay hatten inzwischen den Dienst quittiert⁶⁰³.

Aufgrund zahlreicher Dienstverfehlungen, teilweise auch unter Alkoholeinfluss erfolgte die Degradierung des Signalwächters Johann Jung / Köbolkut. Von Geldstrafen wurde aus Gründen der Uneinbringlichkeit und mit Rücksicht auf die extreme Notlage seiner Familie abgesehen⁶⁰⁴.

Nach der Entgleisung einer Maschine in Wien am 2.5.1856 wurde gegen den Lokführer Preßelmayer eine Geldstrafe von 5 fl verhängt. Als Begründung wird die Missachtung der Instruktionen für Lokführer (§ 11) angegeben, wonach der Maschinführer sich beim Wächter bemerkbar zu machen habe, sofern er eine Verbindungs- oder Ausweichbahn geschlossen finde. Nach Strafanzeige erfolgte der Freispruch durch das BG Wieden⁶⁰⁵.

Wegen Nichtanhalten des Zuges in Neunkirchen am 29.11.1856 wurde gegen die beiden Lokführer Török und Rieger eine Geldstrafe von je 10 fl verhängt⁶⁰⁶.

Nach dem Zugzusammenstoß in Trauerberg am 15.3.1858 wurden dem Heizer Karl Ungar Reparaturersatzkosten in Höhe von 63 fl 48 kr und dem

⁶⁰³ ÖSTA, AVA-VA, General-Direction für Communicationen, Fach III Ba /Karton 52 – Zl. 5449 /21.6.1851

⁶⁰⁴ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db /Karton 11 – Zl. 4637 /19.3.1853

⁶⁰⁵ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 53 – Zl. 6644/1856

⁶⁰⁶ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 53 – Zl. 21963/1856

Heizer Josef Stanzl von 69 fl 3 kr, jeweils zahlbar in 10 Monatsraten, vorgeschrieben. Zahlungserleichterung wurde Stanzl gewährt, da er Familienvater mit guter Dienstbeschreibung war, keine Erleichterung gab es dagegen für Ungar, der bereits Vormerkungen im Personalakt hatte⁶⁰⁷.

Strafverfügungen der Ingenieursektion Mürzzuschlag im Februar 1858 betrafen

- a. 2 fl Geldstrafe für den Nachtwächter Anton Hübl /Payerbach wegen Insubordination und Renitenz gegenüber einem Vorgesetzten,
- b. 1 fl für den Aushilfspacker Felix Treiber wegen Namensverfälschung eines Ingenieur-Praktikanten,
- c. 30 kr für den Wächter Josef Reiter wegen Nichtsignalisierung von zwei Zügen,
- d. 30 kr für den Kondukteur Michael Grieb wegen Durchfahrt durch die Station Krieglach, ohne ordnungsgemäß anzuhalten⁶⁰⁸.

6.3.5.4 Diebstahl

Der Begriff „Diebstahl“ wurde generell sehr eng gefasst: Selbst das Aufheben von Abfallmaterial oder das Einsammeln ausgestreuten Getreides durch subalternes Personal wurde häufig unnachsichtig sanktioniert; dabei kam es auch in einigen Fällen zu körperlicher Bestrafung. Der Grund für etliche der angezeigten Delikte (Diebstahl von Klee oder Kartoffeln) war offensichtlich im Elend breiter Bevölkerungskreise zu sehen.

Folgende ausgewählte Fälle sollen die geübte Praxis darlegen:

Der Ingenieurassistent Johann Petterek /Szolnok wurde entlassen, weil er

„(...) im verfloßenen Jahr ohne Vorwissen und eingeholter Bewilligung seiner Vorgesetzten ein in der Nähe des dortigen Aufnahmsgebäudes gelegenes Wirtshaus in Pacht genommen und die Ausübung dieses Geschäftes mit seinen dienstlichen Verrichtungen in Verbindung ge-

⁶⁰⁷ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 54 – Zl. 10920/1858

⁶⁰⁸ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 38 – Zl. 16485/1858

bracht. Die Gelegenheit, den für den Betrieb des erwähnten Geschäftes benötigten Holzbedarf von dem der Bahnanstalt gehörigen Holzvorrat zu decken, desgleichen die bei der Bahn beschäftigten Arbeiter für anderweitige Dienste in Anspruch zu nehmen, war zu einladend, als daß diese Versuchung jederzeit von der Hand gewiesen worden wäre“⁶⁰⁹.

Der Bahnwächter Leopold Bergmann /Graz wurde entlassen wegen Diebstahls von Klee nach Verurteilung zu 48 Stunden Arrest. Mit Rücksicht auf seinen bis dahin untadeligen Dienst und seine unmündigen Kinder erfolgte jedoch die Wiedereinstellung⁶¹⁰.

Der provisorische Magazinwächter Augustin Kahrer wurde durch das BG Graz wegen Diebstahls von einem Schaff Kalk aus der aerarischen Kalkgrube nach polizeilicher Hausdurchsuchung zu 24 Stunden Arrest verurteilt. Anschließend erfolgte Suspendierung und Lohnkürzung auf 12 kr /Tag und schließlich die Entlassung⁶¹¹.

Der Magazineur Anton Herbig /Pressburg wurde wegen Unterschlagung /Veruntreuung von 93 ½ Zentner Schienen-Unterlagsplatten vom LG Pressburg zu „6 Monaten in leichtem Eisen mit dem üblichen Fasten und auf eigene Unkosten“ verurteilt⁶¹².

Mehrere Packer des Eisenbahnamtes Bruck wurden wegen Diebstahls entlassen. Den Verurteilten wurde die Zeit ihrer Einvernahme vor Gericht im Ausmaß von eineinhalb Tagen in Abzug gebracht, hingegen erfolgte kein Lohnabzug bei jenen, die nur als Zeugen geladen waren. Die Verurteilten wurden auf freiem Fuß belassen und nur nach und nach – je nachdem, wann sie im Dienst entbehrlich waren – in Haft genommen. Unter Hinweis auf den großen Mangel an brauchbaren Arbeitern richtete das Eisenbahnamt ein Gesuch an die Betriebsdirektion:

⁶⁰⁹ ÖSTA, AVA-VA, General-Direction für Communicationen, Fach III B a /Karton 56 – Zl. 1509/E /26.4.1850

⁶¹⁰ ÖSTA, AVA-VA, General-Direction für Communicationen, Fach III Ba /Karton 58 – Zl. 10472/E/17.11.1851

⁶¹¹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 39 – Zl. 23485/1852

⁶¹² ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 112 – Zl. 763/E /4.1.1852

„(...) in Berücksichtigung des Umstandes, daß die Verurteilten meist Familienväter sind, denen durch ihre Entlassung die Möglichkeit zur Besserung benommen würde, erlaubt man sich unvorgreiflich in Antrag zu bringen, daß mit Ausnahme des am meisten gravierten Wranz die übrigen Abgeurteilten vor und nach ihrer Strafzeit in der dermaligen Bedienstung belassen werden dürfen (...)“⁶¹³.

Einen ungewöhnlicher Fall betrifft das Disziplinarverfahren gegen den Bahnamtsoffizial Cyril Hanausek /Lobositz, das – wie sich herausstellte – auf der falschen Anschuldigung basierte, Hanausek habe mit seinen Leuten Getreidesäcke absichtlich so werfen lassen, dass möglichst viel vom Inhalt herausfallen solle und die Abfälle dann auf eigene Rechnung verwertet. Die Betriebsdirektion wies Hanausek an, persönlich beim zuständigen Gericht eine Ehrenbeleidigungsklage einzubringen, da das Disziplinarverfahren gegen ihn erst nach Abschluss des Verfahrens eingestellt werde⁶¹⁴.

Der Bahnwächter Alois Thomaschitz /Tüffer wurde durch das BG Tüffer wegen „*Übertretung gegen die Sicherheit des Eigentums*“ nach § 210 StGB II in Verbindung mit § 151 StGB I zu drei Tagen Arrest verurteilt. Nach dem Urteil stellte die Betriebsdirektion an das Gericht eine Anfrage, ob die Belassung des Thomaschitz im Staatsdienst zulässig sei. Dazu liegt ein Amtsvermerk vor, dass dieser als fleißiges und gut verwendbares Individuum beschrieben sei, davor tadellos im Militär gedient habe und zu seinem Fehltritt von anderer Seite verleitet worden sei,

„(...) er durch seine gänzliche Dienstesentlassung und Brotlosigkeit aus Verzweiflung zu einem schlechten Menschen erst erzogen werden kann, welche Beispiele im menschlichen Leben so häufig vorkommen, so wird dessen Degradierung zum Signalwächter angetragen (...)“⁶¹⁵.

Gegen die Strafversetzung der Wächter der Station Laibach Schiffeneder, Wenzaiß und Kerin wegen Entwendung von Holzabfällen protestierte die Ingenieursektion mit dem Hinweis, dass diese bisher den Dienst zur vollen

⁶¹³ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 25 – Zl. 176 /20.2.1852 – Franz Wranz wurde Anfang 1852 wegen Warendiebstahls im Wert von 17 fl 48 kr entlassen.

⁶¹⁴ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 23 – Zl. 16996 /9.7.1852

⁶¹⁵ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 25 – Zl. 14509 /20.7.1852

Zufriedenheit versehen hätten und ihre Abziehung schlimme Folgen haben könnte, weshalb lediglich Schiffeneder versetzt werden möge, die beiden anderen für die Zeit von drei Monaten zu Bahnwächtern II. Klasse degradiert werden und auf ihrem Posten belassen werden sollten, mit der Androhung von Entlassung im Wiederholungsfalle⁶¹⁶.

Nach Disziplinaruntersuchung erfolgte die Entlassung des Wächters Peter Pistorello /Wienern, trotz Befürwortung der Weiterbeschäftigung durch die zuständige Ingenieurabteilung und des Gerichts. Das Urteil des Collegialgerichtes vom 31.1.1853 besagt:

„(...) Der beim Verkauf von 3 Buschen von der unbrauchbar gewordenen unterirdischen Telegrafenleitung herrührenden Kupferdrahtes betreten und der unrechtmäßigen Zueignung desselben geständige Peter Pistorello, von Treviso in Italien gebürtig, 32 Jahre alt, katholisch, verheiratet, Vater zweier Kinder, Bahnwächter auf der südöstlichen Staatsbahn, wird in Berücksichtigung seiner von der k.k. Ingenieurabteilung (...) ausgesprochenen Unentbehrlichkeit und bisherigen Zuverlässigkeit sowohl, als auch seiner schuldlosen Familie im Sinne der §§ 253, 260 und 460 des StGB nur noch zu einer von heute an zu rechnenden Arreststrafe von 3 Tagen, jedoch verschärft durch einmaliges Fasten, hiermit verurteilt (...)“.

Wert des Drahtes: 2 fl⁶¹⁷.

Der Tagarbeiter Georg Martinek /Prag wurde wegen Diebstahls entlassen, nachdem er beim Verlassen seiner Arbeitsstätte mit einem Säckchen Weizen mit 8 Pfund Gewicht aufgegriffen worden war. Die Untersuchung seines Arbeitsplatzes ergab, dass dort in einem Waschtrog 50 Pfund Korn gelagert waren. Der Umstand, dass sowohl Weizen als auch Korn mit Sand, Stroh, etc. stark verunreinigt waren, lässt darauf schließen, dass beides im Getreidelager aufgekehrt wurde. Dennoch wurde der Vorfall als Diebstahl bewertet und dem zuständigen Bezirksgericht angezeigt. Der Gesamtwert des Getreides wurde mit 4 fl 18 kr CM ermittelt⁶¹⁸.

⁶¹⁶ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 25 – Zl. 23089 /27.11.1852

⁶¹⁷ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db /Karton 14 – Zl. 4000 /5.3.1853

⁶¹⁸ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 25 – Zl. 3194 /24.2.1854

Der Weichenwächter Josef Zaufal /Olmütz wurde des Dienstes enthoben, nachdem seine Frau (bzw. Lebensgefährtin) wegen Diebstahls eines Handkorbes voll aerarischen Holzabfalles angezeigt worden war. Es erfolgte die Suspendierung bis zur Entscheidung des BG Olmütz, die für die Ehefrau gemäß § 460 StPO 48 Stunden Arrest, für den Wächter selbst 24 Stunden Arrest lautete, beide wurden gemäß § 461 StPO zum Tragen der Verfahrenskosten verurteilt. In der Folge richtete die Ingenieurabteilung Olmütz per 9.11.1854 ein Gesuch an die Betriebsdirektion, in dem unter Hinweis auf die drückenden Vermögensverhältnisse des Weichenwächters um Nachsicht gebeten wurde:

„Zaufal hat zwei unversorgte Kinder, deren Mutter, welche dem gedachten Weichenwächter nicht angetraut ist, in einem nahe gelegenen Dorfe lebt, und durch Obsthandel im Kleinen sich und die Ihrigen notdürftig erhält. Zaufal selbst arbeitet gegenwärtig in der Umgegend als Tagelöhner. Die Ingenieurs-Abteilung glaubt daher bei dem Umstand, als gegen Zaufal nichts anderes vorliegt, und nur die teuren und schlechten Zeitverhältnisse die Veranlassung zu der Entwendung dieser aus altem Bauholz herrührenden Holzabfälle gewesen sein mochten, auf die vorschriftsmäßige Alimentationsgebühr entraten zu sollen (...)“⁶¹⁹

Der Wagenschieber Wenzel Straka /Prag wurde wegen Diebstahls einer Eisenstange von 60 Pfund und einer Tendertrompete von 17 Pfund verhaftet und eine Bestrafung durch das Corps-Commando mit „50 Stabsstreichen“ verfügt. Gründe für die Militärstrafe sind dem Akt nicht zu entnehmen⁶²⁰.

Gegen den Bahnwächter Johann Ganaus /Mürzzuschlag wurde eine Untersuchung eingeleitet wegen „Teilnahme am Verbrechen des Diebstahls, verübt durch seine ‚flüchtige Konkubine‘“. Da er als Reservist der Militärgerichtsbarkeit unterstand, wurde er durch das Militär-Stationskommando Wr. Neustadt zu 8 Tagen Arrest, verschärft durch 48stündiges Kurzschließen, verurteilt. Aufgrund guter Dienstbeurteilung mit nur einer Vorstrafe von 1 fl wegen unterlassener Signalisierung wurde die Versetzung nach Adelsberg

⁶¹⁹ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 29 – Zl. 15229 /10.10.1854

⁶²⁰ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 27 – Zl. 4708 /7.4.1855

nach verbüßtem Arrest angeordnet, diese wurde von Ganaus selbst bei Entlassungsdrohung verweigert⁶²¹.

Aufgrund einer vertraulichen Mitteilung des Regimentskommandos Graz, daß die Beamten der Station Wildon einen mit ihrem Einkommen nicht vereinbaren Aufwand trieben, wurden durch das LG Graz Untersuchungen gegen die Bediensteten wegen Verwendung aerarischer Brennmaterialien zu Privatangelegenheiten eingeleitet. Nach Suspendierungen wurde ein Gesamtschaden von ca. 1900 fl ermittelt; Entlassungen erfolgten 1857. Per 14.12.1858 ergingen folgende Gerichtsurteile:

- Bahnamtsoffizial Josef Greiner, zwei Jahre schwerer Kerker, zuzüglich 1082 fl Entschädigungszahlung und 154 fl gemeinsam mit seinem Kollegen Kruntorad, wegen Verbrechens des Missbrauchs der Amtsgewalt und des Verbrechens der Veruntreuung,
- Bahnamtsoffizial Karl Kruntorad, zwei Jahre schwerer Kerker, zuzüglich 260 fl Entschädigungszahlung,
- Ferdinand Kröll, 14 Tage Arrest, einschließlich zwei Fasttagen wegen des Verbrechens des Missbrauches der Amtsgewalt,
- Johann Krasser, vier Monate Kerker mit einem monatlichen Fasttag
- Vier weitere Urteile wegen Mitschuld an der Veruntreuung, weitere Freisprüche, teilweise im Zweifel⁶²².

Der Bahnwächter Thomas Kiszak /Adamsthal wurde nach Anzeige des Fürstlich Liechtenstein'schen Waldamtes wegen Holzdiebstahls und aggressiver Haltung gegen den fürstlichen Unterjäger entlassen und durch das BG Blansko zu drei Tagen Arrest und 42 kr CM Geldstrafe verurteilt. In der Zweiten Instanz wurde Kiszak aufgrund offensichtlich falscher Beschuldigungen freigesprochen; sein anschließendes Wiedereinstellungsgesuch mit Hervorhebung seines 14jährigen tadellosen Militärdienstes und seiner bisherigen Dienstleistung bei der Bahn wurde positiv erledigt⁶²³.

⁶²¹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 35 – Zl. 10876/1855

⁶²² ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 35 – Zl. 11625 /6.6.1857

⁶²³ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 24 – Zl.10991 /30.6.1854 + 9.1.1855

Gerichtliche Untersuchung wurden gegen den Exzentrikwächter Johann Kulhanek und den Nachtwächter Johann Szubuly /Wartberg wegen Verdachts auf Diebstahl eingeleitet. Bei der Durchsuchung von Kulhaneks Zimmer waren Überreste von zwei Stück Sohlenleder gefunden worden; auf Befragen hatte er angegeben, er habe dem Szubuly die Stiefel gedoppelt und das Leder von diesem bekommen; Szubuly erklärte, das Leder habe ihm ein Bauer geschenkt. – Beide wurden von Dienst und Lohn suspendiert⁶²⁴.

Eine Hausdurchsuchung beim Wächter Michael Peipal ergab den Fund von 12 Erdäpfeln, die angeblich eine „*Befreundete*“ (sic!) des Wächters gestohlen hatte. Auf dieser Basis erfolgte eine Anzeige beim BG Melnik (Beilage- Kopie des Rapports)⁶²⁵.

Aufgrund eines Bericht des Bahnamts Elbeteinitz, dass der Stationswächter Erban im Jahre 1854 weder Kohle noch Holz im Amt erworben und dadurch Aufmerksamkeit erregt habe, wurden bei diesem Hausdurchsuchungen vorgenommen. In der Folge wurde beim BG Kuttenberg Anzeige wegen „*Diebstahl aerarischen Holzes*“ gegen Erban und dessen Dienstmädchen erstattet⁶²⁶.

Nachdem der Wagenschieber Andreas Schalk /Graz wegen Diebstahls von 25 Pfund Lokomotiv-Eisenbestandteilen entlassen worden war, erfolgte seine Verurteilung zu drei Monaten schwerem Kerker, verschärft durch einen Fasttag pro Woche, durch das LG Graz. Weiters wurden Schalks Ehefrau sowie ein Trödler wegen „*Verbrechens der Teilnahme am Diebstahl*“ verurteilt. Da das Material rückgestellt wurde, war kein Schaden zu verzeichnen. Ein Amtsvermerk hält fest, dass keine weitere Anstellung bei der Südbahn möglich sei⁶²⁷.

⁶²⁴ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db /Karton 12 – Zl. 17685 /26.9.1854

⁶²⁵ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 26 – Zl. 16436 /5.11.1854

⁶²⁶ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 22 – Zl. 17818 /27.11.1854

⁶²⁷ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 46 – Zl. 11426 /6.10.1856

Gegen den Amtsdienner Adam Goril /Wien wurde eine gerichtliche Untersuchung wegen Entwendung aerarischen Brennholzes eingeleitet. Nach dreimonatiger Suspendierung erfolgte die Verurteilung durch das BG Wieden zu einer Geldstrafe von 10 fl sowie 24 Stunden Arrest und Schadenersatz nach § 460 StGB. Anschließend wurde Goril nach Wr. Neustadt versetzt. Aufgrund seines Bittgesuchs, er habe das Holz aus Not wegen des kalten Winters gestohlen, wurde der Lohn samt Quartiergeld für die Zeit der Suspendierung nachgezahlt⁶²⁸.

Der Bahnwächter Franz Fuchs wurde durch das Bezirksamt Gloggnitz zu drei Tagen Arrest wegen Holzdiebstahls verurteilt. Als Milderungsgründe wurden gewertet: Geständnis, seine bisherige Unbescholtenheit, Geringfügigkeit und die „*auffallend leicht gebotene Gelegenheit*“⁶²⁹.

Nachdem der definitive Bahnwächter II. Klasse Franz Enzenberger in einem anonymen Schreiben des Diebstahls beschuldigt worden war, wurde ein Antrag an die Finanzprokuratur auf Zustimmung zur Entlassung gerichtet. Trotz ausgezeichnete Dienstbeschreibung und Gesuch des Enzenberger mit Verweis auf 11 Jahre Militärdienst und 7 Jahre Bahndienst erfolgte die Entlassung nach Disziplinaruntersuchung⁶³⁰.

6.3.5.5 Unfälle /technisches Versagen

/Vergehen gegen die körperliche Sicherheit

Auf eine Regierungsverordnung vom 7.8.1838/Zl. 44.731, die das Besteigen der Wagen während der Fahrt verboten hatte, nahm das Regierungskret vom 23.6.1842 /Zl. 36.665 Bezug, das die Kondukteure ausdrücklich verantwortlich für die Befolgung dieser Anordnung machte⁶³¹.

Bereits das Hofkanzleidekret vom 9.6.1842 /Zl. 17.780 sah für die Nichtbeachtung der darin verfügten Höchstgeschwindigkeit von vier Meilen pro

⁶²⁸ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 36 – Zl. 2642 /11.2.1857

⁶²⁹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 35 – Zl. 26185 /20.12.1857

⁶³⁰ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 34 – Zl. 23902 /19.9.1858 + 25614 /27.11.1858

⁶³¹ Lützenau, S. 15

Stunde drakonische Geldstrafen vor: 25 – 100 fl im Falle die Übertretung ohne nachteilige Folgen blieb, aber mit 100 – 1000 fl im Falle von Körperschäden. Besonders das Personal der Raaber Bahn stand dabei im Zentrum der Aufmerksamkeit, nicht nur im Hinblick auf Geschwindigkeitsüberschreitungen, sondern auch im Hinblick auf offenbar regelmäßige Überlastung der Waggons⁶³².

Diese Dekrete stehen beispielhaft für die Grundhaltung, dass für Unfälle und Unregelmäßigkeiten aller Art niemals technische oder organisatorische Mängel, sondern stets das fahrende oder Stationspersonal verantwortlich sei. Es fehlte an Einsicht in Materialermüdung oder die Grenzen menschlicher Belastbarkeit. Folgerichtig wurde allenfalls danach getrachtet, die grundsätzlich drakonischen Schadenersatzforderungen abzumildern.

Zur Untermauerung dieses Mangels an Bewusstsein sollen nachfolgende Fallbeispiele dienen:

Der Assistent Joseph John wurde vom Kreisamt Kaurzim wegen schwerer Polizeiübertretung (nach § 29 StGB II. Teil) gegen die Sicherheit des Lebens zu einem Monat Arrest, zuzüglich 30 fl CM nach einem tödlichem Unfall verurteilt, der sich aufgrund einer mangelhaft abgesicherten Felsensprengung und nachfolgender Beschädigung eines Bauwerks ereignet hatte⁶³³. Gemäß Verfügung des Hofkammerpräsidenten Kübeck persönlich wurde John nicht entlassen, obwohl die Zweite Instanz das Urteil bestätigt hatte. Die Geldstrafe von 30 fl wurde von der Generaldirektion der Staatsbahnen vorgestreckt; auf eine Eintreibung wurde schließlich verzichtet (Zl. 9280 vom 8.11.1845)⁶³⁴. 1846 befasste sich Kübeck erneut mit dem Fall John und ließ die Generaldirektion der Staatseisenbahnen wissen, dass keine Dienstentlassung gegen John ausgesprochen werden könne und ihm, im Falle er wieder in den Dienst der böhmischen Baudirektion treten sollte, keine Hindernisse bei Beförderungen entgegengestellt werden dürften. Die Gründe

⁶³² Lützenau, S. 7

⁶³³ ÖSTA, AVA-VA, Allg. Hofkammer, Fach II B /Karton 12

⁶³⁴ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach IV A /Karton 63

für die Befassung des Hofkammerpräsidenten einerseits und die erstaunlich milde Entscheidung andererseits sind dem Akt nicht zu entnehmen, weisen jedoch mit einiger Wahrscheinlichkeit auf massive Intervention hin⁶³⁵.

Die Entlassung des provisorischen Oberkondukteurs Heinrich Schrötter erfolgte wegen um 26 Minuten verspäteter Abfahrt⁶³⁶. Dieser Kondukteur stellte am 2.2.1850 (Zl. 880/C) einen Antrag auf Wiedereinstellung, der jedoch abgelehnt wurde⁶³⁷.

Nach einem Unfall beim Verschub am 24.6.1850 in Prag wurden der Maschinführer Josef Pospischil (genannt Postelschitz), der Wagenaufseher Wenzl Pizel und der Heizer Woynal für schuldig befunden, dem Aerar zur ungeteilten Hand den mit 412 fl 22 kr CM festgelegten Schaden zu ersetzen. Pizel wurde wegen „schwerer Polizeiübertretung gegen die körperliche Sicherheit“ zu einem 24-stündigen Arrest, verschärft durch Fasten, verurteilt, Pospischil gemäß § 183 StGB II. Teil wegen „schwerer Polizeiübertretung gegen die körperliche Sicherheit“ zu acht Tagen, durch zweimaliges Fasten verschärften Arrest verurteilt. Die Suspendierung Pospischils wurde am 19.8.1850 wieder aufgehoben. Nach Rückweisung seines Rekurses wandte sich Pospischil in erstaunlich selbstbewusster Form an die zuständige Betriebsdirektion:

„(...) Abgesehen davon, daß ich in meinem Bewusstsein an dem fraglichen Vorfall keineswegs jene Schuld getragen habe, wie sie mir bemessen wird, so bin ich schon dafür nur zu empfindlich dadurch gestraft worden, daß ich aus jenem Anlasse durch 2 Monate suspendiert war und durch diese Zeit die Hälfte des Gehaltes eingebüßt habe, und die mir andiktierte Arreststrafe absitzen mußte. Einen Ersatz des von mir dem h. Aerar zugefügten Schadens müsste ich als eine dritte Strafe ansehen, und bin auch nicht imstande, einen solchen Ersatz zu leisten. In Absicht auf die Ausmittlung der Reparaturkosten bemerke ich, daß die bezeichneten Personen-Wägen, nachdem dieselben schon längere Zeit verwendet worden waren, zur Zeit jenes Unfalles ohnehin mehr

⁶³⁵ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach IV A /Karton 63 – Zl. 213 /6.1.1846 + 16/EP /31.12.1844

⁶³⁶ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 35 - Bericht der Obergeringieurabteilung Graz, Zl. 528/C /18.1.1850

⁶³⁷ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 35

oder weniger reparaturbedürftig gewesen, und daher unter den ausgewiesenen Reparaturkosten auch solche begriffen sein dürften, die nicht durch den Unfall, sondern durch den Gebrauch verursacht waren. Auch dürfte nicht außer Zweifel stehen, daß die aufgerechneten Löhnungen bloß für diese Arbeiten gezahlt worden sind, da die einzelnen Arbeiter in der ausgewiesenen Zeit mitunter auch andere Arbeiten bewirkt haben mochten. (...) Eigenes Vermögen besitze ich nicht, und daß ich als Familienvater von meinem Bezüge jährlicher 800 fl bei der dermaligen Teuerung nichts entbehren kann, ohne zu darben, liegt wohl am Tage. Ich bitte daher umso mehr um gütige Nachsicht des ausgesprochen unerschwinglichen Ersatzes, als ich mir während meiner 5jährigen Verwendung bei der nördlichen Staatsbahn und auch früher bei der Nordbahn nichts zuschulden kommen ließ, und selbst in diesem Falle keiner Schuld mich bewusst fühle“⁶³⁸.

Der Quadrantenwächter-Substitut Martin Beisel wurde durch die Staatsanwaltschaft Bruck / Mur wegen Vergehens gegen das Eisenbahn-Polizeigesetz und die Instruktion für Bahnwächter zu zwölf Stunden Arrest und Ersatz der Verfahrenskosten verurteilt, da er sich im Dezember 1850 nicht gehörig vom völligen Einrasten des Schrankens überzeugt habe⁶³⁹.

Der Packer Vinzenz Schmölzer wurde aufgrund des Achsbruchs und der Entgleisung auf der Strecke St. Egyden-Wr. Neustadt vom 16.11.1853 entlassen. In der Begründung heißt es:

„weil er (...) als der nächste von dem entgleisten Wagen selbst bei dem geringsten Grade von Aufmerksamkeit sowohl den Achsenbruch und den übrigen Lauf der Schäden hätte entdecken als auch dem weiteren Umsichgreifen nachteiliger Folgen vorbeugen hätte können (...)“⁶⁴⁰.

Der Wächter Dominik Wachta wurde zu 24 Stunden Arrest wegen „Übertretung gegen die körperliche Sicherheit in Berücksichtigung mildernder Umstände“ verurteilt, anlässlich der Entgleisung am Matzleindsdorfer Viadukt am 21.10.1854 aufgrund einer Wechselumstellung⁶⁴¹.

⁶³⁸ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 26 – Zl. 12738 /26.11.1850

⁶³⁹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 32 – Zl. 13406 /17.11.1851

⁶⁴⁰ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 52 – Zl. 1762/1854 (ohne Datum)

⁶⁴¹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 52 – Zl. 7822/1854 (ohne Datum)

Die Entlassung des Telegrafen-Aspiranten Thomas Grebitschitscher /Wildon erfolgte, da er ein Telegramm betreffend Zugsumleitung offenbar mangels entsprechender Einschulung nicht weitergeleitet hatte, wodurch ein Zusammenstoß am 4.9.1854 nur knapp verhindert wurde. Erst nachträglich (11.9.1854) wurde ein Rundschreiben betreffend die korrekte Weiterleitung telegraphischer Depeschen herausgegeben⁶⁴².

Nach der Kollision des Postzuges mit einem Pferdefuhrwerk am 2.8.1854 auf der Strecke Neunkirchen-Ternitz wurde den zuständigen technischen Organen eine strenge Rüge erteilt, da sie nicht rechtzeitig die Abberufung des schwerhörigen Bahnwächters Mathias Huber aus dem Wächterdienst veranlasst hatten, für den er aufgrund seines körperlichen Gebrechens ungeeignet war⁶⁴³.

Nach der Beschädigung einer Lokomotive beim Verschub wurde gegen den Lokführer Walla und den Heizer Ferdinand Kramberger /Wr. Neustadt eine Untersuchung eingeleitet. Der Heizer wurde entlassen, gegen den Lokführer eine Geldstrafe von 5 fl gemäß § 4 der Vorschriften verhängt. Die Höhe des Schadens war mit 38 fl ermittelt worden⁶⁴⁴.

Wegen mangelhaft überwachtem Wegschraken erfolgte die Verurteilung des Bahnwächters Karl Mitsak /Pest zu drei Monaten strengem Arrest wegen „*Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens*“. Der Mangel an Aufmerksamkeit hatte am 21.10.1854 einen Unfall mit einem Todesopfer zur Folge. In der Folge wurde Mitsak zum Nachtwächter degradiert⁶⁴⁵.

Während der Untersuchung des Auffahrunfalles vom 11.8.1855, der 8 Tote und 30 Verletzte zur Folge hatte, wurde der zugsführende Official Emanuel Mikolaschek mit halbem Gehalt suspendiert. Nach seiner Verurteilung zu einem Jahr strengem Arrest, verschärft durch einmaliges Fasten jede Woche

⁶⁴² ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 52 – Zl. 19579/1854

⁶⁴³ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 54 – Zl. 5529 /3.8.1854

⁶⁴⁴ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 39 – Zl. 7531 /10.10.1854

⁶⁴⁵ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db /Karton 12 – Zl. 20362 /16.11.1854

und Schadenersatz wegen „*Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens als Täter*“ durch das KG Wr. Neustadt erfolgte die Entlassung⁶⁴⁶.

Wegen falscher Wechselstellung, die am 8.5.1855 eine Zugsentgleisung zur Folge hatte, erfolgte die Verurteilung des Wächters Ferdinand Halbwachs /Leobersdorf zu drei Tagen strengem Arrest und einer Geldstrafe von 2 fl durch das BG Pottenstein⁶⁴⁷.

Nach der Zugsentgleisung auf der Strecke Wr. Neustadt-Theresienfeld am 14.5.1855 erfolgte die Verurteilung des Bahnrichters Franz Koch durch das BG Wr. Neustadt zu drei Monaten strengem, mit einem Fasttag in jeder dritten Woche verschärften Arrest samt Übernahme der Verfahrenskosten und Schadenersatzleistung von 334 fl 34 kr. Die Betriebsdirektion sah von der Schadenersatzleistung aufgrund gänzlicher Mittellosigkeit des Verurteilten ab und verfügte seine Entlassung⁶⁴⁸.

Nach dem Zugszusammenstoß zwischen Salloch und Laibach am 13.1.1855, bei dem neben Sachschaden einer der Lokführer verletzt wurde, verurteilte das LG Laibach den Ingenieur Sigmund von Guthrat und den technischen Eleven Johann Alpers aufgrund falscher Disposition wegen „*Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens*“ zu je zwei Monaten Arrest und einer Schadenersatzleistung von 1398 fl ½ kr. Daneben wurden die Heizer Kaspar Kaprisch und Johann Widas zu 6 fl 40 kr bzw. 15 fl Schadenersatz verurteilt. Nach Majestätsgesuch wurden die Haftstrafen auf vier Wochen gemildert, und mit Bescheid des Handelsministeriums vom 17.6.1856 wurde auf Schadenersatz gänzlich verzichtet, die Disziplinarmaßnahmen eingestellt und für alle Beschuldigten auf dem Gnadenwege die weitere Beschäftigung im Staatsdienst bestätigt⁶⁴⁹.

Nach dem Zugszusammenstoß vom 23.9.1854 in der Station Kindberg aufgrund vorzeitiger Zugseinfahrt mit einem Sachschaden von 427 fl 49 kr er-

⁶⁴⁶ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 52 – Zl. 35/Pr/1855

⁶⁴⁷ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 52 – Zl. 4890/1855

⁶⁴⁸ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 52 – Zl. 6238/1855

⁶⁴⁹ ÖSTA, AVA-V A, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 52 – Zl. 16921/1855

folgte die Verurteilung des Wächters Josef Allmon zu vier Tagen Arrest und Übernahme der Verpflegskosten im Arrest von 42 kr durch das BG Kindberg⁶⁵⁰.

Wegen falscher bzw. fehlender Signalisierung und nicht begangener Strecke erfolgte die Suspendierung und anschließende Entlassung des Bahnwächters II. Klasse Hyazinth Kwiećim /Trzebinia. Dieser hatte in seiner Rechtfertigung u.a. angegeben, er habe den Nachtdienst seinem 14-jährigen Sohn überlassen⁶⁵¹.

Wegen Übertretung des § 432 StG durch Auffahrunfall auf eine Schiebebühne und Beschädigung der Lok in Mürzzuschlag am 19.3.1857 wurde der Lokführer Ignaz Heršon zu 48 Stunden mit einmaligem Fasten verschärftem Arrest durch das Bezirksamt Mürzzuschlag verurteilt. Ursache dafür war ein unbeleuchteter Wechsel, dessen Lampe seit 14 Tagen in Reparatur gewesen war. Aus diesem Grund erfolgte die Entlassung eines Wächters und eines Wächtersubstituten sowie des Lampisten, ferner ein „*eindringlicher Verweis*“ an die Platzinspektion und Ingenieursektion wegen „*Lauheit und Einseitigkeit*“ sowie mangelnder Personalüberwachung⁶⁵².

Nach einem Zugszusammenstoß in Kapfenberg am 3.10.1857 im dichten Nebel wurde der Expeditpraktikant Johann Weinschenk wegen Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens durch das KG Leoben zu acht Monaten Arrest verurteilt. Bei einer Sicht von 25-30 Klaftern sei der Lokführer mit dem Ruf „*Rettet Euch*“ abgesprungen, beide Heizer wurden getötet, Packer und Kondukteure teils schwer verletzt. Weinschenk wurde aus dem Staatsdienst entlassen, es wurde geprüft, ob Vermögen vorhanden sei, um die Schäden von insgesamt 7930 fl 33 kr CM abzudecken. Sein vorgesetzter Amtsleiter, der Offizial Hugo Miller, erhielt einen Verweis, weil er sich „*durch 14 Tage hindurch dem Nachtdienst gänzlich entzogen und diesen unbequemen*“

⁶⁵⁰ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 52 – Zl. 21511/1855

⁶⁵¹ ÖSTA, AVA-VA, Östliche Staatsbahn, Fach IV Dc /Karton 7 – Zl. 9743 /25.10.1856

⁶⁵² ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 53 – Zl. 11988/1857

*Dienst Nacht für Nacht dem Expeditpraktikanten Weinschenk überlassen habe*⁶⁵³.

Nach dieser Verurteilung⁶⁵⁴ und einer Schadenersatzforderung von 6.164 fl 36 kr⁶⁵⁵ „für zugrundegegangene Betriebsmittel“ durch das OLG Graz⁶⁵⁶ erfolgte nach einjähriger Suspendierung⁶⁵⁷ aufgrund guter Dienstbeurteilung die Empfehlung der Dienststelle, auf die Einbringung des Schadenersatzes zu verzichten, was im Hinblick auf „gänzliche Zahlungsunfähigkeit“ auch geschah⁶⁵⁸.

Nach dem Zusammenstoß von Oberlesece vom 5.11.1857 berichtete die Ingenieursektion Adelsberg:

„(...) Wächtersubstitut Blasius Stranzer, welcher wegen seiner Schuld am Zusammenstoß des Postzuges 5 mit dem Postzug 7/ 1 am 5. November v.J. gerichtlich abgestraft worden ist, wurde auch seines Dienstes entlassen, und es muß hiebei bemerkt werden, daß dieser gleich allen übrigen Wächter-Substituten in den Vorschriften der Signalisierung eifrigen Unterricht erhielt, daß aber entweder Stumpfsinn oder eine außerordentliche Trägheit an der ungenügenden Auffassung der erhaltenen Belehrungen Ursache waren. Wie bei diesen Wächter-Substituten, so ist es auch bei den meisten übrigen Wächter-Substituten mehr oder minder der Fall, daß alle Mühe aus jedem einzelnen einen verlässlichen Wächter zu bilden, fruchtlos bleibt. Bei der niedersten Stufe der Bildung dieser Leute, und bei dem starrsinnigen Trotze aller in dieser Gegend Heimischen, welche jede geringe Anstrengung scheuen, läßt sich auch nicht viel Besseres erwarten, ebenso befinden sich leider unter dieser Abteilung unterstehenden Wächter-Personale kaum 2 Dritteile, die der deutschen Sprache gut – geschweige denn des Lesens und Schreibens entsprechend mächtig wären, und es kann somit diese Abteilung bei dem Mangel an anderem Wächter-Personale unmöglich jede Verantwortung auf sich nehmen, wie solche bloß nur aus der Individualität dieses Personals auf sich beruht.

Der gehorsamst Gefertigte hat übrigens schon ursprünglich die erforderlichen Maßregeln in dieser Hinsicht getroffen, indem das anfänglich

⁶⁵³ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 53 – Zl. 19922/1857

⁶⁵⁴ Zl. 13152/464 /2.7.1859

⁶⁵⁵ Lt. Aktenzahl 20635 vom 5.10.1858 wurde die Forderung mit 7.920 fl 33 kr festgelegt

⁶⁵⁶ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 126

⁶⁵⁷ Zl. 20635 /5.10.1858

⁶⁵⁸ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 50

*ganz unerfahrene Wächterpersonale unter beständiger Aufsicht und Kontrollierung eifrigst unterrichtet, und keinem die selbständige Dienstleistung überlassen wurde, bevor er nicht von dem Gefertigten selbst der zu diesem Behufe meist sich auf der Strecke befand, gehörigermassen geprüft und als befähigt erklärt worden war (...)*⁶⁵⁹

Nach dem Zugszusammenstoß bei Laase vom 2.9.1857 erfolgte die Entlassung des Bahnwächters Andreas Pogatschnig wegen grober Pflichtvernachlässigung durch falsche Weichenstellung. Eine Geldstrafe von 5 fl und scharfer Verweis wegen verspäteter Zugsabfertigung wurde gegen den Ingenieurassistenten Karl Hochstätter verhängt, ebenfalls eine Geldstrafe von 5 fl und scharfer Verweis für den Ingenieurassistenten Josef Wagner, da er sich nicht persönlich von der Wechselstellung überzeugt hatte⁶⁶⁰.

Der Wächtersubstitut Alois Rudolf /Laibach wurde eines wegen Beinahe-Unfalls aufgrund eines offen gelassenen Schrankens entlassen und an die Strafbehörde wegen „*Übertretung der Bahnpolizeigesetze*“ übergeben⁶⁶¹.

Nach dem Zusammenstoß vom 13.6.1858 in Brunn verhängte das BG Mödling folgende Urteile: Eine Woche strenger Arrest, verschärft durch einen Fasttag und Übernahme der Verfahrenskosten für den Lokführer Anton Jordan (der bereits eine entsprechende Vorstrafe von 10 fl erhalten hatte) wegen zu schnellen Einfahrens in die Station, sowie strenger Verweis nach einem halben Jahr Suspendierung; der Bahnwächter Mathias Waga wurde vom Vorwurf der Übertretung gegen die körperliche Sicherheit freigesprochen⁶⁶².

Gegen den Ingenieur-Assistenten Jordan wurden nach der Entgleisung eines Frachtzugs in Bruck an der Mur am 7.8.1858 wegen verzogener Schienen und verbogener Weichen strafgerichtliche und Disziplinaruntersuchungen wegen Fahrlässigkeit eingeleitet. Auch gegen dessen Vorgesetzten Ingenieur Chmelik wurde eine Disziplinaruntersuchung wegen „*mangelnder Energie bei*

⁶⁵⁹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 53 – Zl. 25730/1858

⁶⁶⁰ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 53 – Zl. 2378/1858

⁶⁶¹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 45 – Zl. 16787/1858

⁶⁶² ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 54 – Zl. 21227/1858

der Überwachung der Dienstpflichten“ eingeleitet. Anschließend erfolgte die Strafversetzung Jordans nach St. Peter⁶⁶³.

Der geprüfte Führerlehrling Anton Matečsny /Graz wurde wegen unbefugter Inbetriebnahme einer Lok und Verweigerung der deshalb verhängten Geldstrafe von 2 fl entlassen⁶⁶⁴.

Nach dem Zugszusammenstoß in Wien vom 21.7.1858 erfolgte die Verurteilung des Wächtersubstituten Michael Langer zu sechs Tagen strengem Arrest und Übernahme der Verfahrenskosten durch das BG Wieden, wegen *„Übertretung gegen die körperliche Sicherheit durch Vernachlässigung der Dienstinstruktionen“*. Langer hatte angegeben, aus Ermüdung verschlafen und seinen Dienst verspätet angetreten zu haben, *„(...) ungeachtet er selbst gesteht, zwei Tage vorher (...) volle 24 Stunden Ruhe gehabt zu haben (...)“*. Ferner wurde der geprüfte Lokführer-Lehrling Morawitz wegen Überschreitung der Dienstinstruktionen verurteilt⁶⁶⁵.

Nach dem Zusammenstoß eines Materialzuges mit einem Lastzug zwischen Sava und Littai wurde der Oberkondukteur II. Klasse Johann Bauherr nach Gerichtsverfahren wegen Übertretung gegen die körperliche Sicherheit zu fünf Tagen strengem Arrest und Entschädigungsleistung von 3.087 fl 26 kr verurteilt. Das Disziplinarverfahren gegen den vorgesetzten Ingenieurassistenten Sanleque und den Maschinführer Anton Hantschke führte zur deren Versetzung. Bauherr wurde zum Kondukteur I. Klasse degradiert und vom Zugführerdienst ausgeschlossen; von der Einbringung des Schadenersatzes wurde aufgrund der lang dauernden Suspendierung wegen voraussichtlicher Uneinbringlichkeit abgesehen; die Forderung wurde 1859 schließlich endgültig abgeschrieben⁶⁶⁶.

⁶⁶³ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 54 – Zl. 21660/1858

⁶⁶⁴ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 41 – Zl. 2522 /4.2.1858

⁶⁶⁵ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 54 – Zl. 6311/1859

⁶⁶⁶ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 99 + Karton 126 – Zl. 26909 /15.12.1858 + 2166/98 /8.2.1859

6.3.5.6 Alkoholprobleme

Obwohl vor allem in den östlichen Kronländern, teilweise aber auch im Alpenraum, Alkoholismus ein ernstes Problem darstellte, lag der durchschnittliche Alkoholkonsum durchaus innerhalb der europäischen Normen⁶⁶⁷, war aber dennoch mit den Anforderungen der neuen Berufsfelder kaum vereinbar, was allerdings anfangs nicht erkannt wurde, wie sich aus dem Antrag der Eisenbahngesellschaft im Jahr 1834 um Genehmigung zum Branntwein- und Mostausschank für die Arbeiter beim Brückenbau Lambach erkennen lässt⁶⁶⁸. Immerhin war in den 1850er-Jahren zwar ein Rückgang des Alkoholkonsums feststellbar, um später aber unverhältnismäßig wieder anzusteigen⁶⁶⁹.

Besonders bei den unteren Dienstklassen wurde Alkohol als Nahrungsergänzung, teilweise sogar als Medizin verstanden, es fehlte an Aufklärung und Verständnis, auch an Vorbildern, und Bedienstete mit Militärvergangenheit waren jahrelang an den Konsum bedeutender Alkoholmengen gewöhnt worden. So galten noch 1871 die Militärverpflegungsvorschriften des Jahres 1785 beinahe unverändert, hier für die warme Jahreszeit (§ 58):

Frühstück: $\frac{1}{6}$ Seitel Rum, oder $\frac{1}{4}$ Seitel Branntwein, oder 1 Seitel Wein oder 1 $\frac{1}{2}$ Seitel Einbrennsuppe

Mittagessen: $\frac{1}{2}$ Pfund Rindfleisch samt Suppe und Gemüse

Abendessen: $\frac{1}{4}$ Pfund Rindfleisch samt halber Gemüseportion, sowie $\frac{1}{4}$ Seitel Branntwein oder 1 Seitel Wein oder 1 Maß Bier⁶⁷⁰

Erst 1906 konstituierte sich ein Eisenbahn-Alkoholgegner-Verband, der unter Hinweis auf zahlreiche Unfälle unter Alkoholeinfluss alkoholfreie Eisenbahner-Werksküchen und Alkoholverbot in Bahnhofrestaurants

⁶⁶⁷ Zenker gibt für die 1840er-Jahre für Galizien einen Branntweinverbrauch von 13 $\frac{1}{3}$ Maß pro Kopf an, für die übrige Monarchie 2 Maß pro Kopf, während der Durchschnittsverbrauch in Sachsen oder Preußen bei 6 Maß pro Kopf lag. Dagegen betrug der Bierkonsum mit 19 $\frac{1}{2}$ Maß in Österreich nur die Hälfte des englischen (38 $\frac{1}{2}$ Wiener Maß), lag aber um ca. $\frac{1}{3}$ höher als in Preußen (9 $\frac{1}{2}$ - 10 $\frac{1}{2}$ Wiener Maß), S. 73 f. Turnbull vertrat allerdings die Meinung, dass Trunkenheit in Österreich, mit Ausnahme von Ungarn und der Militärgrenze kaum bekannt sei! (Österreichs soziale und politische Zustände), S. 145 f

⁶⁶⁸ ÖSTA, AVA-VA, Erste Eisenbahn-Gesellschaft, Fach IV A /Karton 4 – Zl. 312/1834

⁶⁶⁹ Sandgruber, Konsumgüterverbrauch, S. 249

⁶⁷⁰ Pollanetz /Wittek, Band 3, S. 70 f

+ Alfred Francis Přibram, Materialien zur Geschichte der Preise und Löhne in Österreich (Wien, 1938), S. 564 f.

forderte⁶⁷¹. Dabei war die Vorstellung noch völlig fremd, Alkoholismus als Krankheit zu erkennen, man betrachtete ihn als Charakterschwäche vor allem der unteren Bevölkerungsschichten.

Die untersuchten Disziplinarverfahren im Zusammenhang mit Alkoholismus stehen fast immer auch im Zusammenhang mit Dienstvernachlässigung, Insubordination oder Ehrverletzung, wobei der Schwerpunkt der Vorwürfe nicht immer klar abzugrenzen ist.

Wie mit dem Alkoholproblem praktisch umgegangen wurde, ist den folgenden Beispielen zu entnehmen:

Gegen den Kondukteur Heinrich Forst /Hohenstadt, der fünf Tage nicht zum Dienst erschienen war, wurde die Suspendierung verhängt und eine Untersuchung eingeleitet, weil er *„trotz aller guten und strengen Zurechtweisungen seinen liederlichen Lebenswandel fortgesetzt“*, sich betrunken und seinen Uniformrock zerrissen habe. Weitere Vorhaltungen wurden im ausführlichen Amtsvermerk dargelegt, dabei befindet sich auch ein Zeugnis des Eisenbahnnamtes Prag, dass sich der Beschuldigte beim Dienst in Prag tadellos verhalten habe und frühere Exzesse *„(...) mehr seiner Jugend, dem schlechten Beispiel eines Kollegen und dem Mangel einer zweckmäßigen Überwachung zuzuschreiben (...)“* seien⁶⁷².

Nach der Entlassung des Bahnwächters III.Cl. Josef Nowotny /Pardubitz nach vorangegangener Strafversetzung gab die zuständige Ingenieurabteilung folgende Stellungnahme ab:

„Dieser Wächter verläßt häufig seinen Posten ohne Urlaub, treibt sich in Wirtshäusern herum, trinkt übermäßig Brandwein, spielt Karten, ist ein Raufer, verläßt sein Weib und Kinder, welche sonach in Hunger, Schmutz und ohne die nötigste Kleidung in Krankheit verfallen (...) Vielfache mündliche Ermahnungen von Gefertigten blieben fruchtlos, Geldstrafen hätten des Wächters Wohnungsverhältnisse nur verschlimmert,

⁶⁷¹ Aladár Békéss, Alkohol und Eisenbahn (Wien, 1906)

⁶⁷² ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 22 – Zl. 6455 /13.8.1850

anderweitige Strafen, um sein Ehrgefühl zu wecken, hatten bisher keine Wirkung hervorgebracht, denn dieser Wächter wurde schon mehrere Male auf 8 Tage bis 4 Wochen zum Arbeiten auf den Oberbau strafweise verwendet (...)“

Da Nowotny darüber hinaus seinen Winterpelz im Wert von 15 fl versetzt hatte, der noch bis 1855 zu tragen gewesen wäre, wurde ihm der anteilige Wert von 3 fl 30 kr in Abzug gebracht⁶⁷³.

Der Signalwächter Stefan Simoncsits /Neuhäusel wurde auf unbestimmte Zeit zum Nachtwächter degradiert und versetzt, wegen erwiesener Trunkenheit und „*Stützigkeit*“, sowie aus Sicherheitsrücksichten. Die Entlassung erfolgte im September 1854 wegen Arbeitsverweigerung⁶⁷⁴.

Der Wagenschmierer Josef Prattner wurde zu drei Tagen Arrest wegen Trunkenheit im Dienst gemäß § 81 der Dienstordnung verurteilt. Die Polizeidirektion verrechnete für die Verpflegung des Sträflings 42 kr, was vom darauffolgenden Monatslohn abgezogen wurde⁶⁷⁵.

Gegen den Offizial V.Klasse Anton Merfort /Mürzzuschlag wurde eine Untersuchung wegen Dienstvernachlässigung, Schulden und Trunksucht eingeleitet. Anschließend erfolgte seine Strafversetzung nach Graz. Aufgrund betrunkenener Teilnahme an der Eröffnungsfeier für die Triester Strecke in Anwesenheit des Kaisers am 26.7.1857 wurde schließlich die Entlassung ausgesprochen⁶⁷⁶.

Der Portier Anton Seiler /Krakau wurde zum provisorischen Amtsdieners I. Klasse degradiert aufgrund wiederholter Trunkenheit im Dienst und Beleidigung des Restaurateurs Carl Löbenstein mit den Worten: „(...) *Sie sind ein lausiger Jud, ich bin der Portier von Krakau und Sie müssen mir untertänig sein (...)*“⁶⁷⁷.

⁶⁷³ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 25 – Zl. 9154 /16.1.1854 + 9593 /23.6.1854

⁶⁷⁴ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db /Karton 14 – Zl. 4744 /10.3.1854

⁶⁷⁵ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 43 – Zl. 783/1856

⁶⁷⁶ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 42 – Zl. 21691 /22.12.1856

⁶⁷⁷ ÖSTA, AVA-VA, Östliche Staatsbahn, Fach IV Dc /Karton 8 – Zl. 2904 /25.4.1857

Die Suspendierung und Entlassung des Wächters Anton Duß /Wr. Neustadt wegen totaler Trunkenheit erfolgte, „*um ein Exempel zu statuieren*“. Bereits davor war Duß aus demselben Grund mit 30 kr bestraft und vom Dienst suspendiert gewesen⁶⁷⁸.

Die Entlassung des Wegewächters Simon Tworinski /Trzebinia wegen Trunksucht erfolgte, da er „*nach Behebung seines Lohnes durch so viele Tage sich betrinkt, als das Geld zum Ankauf von Branntwein hinreicht*“⁶⁷⁹.

Gegen den Bahnwächter III. Klasse Franz Plimpfl /Adelsberg wurde Suspendierung und Entlassung wegen Insubordination gegen seine Vorgesetzten („*die können mich nicht aus dem Wirtshaus schaffen*“), Trunkenheit und Beschimpfung verfügt⁶⁸⁰.

Die Entlassung des Lokführers Johann Link /Theißbahn erfolgte wegen wiederholter Trunkenheit im Dienst nach einer Disziplinaruntersuchung. Nach der Beschwerde Links stellte die Generalinspektion fest, dass aus drei Fällen von Trunkenheit noch nicht geschlossen werden könne, dass dieser ein „*unverbesserlicher Gewohnheitstrinker*“ sei und das Verfahren als Warnung dienen möge⁶⁸¹.

6.3.5.7 Dienstvernachlässigung

Mit dem Überbegriff Dienstvernachlässigung wurde generell mangelhafte Arbeitshaltung bezeichnet. Dies umfasste unentschuldigtes Fehlen, häufiges Zuspätkommen, unbefriedigende Dienstverrichtung und „Lauheit“ im Dienst, aber auch standeswidriges Verhalten, wie nachstehend an einigen ausgewählten Beispielen dargelegt wird:

⁶⁷⁸ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 33 – Zl. 16546 /24.8.1857

⁶⁷⁹ ÖSTA, AVA-VA, Östliche Staatsbahn, Fach IV Dc /Karton 8 – Zl. 5943 /28.8.1857

⁶⁸⁰ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 43 – Zl. 21648 /24.10.1857

⁶⁸¹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f.Handel u. Volkswirtschaft, Fach III Da /Karton 15 – Zl. 421/42 /7.1.1864

Der Bahnwächter Anton Ritter von Lehenstein /Pardubitz wurde wegen „*häufiger Dienstesvernachlässigung*“ nach wiederholten Verwarnungen und Versetzungen, zuletzt an eine Stelle, wo er wegen „*seiner erwiesenen Unverträglichkeit mit der Umgebung weniger in Berührung kommt*“, schließlich entlassen⁶⁸².

Suspendierung und Disziplinarverfahren gegen den Ingenieur Loos /Cilli wegen unerlaubten Verlassens des Dienstpostens wurde auch mit generalpräventiven Überlegungen begründet, da „*(...) die bei mehreren Individuen (...) wahrgenommene Gleichgültigkeit für den Dienst und die Disziplin ein energisches Beispiel erfordert (...)*“⁶⁸³.

Die Entlassung des Bahnwächters III. Klasse Franz Lachner, wurde damit begründet, dass „*trotz Rügen und Lohnabzug (...) in dessen Strecke lockere Keile und der Graswuchs selbst in der Kurve vorgefunden wurden*“⁶⁸⁴.

Die Entlassung des Offizials Eduard Jellinek /Pest nach Disziplinaruntersuchung erfolgte wegen „*dienstwidrigem Betragen*“. Nach Aussage von Zeugen war er an einem öffentlichen Ort betrunken angetroffen worden und habe sich „*(...) durch ein dem ganzen Beamtenstande zur Unehre gereichendes Benehmen bemerklich gemacht (...)*“. Der Antrag auf Alimentation während des sechs Monate dauernden Disziplinarverfahrens wurde abgewiesen⁶⁸⁵.

Nach Anzeige der Platzinspektion wegen Nachlässigkeiten wurde der Taglohn der Wächter Andreas Schiller und Adalbert Terpinsky /Pest von 32 kr auf 30 kr herabgesetzt⁶⁸⁶.

Der Amtsleiter Marquà /Kralup stellte in seinem Gesuch an die Betriebsdirektion um Austausch des Nachtwächters Franz Duda fest, dass dieser

⁶⁸² ÖSTA, AVA-VA, General-Direction für Communicationen, Fach III B a /Karton 54 – Zl. 5422/E /21.6.1851

⁶⁸³ ÖSTA, AVA-VA, General-Direction für Communicationen, Fach III B a /Karton 57 – Zl. 11090/E /1.12.1851

⁶⁸⁴ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 40 – Zl. 14030 /14.6.1852

⁶⁸⁵ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 112 – Zl. 18608/E /4.9.1852

⁶⁸⁶ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db /Karton 15 – Zl. 6763 /26.4.1853

trotz aller Ermahnungen so regelmäßig die Züge verschlafe, dass der Amtsleiter sich gezwungen sehe, selbst im Amtslokal auf einer Bank zu übernachten. Im Gesuch wurde angemerkt, dass sich in der ganzen Umgebung kein Individuum finden lasse, das bereit sei, den Nachtdienst um 24 kr CM zu versehen, so dass ferner ersuche werde, diesen Lohn auf 30 kr zu erhöhen⁶⁸⁷.

Dass auch Anzeigen von subalternem Personal Aussicht auf Überprüfung hatten, zeigt die penibel durchgeführte Untersuchung der Betriebsdirektion Prag, die nach Beschwerden einiger Weichenwächter eingeleitet wurde und schließlich zur Entlassung des Weichenwächters Zimmermann wegen Alkoholismus, Gewalttätigkeit und unverbesserlicher Streitsucht und zur Strafversetzung des Stationswächters Johann Haas von Ehrenfeld wegen Günstlingswirtschaft auf der Bahnstation, unerlaubte Betreibung einer Gar-küche, die auch Branntwein ausschenkte und Entwendung von Brennholz führte. Als Schadenersatz für Holz wurden dem Stationswächter 19 fl in Rechnung gestellt⁶⁸⁸.

Nach Disziplinaruntersuchung wurde ein strenger Verweis gegen den Kondukteur Ferdinand Brandl ausgesprochen, da er im Nachtdienst während der Bewachung des Telegraphenapparates 2 Stunden 25 Minuten lang geschlafen hatte⁶⁸⁹.

Das Eisenbahnamt Cilli stellte an die Betriebsdirektion den Antrag auf Versetzung des Nachtwächters II. Klasse Caspar Ahitsch wegen unverlässlicher Dienstleistung und unfolgsamen Betragens trotz Geldstrafe und Verweisen⁶⁹⁰.

⁶⁸⁷ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 23 – Zl. 16876 /9.8.1853

⁶⁸⁸ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 23 – Zl. 3780 /7.3.1854 + 5507 /5.4.1854

⁶⁸⁹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 31 – Zl. 7674 /19.9.1855

⁶⁹⁰ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 28 – Zl. 1603/1856

Das Bezirksamt Tüffer verhängte eine Strafe von je drei Tagen Arrest gegen die Wächter Bayer und Glowatsch /Laibach, die während der Dienstzeit im Gasthaus angetroffen worden waren⁶⁹¹.

Die Entlassung des Diurnisten Andreas Wolf /Laibach erfolgte einerseits wegen verspäteten Dienstantritts, andererseits wegen Trunksucht und mangelnder Distanz zu den Arbeitern, ohne „*das Ansehen eines Beamten*“ zu wahren⁶⁹².

Der provisorische Telegrafendiurnist Georg Kämmerer /Baden wurde aufgrund unmoralischen Lebenswandels entlassen, da er gemäß Polizeibericht als Trunkenbold, Nachtschwärmer, Besucher gemeiner Wirtshäuser und Schuldenmacher beschrieben wurde. U.a. habe er einer jungen Frau den Heimatschein abgenommen und sie zur Begleitung in seine Wohnung genötigt⁶⁹³.

Wegen Ehrenbeleidigung und körperlicher Attacke wurde der Bahnwächter Anton Kreischer durch das BG Gloggnitz zu drei Tagen Arrest verurteilt. Aufgrund unangemessenen Verhaltens vor Gericht erfolgte eine weitere Verurteilung zu zehn Stockschlägen durch die Gendarmerie.

Im selben Akt, unter identer Aktenzahl, befindet sich der Bericht über die Verurteilung des Bahnwächters Franz Lichtenberger zu 14 Tagen strengem Arrest durch das BG Gloggnitz wegen Übertretung der öffentlichen Sittlichkeit „*durch Entehrung unter der nicht erfüllten Zusage der Ehe*“, weiters zur Verpflichtung der Kostenübernahme für den Substituten für die Zeit der Haft⁶⁹⁴.

Nach Disziplinaruntersuchung wurde die Entlassung des Telegrafendiurnisten Raimund Sandler /Wr. Neustadt ausgesprochen. Sandler habe in böswilliger Absicht das Gerücht verbreitet, dass sich am 21.8. d.J. auf der Karststrecke ein Unfall mit Todesopfern ereignet habe und dadurch das

⁶⁹¹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 31 – Zl. 8780 /31.5.1856

⁶⁹² ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 51 – Zl. 14191 /28.8.1856

⁶⁹³ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 39 – Zl. 466/1857

⁶⁹⁴ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 39 – Zl. 13654 /24.7.1857

Ansehen und den guten Ruf der Bahnanstalt gefährdet. Weiters wurde an den Oberkondukteur Daniel Alt eine strenge Rüge wegen Weiterverbreitung dieses Gerüchts ausgesprochen und ein Amtsvermerk verfasst:

„(...) Hievon sind sämtliche unterstehende Bedienstete mit dem Beisatz zu verständigen, daß in der Folge alle diejenigen, welche statt dem Dienste mit allem Eifer zu obliegen, es vorziehen, mit der Verbreitung von beunruhigenden und sehr oft ganz unbegründeten Gerüchten sich zu befassen, der unnachsichtlichen Disziplinarbehandlung werden unterzogen werden“⁶⁹⁵.

Nachdem der Bahnaufseher Pranter /Triest wegen Nichtbeförderung Beschwerde geführt hatte, erfolgte im Gegenzug die Auflistung seiner dienstlichen Verfehlungen: 1854: 1 fl Geldstrafe wegen verspäteter Vorlage der Rapporte; 1855: 5 fl Geldstrafe wegen Subordinationswidrigkeit gegen einen Ingenieur, drei Tage Arrest wegen Trunkenheit im Dienst und 3 fl 20 kr Strafe wegen Verwendung eines Arbeiters zu Privatzwecken⁶⁹⁶.

6.3.5.8 Veruntreuung /Kassenfehlbestände

Kassa- oder Materialfehlbestände sowie alle Umstände, die zur „Verkürzung des Aerars“ führten, wurden stets zum Gegenstand rigoroser Disziplinaruntersuchungen gemacht, und selbst der Verdacht auf unredliche Gebarung konnte zur Entlassung führen, wobei mildernde Umstände, wie mögliche Irrtümer oder die Verwicklung Dritter, kaum in Betracht gezogen wurden. Selbst eine Verfahrenseinstellung wegen unzulänglicher Beweise konnte zu disziplinären Maßnahmen bis hin zur Entlassung führen.

Das Spektrum möglicher Entscheidungen wird im Folgenden an einigen Beispielen dargelegt, wobei auch die herangezogenen Entscheidungsgründe jeweils von Interesse sind:

⁶⁹⁵ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 45 – Zl. 17018 /1.9.1857

⁶⁹⁶ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 43 – Zl. 12 /21.1.1858 – „Nichtbeförderung“ bezieht sich offenbar auf die Verweigerung einer gewünschten Fahrgelegenheit

Nachdem der Abgang von 60 Fahrkarten entdeckt worden war, wurden gegen drei Kanzleibedienstete der Station Böhmisches Brod Disziplinarverfahren und anschließend ihre Entlassung wegen Veruntreuung von Staatsgeldern und unterlassener Verrechnung von ausgegebenen Fahrkarten verfügt. Die Dienstwohnungen waren innerhalb von drei Tagen zu räumen, Schadenersatzforderungen wurden angekündigt. In diesem Zusammenhang schrieb die Betriebsdirektion an das BG Karolinenthal in gleichsam rechtfertigender Absicht:

„Ein Israelite, namens David Pisen, wohnhaft in Karolinenthal nächst des Gasthauses zur Stadt Hamburg macht es sich zum Geschäfte, einen großen Teil des auf dem hiesigen Eisenbahn-Stationsplatze befindlichen Dienstpersonales durch Gelddarleihungen in Schulden zu verwickeln, woraus derselbe seinen Vorteil zieht, indem er sich 30 bis 40 Prozent Interessen zahlen lässt.

Da hiedurch das Eisenbahn-Dienstpersonale demoralisiert wird, und die Eisenbahn-Verwaltung Gefahr läuft, daß solche demoralisierte Individuen sich zu unredlichen Handlungen im Dienste verleiten lassen, so beehrt man sich das löbliche Bezirksgericht diensthöflichst zu ersuchen, dem Unfug des genannten Israeliten gefälligst steuern zu wollen“⁶⁹⁷.

Die Betriebsdirektion der südlichen Staatsbahn stellte gegen den Offizial Leopold Leberbauer / Cilli eine Schadenersatzforderung über 68 fl 48 kr wegen falscher Dimensionsangabe aufgrund eines übersehenen Schreibfehlers bei der Bestellung von 600 Pfund Kupferblech, wodurch ein Schaden von 75 fl 52 kr entstanden war. Aufgrund der bis dahin korrekten Dienstleistung gewährte das Ministerium Nachsicht von der Schadenersatzleistung⁶⁹⁸.

Wegen des Verdachts auf unredliche Gebarung wurde gegen den Depotverwalter Josef Nikles eine Disziplinaruntersuchung eingeleitet. Nach ergebnisloser Einstellung erfolgte ein strenger Verweis und die ernste Ermahnung, „für die Zukunft selbst den Verdacht einer unredlichen Gebarung auszuschließen“. Anschließend wurde Nikles strafweise auf eigene Kosten (d.h.,

⁶⁹⁷ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 23 – Zl. 9 /13.7.1850

⁶⁹⁸ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 113 – Zl. 14684/E /6.7.1852

ohne Ersatz der Übersiedlungskosten) auf einen weniger bedeutenden Posten versetzt⁶⁹⁹.

Die Entlassung des Offizials Carl Armbruster /Pest erfolgte wegen finanzieller Unregelmäßigkeiten nach Untersuchungen, die auch durch das LG Wien geführt worden waren. Gemäß Amtsvermerk wurde die Entlassung damit begründet,

- „(...) 1. daß er bereits als Handlungslehrling bei einem Wiener Kaufmann Landmann nach Gelddiebereien ertappt worden sei
3. daß er in Pest im Konkubinate lebe, jedoch seine Konkubine bei der Polizeibehörde mittels des Meldezettels für seine Gemahlin ausgegeben habe,
4. daß er mit syphilitischer Krankheit behaftet sei und wegen Zahlung der Kurkosten für die diesfällige ärztliche Behandlung gerichtlich geklagt und auch verurteilt wurde.
5. daß er eigenmächtig von den Gepäckträgern eine Kautions von je 5 fl, daher zusammen von 18 Trägern 90 fl eingehoben habe,
6. daß der von dem entlassenen Träger Kamschuh ein Darlehen von 50 fl genommen und denselben dafür fortan Güter zustreifen lasse
7. daß er auch von dem Träger Weiß 50 fl geborgt habe,
8. endlich brachte Figlowsky⁷⁰⁰ die bereits im Monat Mai v.J. eingebrachte Anzeige in Anregung, daß Armbruster einen eingehobenen Spesenbetrag per 27 fl unterschlagen haben soll. (...)“

Seitens der Polizeibehörde erfolgte weiters eine Anzeige wegen falscher Meldung der Konkubine und die Verfügung der Trennung⁷⁰¹.

Der Bahnaufseher und Stationskassier Georg Lehner /Theresienfeld wurde wegen verwirkten Dienstvertrauens entlassen und ein Schadenersatz von 42 kr verfügt. Gegen ihn und den Ingenieur-Assistenten Ignaz Ehrenhöfer leitete das Strafgericht Wr. Neustadt Untersuchungen wegen des Verbrechens des Betruges („Verkürzung des Aerars“) aufgrund überhöhter Verrechnung von Bahnarbeiter-Arbeitstagen ein. Der ermittelte Schaden betrug 66 fl. Nach einem Angebot der Beschuldigten, den Differenzbetrag zu erstatten,

⁶⁹⁹ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 25 – Zl. 24747 /25.10.1852

⁷⁰⁰ Offizial V. Cl., ein Kollege des Armbruster

⁷⁰¹ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db /Karton 10 – Zl. 93/v.P. /29.12.1853

verübte Ehrenhöfer einen Selbstmordversuch (Beilage: Telegramm Schönerer an die Betriebs-Direktion)⁷⁰².

Nach Beschwerden eines Fahrgastes wegen unkorrektem Wechselgeld beauftragte die Betriebsdirektion Wien eine Untersuchung der „*Redlichkeit und Sittlichkeit*“ des Kassiers Josef Baldauf bei der Polizei. Nach Befragung eines Zuckerbäckers, eines Baumeisters, eines Kaffeesieders, eines Schuhmachers, eines Stallmeisters und zweier Gastwirte, und der Untersuchung des Hinweises, Baldauf lebe getrennt von seiner Frau und unterhalte ein Liebesverhältnis zu einer verheirateten Frau, berichtete die Polizei abschließend, es gebe „*keine nachteiligen Wahrnehmungen*“ sondern das „*Zeugnis guter patriotischer Gesinnung*“⁷⁰³.

Nach umfangreichen Erhebungen erfolgte die Entlassung des Bahnwächters Johann Groh /Aussig wegen „*Verwirkung des Dienstesvertrauens*“. Groh wurde beschuldigt und teilweise überführt, Oberbauarbeiter, die fürchteten, ansonsten ihre Beschäftigung zu verlieren, zu privaten landwirtschaftlichen Arbeiten herangezogen zu haben, was über die Zahlungslisten der Eisenbahn verrechnet worden war⁷⁰⁴.

Polizeiliche Untersuchungen wurden gegen den provisorischen Avisoausträger Franz Lehrbaum /Pest geführt wegen des Verdachts der unrechtmäßigen Aneignung von Warensendungen, aufgrund einer Anzeige durch dessen ehemalige Lebensgefährtin. Nach Einstellung des Verfahrens wegen fehlender Beweismittel wurde die Entlassung ausgesprochen:

*„(...) wodurch Sie von diesem Verbrechen nicht gänzlich freigesprochen wurden, sondern bloß die Untersuchung gegen Sie wegen Abgangs rechtlicher Verdachtgründe eingestellt worden ist, im Grundes des § 78 lit. D der Dienstordnung zur Sicherheit des Dienstes und wegen verwirkten Dienstvertrauens vom Bahndienste für immer zu entfernen (...)“*⁷⁰⁵.

⁷⁰² ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 34 – Zl. 1796 /13.3.1854

⁷⁰³ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 31 – Zl. 2189 /30.10.1854

⁷⁰⁴ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 22 – Zl. 1198 /24.1.1855

⁷⁰⁵ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db /Karton 12 – Zl. 83 /17.6.1855

Eine einjährige Suspendierung ohne Bezüge und Degradierung des def. Ingenieurs II.Classe Schweitzer zum „def. Ingenieur-Assistenten I.Classe als letzter im Range“ wurde aufgrund des Verlustes von 600 fl Grundeinlösungsgeldern, jedoch ohne strafrechtliche Verurteilung, ausgesprochen, mit der Begründung

„(...) gröbster Vernachlässigung der jedem Beamten, auch abgesehen von speziellen Instruktionen, obliegenden Pflichten, die leichtsinnigste Gebarung mit den demselben vertraut gewesenen Gelder, und gänzlicher Mangel der für jedes Geschäft erforderlichen Ordnung“⁷⁰⁶.

Nach Einstellung eines Verfahren gegen den Diurnisten Johann Thon vor dem LG Wien wegen Veruntreuung aufgrund mangelnder rechtlicher Verdachtsgründe erfolgte die Entlassung wegen „moralischer Überzeugung, daß kein anderer den Geldbrief mit 343 fl unterschlagen“ habe⁷⁰⁷.

Auf Beschluss des Verwaltungsrates der Südbahn erfolgte die fristlose Entlassung von vier Kondukteuren einschließlich sofortiger Einstellung ihrer Bezüge wegen Verkürzung des Aerars durch Einhebung zu geringer Fahrpreise und Unterschlagung der eingenommenen Gelder. Die „noch nicht ausgetragenen Dienstkleider“ waren dem Stationschef zu übergeben. Die Entlassenen wandten sich direkt an Erzherzog Rainer und den Handelsminister Wickenburg unter Hinweis auf langjährige Dienstleistung und ehrenhaft abgelegten Militärdienst. Der Erzherzog wies in einer Note an den Minister auf die „öffentliche Meinung“ hin, dass der disziplinierte Charakter dieser Entlassungen nur als Vorwand diene, um „zum Nachteil des Betriebes und des Publikums“ Personal zu reduzieren, was der Minister unter Hinweis auf das Recht der Bahnverwaltung, das Personal zu überwachen und allenfalls wegen Untreue gegen die Gesellschaft zu entfernen, zurückwies. Eine Anzahl weiterer Bediensteter sei wegen ähnlicher, aber weniger gravierender Handlungen verwahrt oder abgestraft worden⁷⁰⁸. Der Akteninhalt lässt nicht erkennen, ob die Entlassung nach dieser Intervention nochmals geprüft oder

⁷⁰⁶ ÖSTA, AVA-VA, Central-Direction für Eisenbahnbau, Fach IV C /Karton 134 – Zl. 6057 /4.8.1855

⁷⁰⁷ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 49 – Zl. 15944 /21.9.1856

⁷⁰⁸ ÖSTA, AVA-VA, Min.f.Handel u.Volkswirtschaft, Fach III Da /Karton 4 – Zl. 10103/1277 /13.12.1862

vielleicht sogar aufgehoben wurde. Bemerkenswert ist hier, dass eine mögliche negative Reaktion der Öffentlichkeit in die Gesamtbetrachtung des Falles mit einbezogen wurde.

6.3.5.9 Insubordination

Die Ahndung von Insubordination, mangelndem Respekt oder gar Renitenz spielten in der patriarchalisch aufgebauten Hierarchie der Bahngesellschaften keine geringe Rolle. Die Würde des Amtes, repräsentiert durch Uniform und Amtstitel und das daraus resultierende Selbstverständnis, war unbedingt zu wahren. Selbst bei Verdacht auf ungehöriges Verhalten war mit scharfen Sanktionen zu rechnen, jedoch konnte reumütiges Verhalten die Sanktionen mildern oder aufheben. Wie den nachfolgend ausgewählten Beispielen zu entnehmen ist, verschwimmen teilweise die Grenzen zur Dienstesvernachlässigung.

Gegen den Ingenieur Felix von Szynglarsky /Mühlhausen wurde eine Untersuchung mit nachfolgendem Verweis wegen eigenmächtiger Entfernung vom Dienstposten eingeleitet, schließlich erfolgte seine Wiedereinsetzung in Amt und Genüsse⁷⁰⁹.

Die Betriebsdirektion der Kaiser Ferdinand-Nordbahn stellte gegenüber dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten am 1.3.1849 fest, dass sie zwar das Recht habe, den Bediensteten Ing. Kottek wegen dienstwidrigen Betragens (Verweigerung des Diensttelegrafen für eine Militärdepesche) abzurufen, gab aber zu bedenken, dass dieser ansonsten verlässlich und jung verheiratet sei und keine Aussicht habe, einen anderen Dienstposten bei der Nordbahn zu erhalten⁷¹⁰.

Die Entlassung des zum Signalwächter II. Klasse ernannten Wagenschiebers Anton Kompost /Cilli erfolgte mit der Begründung, weil

⁷⁰⁹ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach IV A /Karton 64 – Zl. 6192 /16.7.1848

⁷¹⁰ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 17 – Zl. 926/Bet.S/1849

„(...) er die Erhöhung der Tagelöhnungen für die Wagenschieber nicht erwarten konnte und gegen den vorgesetzten Wagenaufseher mürrisch war. Es wird daher dessen Dekret mit den Beilagen rückgesendet, daß statt seiner der hiesige Lampist Ferdinand Fritz (...) zum Weichenwächter II. Klasse zu ernennen wäre“⁷¹¹.

Die Suspendierung und Entlassung des Amtsdieners Leopold Falk /Pest erfolgte wegen (nicht näher ausgeführter) *„mehrerer, eines Staatsdieners unwürdiger Handlungen“*; gemäß Amtsvermerk führte er einen unordentlichen Lebenswandel, hatte kein bleibendes Domizil und zeigte ein subordinationswidriges Benehmen⁷¹².

Die Heizhausleitung Prag stellte den Antrag auf Entlassung des Führers Joachim Watzka wegen Nichtbefolgung einer Dienstanweisung (Versetzung nach Aussig) und Beleidigung des Vorgesetzten in der nachfolgenden Auseinandersetzung darüber⁷¹³.

Gegen den Kondukteur Friedrich Zelniček wurde Disziplinaruntersuchung wegen Arretierung eines Passagiers *„ohne hinreichenden Grund“* eingeleitet und schließlich ein schriftlicher Verweis ausgesprochen⁷¹⁴.

Nach fruchtlosen mündlichen Ermahnungen erfolgte die Suspendierung des Depotaufsehers Johann Rupert /Böhmisch Trübau wegen widersätzlichen Benehmens, nach Strafe von 20 kr wegen Versäumens eines verspäteten Zuges. Er habe Belehrungen und Ermahnungen als *„Sekkatur“* bezeichnet und eine Anweisung, den Nachtdienst zu versehen, unangemessen kommentiert. Das Eisenbahnamt stellte daraufhin einen Antrag auf Versetzung⁷¹⁵.

⁷¹¹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 40 – Zl. 2991/1853

⁷¹² ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db /Karton 10 – Zl. 20263 /22.2.1853

⁷¹³ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 28 –Zl. 3405 /1.3.1854

⁷¹⁴ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 51 – Zl. 3296 /18.5.1854

⁷¹⁵ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 26 – Zl. 9467 /21.6.1854

Nach Disziplinaruntersuchung erfolgte die Strafversetzung des Portiers Stefan König /Bruck a.d. Mur wegen subordinationswidrigem Verhalten (nicht korrektes Schließen der Wartehallen)⁷¹⁶.

Nach internen Untersuchungen wegen Geldannahme, Misshandlung eines Offizials, Amtsmissbrauch, den Versuch, Darlehen zu erpressen und Schimpfreden über Vorgesetzte erklärte der Offizial Eugen von Salvadori /Szegedin seinen Austritt. In einem sehr ausführlich angelegten Rechtfertigungsschreiben mit stark antisemitischen Untertönen an das Ministerium erklärte Salvadori „*aus Verdruss*“ wegen der vorgebrachten Anschuldigungen seinen Austritt zu erklären und wieder in Militärdienste einzutreten⁷¹⁷.

Nachdem er einen Gendarm, der ihn wegen lärmenden Benehmens arretiert hatte, beschimpft hatte, wurde der Bahnwächter Peter Keckstein /Mürz-zuschlag mit vier Tagen Arrest, verschärft durch zweimaliges Fasten, samt Übernahme der Verfahrenskosten, bestraft. Aufgrund tadelloser Dienstbeschreibung und da Keckstein „*Reue an den Tag legte*“, wurde von weiteren Konsequenzen abgesehen⁷¹⁸.

Die Entlassung des Diurnisten Constantin Sandbichler /Graz wurde wegen „*nachlässigem Kanzleibesuch und äußerst vorlautem Benehmen*“ ausgesprochen⁷¹⁹.

Die Degradierung des Heizers Lazar Uskokovitz zum Schlosser erfolgte wegen Trunkenheit, Widersetzlichkeit und unentschuldigtem Fernbleiben vom Dienst⁷²⁰.

⁷¹⁶ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 40 – Zl. 307/1855

⁷¹⁷ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db /Karton 14 – Zl. 20589 /15.11.1854

Salvadori hatte von einem jüdischen Spediteur namens Ellenberger, der sich um Armeelieferungen nach Siebenbürgen beworben hatte Bestechungsgeld entgegengenommen und einem Freund sachdienliche Hinweise auf die Angebote der „*übrigen Juden*“ gegeben: „*(...) Der Zufall wollte, dass ich zwei Tage früher mit einem meiner Bekannten über diesen Gegenstand zu sprechen kam und ihn aufforderte, auch zu konkurrieren um den Staat in solchen Zeiten von einer Bande von Juden nicht so unbarmherzig übervorteilen zu lassen (...) Herr Fröhlich, ein Christ mein Bekannter, ließ sich bereden, und ich versprach ihm mit gutem Rat zu unterstützen, um in dieser Sache zu reüssieren (...)*“

⁷¹⁸ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 39 – Zl. 2943/1855

⁷¹⁹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 45 – Zl. 14067 /17.8.1855

Die Werkstättenleitung Mürzzuschlag stellte den Antrag bei der Betriebsdirektion, dem Lokführer Johann Laszlo, der sich abgesehen von seinem „*fortwährenden renitenten, unhöflichen und kritisierenden Benehmen gegen getroffene Anordnungen im Dienste (...) keines besonders wichtigen Vergehens zuschulden kommen lassen habe (...)*“, die Jahres-Gratifikation von 100 fl CM auszufolgen, damit „*derselbe hier seine Schulden decken und ehrenvoll abziehen könne*“⁷²¹.

Der provisorische Magazinaufseher Johann Hajeck von Märzfeld erfolgte unter Gewährung einer Abfertigung von drei Monatsbezügen. Ein Majestäts-gesuch um Wiedereinstellung samt Interventionsschreiben wurde abgelehnt, wegen Schuldenmacherei und kompromittierendem Verhalten. Im Bericht der Polizeidirektion Triest an die Betriebsdirektion heißt es u.a.:

„(...) Es ist leider eine traurige Tatsache, daß der kk. prov. hierortige Staatseisenbahn-Magazins-Aufseher Johann Hajeck von Märzfeld Schulden der schmutzigsten Art hat. Seitdem er sich hier angestellt befindet, hat er mündlich und schriftlich die Privatwohlthätigkeit ungescheut ausgebeutet, um sich Gulden zu verschaffen, den hierortigen Handels- und Gewerbestand mit Ansuchen um derlei Subventionen belästigt und dadurch bei aller Rücksichtswürdigkeit, die man seiner hilflosen Lage als Gatte und Vater einer zahlreichen Familie immerhin zollt, sein dienstliches Ansehen völlig eingebüßt, und ist in der allgemeinen Achtung allenthalben tief gesunken.

Durch sein arrogantes, abstoßendes, mitunter höchst gemeines Benehmen, wobei er auf seinen vormaligen Militärcharakter und auf die Prärogation seines Adelsstandes pocht, diese hiebei aber gewiß nicht hebt, sondern nur herabwürdigt, hat sich Hayek im sozialen Verkehr die gänzliche Nichtbeachtung nicht nur seitens seiner Kollegen, sowie auch des untergeordneten Dienstpersonals und der Arbeiterklasse, welche letztere von ihm gleichfalls um Geldanleihen, wenn auch in sehr geringen Beträgen angegangen wurden, zugezogen und in solcher Weise natürlich seine Stellung und Wirksamkeit als kk. Beamter in hohem Maße kompromittiert.

⁷²⁰ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 49 – Zl. 21315/1856

⁷²¹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 28 – Zl. 2618 /21.3.1856

*Statt zu trachten, seine Gläubiger zu beschwichtigen, in kleinen Teilzahlungsbeträgen zu befriedigen oder um Zuwartung zu bitten, was freilich, wenn sie in die Klasse der untergeordneten Diener oder gar Arbeiter gehören, schwer ist, werden dieselben, wenn sie ihre Forderungen zurückverlangen, statt der Zahlung von ihm mit Schimpfworten und Grobheiten bedient. (...)*⁷²².

Die Entlassung des Kondukteurs Josef Schieder erfolgte nach Untersuchung wegen subordinationswidrigem Verhalten im betrunkenen Zustand: Er habe in Anwesenheit des Maschinenaufsehers die Mütze auf dem Kopf behalten, die Tür hinter sich zugeschlagen, nicht begrüßt und gemeint, ein so junger Mensch könne ihm nicht befehlen. Ferner habe er unerlaubt den Arbeitsplatz verlassen. Nachfolgend wurde Anzeige erstattet⁷²³.

Nach seiner Weigerung, nach Lohnkürzung Dienst zu leisten, erfolgte die Entlassung des Heizers Anton Schwarz /Wr. Neustadt. In der Stellungnahme des Ministeriums an die Betriebsdirektion heißt es:

*„(...) Da der gewesene Heizer Anton Schwarz weder mit Dekret noch auch mit Vertrag förmlich angestellt war, da derselbe sich weigerte, gegen den auf höhere Anordnung verminderten Lohn Dienste zu leisten, sich renitent zeigte und gefährliche Drohungen erlaubte, so wird seine Beschwerde über die verfügte Dienstesentlassung als unbegründet zurückgewiesen (...)*⁷²⁴.

Gegen den provisorischen Heizer II.Klasse Bayer /Mürzzuschlag wurde wegen unstatthaften Benehmens gegen den Lokführer Wagner, der ihn „zur Wahrung des dienstlichen Ansehens“ vom Zug gewiesen habe, eine Geldstrafe von 1 fl verhängt. Anschließend wurde die Kündigung nach § 58 der Dienstordnung mit drei Monatsgehältern Abfindung ausgesprochen⁷²⁵.

⁷²² ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 37 – Zl. 3591 /27.2.1857

⁷²³ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 47 – Zl. 6145/1858

⁷²⁴ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 46 – Zl. 12353/1858

⁷²⁵ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 31 – Zl. 10685 /30.5.1858

6.3.5.10 Politische Gründe /Majestätsbeleidigung

Wie bereits ausgeführt, fanden sich in den Akten des Verkehrsarchivs nur wenige Akten, die Sanktionierungen aus politischen Gründen behandeln. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass Polizeiakten des erfassten Zeitraums eine Vielzahl von interessanten und untersuchenswerten Fällen bergen.

Der spektakulärste Fall einer Entlassung aus dem Bahnbetrieb aus politischen Gründen betrifft zweifellos den Ingenieur Johann Tebich (siehe Kapitel 9). Hier werden lediglich die wenigen Fälle erfasst, die sich aus den Akten des Verkehrsarchivs erschließen und die sich vor allem auf unerwünschtes Verhalten von Bediensteten im Revolutionsjahr 1848 beziehen, wobei selbst anonyme Beschuldigungen akribisch verfolgt und hart sanktioniert wurden. Aus diesen wenigen Akten werden nachfolgend einige typische Fälle für Sanktionen aus politischen Gründen oder auch Fälle, die als Majestätsbeleidigung gewertet wurden, ausgewählt:

Mit Erlass des Ministeriums vom 7.11.1852 wurde die Betriebsdirektion der Südlichen Staatsbahn aufgefordert, sich vom Bahnamtsoffizial Georg Braun, gegen den schwere polizeiliche Anschuldigungen betreffend sein Verhalten während der Revolutionsjahre erhoben wurden, zu trennen. Obwohl die Dienstbeurteilung auch hinsichtlich politischer Haltung ausgezeichnet war, wurden weitere Kriminaluntersuchungen in Cilli, Radkersburg und Graz angestellt, die schließlich ergaben, Braun habe 1849 wegen Schmähreden im betrunkenen Zustand eine Arreststrafe von 24 Stunden erhalten, während er bezüglich der Anklage des „*Verbrechens der Störung der inneren Ruhe des Staates*“ einstimmig als nicht schuldig befunden worden war. Der Polizeibericht führte aus, Braun habe im Sommer 1849

„(...) die schlechtesten politischen Gesinnungen dadurch an den Tag gelegt, daß er sich öffentlich rühmte, in den Oktobertagen des Jahres 1848 auf den Barrikaden Wiens gegen die kaiserlichen Truppen gekämpft zu haben und sich nicht entblödete, Toaste auf die Republik und den ungarischen Rebellen Kossuth auszubringen (...)“.

Trotz der recht vorsichtig formulierten Befürwortung der Betriebsdirektion mit dem Hinweis, dass er des vorgeworfenen Verbrechens seinerzeit nicht als schuldig erkannt worden sei, trotz des Hinweises auf seine angespannte Lage als Familienvater und tadellose Dienstleistung im Bahndienst, wurde er schließlich mit drei Monatsbezügen Abfertigung des Dienstes enthoben⁷²⁶.

Eine politische Untersuchung wurde gegen den Offizial August Hirsch /Vorstandsbüro Graz nach anonymer Anzeige eingeleitet, die ihn als von „*übelstem politischen Geiste beseeltes Individuum*“ mit gleichgesinntem Freundeskreis beschrieb, das seinen Groll gegen das Militär nach seiner erfolgten Pensionierung wegen physischer Untauglichkeit durch „*satirische Kritiken*“ an den Tag lege, wobei direkte Beschimpfungen des Kaisers und der Generäle jedoch nicht erwiesen seien. Es erfolgte die ministerielle Weisung, dass Hirsch in der Betriebsdirektion belassen werden könne, jedoch sorgfältig zu überwachen sei⁷²⁷.

Die Entlassung des Materialdepotaufsehers Thomas Pabel /Pressburg erfolgte wegen seiner Funktion als Hauptmann der Ungarischen Nationalgarde im Revolutionsjahr. Ein politischer Bericht bestätigte dessen Verantwortung, er sei zu Eidesleistung und Militärdienst gezwungen worden, und darüber hinaus, abgesehen von gewissen charakterlichen Mängeln, „*eifriger Anhänger und getreuer Untertan*“. Daher wurde die Entlassung schließlich aufgehoben und seine Wiedereinstellung bewilligt⁷²⁸.

Die Entlassung des Bahnwächters Stefan Petrovsky /Abony erfolgte nach Mitteilung des Kriegsgerichts Pest an die Betriebsdirektion, infolge „*kriegsgerichtlicher Erkenntnisse (...) wegen wörtlicher Beleidigung der kk. Gendarmerie*“ und „*angeschuldeter Majestätsbeleidigung*“, die „*zufolge allerhöchster Entschließung vom 16. April 1854 aus Anlaß der Allerhöchsten Vermählung in Gnaden eingestellt ist*“. Aus welchem besonderen Grund das Kriegsgericht

⁷²⁶ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 31 – Zl. 78/1852

⁷²⁷ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 37 – Zl. 30/1853

⁷²⁸ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Bauten, Fach III B a /Karton 105 – Zl. 1632 /12.1.1854

mit der Angelegenheit befasst war, ist dem Akteninhalt nicht zu entnehmen⁷²⁹.

Der Offizial Carl Uhlig wurde wegen Teilnahme an den Unruhen von 1848 mit drei Monatsgehältern Abfertigung entlassen. Die diesbezügliche Aufforderung (der Verfasser ist aus dem Akt nicht erkennbar, es muss davon ausgegangen werden, dass es sich dabei um eine Ministeriumsabteilung handelte) richtete sich an Direktor Franz Fuchs und lautet:

„Im Hinblick auf die Anschuldigungen, welche hinsichtlich des Verhaltens des Offizials Carl Uhlig während des revolutionären Aufstandes in Prag im Jahre 1848 vorgekommen sind, und durch welche das Vertrauen in die Gesinnungen desselben erschüttert worden ist, finde ich es nicht zulässig, den genannten Offizial noch länger im Dienste der k.k. Staatsbahn beizubehalten.

Mit Beziehung auf den § 58 der Dienstordnung erhalten der Herr Betriebsdirektor den Auftrag, den Offizial Carl Uhlig des Dienstes zu entheben und ihn mit einer dreimonatlichen Gehaltsrate abzufertigen.

Wien, am 11. Dezember 1854 Unterschrift⁷³⁰.

Gegen den Wächter II. Klasse Wenzl Doubek /Spittal am Semmering, wurde eine Untersuchung des LG Graz als Strafgericht wegen § 63 StGB, des Verbrechens der Majestätsbeleidigung, und § 64 StGB, Beleidigung der Mitglieder des Kaiserhauses, auf Anzeige der Ingenieursektion Mürzzuschlag eingeleitet. Letztlich wurde Doubek wegen Unzulänglichkeit der Beweise freigesprochen; die Anklageschrift vom 8.6.1857 wird in der Folge nur wenig gekürzt wiedergegeben, da sie eindrucksvoll zeigt, wie aus Nachbarschaftsstreitigkeiten und relativ geringen Dienstverfehlungen ein Majestätsverbrechen konstruiert werden konnte:

„(...) wurde den Bahnwächtern aufgetragen, infolge der Ankunft Ihrer k.k. Majestäten im Monate September v.J. ihre Wächterhäuser zu dekorieren. Die Mehrzahl der Bahnwächter holte das Graßich (sic!) aus dem Walde, flocht daraus Kränze, dekorierten damit ihre Häuser, ohne daß sie zu dieser Dekorierung einer Aushilfe bedurften, indem nur, so die

⁷²⁹ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db /Karton 14 – Zl. 1215 /22.6.1854

⁷³⁰ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 28 – Zl. 854 /11.12.1854

selbstgemachten Kränze nicht ausreichten, ihnen solche von der betreffenden Station beigestellt wurde.

Alle Bahnwächter mit einziger Ausnahme des Wenzl Doubek waren am Samstag vor der Ankunft Ihrer kk. Majestäten, welche am Dienstag darauf erfolgte, mit der Dekorierung wenn nicht ganz, so doch zum größten Teil fertig, nur Wenzl Doubek hatte noch gar nichts getan, warum der Ingenieur Assistent Kispert ihn am Stationsplatze Spital zur Rede stellte und Doubek ihn um einen Mann zur Mithilfe bat, welcher ihm in der Person des Bahnarbeiters Krahulik beigegeben wurde.

(...) Nach der eidlichen Aussage des Franz Warta, Sohn des Signalwächters Martin Warta und Aushilfswächter, ging er am besagten Samstag mit Doubek nach Spittal, dort sagte ihm der Bahnaufseher Huber, daß wenn das Wächterhaus No.50, wo sie wohnen, nicht aufgeputzt würde, so werde er sie strafen, als er dann im Spital auf der Straße dem Doubek diese Post ausrichtete, äußerte sich Doubek „der Trottel kann mich nicht strafen, das ist nicht mein Herr, und Gott soll mich verdammen, wenn ich für diese Bagage eine Hand anrühre“, als stehe nicht in seiner Instruktion, daß er dieses zu tun schuldig sei. Der Hofzug könne auch so fahren, und wenn sie einen Aufputz haben wollen, so sollen sie auch Leute herschicken, sie sollen lieber etwas zum Saufen hergeben.

Nach der eidlichen Aussage der Anna Warta ging sie am letzten Tag vor der Ankunft Ihrer kk. Majestäten im Monate September 1856 in ihre Wohnung im ersten Stock des Wächterhauses, wo auch Wenzl Doubek als Bahnwächter wohnt, um einen Korb zu holen, um Reisig zur Verzierung ihrer Wohnung zu bringen, da stand der Wächter Doubek auf der Straße neben der Haustüre, und sie hörte von ihm beim Hineingehen in das Haus zu den gerade vorübergehenden Eisenbahnarbeitern, welche sie jedoch nicht erkannt hatte, die Worte sprechen „Gott soll mich verdammen, wenn ich für die Bagage eine Hand anrühre“ – sie ging in das Haus hinein, ohne etwas zu sagen, und als sie zurückkehrte, fragte er sie, wohin sie gehe, und sie sagte ihm, daß sie Reisig holen gehe, um noch einige Kränze zu binden, um einen Vorrat zu haben, damit auch zu ebener Erde die Fenster aufgeputzt werden, da er, Doubek, nichts tun wolle und worauf Doubek ihr entgegnete, „daß, wenn ihr Mann so wie er wäre, so würde gar nichts geschehen“, und dieselben Worte, wie oben angeführt, welche er zu den Eisenbahnarbeitern sprach, wiederholte.

(...) Die ihm zur Last gelegten Äußerungen ausgestoßen zu haben, leugnete er (Doubek) beharrlich und behauptet, daß er mit Martin Warta und seinem Weibe Anna Warta in Zwistigkeiten lebe, diese nur aus Bosheit gegen ihn ausgesagt haben, und Martin Warta, Signalwächter,

und er aber Hauswächter sei, um welch letzteren Posten ihn Warta immer beneidete, da solcher bequemer ist, und daher alles mögliche in Anwendung brachte, um ihn aus dem Hause zu bringen.

Josef Huber erklärte die Angabe Doubeks, daß ihm die Beistellung eines Graßigt versprochen wurde, als unwahr. Aus dem Zusammenhange aller Umstände und insbesondere aus dem Inhalte der von Wenzl Doubek zu Georg Warta geführten Reden geht hervor, daß das Schimpfwort „Bagage“ gegen den ankommenden Hofzug gerichtet war, und begründet als einen Begriff von unehrenhaften Eigenschaften in sich fassend, und öffentlich auf der Straße ausgestoßen gegen Seine kk. Majestät den Kaiser gerichtet, das Verbrechen der Majestätsbeleidigung und gegen Ihre kk. Majestät die Kaiserin aber das Verbrechen der Beleidigung der Mitglieder des kaiserlichen Hauses, und Wenzl Doubek erscheint ungeachtet seines Leugnens durch die beschworenen Aussagen der Anna Warta und des Georg Warta der Verbrechen rechtlich beschuldigt, ist dieser deshalb anzuklagen und bei Mangel der Verhaftsbedingungen auf freiem Fuß zu belassen“.

Doubek wurde ab Juli 1857 mit einem Drittel (= 5 fl 34 kr) des Gehalts suspendiert und bis zu einer endgültigen Entscheidung als Arbeiter im Oberbau eingesetzt. Welche Verfügung nach dem Freispruch getroffen wurde, ist dem Akt nicht zu entnehmen⁷³¹.

Der Diurnist Marcello Grandi /Trient wurde nach zwei Gesuchen von dessen Vater an den Erzherzog Carl Ludwig und das Statthalterei-Präsidium nach Entlassung wieder eingestellt. Der Entlassene war 1860 als „*ein dem Müßiggang ergebener und schlecht beleumundeter Mensch*“, vor allem aber auch wegen vertraulicher Beziehungen zu politisch verdächtigen Personen aus dem Dienst entfernt worden. Nach Erhebungen des Polizeikommissariats Triest sei der bedenkliche Umgang zwar eingestellt worden, Marcello Grandi wurde auf Veranlassung des Erzherzogs aber weiterhin polizeilich observiert⁷³².

⁷³¹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 33 – Zl. 19032 /25.9.1857

⁷³² ÖSTA, AVA-VA, Min.f.Handel u.Volkswirtschaft, Fach III Da /Karton 3 – Zl. 2442/406 /6.8.1861

6.3.5.11 Fehlende Heiratserlaubnis

Wie im Beamtenstand war die Eheschließung des Bahnbediensteten von der Einwilligung der Direktion abhängig, die nur dann erteilt wurde, wenn die Existenz des Ehepaares gesichert schien. Diese Regelung war nicht auf den Eisenbahnerberuf beschränkt, sondern geht zurück auf ein Hofkanzlei-Dekret vom 26.1.1815, das generell lediglich Personen gehobener Stände von der Notwendigkeit einer Bewilligung ausnahm⁷³³. War aufgrund dieses Dekrets der zuständige Magistrat für die Erteilung der Heiratserlaubnis zuständig, so regelte die Dienstordnung vom 16.12.1852 die Voraussetzungen für Beamte und Diener der kk. Kommunikationsanstalten. Verheichelung ohne Genehmigung des Ministeriums wurde jedenfalls sanktioniert, durch Geldstrafen oder strenge Verwarnung. Dies galt vor allem für niedrigere Einkommensklassen, wie ein Amtsvermerk vom 16.6.1855 beweist, der die Erlaubnis besonders für Bedienstete, die unter 400 fl /Jahr bezogen (wobei aber eigentlich erwünscht war, dass Beamte mit weniger als 500 fl/Jahr sich nicht verheiraten sollten), zur Bedingung machte⁷³⁴. Da die vorgelegten Anträge offenbar häufig nicht den Anforderungen entsprachen, brachte ein Rundschreiben des Ministeriums aus dem Jahr 1853 in Erinnerung, dass Anträge auf Heiratserlaubnis schon im Hinblick auf Ansprüche, die der Staatsverwaltung früher oder später entstehen könnten, jeweils ausführlich zu begründen seien:

„(...) Zu diesem Ende darf sich nicht damit begnügt werden, daß der Beamte oder Diener einfach den Namen seiner Braut angebe. Es ist vielmehr, insoweit diese Daten der kk. Direktion nicht ohnehin zweifellos bekannt sind, die glaubwürdige Nachweisung zu fordern über das Alter, die Religion, das sittliche Verhalten, den Stand und die Familienverhältnisse der Braut, dann ob und welches Vermögen sie beiläufig besitze. Die Erörterung dieser Verhältnisse soll zur Erstattung der gutächtlichen Äußerung dienen, ob der Beamte oder Diener durch die beabsichtigte Ehe seine ökonomische Lage wirklich verbessern werde (...).“⁷³⁵

⁷³³ Hann, S. 75 f

⁷³⁴ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 27

⁷³⁵ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /KLarton 18 – Zl. 7293 /26.3.1853

Die Herkunft der Braut aus geordneten Verhältnissen wurde vorausgesetzt, jedoch war auch die Beschäftigung von Verwandten bei derselben Bahnlinie unerwünscht. Als Beispiel sei das Heiratsgesuch des Offizials Röthler von der südöstlichen Staatsbahn genannt, dessen künftiger Schwager und Schwiegervater bei derselben Bahnlinie als Offiziale beschäftigt waren. In diesem Fall schrieb das Ministerium vor, Röthler allenfalls an einen anderen Dienstort zu versetzen. In welcher Form dieser Forderung Rechnung getragen wurde, ist nicht erkennbar⁷³⁶.

Generell waren die Generaldirektionen gehalten, nur Bedienstete in nachweislich geordneten wirtschaftlichen Verhältnissen anzustellen. Aus diesen Überlegungen erklärt sich z.B. ein Schreiben des Handelsministeriums⁷³⁷, in dem der Betriebsdirektor der Nördlichen Staatsbahn ermahnt wurde, bei der Einstellung von Eleven streng auf den Familienstand zu achten. Dies unter Hinweis auf den Umstand, dass bereits acht verheiratete Eleven eingestellt worden waren, die *„eben wegen ihrer Familie in der gedrücktsten Lage sich befanden“*⁷³⁸. Gelegentlich klingen aber auch soziale Erwägungen in den Empfehlungen von Vorgesetzten durch, so z.B. beim Heiratswunsch eines Witwers, der die Versorgung seiner Kinder anstrebte, obwohl sein Einkommen bzw. das Vermögen der künftigen Ehefrau eigentlich nicht den geforderten Standards entsprachen.

Ein weiteres Problem war das Zusammenleben ohne offizielle Eheschließung, vor allem der Bahnwächter, was von den vorgesetzten Stellen kritisch beobachtet wurde. So nahm ein Bericht an die Betriebsdirektion Pest vom 24.1.1853 zwar auf § 22 der Verordnung vom 23.12.1852 Bezug, wonach die Heiratserlaubnis bei jener Behörde, die das Ernennungsrecht habe, einzuholen sei, bemerkte aber dazu, dass die Wächter *„beinahe alle im Konkubinate lebten“*, was gemäß Verordnung der Betriebsdirektion vom 1.8.1851 (Zl. 8429) strengstens untersagt sei. So habe man auf geordnete Verhältnisse gedrungen und ersuchte um Nachsicht für jene Wächter, die sich bereits vor

⁷³⁶ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db /Karton 14 – Zl. 5920 vom 26.3.1854

⁷³⁷ Zl. 18986 /15.12.1854

⁷³⁸ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 19

Erteilung der Genehmigung verehelicht hätten, zumal einige von ihnen jahrelang in ihrer Beziehung lebten und auch schon Familienväter seien⁷³⁹.

Dem Antrag auf Heiratserlaubnis waren Taufschein und Diensttabelle des Bräutigams beizulegen, Taufschein, Sitten-, Vermögens- und Gesundheitszeugnis der Braut sowie die väterliche Zustimmung für die Braut⁷⁴⁰. Selten, aber doch wurde die Heiratserlaubnis verweigert; in einem solchen Fall war ein Einspruch möglich, eine Verweigerung durch die Zweite Instanz jedoch bindend⁷⁴¹.

Das Gesuch um Erteilung der Heiratserlaubnis eines Bediensteten namens Grois an die Central-Direktion vom 12.1.1855 liegt als typisches Beispiel in Kopie bei⁷⁴². Es folgende einige Beispiele für Sanktionen bei Eheschließung ohne Genehmigung:

Eine Geldstrafe von 10 fl wegen Verehelichung ohne Genehmigung wurde gegen den Ingenieurassistenten Leopold Jellinek verhängt⁷⁴³.

Das Ministerium gewährte Nachsicht von einer Disziplinarbehandlung gegen den Heizer Pußwald /Wien wegen Eheschließung ohne Genehmigung⁷⁴⁴.

Gegen den Bahnwächter II. Klasse Franz Skoff wurde wegen Verehelichung ohne Genehmigung eine Disziplinaruntersuchung mit nachfolgendem Verweis geführt⁷⁴⁵.

Das Gesuch des verwitweten Bahnwächters Michael Mann um Heiratserlaubnis wurde von der zuständigen Ingenieurabteilung Böhmisches Trübau ergänzt mit dem Vermerk: „*Wäre in Anbetracht seiner zahlreichen Familie zu berücksichtigen, weshalb auf Erteilung der Ehebewilligung eingeraten wird.*“

⁷³⁹ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db /Karton 9 – Zl. 1521 /25.1.1853, Bericht an die Betriebsdirektion Pest

⁷⁴⁰ ÖSTA, AVA-VA, Östliche Staatsbahn, Fach IV Dc /Karton 6

⁷⁴¹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 49 – Zl. 21699 /24.12.1856

⁷⁴² ÖSTA, AVA-VA, Erste Eisenbahn-Gesellschaft, Fach IV C /Karton 127

⁷⁴³ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 23 – Zl. 22257 /5.11.1853

⁷⁴⁴ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 44 – Zl. 6637 /27.11.1853

⁷⁴⁵ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 46 – Zl. 81357/1854

Er hatte fünf unmündige Kinder zu versorgen, seine erste Ehefrau war 1850 von einer Lok überfahren worden⁷⁴⁶.

Nach Disziplinaruntersuchung gegen den Nachtwächter Franz Srimschegg /Laibach wegen Verehelichung ohne Genehmigung erfolgte seine Dienstenthebung, auch mit dem Argument unzureichender Dienstleistung⁷⁴⁷.

Gegen die Signalwächter Franz Hauser und Franz Langhammer und den Bahnwächter Josef Reiter /Semmering wurden Verfahren wegen Verehelichung ohne Heiratserlaubnis eingeleitet. Hauser rechtfertigte sich damit, dass er die notwendigen Dokumente nicht beschaffen konnte, Langhammer damit, dass der Antrag bei seiner vorigen Dienststelle beim Militär verschleppt worden war. Sowohl Langhammer als auch Reiter argumentierten damit, dass sie Probleme mit der politischen Behörde wegen unverheirateten Zusammenlebens gehabt hätten. Die Betriebsdirektion ersuchte in ihrer Stellungnahme an das Ministerium, von Disziplinarmaßnahmen „wegen *Unkenntnis der Gesetze abzusehen*“ und evtl. nur einen Verweis zu erteilen, da „(...) *die Verehelichung der Wächter und insbesondere jener am Semmering aus dienstlicher Rücksicht sehr erwünscht*“ sei⁷⁴⁸.

6.3.5.12 Schmuggel

Vor allem der Schmuggel von Tabak bzw. Zigarren, aber auch von Kaffee und Kolonialwaren, bot die Möglichkeit eines Zuverdienstes für Bahnbedienstete im grenzüberschreitenden Verkehr, da die Preise im umliegenden Ausland durchwegs günstiger lagen als in Österreich. Andererseits waren die Strafen drakonisch, aber erst die Zollsenkungen von 1851 ließen das Interesse an dieser Form des Nebenerwerbs zurückgehen.

⁷⁴⁶ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 25 – Zl. 7937 /21.5.1854

⁷⁴⁷ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 46 – Zl. 7244 /11.5.1856

⁷⁴⁸ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 37 – Zl. 10967 /6.7.1856

Es ist davon auszugehen, dass Schmuggel nicht selten war, jedoch liegen nur wenige Akten vor, die dieses Vergehen thematisieren. Daraus wurden einige typische Fälle ausgewählt.

Nach Untersuchung erfolgte die Suspendierung des Kondukteurs Wenzl Wopaletzky /Brünn wegen Zigarrenschmuggels. Verfügt wurde die Einstellung der Bezüge von 300 fl /Jahr, stattdessen wurde er im Magazin beschäftigt bei einem Taglohn von 40 kr für den Zeitraum von drei Monaten. Nach Ablauf dieser Zeit sollte die Entscheidung getroffen werden, ob Wopaletzky wieder als Kondukteur zuzulassen sei⁷⁴⁹.

Nach seiner Verurteilung wegen Schleichhandels und Tabakschmuggels erfolgte die Suspendierung und Degradierung des Offizials Franz von Darnóczy zum Aushilfskondukteur. Nach Majestätsgesuch wurde er aufgrund einer Entscheidung des Militär- und Zivilgouvernements für Ungarn wieder eingestellt⁷⁵⁰.

Der Kondukteur I.Klasse Mathias Gusiar wurde wegen Schleichhandels von Zigarren zum Kondukteur II. Klasse degradiert und ein strenger Verweis ausgesprochen. Auf eine Entlassung wurde wegen des unbescholtenen Lebenswandels bis dahin verzichtet⁷⁵¹.

Wegen Schleichhandels erfolgte nach Geldstrafe von 130 fl 35 kr CM die Degradierung des Lokführers Thomas Drylinski von der II. Klasse mit 500 fl /Jahr auf III. Klasse mit 400 fl /Jahr⁷⁵².

Eine Revision der Postwagen und Ermittlungen gegen das fahrende Personal auf der Südbahnstrecke ergaben am 12.11.1857 auf der Strecke Triest-Wien „3 ⁵/₁₀₀ Pfund feiner Esswaren“ ohne zollamtliche Deckung. Eine weitere Untersuchung am 4.12.1857 ergab im Besitz des Maschinheizers Anton Mith Webe- und Kolonialwaren, für die 3 fl 25 kr an Zollgebühren fällig gewesen

⁷⁴⁹ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 28 – Zl. 8842 /18.9.1850

⁷⁵⁰ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db /Karton 10 – Zl. 8987 /5.6.1853

⁷⁵¹ ÖSTA, AVA-VA, Östliche Staatsbahn, Fach IV Dc /Karton 6 – Zl. 1097 /28.1.1856

⁷⁵² ÖSTA, AVA-VA, Östliche Staatsbahn, Fach IV Dc /Karton 6 – Zl. 6067 /2.9.1857

wären. Gegen Mith wurde Strafverfügung über 13 fl 27 kr verhängt mit der Anweisung, diesen auf der Strecke Triest-Laibach nicht mehr einzusetzen⁷⁵³.

6.4 Ausscheiden aus dem Dienst

Das Ausscheiden aus dem Eisenbahndienst war nur nach Genehmigung eines ausführlich begründeten Antrags auf Enthebung möglich. Gelegentlich wurde der Antrag auf Dienstenthebung auch mit dem Ersuchen verbunden, den Amtstitel weiterführen zu dürfen⁷⁵⁴. Das Gesuch wurde üblicherweise genehmigt, allenfalls noch mit dem Vermerk, dass der Austritt erst nach ordnungsgemäßer Dienstübergabe möglich sei (Beilage)⁷⁵⁵.

Nach erteilter Genehmigung war eine Kündigungsfrist von üblicherweise einem Monat einzuhalten. Vorzeitiges Austreten wurde sanktioniert. Die Handhabung dieser Bestimmung wird an den folgenden Beispielen dargelegt:

Ungewöhnlich ist das Gesuch des Bahnwächters Franz Bauer, der wegen „*Trägheit und obstinatem Betragen*“ zu einem 24-stündigen Arrest verurteilt wurde und anschließend um seine Entlassung einkam, da er sich keines Vergehens bewusst sei, sich durch das Antreten der Strafe „*äußerst gekränkt*“ fühle, sich in Gegenwart seiner Kameraden schäme und daher um seine Entlassung ersuche. Ob diesem Gesuch entsprochen wurde, ist aus dem Akt nicht erkennbar⁷⁵⁶.

Der Ingenieur-Assistent Karl Lambl, der noch vor Erledigung seines Gesuches um Enthebung aus dem Staatsdienst zwecks Eintritt in eine private Eisenbahngesellschaft den Dienst verlassen hatte, dies zu einem Zeitpunkt, als die anderen technischen Beamten seiner Station dienstunfähig erkrankt waren, wurde schließlich strafweise entlassen⁷⁵⁷.

⁷⁵³ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 99 – Zl. 6172 /24.3.1858

⁷⁵⁴ Wie z.B. in ÖSTA, AVA-VA, Erste Eisenbahn-Gesellschaft, Fach IV C /Karton 130 – Zl. 1484 /16.2.1857: Darin verbindet der Oberingenieur Franz Golz seinen Antrag mit dem Ersuchen, ihm den Titel „k.k. Ober Ingenieur“ zu belassen.

⁷⁵⁵ ÖSTA, AVA,VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 18 – Zl. 3527 /17.6.1850

⁷⁵⁶ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 31 – Zl. 6404/1854

⁷⁵⁷ ÖSTA, AVA-VA, Östliche Staatsbahn, Fach IV Dc /Karton 7 – Zl. 7570 /5.11.1857

6.5 Dienstzeugnisse

Ein Erlass des Handelsministeriums (Zl. 4852 vom 10.6.1857) ermächtigte in Analogie zur Verordnung des k.k. Finanzministeriums vom 23.4.1857 (Zl. 9037) die Betriebsdirektionen, jenen Personen, die die Absicht geäußert hatten, in Privatdienste zu treten, Dienstzeugnisse mit vollständiger Darstellung der Laufbahn und der gezeigten Pflichterfüllung auszustellen. Diese Ermächtigung bezog sich auch auf unfreiwillige Austritte. Gegenüber öffentlichen Behörden bestand seit dem 7.3.1824 ein Verbot, Zeugnisse auszustellen⁷⁵⁸.

⁷⁵⁸ ÖSTA, AVA-VA, Erste Eisenbahn-Gesellschaft, Fach IV C /Karton 131 – Verweis auf „Verordnungen des Finanzministeriums, I. Band, Jahrgang 1857, No. 18

7. Die Arbeitswelt der Eisenbahn

7.1 Die neue Berufswelt

Der Wiener Lyriker Karl Isidor Beck⁷⁵⁹, der in seinen Arbeiten vor allem soziale Fragen thematisierte, sah 1838 die Eisenbahntechnik mit den nie davor erreichten Fahrgeschwindigkeiten als Metapher für den ersehnten politischen Fortschritt, an dem die Reaktion schließlich zerschellen würde:

*Rasend rauschen rings die Räder,
Rollend, grollend, stürmisch sausend,
Tief im innersten Geäder,
Kämpft der Zeitgeist freiheitsbrausend.
Stemmen Steine sich entgegen,
reibt er sie zu Sand zusammen,
seinen Fluch und seinen Segen
Speit er aus in Rauch und Flammen*⁷⁶⁰

Unabhängig von derart idealistischen Erwartungen revolutionierte die neue Technik tatsächlich die überkommenen Maßstäbe von Arbeit und Arbeitsbeziehungen.

Der erste organisierte, massenhafte Einsatz von Arbeitskräften erfolgte im Bahnbau. Dabei handelte es sich jedoch noch nicht um geschlossene Gruppen, sondern um Saison- und Wanderarbeiter, die jeweils den Bauabschnitten folgten. Nicht überall war es möglich, den Personalbedarf mit lokalem Personal, z.B. arbeitslosen Landarbeitern, Tagelöhnern oder verarmten Kleinbauern, zu decken, obwohl dies naheliegend scheint, wie ja auch Karl Marx solche Wanderarbeiter als „*die leichte Infanterie des Kapitals, die es je nach seinem Bedürfnis bald auf diesen Punkt wirft, bald auf jenen (...)*“ bezeichnete⁷⁶¹.

Der Baubeginn der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn ab 1836 brachte vor allem in Wien eine starke Zuwanderungswelle vor Arbeitssuchenden, viele von ihnen Saisonarbeiter, die alljährlich im Frühjahr aus ihren Wohnorten

⁷⁵⁹ 1817-1879, u.a. mit Nikolaus Lenau und Anastasius Grün befreundet, Österreich-Lexikon, Band I, S. 97

⁷⁶⁰ Zitiert nach Wolfgang Ruppert (Hrsg.), Die Arbeiter. Lebensformen, Alltag und Kultur von der Frühindustrialisierung bis zum „Wirtschaftswunder“ (München, 1986), S. 81)

⁷⁶¹ Karl Marx, S. 613 ff

eintrafen⁷⁶². Wanderarbeiter aus den österreichischen Ländern folgten aber nicht nur den Bahnprojekten innerhalb des Kaiserreiches, sondern fanden sich z.B. auch in Baden-Württemberg, wo beim Eisenbahnbau um Schwäbisch-Hall um das Jahr 1860 ca. 40% der Arbeiter aus dem Trentino, aber auch aus Böhmen und der Steiermark stammten, wobei die Altersgruppe der 20-30jährigen überwog⁷⁶³.

Die Erfüllung spezifischer beruflicher Anforderungen wurde „*ethnographischen Verhältnissen*“ zugeordnet, wobei man hier z.B. den Bewohnern der lombardischen, venezianischen und Tiroler Berggebiete besondere Geschicklichkeit für Stein-, Maurer- und Straßenarbeit zuschrieb, während man die Böhmen als besonders geeignet für den Erd- und Dammbau ansah⁷⁶⁴.

Technisches Führungspersonal konnte, wie bereits ausgeführt und aus der Bildungssituation erklärbar (vgl. Pkt. 2.3 – Bildungswesen), lokal nur in geringem Maße rekrutiert werden und musste aus dem Ausland mit entsprechenden Angeboten angeworben werden. Der Vertrag des Jahres 1844 der Ungarischen Centralbahn mit dem „amerikanischen“ Oberingenieur Zimpel mag hiezu als Beispiel dienen (siehe Anhang)⁷⁶⁵.

Hinzu kam, dass die allgemein geltenden, sehr restriktiven Passvorschriften auch für Bahnarbeiter Geltung hatten: Sie hatten sich mittels Wanderbuch, Zeugnis, Heimatschein, Taufschein, Aufenthaltskarte, Urlaubszettel, Conduite-Beschreibung, Patental-Urkunde, Militär- oder Landwehr-Abschied auszuweisen. Ihre Legitimationsurkunden wurden vom zuständigen Magistrat vidiert und hatten nur für eine jeweils genau definierte Bahnstrecke Geltung, wo vom zuständigen Ingenieur-Assistenten eine Personal-Ausweisliste zu führen war, die die persönlichen Daten der jeweiligen Arbeiter festhielt⁷⁶⁶.

⁷⁶² Hann, S. 88

⁷⁶³ Regina Bormann, Arbeiterinnen und Arbeiter beim Eisenbahnbau im Raum Schwäbisch-Hall um 1860. Eine Kulturanalyse. Frauenstudien Baden-Württemberg, Band 6 (Tübingen, 1994), S. 44 + 53

⁷⁶⁴ Edith Saurer, unter Verweis auf Czoernig, S. 35 f

⁷⁶⁵ ÖSTA, AVA-VA, Ungarische Centralbahn, Fach Vb /Karton 1

⁷⁶⁶ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 26, Zl. 16922 /24.4.1855, Schreiben der Polizeidirektion Graz an die Betriebsdirektion

Polizeiliche Aktionen traten gelegentlich auch in Widerspruch zu den Erfordernissen des Bahnbaus, wie ein Bericht der Statthalterei der Steiermark des Jahres 1853 erkennen lässt, worin von einem Zusammenstoß zwischen Eisenbahnbediensteten, Vertretern der Bezirkshauptmannschaft Leibnitz und der Gendarmerie berichtet wird. Die dabei gefallen Äußerungen, man könne Eisenbahnarbeiter nicht wie Diebe behandeln bzw. die Bezirkshauptmannschaft sei nicht berechtigt, die Arbeiter zu kontrollieren oder gar zu arretieren, schienen wichtig genug, um die Betriebsdirektion Graz mit der Angelegenheit zu befassen, die sich ihrerseits die disziplinierte Oberhoheit über ihre Bediensteten vorbehielt⁷⁶⁷.

Die neue Arbeitswelt gelangte auch gelegentlich in Kollision mit überkommenen Regeln und Gewohnheitsrechten, wenn z.B. von den auf der Eisenbahn tätigen Professionisten der traditionelle „Meistergroschen“ verlangt wurde. Nach Verhaftung von Maurer- und Zimmergesellen auf Bahnbaustellen, welche keinem Meister unterstanden, berichtete die Ingenieursektion Marburg in ihrem Bericht an die Bezirkshauptmannschaften Marburg und Leibnitz vom 3.9.1852, wobei klar herausgestrichen wurde, dass Meister nicht berechtigt seien, gegenüber den an der Bahn Beschäftigten Forderungen zu stellen, da sie ja auch keine Leistungen erbrächten:

„Die zu Eisenbahnbauten beschäftigten Professionisten, besonders die Maurer, meldeten, daß sie Einer Löbl. zur Verabfolgung der bei Privatbauten üblichen Meistergebühr verhalten werden und beanspruchen deshalb, daß ihnen der Lohn erhöht werde. Die Unterstützung der Meister in ihrer Forderung um die gewissen Groschen scheint aus den Gründen geschehen zu sein, daß

- 1. der Meister verpflichtet ist, in politischer Beziehung für die Gesellen verantwortlich zu sein, daher selbe die Pässe oder Wanderbücher der Gesellen in Aufbewahrung nehmen.*
- 2. Soll der Geselle beständig beschäftigt werden,*
- 3. ist für die Erkrankung der Gesellen zu sorgen und*
- 4. hat der Meister die Leute zu beaufsichtigen, daß nach den Kommissionsanordnungen gebaut und die Sicherheit nicht gefährdet werde.*

⁷⁶⁷ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 43 – Zl. 7 praes/1853

Diese den Meistern vorgezeichneten Vorschriften scheinen für die Bahnbauten nicht in Anwendung zu bringen sein, da

ad 1. Von den Gesellen die Bahnbediensteten, beeidete kk. Beamte die Pässe und Wanderbücher abnehmen und deponiert halten, wenn selbe nicht in der nächsten Gemeinde ansässig sind.

Ad 2. Sind die Gesellen durch die ganze Bauzeit in Verwendung und können auch im Winter in Arbeit erhalten werden, was die Meister wegen Mangel an Beschäftigung nie im Stande sind.

Ad 3. Die Bauten der Bahn werden von technischen Beamten beaufsichtigt, welche verantwortlich sind, für die Sicherheit der Personen und des Verkehrs zu sorgen, bis diese angeführten Verhältnisse beliebt. Einer Löbl. zu entnehmen, daß die Verabfolgung der Meistergroschen als eine gänzlich für die hohe Staatsverwaltung überflüssige Auslage zu betrachten sein dürfte, daher das ergebenste Ersuchen gestellt wird, die Meister mit ihren ungebührlichen Forderungen zu bescheiden; oder in entgegengesetztem Falle als für die Meister im Wege des Rechts eine genehmigende Erledigung zu verorten sei, die Entscheidungsgründe gütigst mitzuteilen, um für die Passierung eines höheren Taglohns einschreiten oder höheren Orts um eine Abänderung der Zunftordnung ansuchen zu können“.

Daraufhin entschied die Bezirkshauptmannschaft Marburg mit Bescheid vom 9.9.1852, dass für Maurer und Zimmerleute auf der Eisenbahn keine Meistergroschen abzunehmen seien⁷⁶⁸. Aus den vorhandenen Akten ist nicht zu ersehen, ob ähnliche Probleme auch von anderen Baustellen gemeldet worden waren, jedoch ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass derartige Konflikte häufiger auftraten. Es lässt sich auch nicht ableiten, ob allfällig Schritte zur Anpassung der Zunftordnung eingeleitet oder auch nur angeregt wurden. Tatsächlich handelt es sich dabei um ein grundsätzliches Problem, das charakteristisch für das Aufeinanderprallen des alten, patriarchalen Zunftgedankens und der neuen Arbeitswelt angesehen werden kann. Das Idealbild des fürsorglichen Handwerksmeisters, der im Gegenzug volle Kontrolle über seinen Gesellen beanspruchen durfte, war im Schwinden.

Die eigentliche Bauphase stellte grundsätzlich keine neuen technischen Herausforderungen an die beteiligten Baufirmen und die eingesetzten Hilfs-

⁷⁶⁸ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 26 – Zl. 20605 /20.10.1852

kräfte: Vor allem handelte es sich um die Organisation und Durchführung klassischer Straßenbautätigkeiten in vorindustrieller Technik mit entsprechendem logistischem Aufwand, für die vor allem eine große Zahl an Hilfskräften benötigt wurde. Die beauftragten Baufirmen hatten für die notwendigen Materialien, Werkzeuge, Betriebsmittel und vor allem auch für die Bewachung der Lagerplätze zu sorgen. An Werkzeugen kamen Hacken, Krampen, Schaufeln, Spaten, Bohrmeißel und Schlägel zum Einsatz, ferner Scheibtruhen, zweirädrige Handkarren und zweispännige Pferdewagen⁷⁶⁹.

Die Erdarbeiten im Bahnbau waren jedenfalls Schwerarbeit, teilweise auch gefährlich. Sie umfassten den Erdaushub auf der Trasse mittels Pickeln, Hacke und Schaufel und den anschließenden Abtransport mittels Schubkarren, Karren oder Fuhrwerk, wobei Lasten bis zu eineinhalb Zentnern (1 Zentner: 50-56 kg) auf den Schultern getragen wurden, und die beladenen Karren mit einem Gewicht von mehr als fünf Zentnern händisch zu schieben waren⁷⁷⁰.

Obwohl, wie erwähnt, diese Arbeiten selbst in traditionellen Bahnen abliefen und keine technischen Neuerungen boten, wurde versucht, sie nach neuen Kriterien zu systematisieren. Ausgehend von der durchschnittlichen täglichen Leistungsfähigkeit eines Erdarbeiters bei Aushebung eines Kubikklafters⁷⁷¹ Material und nachfolgender Errichtung einer Böschung wurde bei Projektierung der Kärntner Bahn folgende Normtabelle für tägliche Leistungen, eine Art Akkordsystem, erstellt:

„I. Classe (leichter Boden, mit Schaufel bearbeitbar)	1 ² / ₃ Handlanger
II. Classe (mittlerer Boden, erfordert Krampen)	2 ¹ / ₂ “
III. Classe (fester Boden, erfordert Spitzhacke)	4 “
IV. Classe (schwerer Boden, Brechstange, Spitzhacke, Keile, kein Schießpulver)	4 “
oder:	2 ¹ / ₂ Steinbrecher
V. Classe (mittelfester Fels, teilweise Brechwerkzeuge, teilweise Schießpulver)	5 Handlanger
oder:	4 Steinbrecher

⁷⁶⁹ Pap, S. 52

⁷⁷⁰ Ruppert, S. 81

⁷⁷¹ 1 österr. Klafter = 1,8965 m

zuzüglich 2 Pfund Sprengpulver ⁷⁷²		
VI. Classe (fester Fels, ausschließlich Schießpulver)	6	Handlanger
oder:	5	Steinbrecher
zuzüglich 3 Pfund Sprengpulver“		

Als Pauschale für Aufsicht und Arbeitsmaterial wurden für die I. Klasse 5% des gesamten Arbeitslohns, für die II. 6%, für die III. 8% und für die IV. bis VI. Klasse 10% des Arbeitslohns aufgeschlagen⁷⁷³.

Die Beschäftigung erfolgte im Taglohn, an Interessenten für diese Tätigkeit fehlte es schon aufgrund der relativ guten Bezahlung nicht, wobei auch die Aussicht auf länger andauernde Beschäftigungsverhältnisse eine Rolle gespielt haben dürfte. 1845 berichtete der „Grenzbote“:

„(...) Als die Direktion der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn den Fortbau der Linien nach Ungarn, (...) beschlossen hatte und zu diesem Behuf durch öffentliche Kundmachung die Brotlosen zur Arbeit einlud, fanden sich infolge des niederen Taglohnes nur sehr wenige in Wien selbst, und auch diese erklärten, zu diesem Lohn nicht arbeiten zu können. Darauf erhielt die Bahndirektion die Erlaubnis, sich die erforderliche Arbeiterzahl aus Böhmen kommen zu lassen, und kaum hatten die Kreisämter daselbst durch das Organ der herrschaftlichen Gutsgerichte die Aufforderung erlassen, als sich, statt der benötigten 4000 bereits auch schon 6000 Arbeiter auf den Weg nach Wien machten“⁷⁷⁴.

Wenzel Holek, der als 7-8-jähriges Kind im Kreise seiner Angehörigen beim Bahnbau von Rakonitz nach Saaz als Botenjunge arbeitete, beschrieb in seinen Lebenserinnerungen seine Eindrücke vom Arbeitseinsatz in Seltsch (Kreis Saaz in Böhmen). Seine Schilderung aus der Sicht eines verängstigten Kindes erhellt die dürftige Lebens- und Wohnsituation der Wanderarbeiter, die als komplette Familienverbände im Bahnbau Beschäftigung fanden. Dass das bereits bestehende Verbot der Kinderarbeit für Kinder unter 12 Jahren einfach ignoriert wurde, dürfte jedenfalls kein Einzelfall gewesen sein.

⁷⁷² Die Zusammensetzung des Sprengpulvers ist nicht näher ausgeführt, gemeint ist mit größter Wahrscheinlichkeit das seit dem Mittelalter bekannte Schwarzpulver (eine Mischung von Kaliumnitrat, Natriumnitrat und Salpeter), das bis Ende des 19. Jahrhunderts als Sprengmittel zum Einsatz kam.

⁷⁷³ ÖSTA, AVA-VA, Kärntnerbahn, Fach V D /Karton 3 – Zl. 1376/1857 /29.12.1857

⁷⁷⁴ Zitiert nach Bach, S. 252

„(...) vor mir bewegten sich viele Menschen, Männer und Frauen, jung und alt. Sie wimmelten hin und her. Sangen und hetzten. Hackten und schaufelten den roten Lehm in zweirädrige Karren, fuhren hin und her. (...) die Onkels, Tanten (...) gruben mit anderen Leuten durch einen hohen Berg, auf dessen Rand ich mich herumtummelte, einen breiten, tiefen Graben. Später erfuhr ich, dass das ein Einschnitt war. (...) Abends marschierten wir, alle Verwandten und auch noch viele andere Leute, die da arbeiteten, in das Dorf. Wir gingen in ein Bauernhaus, das auf einer Anhöhe stand. Dort nahmen wir Platz in einer Scheune. Dann aßen wir Milch und Brot, das Mutter und die Tanten herbeibrachten. (...) Das meiste war mir zuwider. Besonders, als ich mich auf das Stroh hinlegen sollte, und als Kopfpolster und Zudecke nur ein paar Kleidungsstücke bekam (...) Schon das äußere Aussehen der Mehrzahl der hier Arbeitenden erfüllte mein Inneres mit großer Furcht und Scheu. Ihre Gesichter waren rot, blau und aufgedunsen. Ihre wilden Blicke verrieten ein rohes Gemüt. Die Haare sahen struppig aus, Hände und Füße schmutzig, als hätten sie sich schon sehr lange nicht gewaschen. Schuhe keine. Die Kleider waren zerfetzt, die Lumpen hingen von ihren Leibern herunter (...)“⁷⁷⁵

In den dünner besiedelten Berggegenden an der Südbahn waren teilweise mangels geschlossener Siedlungen selbst Notquartiere kaum verfügbar. So befassten sich die Bauleitungen bereits in der Planungsphase mit der Errichtung von Arbeiterbaracken: Für die Fertigstellung der Strecke Rubin-Marburg, die bei Einsatz von 6.000 Mann mit 15 Monaten veranschlagt war, wurde ein Bedarf von Baracken für 5.000 Mann angenommen; man ging davon aus, die verbleibenden 1000 Mann in Bauernhöfen einzuquartieren. Die einfachen hölzernen Arbeiterbaracken mit Bretterdach sollten mit Stockbetten ausgerüstet werden und insgesamt 2500 Quadratklafter umfassen, wofür einschließlich Baumaterial und Arbeitslöhnen 25.000 fl an Kosten veranschlagt wurden.

Zusätzlich waren Krankenunterkünfte und Pflegemaßnahmen einzuplanen. Man ging für den Bau der Kärntner Bahn von lediglich 1-2% Kranken-

⁷⁷⁵ Wenzel Holek, Lebensgang eines deutsch-tschechischen Handarbeiters (Jena, 1909), S. 11 f

ständen⁷⁷⁶, d.h. bei 6.000 Arbeitern mit 90 Kranken pro Tag, aus, wofür drei Krankenhäuser auf der Strecke ausreichen sollten, die mit je einem Arzt, einer nicht näher bezeichneten Anzahl an Krankenwärtern, einer Apotheke und einer Küche ausgestattet werden sollten, unter der Annahme täglicher Verpflegungskosten von 20 kr⁷⁷⁷.

In Transleithanien war selbst die Rekrutierung von unqualifizierten Arbeitern in der Bauphase problematisch. Wie der Bericht über den Bahnbau von den Kohlengruben bei Fünfkirchen nach Mohács aus dem Jahr 1862 erkennen lässt, mussten mangels lokaler Arbeitskräfte seit 1855 Arbeiter aus Böhmen und Niederösterreich eingesetzt werden, so dass bei den herrschenden Verkehrsverhältnissen jeweils auf das Frühjahr gewartet werden musste, bis die Arbeiter per Donauschiff an die Baustellen gebracht werden konnten. Dazu kamen im Herbst 1855 und Frühjahr 1856 Cholera und Typhus, die auf die sumpfige Umgebung zurückgeführt wurden und viele Arbeiter bewogen, die Arbeitsstätte zu verlassen⁷⁷⁸.

7.2 Neue Berufsbilder, neue Herausforderungen

Bis 1825 wurden sämtliche Maschinen aus dem Ausland importiert, noch nach 1841 war ein Drittel der in Österreich industriell eingesetzten Dampfmaschinen ausländischer Herkunft⁷⁷⁹. In den frühen Jahren des Eisenbahnbetriebes mussten Fachkräfte aus England angeworben und Maschinen samt Maschinenteilen durchwegs importiert werden. Der schottische Ingenieur Baillie wurde im Auftrag Rothschilds nach Österreich geholt, um die Montage der Lokomotiven und die Einschulung der künftigen Lokomotivführer zu überwachen. 1840 produzierte die Nordbahnwerkstätte unter der Leitung von Baillie die erste in Österreich erbaute Lokomotive „Patria“ noch

⁷⁷⁶ Gegenwärtig geht man in Österreich – bei deutlich verbesserter Arbeitsplatzsicherheit - generell von ca. 4% Krankenständen aus. Ein Vergleich mit dem seinerzeitigen Bahnbau ist aufgrund des heute üblichen Einsatzes hoch spezialisierter Maschinen nicht möglich

⁷⁷⁷ ÖSTA, AVA-VA, Kärntner Bahn, Fach V D /Karton 3, Zl. 1337/1857 – vgl. Lebenshaltungskosten, die im Kapitel „Österreich in der frühindustriellen Epoche“ ausgeführt werden

⁷⁷⁸ ÖSTA, AVA-VA, Finanzministerium /Ältere Eisenbahnangelegenheiten, Fach III Ca /Karton 7, Zl. 14922 /8.3.1862

⁷⁷⁹ Zenker, S. 58

nach zugekauften Plänen⁷⁸⁰. 1841 konnte Freiherr von Sina auf der 3. Aktionsversammlung der Wien-Raaber Eisenbahn über die Leistungen der Simmeringer Hauptwerkstätte berichten, die mit einem Personalstand von 465 Arbeitern eine Lok samt Tender nach amerikanischem Vorbild für die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn bereits fertig gestellt, fünf weitere in Fertigstellung hatte und daneben Guß-Maschinenteile herstellte⁷⁸¹. Generell fehlte es an qualifizierten Facharbeitern und Technikern für industrielle Fertigung, in den höheren Dienstklassen waren Abwerbungen durch Konkurrenzunternehmen nicht selten.

Das Entstehen der Bahnlinien und die verbesserten Transportmöglichkeiten gaben den Industriezentren Böhmens, Mährens, Nieder- und Oberösterreichs sowie der Steiermark einen nachhaltigen Entwicklungsschub. So stieg allein in Böhmen die Zahl der Arbeiter in Betrieben mit über 100 Beschäftigten von 50.000-60.000 im Jahr 1825 auf 112.000 im Jahr 1841⁷⁸².

Das Personal auf der „*k.k. privilegierten Ersten Österreichischen Eisenbahngesellschaft*“, der Pferdeeisenbahn Linz-Budweis, war in den ersten Betriebsjahren sehr heterogen. Diese Pferdeeisenbahn war nur ein Transportunternehmen unter vielen, Berufs Anforderungsprofile waren wenig bis gar nicht definiert, selbst die „Ingenieure“ waren oftmals Arbeiter, die ihre Ausbildung in der täglichen Praxis erworben hatten. Dazu kam der völlige Mangel an Pensions-, Kranken- oder Unterstützungskassen, die allenfalls qualifiziertere Bewerber hätten anziehen können⁷⁸³.

Der bereits mehrfach erwähnte dezidierte Mangel an qualifizierten Facharbeitern führte z.B. noch im Jahre 1858 dazu, dass der Ausfall eines Maschinenschlossers in Klagenfurt einen lebhaften Telegrammverkehr mit

⁷⁸⁰ Die „Patria“ war bis 1862 im Einsatz. – Karl Gölsdorf, Lokomotivbau. In: Hermann Strach (Hrsg.) Band II, S. 426

⁷⁸¹ ÖGB, S. 29 f

⁷⁸² Winter, S. 130 f

⁷⁸³ Lentner, S. 43 ff

der Wiener Generalinspektion zur Folge hatte, weil in Klagenfurt und Umgebung kein Ersatz aufzutreiben war⁷⁸⁴.

Erst die Einführung der Dampflokomotive wandelte das Image der Eisenbahnen mit zunehmender Standardisierung von Arbeitsabläufen in einem strikten Zeitkorsett und steigenden Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Bediensteten, gemeinsam mit dem Entstehen neuer qualifizierter Tätigkeiten.

Die ersten Schritte in der technischen Entwicklung waren jedenfalls nur mit ausländischer, vor allem englischer, Hilfe möglich: Die oft genannte Maschinenwerkstätte der Gloggnitzer Eisenbahn am früheren Wiener Südbahnhof, die 1841 die erste Lokomotive fertig stellte, wurde vom Engländer John Haswell eingerichtet und beschäftigte 1845 bereits 600-800 Arbeiter. Die Grazer Werkstätte der Südbahn wurde vom Engländer Joseph Hall ins Leben gerufen; nicht unerwähnt darf hier auch ausländischer Kapitaleinsatz bleiben⁷⁸⁵.

7.3 Sicherheitsrisiken

Bahnfahrten waren keineswegs ohne Risiko, da offensichtlich sowohl technische Grenzen und die Belastbarkeit des Materials als auch die menschliche Leistungsfähigkeit sehr optimistisch eingeschätzt wurden. Am 7.7.1839 ereignete sich anlässlich der Eröffnung der Strecke Wien-Brünn der erste schwere Unfall, ein Auffahrunfall in der Station Branowitz mit großem Sachschaden und mehreren Schwerverletzten, für den die Verantwortung dem Maschinführer John Williams angelastet wurde⁷⁸⁶. Bei dieser Gelegenheit zeigte sich, dass weder Sicherheitsvorschriften bestanden, noch die Eisenbahngesellschaft oder die zuständigen Behörden irgendwelche Maß-

⁷⁸⁴ ÖSTA, AVA-VA, Kärntnerbahn, Fach V D /Karton 5 – Zl.634 /11.8.1858

⁷⁸⁵ Heinrich Benedikt, Die wirtschaftliche Entwicklung in der Franz-Joseph-Zeit (Wien-München, 1958), S. 25
+ Wolfgang Häusler, Von der Massenarmut ..., S. 108

⁷⁸⁶ Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Band I, S. 156 f

nahmen zur Vermeidung von Unfällen auch nur angedacht hatten⁷⁸⁷. Der elektrische Telegraph wurde erst 1846 eingeführt, bis dahin war die Kommunikation auf optische Signale oder schriftliche Meldungen angewiesen⁷⁸⁸.

Bereits die Bauphase war durch zahlreiche Unfälle gekennzeichnet: tödliche Stürze von Gerüsten u.ä. sind zahlreich dokumentiert. Im Fahrbetrieb waren Unfälle aufgrund von schlechtem Unterbau, Materialermüdung (z.B. Achs- oder Schienenbruch, Bremsversagen) oder menschlichem Versagen und stundenlange Verspätungen an der Tagesordnung. Die bei solchen Gelegenheiten zur Fortführung des Betriebs erforderlichen Hilfslokomotiven mussten jeweils durch Signal von Bahnwächter zu Bahnwächter angefordert werden⁷⁸⁹. Die Verantwortung dafür wurde - sofern irgend möglich - dem „Verschulden“ oder der „Unvorsichtigkeit“ der dritten Personalkategorie zugewiesen, die scharf kontrolliert und harten Sanktionen, bis hin zu Gefängnisstrafen, unterworfen wurde. Dabei ergeben sich keine merkbaren Unterschiede zwischen Staats- und Privatbahn. Im Zeitraum 1854-1869 forderten Eisenbahnunfälle insgesamt 16.800 Opfer, unter ihnen 11.908 Bahnbedienstete, von denen 2154 tödlich verunglückten⁷⁹⁰. Ein schwarzer Tag in der europäischen Eisenbahngeschichte blieb das Eisenbahnunglück vom 8.5.1842 auf der Strecke Paris-Versailles, das 55 Menschenleben und über 100 Schwerverletzte forderte. Ursache war eine aufgrund von Materialermüdung gebrochene Lokomotivachse, ein Phänomen, das zu jener Zeit technisch unerklärbar schien⁷⁹¹.

Allgegenwärtig war die Brandgefahr durch Funkenflug, da die Lokomotiven aus Kostengründen mit Holz befeuert wurden. Auch winterliche Wittersituationen konnten zu kaum zu bewältigenden Problemen führen. So war z.B. die Nordbahn vom 15. bis 18.1.1850 infolge von Sturm und Schneeverwehungen zwischen Floridsdorf und Hradisch unterbrochen, so dass nicht

⁷⁸⁷ Erhard Wisshaupt, Die wirtschaftliche und soziale Lage in Österreich von 1830-1839, nach amtlichen Berichten (phil.Diss. Wien, 1952), S. 208. Wisshaupt gibt den Namen des englischen Lokführers mit „Whalley“ an.

⁷⁸⁸ Felix Löwenfeld, S 37

⁷⁸⁹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III Ba /Karton 98 - Zl. 1246 /14.1.1855

⁷⁹⁰ Rudolf Müller, Der erste Lichtstrahl oder: Die Erkenntnis der Leiden des österreichischen Eisenbahn-personales. Gesammelte Vorträge und Aufsätze (Wien, 1893), S. 52

⁷⁹¹ Wolfgang Schivelbusch, S. 114

weniger als 1000 Personen zur Schneeräumung eingesetzt werden mussten⁷⁹². Ab 1851 fanden entlang der Strecke Wagram-Gänserndorf Versuchspflanzungen von Bäumen statt, um Schneeverwehungen vorzubeugen⁷⁹³.

Generell trachteten die Bahnverwaltungen danach, Schmerzensgeldforderungen nach Unfällen möglichst kostengünstig abzuwickeln. So wurden nach einem spektakulären Unfall der Nordbahn bei Auwall vom 6.11.1847 nach langwierigem Schriftverkehr insgesamt nur 6.944 fl 11 kr an sechs Verletzte bezahlt⁷⁹⁴. Die zahlreichen Risiken des Eisenbahnverkehrs veranlassten Max Maria Freiherr von Weber bereits 1855 dazu, eine verpflichtende Versicherung der Passagiere vorzuschlagen, die durch einen kleinen Preisaufschlag auf die Billets finanziert werden sollte⁷⁹⁵.

Daneben war der Fahrkomfort lange Zeit äußerst fragwürdig: In der frühen Phase verfügten nur die Waggon I. und II. Klasse über Fenster – wobei letztere Ledervorhänge anstelle von Glas aufwiesen, während die III. Klasse zwar über ein Dach verfügte, aber nach allen Seiten offen war und die IV. Klasse völlig offen war und nur Stehplätze hatte⁷⁹⁶. Das Ein- und Aussteigen war vor allem für ältere und kränkliche Personen äußerst beschwerlich, selbst mit Hilfe der transportablen Treppen, die zumindest in größeren Stationen bereitstanden und von Bediensteten an die Coupéöffnungen gestellt wurden. Bei Nacht kamen noch Träger mit Stangenlaternen dazu, die den Kondukteuren bei der Fahrkartenkontrolle zu leuchten hatten⁷⁹⁷.

So stellte das Innenministerium 1850 ein Ansuchen an das Ministerium für Öffentliche Arbeiten, auch die Waggon III. Klasse mit Fenstern zu versehen, um die Reisenden vor allem in der kalten Jahreszeit vor Witterungseinflüssen zu schützen⁷⁹⁸. Ab 1858 fanden erste Versuche statt, Züge mit Dampf zu

⁷⁹² ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III Ba /Karton 34 - Zl. 567 C /18.1.1850

⁷⁹³ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III Ba /Karton 40 - Zl. 2136/C /14.4.1851

⁷⁹⁴ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III Ba /Karton 17 – Zl. 1275 /11.3.1849

⁷⁹⁵ Max Maria Freiherr von Weber, Die Lebensversicherung der Eisenbahn-Passagiere in Verbindung mit der Unterstützung und Pensionierung der Eisenbahn-Beamten und ihrer Angehörigen (Leipzig, 1855), S. 11

⁷⁹⁶ Lt. Sax war die I. Klasse für 18 Personen vorgesehen, die II. Klasse für 24, die III. Klasse für 36-40 und die IV. Klasse für 50 (Emil Sax, Die Eisenbahnen, S. 411)

⁷⁹⁷ Gustav Gerstel, Mechanik des Zugsverkehrs, S. 14

⁷⁹⁸ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III Ba /Karton 35 - Zl. 984/C /9.2.1850

beheizen⁷⁹⁹. Bis dahin wurden die Personenwagen in der kalten Jahreszeit mit Decken ausgelegt⁸⁰⁰. Nach ersten Versuchen mit der Einrichtung von Aborten in den Personenwagen im Jahr 1854⁸⁰¹ führte 1869 die Kaiser Ferdinand-Nordbahn als erste österreichische Bahngesellschaft Aborte in den Waggonen der I. und II. Klasse ein⁸⁰². Aber erst 1874 wurden durch Erlass des Handelsministeriums (Zl. 33.620 vom 19.11.1874) WC-Anlagen in den Zügen vorgeschrieben, die regelmäßige Desinfektion bei Cholera-gefahr erst 1884, als die Gefahren unkontrollierten Gütertransportes thematisiert wurden (Erlass des Handelsministeriums, Zl. 28.242)⁸⁰³.

7.4 Beschwerdewesen

Vorfälle auf den Eisenbahnen konnten stets auch auf allerhöchstes Interesse und Interventionen zählen. So veranlasste z.B. eine Verspätung des Zuges Prag-Wien aufgrund einer Überschwemmung einen ausführlichen Bericht des Hofkammerpräsidenten Kübeck am 8.2.1846 (Zl. 245/EP)⁸⁰⁴ an den Kaiser; oder der Kaiser intervenierte direkt in Bahnangelegenheiten, wie das kaiserliche Handschreiben vom 25.12.1848 an den Minister für Öffentliche Arbeiten, von Bruck, beweist, in dem auf „*mehrere Klagen über Vernachlässigung beim Betriebe der Nordeisenbahn*“ verwiesen wird und der Wunsch geäußert wird, Bruck möge „*dem hier bemerkten Gegenstande Ihre besondere Aufmerksamkeit*“ schenken⁸⁰⁵. 1865 wurde das Beschwerdewesen durch Einführung eines Beschwerdebuches systematisiert, das auf den Stationen zu führen war und den Reisenden auf Verlangen zur Verfügung zu stellen war. Jede eingetragene Beschwerde war vom Stationsvorstand in Abschrift

⁷⁹⁹ Roman Freiherr von Gostkowski, Beheizung und Beleuchtung der Eisenbahnwagen. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), Band II, S. 563

⁸⁰⁰ „*Instruction für die Wagenmeister auf der k.k. südliche Staatsbahn*“, ÖSTA, AVA-VA, Generaldirektion für Communicationen, Fach III Ba /Karton 56 – Zl. 10463/E /15.11.1851

⁸⁰¹ ÖSTA, AVA-VA, Fach III Ba /Karton 98 - Bericht der Betriebsdirektion Graz, Zl. 9392 /10.4.1854

⁸⁰² Heinersdorff, S. 41

⁸⁰³ Victor Röll, Österreichs Eisenbahngesetze. Sammlung der auf das Eisenbahnwesen Bezug habenden Gesetze, Verordnungen und Judikate, 2 Bände (Wien, 1885) Band 1, S. 365 + Band 2, S. 1097

Michael Grossmann, Sanitätsreferent der k.k. priv. österr. Nordwestbahn, stellte einen direkten Zusammenhang zwischen dem Ausbau des europäischen Eisenbahnnetzes und dem regelmäßigen Ausbruch von Cholera-epidemien her (Die Cholera-gefahr vom Standpunkt der Eisenbahnen, Wien, 1885)

⁸⁰⁴ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach II B /Karton 17 - Zl. 669 /23.4.1849, Zl. 891 /9.5.1849, Zl. 196 /2.1.1849, Zl. 1275 /11.3.1849, Zl. 5138 /4.11.1849

⁸⁰⁵ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 1 - Zl. 902/HM

an die Direktion einzusenden, wobei auch die Adresse des Beschwerdeführers anzugeben war. Bei Beschwerden gegen Bedienstete waren deren Namen, Uniformmerkmale und Dienstnummern anzuführen⁸⁰⁶.

Trotz aller Unzulänglichkeiten, ja selbst Gefahren des Reisens auf der Eisenbahn fanden sich schon früh erste Vergnügungsreisende, die sich der neuen Möglichkeiten bedienten. So verfügte das Handelsministerium in einem Erlass an die General-Direction für Communicationen vom 26.4.1851 (Zl. 3507/E):

„Auf den österreichischen Eisenbahnen reisen gegenwärtig häufig Ausländer, namentlich Engländer, welche der deutschen Sprache unkundig und mit den Bestimmungen, welche bei der Benützung der österreichischen Bahnen zu beobachten kommen, so wie mit den Lokalverhältnissen und besonderen Einrichtungen nicht vertraut sind.

Die k.k. General-Direction erhält den Auftrag, die ihr unterstehenden Betriebsdirektionen, insbesondere jene der nördlichen Staats-Eisenbahn, dann die Betriebsoberingenieur-Abteilung in Graz anzuweisen dafür zu sorgen, dass den Reisenden von allen Bahnangestellten mit zuvorkommender Artigkeit begegnet werde und daß insbesondere die den Überwachungsdienst vollziehenden Beamten zur Zeit des Abgangs und der Ankunft jedes Zuges zuverlässig in den Bahnhöfen sich finden und sich angelegen sein lassen, den Reisenden, insbesondere solchen Passagieren, welche ersichtlich mit den Verhältnissen nicht vertraut sind, an die Hand zu gehen, um sie vor Nachteilen, Verspätungen u.d.g. Unannehmlichkeiten zu bewahren, und die österreichischen Staatsbahnen hinsichtlich ihrer Einrichtungen bei den Ausländern nicht in Misskredit zu bringen.

Ferner ist strenge darüber zu wachen, daß die Wartesäle, sowie die Billett- und Gepäcksexpeditionen vorschriftsmäßig zur gehörigen Zeit geöffnet werden, was häufig nicht der Fall sein, und daher im letzten Augenblick oft großes Gedränge entstehen soll.“⁸⁰⁷

⁸⁰⁶ § 12 der Instruktionen für Stationsvorstände bei der a.p.K. Ferdinands-Nordbahn vom Juni 1865 – ÖSTA, AVA-VA, Min.f.Handel u.Volkswirtschaft, Fach III Da /Karton 22 - Zl. 7422/802 /30.5.1865

⁸⁰⁷ ÖSTA, AVA-VA, General-Direction für Communicationen, Fach III Ba /Karton 54

7.5 Medizinische Risiken /Grenzen menschlicher Belastbarkeit

Den körperlichen Anforderungen des Eisenbahndienstes wurde, wie erwähnt, lange Zeit – entsprechend dem vorherrschenden Verständnis – wenig bis keine Aufmerksamkeit geschenkt. 1857 erstattete Dr. de Martinet der Französischen Akademie der Wissenschaften einen Bericht über Berufskrankheiten, gleichzeitig publizierte dort E.A. Duchesne eine Arbeit über Eisenbahnen und ihren Einfluss auf die Gesundheit der Maschinführer und Heizer („*Des chemins de fer et de leur influence sur la santé*“), wobei er sich auf Gaskell stützte, der 1830 in England eine Untersuchung über den Gesundheitszustand von Industriearbeitern durchgeführt hatte⁸⁰⁸.

1862 veröffentlichte „*The Lancet*“ eine Sammlung von Aufsätzen unter dem Titel „*The Influence of Railway Travelling on Public Health*“, worin das Gesundheitsrisiko des fahrenden Personals hinsichtlich Muskel-, Augen- und Gehörsinnermüdung grundsätzlich mit dem von Reisenden gleichgesetzt wurde; lediglich von rheumatischen Beschwerden blieben Reisende ausgenommen⁸⁰⁹. Erst in den 1880er-Jahren setzte sich in Österreich der langjährige Bahnarzt Michael Grossmann mit arbeitsmedizinischen Fragen in einigen Vorträgen und Aufsätzen auseinander.

Er unterschied dabei klar zwischen den Anforderungen im Bürodienst und im Exekutivdienst: Bei sitzenden Tätigkeiten empfahl er neben regelmäßiger ausgewogener Ernährung ein bis zwei Stunden tägliche Ausgleichsübungen in Form von Gymnastik, Gartenarbeit oder aber Fechten, Schwimmen oder Rudern, um die körperlichen Risiken (er nannte hier Verdauungsstörungen, Magenkatarrh, Hämorrhoiden, Leber- und Gallenleiden, nervöse Störungen, Gicht, Herzverfettung, Fettleber, Herzlähmung, Lungen-TBC) unter Kontrolle zu halten⁸¹⁰.

⁸⁰⁸ Michael Grossmann, Über die Anforderungen des Eisenbahndienstes an die menschliche Gesundheit. Vortrag gehalten am 28. März 1882 im Club österreichischer Eisenbahn-Beamten (Wien, 1882), S. 19 ff
+ Wolfgang Schivelbusch gibt den Titel der Arbeit folgendermaßen an: „*Des chemins de fer et leur influence sur la santé des mécaniciens et des chauffeurs*“, S. 106

Diese von Grossmann zitierte Arbeit konnte in den benutzten Bibliotheken und Archiven leider nicht aufgefunden werden.

⁸⁰⁹ Schivelbusch, S. 108

⁸¹⁰ Grossmann, S. 11 f + 17

Ungleich gravierender zeigten sich die Probleme des exekutiven Dienstes. Neben einer großen Zahl von tödlichen Arbeitsunfällen wurden vor allem zahlreiche Atemwegserkrankungen und Rheumatismus aufgrund von Witterungseinflüssen und Lokomotivheizung sowie Erkrankungen der Verdauungsorgane hervorgehoben⁸¹¹. Großes Augenmerk wurde auch dem Problem der permanenten Erschütterungen während der Fahrt und die damit verbundenen dröhnenden Geräusche geschenkt, die neben der Beeinträchtigung des Gehörsinns zu einer Zerrüttung des Nervensystems, insbesondere des Rückenmarks, beitrügen. Beginnend mit Taubheit in den unteren Extremitäten würden sich nach und nach Schmerzen in den Füßen und im Rückgrat einstellen, die in Verbindung mit Sorgen, Kummer oder auch Schreck zu hochgradigen hysterischen Verstimmungen führen würden. Grossmann nannte das Beispiel eines Lokführers, der einen Selbstmörder überfahren und in der Folge jedes Mal beim Ertönen einer Lokomotivpfeife Krampfanfälle erlitten habe⁸¹².

Grossmann forderte eine Reduktion der vorgegebenen Meilenleistungen, die er jedoch nicht näher ausführte, da er offenbar davon ausgehen konnte, dass seine Leser mit der Thematik vertraut waren. Ferner erhob er die Forderung nach Verkürzung der Dienstzeiten, die Verabreichung von Mahlzeiten in guter Qualität und zu annehmbaren Preisen sowie die Bereitstellung von Erfrischungsgetränken für das fahrende Personal. Daneben seien bequeme und stabile Sitzmöglichkeiten auf Lokomotiven, zweckmäßige Schutzkleidung und ausreichender Schutz gegen Wind und Wetter dringend geboten⁸¹³.

Die neue Arbeitswelt mit ihren hohen Anforderungen an äußerste Pünktlichkeit und exakte Arbeitseinteilung führte zu erheblichen Umstellungsproblemen. Es fehlte völlig an Einsicht in die tatsächliche Belastbarkeit des menschlichen Organismus und die sinnvolle Aneinanderreihung von Arbeits-

⁸¹¹ Grossmann, S. 23 ff. – Er zitiert in diesem Zusammenhang Dr. de Martinet, der Kongestionen des Gehirns, Abnahme der Intelligenz und Katarrhe der Luftwege auf „*irrespirable Gase der Lokomotivheizung*“ zurückgeführt habe.

⁸¹² Grossmann, S. 25

⁸¹³ Grossmann, S. 28 f

schritten. Daneben spielte durchaus auch das Bestreben, Personalkosten möglichst niedrig zu halten, eine Rolle.

Vor den 1860er-Jahren befasste sich die Medizin kaum mit Phänomenen der menschlichen Belastbarkeit sowie geistiger und körperlicher Ermüdung. So wurde der tödliche Sturz eines 60-jährigen Arbeiters von einem zweistöckigen Gerüst am Stationsplatz Pressburg im Bericht der Bauleitung mit dem Ungeschick des Mannes entschuldigt, aber seitens der Direktion immerhin vermerkt, dass es die Pflicht der Baubeamten sei, einem 60 Jahre alten Mann allenfalls eine minder beschwerliche Arbeit zuzuweisen⁸¹⁴.

In gleicher Weise fehlte es völlig an Verständnis für Materialermüdung. 1854 wurde in einem Vortrag vor der Vereinigung Londoner Zivilingenieure „*On the fatigue and consequent fracture of metals*“ erstmals das Thema Materialermüdung angesprochen⁸¹⁵. Beim menschlichen Organismus sprach man neben dem sehr allgemeinen Begriff der „*Neurasthenie*“ vielfach von Krankheiten des Willens („*maladies de l'énergie*“) oder auch einfach von Faulheit. Besonders Angehörige der niederen Klassen bedürften daher strikter Kontrolle⁸¹⁶. Erst 1875 publizierte George Poore einen kurzen Aufsatz im „*Lancet*“, der sich mit verschiedenen Arten von Erschöpfungszuständen auseinandersetzte⁸¹⁷.

In diesem Umfeld waren z.B. die Arbeitsbedingungen der Lokführer in der Frühzeit der Eisenbahn kaum akzeptabel: In der Annahme, dass ihre Aufmerksamkeit durch nichts eingeschränkt werden dürfe, versahen sie ihren Dienst auf offenen Plattformen und waren damit sämtlichen Witterungsunbilden und im Winter selbst der Erfrierungsgefahr ausgesetzt⁸¹⁸.

⁸¹⁴ ÖSTA, AVA-VA, Erste Eisenbahn-Gesellschaft, Fach IV C /Karton 121 – Zl. 7582 /23.8.1853

⁸¹⁵ Schivelbusch, S. 113

⁸¹⁶ Anson Rabinbach, *The Human Motor. Energy, Fatigue, and the Origins of Modernity* (USA, 1990), S. 20 + 29 ff

⁸¹⁷ Rabinbach, S. 38

⁸¹⁸ Ottokar Kazda, Zugförderung. In: Hermann Strach (Hrsg.), *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie*. Band II, S. 621

Max Maria von Weber, der über eigene praktische Erfahrungen als Lokführer verfügte, hat in seinen Erzählungen „*Eine Winternacht auf der Lokomotive*“ und „*Dampf und Schnee*“ die Arbeitsbedingungen, die ohne die „*verbotene Rumflasche im Tenderkasten*“ kaum durchzuhalten waren, eindrucksvoll beschrieben.

Der schwierigen Tätigkeit wurden zahlreiche Berufskrankheiten zugeordnet:

1. Zerrüttung des Nervensystems aufgrund ständiger Erschütterungen;
2. Augenkrankheiten aufgrund der ständigen Überanstrengung, sowie durch Ruß und Staub;
3. Gicht und Gelenksrheumatismus, vor allem durch ständigen Luftzug, aber auch Erkrankung der Gesichtsnerven mit nachfolgendem „Wahnsinn“;
4. Rückgratleiden durch ständiges Aufrechthalten des Kopfes;
5. Infolge des ständigen Stehens und überlanger Arbeitszeit Krampfadern in den Beinen mit Gefahr von Blutungen, Geschwüren und nachfolgender Amputation des Fußes oder Unterschenkels;
6. Lungen-TBC und Kohlenoxyd-Vergiftungen durch schlechte Luft;
7. Magenleiden aufgrund unregelmäßiger Lebensweise⁸¹⁹.

Die Einschränkung der Sehfähigkeit aufgrund der Geschwindigkeit war bereits von George Stephenson erkannt worden, der anlässlich eines parlamentarischen Hearings in London im Jahre 1841 zum Thema Sicherheitsprobleme auf der Eisenbahn festgestellt hatte, dass der Lokführer einen Gegenstand, den er vor sich habe, zwar ziemlich gut erkennen, jedoch denselben Gegenstand im Vorbeifahren kaum wahrnehmen könne⁸²⁰.

Über die besonderen Belastungen der Beinmuskeln des Lokomotivpersonals aufgrund ständiger Erschütterungen äußerte sich auch Weber in einem 1860 erschienen Aufsatz mit dem Titel *„Die Abnutzung des physischen Organismus beim Fahrpersonal der Eisenbahnen“*⁸²¹.

– Aus der Welt der Arbeit. Gesammelte Schriften (hrsg. von Maria von Wildenbruch, Berlin 1907), S. 157-189

⁸¹⁹ Müller, S. 31 f – Der Autor verweist dabei auf die Erkenntnisse eines französischen Hygienikers namens „Prof. Tischén“. Gemeint ist vermutlich E.A. Duchesne, der 1857 diese Symptome unter der Bezeichnung *„maladie des mécaniciens“* zusammenfasste. (vgl. auch Schivelbusch, S. 106)

⁸²⁰ Schivelbusch, S. 54

⁸²¹ Schivelbusch, S. 107 f

Dass die mit dem Eisenbahnbetrieb auftretenden geänderten Arbeitsbelastungen nicht entsprechend gewürdigt wurden, ist an folgenden Beispielen erkennbar:

Anlässlich einer Zugsentgleisung in der Station Trifail wurde festgestellt, dass der dortige Kassier entsprechend einer Weisung der Betriebsunternehmung vom 18.11.1846 neben der Kassaführung auch noch den Wechsel und die Bahnsignale zu beaufsichtigen hatte, obwohl ein Bahnaufseher stationiert war. Ob diesem Bericht entsprechende Maßnahmen folgten, ist dem Akt nicht zu entnehmen⁸²².

Anlässlich des Zusammenstoßes zweier Militärzüge am 25.9.1860 in Kressnitz kritisierte die Landesregierung Laibach in ihrem Bericht an das Ministerium die „*Mangelhaftigkeit bei der Aufstellung des Betriebspersonals*“, wonach von einem Mann gleichzeitig der Telegraphenapparat zu bedienen, der abfahrende Zug zu expedieren und der ankommende Zug zu erwarten gewesen sei und forderte in diesem Zusammenhang dringend Personalaufstockung auch in kleineren Stationen⁸²³.

7.6 Der Einstieg in neue Tätigkeitsfelder

Die Welt der Eisenbahnen mit ihren beeindruckenden Maschinenleistungen und bis dahin unvorstellbaren Geschwindigkeiten ließ Entfernungen schrumpfen und näherte die entlegensten Orte der Monarchie einander und den politischen und wirtschaftlichen Zentren an. Diese Revolution des Verkehrswesens rief einerseits Begeisterung in breiten Kreisen der Bevölkerung hervor, andererseits aber auch gemischte Gefühle – bekannt ist die durchaus skeptische Haltung Grillparzers – oder selbst strikte Ablehnung.

Nicht nur verabschiedete Militärs, sondern Bewerber unterschiedlichster beruflicher Herkunft, die nach neuen Herausforderungen strebten, bemühten sich um Aufnahme in den Bahndienst (vgl. Bewerbungen). Soweit es den

⁸²² ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 34 - Zl. 187/C /6.1.1850

⁸²³ ÖSTA, AVA-VA, Min.f.Handel und Volkswirtschaft, Fach III Da /Karton 2 - Zl. 603/94 /11.5.1861

rein technischen Bereich betraf, waren Bewerber mit handwerklicher Ausbildung im Metallbereich oder Erfahrung im Straßen- und Wasserbau für den Eisenbahndienst prädestiniert und konnten auf lohnende Laufbahnen mit überdurchschnittlichen Aufstiegsmöglichkeiten hoffen.

Nicht selten waren berufliche Laufbahnen im Bereich der Eisenbahnen auch mit nachhaltigem gesellschaftlichem Aufstieg verbunden, wie weiter unten an einigen markanten Beispielen dargelegt wird.

7.6.1 Bewerbungen

Die untersuchten Eisenbahnakten enthalten Detailangaben zu 277 Bewerbungen aus dem Jahr 1851 für administrative Stellen bei der Nordbahn sowie für zwölf Bewerbungen aus dem Jahr 1857 für die Südbahn, letztere aber lediglich für den gehobenen Dienst. – Details sind beiliegender Liste zu entnehmen⁸²⁴.

Während die Bewerbungen für die Südbahn aufgrund der Spezifikation der Ausschreibung ausschließlich absolvierte Juristen umfassen, zeigen die Bewerbungen für die Nordbahn ein breites Spektrum von Interessenten:

- 87 kamen aus dem Staatsdienst,
- 89 kamen aus Angestelltenverhältnissen, vor allem aus dem Handel,
- 25 waren verabschiedete Militärs,
- 12 waren Selbständige, vor allem Kleinunternehmer
- 29 kamen aus anderen Eisenbahndiensten,
- 33 gaben akademische Berufe an.

Hinsichtlich der Ausbildung standen die Bewerber weit über dem durchschnittlichen Bildungsniveau:

- 36 gaben an, das Polytechnikum zumindest besucht zu haben,

⁸²⁴ Die Aufstellungen entstanden offensichtlich bei Bewerbungsgesprächen, zugrundeliegende Bewerbungs- oder Empfehlungsschreiben, Zeugniskopien o.ä. liegen nicht vor. Es fehlt auch jeglicher Hinweis, nach welchen Kriterien Bewerber in die engere Wahl für eine persönliche Vorsprache genommen wurden. Konkreter Anlass für die Nordbahn-Bewerbungen dürfte ein Inserat in einer lokalen Prager Zeitung gewesen sein.

- 50 gaben an, die Universität zu besuchen oder besucht zu haben,
- 26 gaben an, das Gymnasium besucht zu haben.

Obwohl die Unterlagen diesbezüglich keine Angaben machen, kann doch der Schluss gezogen werden, dass das Interesse an einer Eisenbahnlaufbahn nicht zuletzt durch ein zunehmendes Interesse an technischem Fortschritt beflügelt wurde, da nicht wenige Bewerber einen völlig fremden beruflichen Hintergrund aufwiesen.

Die Begeisterung weiter Bevölkerungskreise für die neue Technik und die damit verbundenen völlig neuen Berufsfelder ging trotz der erwähnten Einschränkungen durch alle Bevölkerungsgruppen (vgl. auch die erfassten Bewerbungsunterlagen). Ein typisches Beispiel ist das außerordentlich detailliert abgefasste Bewerbungsschreiben des Ferdinand Ritter von Querlonde aus Pressburg vom 13.11.1856 an die Kärntner Bahn, das selbst unter Berücksichtigung des damals gebotenen Briefstils unbedingte Fortschrittsbegeisterung erkennen lässt:

„Wohllöbliche Direktion!

Da die Aufnahme der Beamten für die diesseitige Bahn nächstens erfolgen soll, so ist der ehrfurchtsvoll Gefertigte so frei, um eine seinen Kenntnissen angemessene Anstellung als Baubeamter ehrerbietigst zu bitten, und unterstützt diese Bitte durch folgende Gründe:

- I. Besitzt er derartige moralische Eigenschaften, die jedes in ihn zu setzende Vertrauen auf das beste zu rechtfertigen genügendst sein dürften, wie dies aus dem hier beiliegenden Sittenzeugnisse erhellt.*
- II. Hat derselbe in einem achtjährigen Cursus der k.k. W. Neustädter Akademie alle Fächer der reinen und angewandten Mathematik mit Inbegriff der Baukunst mit besonderer Vorliebe und vorzüglichem Fortgange studiert; - wie es die in Abschrift da beiliegende Qualifikations-Liste erweist; - ebenso war derselbe auch während seiner 18jährigen Dienstzeit als k.k. Offizier stets bemüht, sich hierin zu vervollkommen, und versäumte keine Gelegenheit durch Umgang mit Fachmännern und Studien auch im Eisenbahnbau seine technischen Kenntnisse zu beweisen; und zwar so, daß er sich, falls es für nötig erachtet würde, jeder Prüfung unterwerfen würde.*

- III. Ist derselbe auch in der Terrain-Aufnahme mit dem Maßstische und à la vue, so wie im Nivellieren geübt.
- IV. Wurde derselbe im Jahr 1843, durch das hohe k.k. ungarische Generalcommando zur Leitung des Baues eines Militär Spitals zu Sassin im Neutraer Komitat, kommandiert. (...)
- V. Erfreut sich derselbe einer erwünschten dauerhaften Gesundheit (...)

Sollte daher seine ehrfurchtsvolle Bitte genehmigt und ihm durch die wohlwöbliche Direktion eine Anstellung zugedacht werden, so wird er gewiß das in ihn gesetzte Vertrauen in jeder Hinsicht zu rechtfertigen sich bestreben, so wie er sich auch schmeichelt, allen Erwartungen und Anforderungen bestens zu entsprechen. (...)

Die der Bewerbung beiliegende Zeugnisabschrift lässt die ausstellende Stelle nicht erkennen; es dürfte sich jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit um die Wiener Neustädter Militärakademie gehandelt haben:

*„Latein, Französisch – 1. Klasse
Italienisch, böhmisch, ungarisch – eminenter
Rhetorik – detto
Poesie – 1. Klasse
Philosophie – eminenter
Arithmetik, Algebra, Geometrie, Trigonometrie, Praktische Aufnahme,
Scharische Trigonometrie⁸²⁵, Höhere Geometrie, Mathematische Geographie, Mechanik & Physik, Trigonometrisches Triangulieren –
Eminenter“⁸²⁶*

Doch auch niedrigere Dienstklassen im Eisenbahndienst wirkten attraktiv. So führte der ehemalige Feldwebel und Gutsbedienstete Friedrich von Niebelschütz in seiner Bewerbung als Kondukteur aus:

„(...) Schließlich muß der Ergebenste die Bemerkung beifügen, daß er aus einer adeligen Familie Deutschlands abstamme, nicht um etwa hieraus Ansprüche abzuleiten, sondern um nun zu bitten, damit dieser Umstand nicht seiner untertänigsten Bitte hinderlich sei, indem er aus diesem Umstande keine anderen Ansprüche herleitet, als jene auf Ehrlichkeit und Redlichkeit, welche er samt dem ganzen Aufgebote von

⁸²⁵ Gemeint ist sphärische Trigonometrie

⁸²⁶ ÖSTA, AVA-VA, Kärntnerbahn, Fach V D /Karton 2 – Zl. 424 /9.1.1857 –

Die Bewerbung war mit dem Amtsvermerk: „Dieser Competent wäre bei Besetzung von Stellen als Ingenieur-Assistent zu berücksichtigen mit der Aussicht des Avancements“ versehen

Querlonde wurde als Ingenieur-Assistent mit einem Jahresgehalt von 800 fl angestellt (Zl. 474/1857)

*Fleiß und Unverdrossenheit seinem Dienst zu widmen bemüht sein wird.*⁸²⁷

Zur Linderung des Personalmangels wurde auch versucht, geeignetes Fachpersonal von anderen Bahngesellschaften abzuwerben (wie ja auch die Gehaltstabellen der anderen Gesellschaften ständig beobachtet wurden), wie sich aus dem Entwurf eines Dienstvertrages der Kärntner Bahn für den Oberingenieur Max Meißner von der Staatseisenbahngesellschaft in Brünn ergibt: Neben einer ansehnlichen Gehaltszusage von 2000 fl /Jahr, zuzüglich 500 fl Quartiergeld und 500 fl Personalzulage und Diäten von 5 fl /Tag wurde ihm auch zugesagt, die im Dienst der Staatsbahn bereits angefallen sieben Dienstjahre in die Pensionsberechnung bei einer künftig zu errichtenden Pensionskasse einzurechnen⁸²⁸.

Ein Angebot an den k.k. Ingenieur Matthias Pittner umfasste neben einer Reihe von Zulagen, der Einrechnung der Vordienstzeiten und Gewährung einer sechsmonatigen Kündigungsfrist auch vollen Gehaltsbezug in der Pension bei Dienstunfähigkeit; darüber hinaus wurde ihm jegliche Unterstützung zugesagt, falls der aktuelle Dienstgeber die Dienstesenthebung verweigern sollte⁸²⁹.

Die Kärntnerbahn entwickelte Ende 1856 ein gesondertes Formular zur Systematisierung der Abwerbung von technischem Personal aus dem Staatsdienst mit folgender Textierung:

„Formulare für die vom Central Comité der Kärntnerbahn auszufertigenden Anstellungs-Dekrete an das technische Personale.

Herrn N.N. Ober Ingenieur der og. Öst. Staatseisenbahn Gesellschaft in NN.

Das Unterzeichnete Central Comité ist mit den Bedingungen, unter welchen Sie sich bereit erklärt haben, bei der a.p. Kärntner Eisenbahn als Bediensteter Oberbeamter eintreten zu wollen, einverstanden und ernennt Sie demnach zum Oberingenieur (Ingenieur) für die technische

⁸²⁷ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 25 – Zl. 7276 /5.5.1851

⁸²⁸ ÖSTA, AVA-VA, Kärntnerbahn, Fach V D /Karton 2 – Zl. 521 /16.3.1857 – Vergleichbare Regelungen finden sich auch in anderen Fällen bei der Kärntner Bahn (vgl. Dienstabellen)

⁸²⁹ ÖSTA, AVA-VA, Kärntnerbahn, Fach V D /Karton 1 – Zl. 98/856 /18.9.1856

*Abteilung im technischen General Inspektorate vom 1ten Jänner 1857
angefangen.*

Sie werden einen Jahresgehalt von fl CM ...

Ein jährliches Quartiergeld von fl ...

Eine Personalzulage von fl ...

*beziehen. Die auflaufenden Übersiedlungskosten so wie die normal-
mäßige Reiseentschädigung bei Dienstreisen werden Ihnen von Fall zu
Fall entschädigt werden.*

*Im Falle Ihrer Dienstunfähigkeit wird Ihnen jene Pension zugesichert,
welche Sie sich bisher im Staatsdienste erworben haben und zwar ...
Außerdem steht es Ihnen frei, in den seiner Zeit zu bildenden Pensions-
fonds der Gesellschaft einzutreten.*

*Alle Ihre fixen Bezüge werden Ihnen am Schlusse jeden Monats in
gleichen Raten ausbezahlt werden.*

*Das Central Comité verpflichtet sich, Sie in Ihrer Anstellung, samt den
vorstehend aufgezählten Zusicherungen vor dem Verwaltungsrate der
a.p. Kärntner Eisenbahn bestätigen zu lassen, sobald sich die Gesell-
schaft nach Herablangung der a.h. genehmigten Statuten konstituiert
haben wird.*

*Vor Ihrem Dienstantritte haben Sie sich bei dem Herrn General Inspektor
der Kärntner Eisenbahn vorzustellen, und werden von demselben, als
Ihrem unmittelbaren Vorgesetzten die weiteren Weisungen über den
Umfang und Beginn Ihres Wirkungsbereiches erhalten.“⁸³⁰*

Dieses Angebot konnte zweifellos als attraktiv angesehen werden: Es sicherte dem Kandidaten neben einem ansehnlichen Gehalt auch eine Reihe von Zulagen, wobei der im Staatsdienst erworbene Pensionsanspruch und auch der gesellschaftliche Status gesichert blieben.

Als Beispiel für einen Dienstvertrag im untergeordneten Bereich kann der Vertrag mit dem Bahnaufseher Michael Skazil dienen (siehe Anhang); ein weiteres Beispiel ist die Dienstbestellung des Technikers Heinrich Gintl aus dem Jahr 1854 (samt Ernennungsdekret und Eidesformel im Anhang)⁸³¹.

Gemäß Vertrag haftete Skazil bei allfälligen Schäden mit seinem gesamten Vermögen, es bestand auch die Möglichkeit einer fristlosen Entlassung bei Dienstverfehlungen. Er konnte bei Bedarf jederzeit versetzt werden; die

⁸³⁰ ÖSTA, AVA-VA, Kärntnerbahn, Fach V D /Karton 1 – Zl. 372 /15.12.1856

⁸³¹ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 32 – Zl. 19152 /20.12.1854

Arbeitszeit war im Prinzip unbegrenzt und bedarfsorientiert, Überstunden konnten jederzeit ohne Zuschlag angeordnet werden.

Auch Heinrich Gintl konnte jederzeit versetzt werden und wurde darüber hinaus dazu verpflichtet, innerhalb eines Jahres die vorgeschriebene Staatsprüfung „*in den gesamten drei Bauzweigen*“ abzulegen.

7.7 Neue Tätigkeiten

Nachstehend werden die Merkmale einiger neu geschaffener Tätigkeitsbilder im technischen und Fahrdienst kurz vorgestellt sowie ihr jeweiliger Platz innerhalb der Eisenbahnorganisation. Auf allen Ebenen fällt auf, dass es kaum Vorschriften oder auch nur Vorstellungen hinsichtlich erforderlicher Vorbildung oder schulischer Abschlüsse gab. Dieser Umstand ebnete den Weg für Personen, denen der Staatsdienst aus Gründen von Herkunft oder fehlender formaler Bildung verschlossen blieb.

7.7.1 Ingenieure und Ingenieur-Assistenten

Ingenieure waren dem jeweiligen Ober-Ingenieur bzw. der Direktion unterstellt, ihnen direkt unterstellt waren die Assistenten sowie das gesamte übrige technische Personal. Den Assistenten disziplinär unterstellt waren Wächter sowie Arbeiter.

Die Aufgaben der Ingenieure umfassten nicht nur die Instandhaltung des Eisenbahnober- und -unterbaus der ihnen zugewiesenen Strecke durch zumindest zwei Inspektionsgänge pro Woche, die Instandhaltung der Gebäude, der umliegenden Wege und Straßen, die Organisation und Überwachung erforderlicher Arbeiten samt Überwachung des dafür rekrutierten Personals, wobei nicht ortsansässige Arbeiter sich durch ein Reisedokument auszuweisen hatten. Im Fahrbetrieb war die Überwachung der Brennstoff- und Wasservorräte erforderlich, der Frachtbetrieb zu beaufsichtigen sowie beim Eintreffen eines Zuges der Rapport des Lokführers entgegenzunehmen.

Bahnaufseher, Stations-, Bahn- und Aushilfswächter waren einzuschulen und zu überwachen, vor allem in Bezug auf Pünktlichkeit und Feuergefahr.

Ingenieure und Assistenten hatten der Direktion einmal jährlich Personalbeurteilungsbogen („*Conduite-Listen*“) über das gesamte stabile (d.h. das fest angestellte) Personal einzusenden und waren berechtigt, vorkommende Dienstwidrigkeiten durch Verweise, Lohnabzüge bis zu maximal fünf Tag-sätzen oder durch Suspendierung zu bestrafen, wobei letzteres den vorgesetzten Stellen zu melden war. Fälle von Bahnfrevel oder ähnliche Delikte waren direkt den Ortsbehörden anzuzeigen⁸³².

7.7.2 Lokführer

1912 wurden die Lokomotivführer als „*Elite des Unterbeamtenpersonals*“ bezeichnet⁸³³. Die allerersten Lokomotivführer im Habsburgerreich wurden noch von englischen Maschinisten eingeschult. Sie sollten nach Möglichkeit gelernte Schlosser sein, von tadelloser Gesundheit und Nüchternheit und mit gutem Verständnis für den Lokomotivbau. Sie führten nach Möglichkeit stets „ihre“ (d.h. eine ganz bestimmte) Maschine, hatten sich vor Fahrtantritt vom ordnungsgemäßen Funktionieren zu überzeugen und nahmen auch an den Revisionsarbeiten teil⁸³⁴. Nachwuchs für die Lokomotivführerlehre wurde aus den Reihen der Heizer rekrutiert⁸³⁵. Schon früh dürften sich Lokführer durch beträchtliches berufliches Selbstbewusstsein ausgezeichnet haben, wie sich aus einem Antrag des Oberingenieurs Klemensiewicz /Graz an die Oberingenieurabteilung vom 29.4.1849⁸³⁶ ableiten lässt: Darin wird für technische Beamte und landesfürstliche Organe um Genehmigung zur praktischen Einschulung in den Führerdienst ersucht mit der Begründung, dass die Lokführer andernfalls Überwachung oder Kritik an ihrer Tätigkeit

⁸³² „*Instruktion für Ingenieure und Ingenieur-Assistenten*“, ÖSTA, AVA-VA, Generaldirection für Communicationen, Fach III Ba /Karton 56 – Zl. 1012/E /9.4.1850

⁸³³ Heinrich Ritter von Wittek, Leitende Grundsätze der Staatsbahnverwaltung, Vorträge, gehalten auf Veranlassung der Freien Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung an der k.k. Universität Wien, am 25. bis 30. November 1912 (Wien, 1913), S. 45 f

⁸³⁴ „*Instruktion für Locomotivführer und Locomotivheizer auf der k.k. südlichen Staats-Eisenbahn*“, ÖSTA, AVA-VA, Generaldirection für Communicationen, Fach III Ba /Karton 56 – Zl. 10463/E /15.11.1851

⁸³⁵ ÖGB, S. 43 f

⁸³⁶ Zl. 3966

durch das Ingenieur-Personal einfach nicht akzeptieren und sich auf ihre besonderen Fachkenntnisse berufen würden. In Notfällen (z.B. im Falle unentschuldigter Entfernung vom Dienst oder Trunkenheit) könnten Lokführer auch unmittelbar vom Dienst suspendiert und durch einen Ingenieur ersetzt werden⁸³⁷.

Mit dem Hofkanzlei-Dekret vom 28.2.1840⁸³⁸ (Zl. 4669) wurden neben Lokomotiv-Kesselproben auch erste Qualifikationsrichtlinien für Lokführer geregelt⁸³⁹. Nach einer Anfrage des böhmischen Landesguberniums an die Hofkanzlei vom 27.7.1846 hinsichtlich der bestehenden Vorschriften für die Prüfung der Lokführer nahm Professor Anton Burg vom Polytechnikum Wien mit 8.10.1846⁸⁴⁰ unter Verweis auf ein Regierungszirkular vom 26.6.1845 wie folgt Stellung: Prüfungen wurden im Polytechnikum vom Professor für Maschinenlehre auf einer vorgeheizten Lokomotive abgenommen. Schwerpunkt der Prüfung waren die Überwachung des Dampfkessels und Sicherheitsfragen im theoretischen Teil sowie die praktische Beherrschung der Maschine. Bei Nichtbestehen der Prüfung war eine Wiederholung gestattet⁸⁴¹.

Die Prüflinge hatten die Kosten für die Prüfungstaxe samt 15 kr Stempelgebühr sowie das Honorar für den Prüfer zu tragen, jedoch regte die Generaldirektion für Kommunikationen 1850 an, diese Kosten künftig vom Aerar tragen zu lassen⁸⁴².

Aus dem Jahr 1849 liegt ein Dienstvertrag für einen Lokführer der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn AG vor: Darin wird die Einstellung beginnend als Lehrling festgelegt mit der Verpflichtung, alle Instruktionen zu befolgen, die anvertrauten Maschinen zu pflegen und die Lokführer-Prüfung am Poly-

⁸³⁷ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach IV A /Karton 61 – Stellungnahme von Prof. Anton Burg /Polytechnikum Wien vom 8.10.1846 (Zl. 32577) unter Verweis auf ein Regierungszirkular vom 26.6.1845 nach Anfrage des böhmischen Landesguberniums an die Hofkanzlei vom 27.7.1846 /Zl. 28299/2537) hinsichtlich bestehender Vorschriften für die Lokführerprüfung

⁸³⁸ Zl. 28299/2537

⁸³⁹ Röhl, Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung. In: Hermann Strach, Band IV, S. 27

⁸⁴⁰ Zl. 32577

⁸⁴¹ ÖSTA, AVA-VA, Hofkanzlei, Fach IIa /Karton 2

⁸⁴² Zl. 3414/C vom 2.7.1850 – ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 36

technischen Institut abzulegen. Nach erfolgreich abgelegter Prüfung erfolgte eine stillschweigende Dienstverlängerung, nach fünf Jahren betrug die Kündigungsfrist bei Dienstgeber-Kündigung drei Monate. Bei Dienstaustritt hatte der Lokführer das von der Eisenbahngesellschaft ausgelegte Lehrgeld von 40 fl zurückzuerstatten; er haftete weiters für alle Schäden aufgrund von Unvorsichtigkeit, Nachlässigkeit oder direktem Verschulden und hatte allenfalls Kostenersatz in Bargeld zu leisten. Letzteres auch dann, wenn von einer Beendigung des Dienstverhältnisses aus einem der genannten Gründe abgesehen wurde.

Der Lokführer hatte auf Verlangen der Gesellschaft jederzeit und überall seinen Dienst zu leisten: Die Arbeitsleistung konnte bei Tag oder Nacht, auch an Sonn- und Feiertagen, je nach Bedarf, erfolgen, ohne Anspruch auf Sondervergütung. Bei Bedarf wurde er dem Werkstättenpersonal zugeteilt, konnte aber auch zu unplanmäßigen Fahrten oder Lokomotivreparaturen beordert werden. Falls keine Fahrt oder Lokomotivwartung zu leisten war, konnten Lokführer (auch Heizer) zu jeder anderen Arbeit herangezogen werden⁸⁴³. Allerdings wurde der Einsatz im Werkstättendienst, wobei die Lokführer dem Werkstättenvorsteher unterstellt waren, als Degradierung empfunden und war wohl auch als solche zu verstehen, wie der Fall des Lokführers Thomas Mlczoch beweist, der nach einem Auffahrunfall mit Sachschaden bis zur gerichtlichen Klärung für den Werkstättendienst abgestellt wurde⁸⁴⁴.

Diese Form der Sanktionierung dürfte daher im Normalfall eher eine theoretische gewesen sein, denn aus den Akten ergibt sich ein ständiger Mangel an geeignetem Fahrpersonal, so dass selbst Zugsführerlehrlinge zum selbständigen Fahrdienst eingesetzt werden mussten, obwohl dies eigentlich den Gesetzen widersprach⁸⁴⁵.

⁸⁴³ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 27 – Zl. 19685 /1854 – Muster-Dienstvertrag der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn

⁸⁴⁴ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 52 – Zl. 2301 /1856

⁸⁴⁵ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 19 – Zl. 1776 /24.1.1852

+ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 30 – Zl. 15500 /25.7.1858

Bei tadelloser Dienstleistung erhielt ein Lokführer eine Prämie von 100 fl pro Jahr Zusätzlich zu seinem Gehalt, wobei die Prämie für die ersten drei Jahre als Kautions für allfällige Haftungsfälle bis zum Dienstaustritt zurück behalten und mit 4% pro Jahr verzinst wurde. Der Lokführer war zur Ausbildung der ihm zugeteilten Lehrlinge verpflichtet. Sobald ein von ihm ausgebildeter Lehrling die Prüfung mit „gut“ bestanden hatte, erhielt er eine Prämie von 40 fl.

Das Anfangsgehalt bewegte sich mit 500 fl im ersten Dienstjahr im mittleren Techniker-Bereich; im zweiten Dienstjahr erfolgte eine Steigerung auf 600 fl, was in etwa dem Bezug eines Ingenieur-Assistenten entsprach, und mit einem Jahresgehalt von 700 fl zwischen dem dritten und dem fünften Dienstjahr waren Lokführer finanziell den Ingenieuren gleichgestellt.

Mit den Erlässen des Handelsministeriums vom 11.2.1854⁸⁴⁶ und 7.5.1855⁸⁴⁷ wurden die Qualifikationsanforderungen für Lokführer gesetzlich normiert. Kandidaten, die das 20. Lebensjahr abgeschlossen hatten, hatten sich nach Vorlage eines Zeugnisses des zuständigen Gemeindevorstehers über „*Moralität und Nüchternheit*“ und zumindest sechsmonatiger Praxis in einer Maschinen- oder Lokomotivwerkstätte einer theoretischen und praktischen Prüfung an einem technischen Institut zu unterziehen. Lokomotivheizer waren zur Ablegung einer Prüfung nicht verpflichtet. Die bis 1850 vom Lokführer-Prüfling zu erlegende Prüfungstaxe betrug 4 fl zuzüglich Stempelgebühren und Ersatz allfälliger Reisekosten für den Prüfungskommissär, sofern er nicht am Prüfungsort wohnte. Eine nicht bestandene Prüfung konnte nach einer Wartezeit von einem Jahr wiederholt werden, eine weitere Wiederholungsprüfung war ausgeschlossen. Eine zentrale Evidenz verhinderte das erneute Antreten solcher abgewiesener Kandidaten.

Die praktische Prüfung war an der Maschine abzulegen (Beilage: Zeugnis des Joanneums vom 20.7.1847, gezeichnet von Wilhelm Engerth, Professor der

⁸⁴⁶ RGBl. 48 /1854

⁸⁴⁷ RGBl. 86 /1855

Mechanik). Erst eine Verordnung des Handelsministeriums vom 9.9.1862⁸⁴⁸ gestattete die Ablegung der Prüfung an einem Modell⁸⁴⁹. Eine Verordnung des Handelsministeriums vom 15.9.1858⁸⁵⁰ legte fest, welche Lehranstalten Prüfungen abzunehmen berechtigt waren. Es handelte sich dabei um:

- Polytechnikum Wien
- Ständisch-technisches Institut Prag
- Technisches Institut Brünn
- Joanneum Graz
- Josephs-Polytechnikum Ofen
- Technische Akademie Lemberg
- Technisches Institut Krakau
- Handels- und nautische Akademie Triest
- die Oberrealschulen Mailand, Venedig, Innsbruck, Linz, Klagenfurt, Pressburg und Olmütz

In jenen Gebieten, wo keine entsprechenden Lehranstalten vorhanden waren, hatten die jeweiligen politischen Landesstellen einverständlich mit den Direktionen berechtigter Institute für die Aufstellung einer Prüfungskommission zu sorgen⁸⁵¹.

7.7.3 Heizer

Bereits im Eisenbahn-Polizeigesetz des Jahres 1840 wurden in § 167 Anforderungen an den Heizer formuliert: Nur solche Individuen, die durch Verlässlichkeit und Nüchternheit erprobt und die in einer Maschinenbauwerkstätte ausgebildet worden waren, könnten eingestellt werden, weil sie zur Ausbildung zum Maschinführer bestimmt seien. Sie waren dem Maschinführer direkt unterstellt und fungierten als eine Art Kopilot. Die Anfor-

⁸⁴⁸ Zl. 6747/957

⁸⁴⁹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f.Handel u.Volkswirtschaft, Fach III Da /Karton 4

⁸⁵⁰ RGBl. 158 /1858

⁸⁵¹ Michel, S. 42 ff

+ Taschenausgabe österreichischer Gesetze, Band 17, S. 220 ff – Mit Erlass des Handelsministeriums vom 13.7.1865 wurde auch die Oberrealschule Laibach, mit Erlass vom 16.7.1966 die Landes-Oberrealschule Wiener Neustadt zur Abnahme von Prüfungen ermächtigt.

derungen an Gesundheit, Nüchternheit und technisches Verständnis waren ähnlich hoch wie bei den Lokführern⁸⁵².

7.7.4 Wagenmeister

Diese unterstanden disziplinar dem Ingenieur und Assistenten, die auch das nötige Hilfspersonal zuwiesen, sowie dem Werkmeister. Das Verantwortungsgebiet der Wagenmeister umfasste die Instandhaltung der Wagen samt regelmäßiger Überprüfung auf Gebrechen und die Zusammenstellung der Züge, dabei insbesondere auch die Überwachung der Wagenschmierer. Ferner hatten sie das sichere Be- und Entladen größerer Frachten (wie z.B. Pferde und Fuhrwerke) zu beaufsichtigen. Sie hatten sich eine Stunde vor Abgang des ersten Zuges auf der Station einzufinden und durften diese erst nach Eintreffen des letzten Zuges verlassen. Über das ihnen zugewiesene Personal hatten sie dem Ingenieur regelmäßig Bericht zu erstatten⁸⁵³

7.7.5 Kondukteure

Oberkondukteure und Kondukteure waren in Bezug auf den Verkehrsdienst den Ingenieuren und Assistenten unterstellt, die die Dienstenteilung festlegten, in Bezug auf den Manipulationsdienst aber den Expeditoren. Dem Oberkondukteur unterstellt waren Kondukteure und Packer; der Oberkondukteur wurde bei Dienstverhinderung durch den dienstältesten Kondukteur vertreten⁸⁵⁴.

Max Maria von Weber bezeichnete die Oberkondukteure als „*Befehlshaber auf dem Zuge, so lange er in Bewegung ist*“. Sie hatten die Abfahrt anzuordnen, den Fahrtverlauf sowie Fahrt- und Aufenthaltszeiten zu dokumentieren und den Zustand der Wagen zu überwachen, während die Konduk-

⁸⁵² ÖSTA, AVA-VA, Generaldirection für Communicationen, Fach III Ba, Karton 56, Zl. 10463/E /15.11.1851 „*Instructionen für Locomotivführer und Locomotivheizer auf der k.k. Südlichen Staats-Eisenbahn*“

⁸⁵³ „*Instruction für die Wagenmeister auf der k.k. südlichen Staats-Eisenbahn*“ – ÖSTA, AVA-VA, Generaldirection für Communicationen, Fach III Ba /Karton 56

⁸⁵⁴ „*Instruction für Ober-Condukteure und Condukteure, welche auf der k.k. südlichen Staats-Eisenbahn Personen- und gemischte Züge zu begleiten haben*“ – ÖSTA, AVA-VA, Generaldirection für Communicationen - Fach III Ba /Karton 56 – Zl. 10463/E /15.11.1851

teure vor der Fahrt den Wagen im Inneren zu reinigen, zu untersuchen und die Metallteile zu schmieren, die Passagiere zu bedienen, die Fahrkarten zu revidieren und Gepäck auszuladen hatten⁸⁵⁵.

Kondukteure mussten sich als Visitenkarte des Bahnunternehmens gegenüber den Fahrgästen durch Zuverlässigkeit, körperliche Eignung, Mut und Höflichkeit auszeichnen. Gespräche mit Reisenden, die nicht ausdrücklich Verkehrsangelegenheiten betrafen, waren ihnen untersagt. Sie hatten das Ein- und Aussteigen zu überwachen, die Plätze anzuweisen, das Abfahrtsignal zu geben, die Fahrkarten zu kontrollieren und einzusammeln, die Stationen anzusagen und darauf zu achten, dass die Fahrgäste sich gebührend verhielten (sich nicht renitent verhielten, andere Fahrgäste nicht belästigten, das Rauchverbot beachteten, nicht die Füße auf die Sitze legten, sich nicht aus dem Wagen beugten, etc.), widrigenfalls sie das Recht hatten, Fahrgästen die Weiterfahrt zu verweigern. Ferner oblag ihnen die Überwachung der Wagenschmierer, die Beobachtung der Signale, die Erteilung der Weisung zum Langsamfahren oder Halten sowie die Bedienung der Bremsen auf Anordnung des Lokführers, so dass sie sich ständig an der Außenseite der Waggonen aufhalten mussten⁸⁵⁶. Daneben hatten sie auch darauf zu achten, ob die Bahnwächter auf ihrem Posten und die Schranken ordnungsgemäß geschlossen waren. In der Zeit, in der sie nicht im Fahrdienst verwendet wurden, wurden sie für Instandhaltungsarbeiten eingesetzt.

Kondukteure außer Dienst, die in eine andere Station entsandt wurden, waren nicht berechtigt, einen Sitzplatz einzunehmen, sondern mussten die Fahrt stehend auf den Außenstiegen zubringen⁸⁵⁷. In der Frühzeit der Eisenbahn fehlten noch die Laufbretter an der Außenseite der Personenzüge. Vor jeder Coupétür oder Seitenöffnung befanden sich drei Stufen

⁸⁵⁵ Max Maria Freiherr von Weber, Die Schule des Eisenbahnwesens, Kurzer Abriß der Geschichte, Technik, Administration und Statistik der Eisenbahnen (Leipzig, 1857), S. 204

⁸⁵⁶ Weber, Die Schule des Eisenbahnwesens, S. 205

⁸⁵⁷ Gerstel, S. 15 f

oder Eisentritte, und der Kondukteur hatte darauf zu achten, dass nach dem dritten Läuten niemand zuzusteigen versuchte⁸⁵⁸.

Kondukteure hatten auch die anspruchsvolle Aufgabe, bei Unfällen mithilfe der Rettungskästen, die eine komplette ärztliche Ausrüstung enthielten, erste medizinische Hilfe zu leisten. C.H. Huber, der Verfasser einer Anleitung zum Verhalten bei Unglücksfällen auf der Bahn, der selbst Arzt an der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn und Mitglied der Medizinischen Fakultät der Universität Wien gewesen war, ging von der Vorstellung aus, dass der kurz gefasste Leitfaden ausreichen könne, um nach Unfällen nicht nur das Ausmaß des Schadens zu ermessen, sondern selbst unter widrigen Umständen sinnvolle Erste Hilfe zu leisten und sogar Notoperationen vorzunehmen⁸⁵⁹.

Wie alle Bediensteten im Fahrdienst konnten Kondukteure jederzeit versetzt werden, so dass ihre Beurteilung auch die Versetzbarkeit beinhaltete, auf der Südbahn wurde auf der Dienstbeurteilung sogar ein Hinweis auf die Arbeitsfähigkeit und den Verdienst der Ehefrau vermerkt⁸⁶⁰.

7.7.6 Hilfspersonal

Den Kondukteuren nachgeordnet waren die Packmeister und Packer, die für Warensendungen und das Gepäck der Reisenden verantwortlich waren, das sie vom Stationsbeamten übernahmen, im Gepäckwagen einordneten und dem Reisenden beim Aussteigen gegen Rückgabe der Gepäckscheine auszufolgen hatten⁸⁶¹. Bei Eignung hatten Packer die Möglichkeit, zum Kondukteur aufzusteigen, was auf der Nordbahn durchaus üblich war, auf der

⁸⁵⁸ Gerstel; S. 14

⁸⁵⁹ C.H. Huber, Kurzgefasster Unterricht für die Eisenbahn-Kondukteure über ihr Verhalten bei Unglücksfällen auf der Eisenbahn und die Anwendung der in den Rettungskästen befindlichen Gegenstände (Graz, 1851). Die Rettungskästen hatten folgenden Inhalt:

chirurgisches Besteck, Aderlassbinden, div. Sonden und Skalpelle, Druckverbände, Heftnadeln zum Nähen von Wunden, div. Kompressen und Binden, Schienen, ein „Sauter'sches Fußbrett“ zur Stabilisierung bei offenen Brüchen, Schwämme, Watte, Handtücher und aromatischen Essig und Hirschhorngeist zur Labung

⁸⁶⁰ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 28 – Zl. 425/1856

⁸⁶¹ Weber, Die Schule des Eisenbahnwesens, S. 206

„Instruction für Packmeister und Packer, welche auf der k.k. südlichen Staats-Eisenbahn Personen- und gemischte Züge zu begleiten haben“, ÖSTA, AVA-VA, Generaldirection für Communicationen, Fach III Ba /Karton 56 – Zl. 10463/E /15.11.1851

südlichen und der südöstlichen Bahn aber auf Schwierigkeiten stieß, da etwa die Hälfte der Bewerber aufgrund mangelhafter Kenntnisse im Lesen und Schreiben bereits im Vorfeld ausgeschieden werden musste⁸⁶².

Während die Kondukteure für die Reinigung des Inneren der Waggonen zuständig waren, wurde die Außenseite von Wagenputzern gereinigt und poliert.

Auf größeren Stationen waren Portiere, Türsteher und Torwächter stationiert, den Ingenieuren und Assistenten unterstellt, denen sie über allfällige Vorkommnisse zu berichten hatten. Sie hatten für Sauberkeit, Beleuchtung und die Affichierung von Kundmachungen sowie ordnungsgemäße Abläufe in den Stationsräumen zu sorgen und Personen ohne Fahrschein oder solche, die sich auffallend verhielten, abzuweisen. Daneben oblag ihnen die Überwachung der Bahnarbeiter, insbesondere auch, was den Schutz des Bahneigentums betraf⁸⁶³. Eine wichtige Rolle für die Fahrsicherheit spielten die Bahnrichter, deren Aufgabe es war, die Schienen regelmäßig zu justieren.

Wichtig war auch die Rolle der Wagenschmierer, die dem Oberkondukteur oder dem Wagenmeister unterstellt waren. Sie hatten sich eine Stunde vor Abfahrt des Zuges, den sie zu begleiten hatten, auf dem Bahnhof einzufinden und sämtliche Achsenlager und Wagenbremsen sorgfältig zu schmieren, für die Füllung der Schmierbüchsen eines jeden Wagens zu sorgen und zu prüfen, ob die Wagen ordnungsgemäß aneinander gekuppelt waren. Während der Fahrt hatten sie sich außen aufzuhalten, die Fahrbewegungen zu beobachten, während eines jeden Aufenthalts Wagenschmiere zu ergänzen und die Räder auf etwaige Abweichungen von der Spurweite zu kontrollieren. All dies hatte unter großem zeitlichen Druck zu erfolgen, da Fahrplanverzögerungen dem Wagenschmierer zur Last gelegt wurden⁸⁶⁴.

⁸⁶² ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db /Karton 8 – Zl. 16149 /2.9.1853, Bericht des Eisenbahnamtes Pest an die Betriebsdirektion.

⁸⁶³ „Instruction für Portiere, Thürsteher und Thorwächter auf der k.k. südlichen Staats-Eisenbahn“ /30.11.1845 – ÖSTA, AVA-VA, Generaldirection für Communicationen, Fach III Ba /Karton 56 – Zl. 10463/E /15.11.1851

⁸⁶⁴ „Instruction für die Wagenschmierer auf der k.k. südlichen Staats-Eisenbahn“ – ÖSTA, AVA-VA, Generaldirection für Communicationen, Fach III Ba /Karton 56 – Zl. 10463/E /15.11.1851

7.7.7 Bahnaufseher

Für die Überwachung des Gleiskörpers und allfällige Reparaturen trugen Bahnaufseher auf Anordnung der Ingenieure die Verantwortung. Diese wurden aus erfahrenen Oberbauarbeitern rekrutiert, die nach Tunlichkeit ausgebildete Facharbeiter (Zimmerleute, Maurer, etc.) sein sollten. Max Maria von Weber vertrat die Ansicht, ihr Bildungsgrad sollte nicht allzu hoch sein, damit sie ihre Position nicht als reine Übergangsstelle für den Eintritt in den höheren technischen Dienst betrachteten⁸⁶⁵.

Über das Berufsbild gibt ein teilweise beantworteter Fragenkatalog aus dem Jahr 1853 Auskunft, der von den Aspiranten für diese Tätigkeit, die mit 300 fl /Jahr honoriert war, zu beantworten war. Neben dem geforderten detaillierten theoretischen und praktischen Wissen waren auch Fragen hinsichtlich des korrekten Verhaltens gegenüber Vorgesetzten oder Untergebenen zu beantworten. Ganz offensichtlich war eine Bewerbung zum Bahnaufseher nur mit langjähriger Eisenbahnpraxis erfolgversprechend. Bei den beiden „richtigen Antworten“ des Fragebogens handelt es sich augenscheinlich um vorgegebene Muster. Der komplette Wortlaut dieses Formulars findet sich im Anhang.

7.7.8 Wächterpersonal

Kaum ein Bahnwächter dürfte das Privileg einer Arbeitsumgebung, wie sie von Ferdinand von Saar im Jahr 1874 beschrieben wurde, gehabt haben. In „Die Steinklopfer“ beschreibt der Dichter die Arbeitswelt von Georg und seiner Frau Tertschka in blumigen Worten:

„(...) Dort, wo die schwärzlichen Schienen längs der rauschenden Mur, an grünen Wiesen, an anmutigen Auen vorüber, sich hinziehen, im Umkreise des Schlosses Ehrenhausen, das von einem bewaldeten Hügel freundlich auf den Ort gleichen Namens hinabschaut, steht ein ein-

⁸⁶⁵ Weber, Die Schule des Eisenbahnwesens, S. 221 f

sames Bahnwärterhaus. Ein winziges Stück Feld, mit Mais und Gemüse bepflanzt, liegt dahinter, und vor der Tür, umfriedet von einer dichten Bohnenhecke, blühen rötliche Malven und großhäuptige Sonnenblumen. (...) sie⁸⁶⁶ verrichten gemeinsam den Dienst, der ihnen bei Tag und Nacht schwere Verantwortlichkeit auferlegt. Aber sie finden dennoch nebenher Zeit und Gelegenheit, ihr Streifchen Feld zu bebauen, eine Ziege samt einigen gackernden Hühnern zu halten und zwei flachshaarige Kinder aufzuziehen (...) Auch trauliche Abendstunden sind ihnen vergönnt, wo sie Hand in Hand vor der Tür sitzen, der untergehenden Sonne nachschauen (...)“⁸⁶⁷.

Tagsüber und bei günstigen Wetterverhältnissen waren die Aufgaben der Wächter – abgesehen von den überlangen Arbeitszeiten – relativ unkompliziert zu bewältigen, stellten aber große Anforderungen an gleichbleibende Konzentrationsfähigkeit, zumal die Wächter am Arbeitsplatz wohnten, grundsätzlich ständig – auch während der Ruhezeiten und bei Nacht – im Dienst waren und im Falle der Beendigung des Dienstverhältnisses ihre gesamte Existenz verloren.

Die Bahnwärterhäuser ermöglichten je nach Örtlichkeit die Anlage eines kleinen Bauerngartens, der eine Aufbesserung der Versorgung ermöglichte, eventuell auch das Halten einer Ziege, der sogenannten „Eisenbahnerkuh“. Anhand der Baubeschreibung des jeweiligen Oberingenieurs erfolgte die Errichtung des Wärterhauses unter Aufsicht des Bau-Assistenten im jeweils regional angepassten Baustil⁸⁶⁸.

Ab 1845, vor der Einrichtung von Telegraphen, erhielten die Streckenwächter an allen Bahnkurven Masten mit aufziehbaren Körben und farbigen Laternen zur Signalisierung; davor waren auf der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn bei Tag verschiedenfarbige Fahnen verwendet worden und in der Nacht brennende Pechpfannen zum Beleuchten der Wechsel und Fahnen⁸⁶⁹. Neben der Setzung von Signalen, der Absperrung der Strecke und dem Umstellen von Weichen hatten Bahnwächter die ihnen zugewiesene Strecke ständig zu

⁸⁶⁶ Gemeint ist das Bahnwärterpaar

⁸⁶⁷ Ferdinand von Saar, S. 122 f

⁸⁶⁸ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach IV a /Karton 61 – Zl. 6054 /25.7.1847

⁸⁶⁹ Gerstel, S. 10

kontrollieren, von Bewuchs frei zu halten und kleine Reparaturen selbstständig durchzuführen.

Gemäß den vorhandenen Dienstabellen kamen Bewerber für diese Tätigkeit vor allem aus dem Militär, der Landwirtschaft und aus Bedientenstellen. Daneben finden sich Tagelöhner im Bahnober- oder Unterbau, aber auch Kürschner, Schuhmacher, Forstadjunkten, Müller, Deichgräber, Maurer, Färber, Strumpfwirker, Schneider, Zimmerleute, Weber, Sattler, Fleischauger, Tischler, Commis, Steinmetzen und Schönfärber. Sie hatten im Durchschnitt zwei Klassen Normalschule absolviert und waren überwiegend zweisprachig (deutsch /böhmisch)⁸⁷⁰. Überraschenderweise findet sich auch eine Anzahl Adelliger unter ihnen. Nur ausnahmsweise waren unter den Wächtern Analphabeten zu finden; unter den 58 ausgewerteten Dienstabellen für Bahnwächter finden sich lediglich 7 Analphabeten, was um die Mitte des 19. Jahrhunderts sicherlich weit unter dem Bevölkerungsdurchschnitt liegt⁸⁷¹.

Der Bahnwächterdienst galt als klassisches Einsatzgebiet für beurlaubte Soldaten, die jedoch – wie sich aus einigen Unterlagen ergibt – geneigt waren, diesen Dienst nur dann zu akzeptieren, wenn sich gar keine anderen Möglichkeiten anboten, und die andererseits auch zumindest von einigen Ingenieursektionen nur unwillig, allenfalls nach Absolvierung einer Probezeit⁸⁷², angestellt wurden. Denn selbst ehemalige Militärangehörige waren nicht unbedingt für die Anforderungen des Dienstes qualifiziert, wie sich aus einem Bericht der Ingenieursektion Mürzzuschlag ableiten lässt, die gegen die Zuweisung eines Patentalkorporals protestierte, der sich trotz Wächterdekrets als Analphabet entpuppt hatte. Man habe bereits *„3 Wächterposten jetzt mit des Lesens gänzlich unkundigen Individuen“*, die sich allenfalls als

⁸⁷⁰ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 19 – Zl. 10989/852 – vgl. dazu auch die entsprechenden Dienstabellen!

⁸⁷¹ Die Unfallmeldung von einer Zugsentgleisung in Laibach Zl. 253/C /7.1.1850, die vom diensthabenden Wächter II. Klasse Jakob Rechberger mit drei Kreuzen unterzeichnet worden war, ist mit dem Randvermerk *„Die Wächter sollten wohl lesen und schreiben können“* versehen. – ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 36

⁸⁷² ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 29 – Zl. 19393 /27.9.1857 – Das Ernennungsdekret für den Militärasspiranten Anton Stanzer schreibt eine sechswöchige Probezeit mit 30 kr Taglohn vor mit dem zusätzlichen Vermerk, dass ein besser besoldeter Dienstposten nicht in Aussicht gestellt werden könne.

Kanzleidiener oder Nachtwächter eignen würden, besetzen müssen und sah sich genötigt, jede daraus entstehende Verantwortung vorsorglich zurückzuweisen. Der zugewiesene Patentalkorporal wurde schließlich als Bremser untergebracht⁸⁷³.

Gebietsweise waren die Posten aus den Kreisen der lokalen Bevölkerung dennoch kaum adäquat zu besetzen, wie der Bericht der Ingenieursektion Adelsberg vom 1.9.1857 beweist:

„(...) mangelnde Verständigung, wenn die Wächter nur krainerisch verstehen (...) Dem gehorsamst Gefertigten ist bei seinen Bereisungen der nicht vereinzelt Fall vorgekommen, daß Wächter um die in ihrer Fahrordnung festgesetzte Zeit bei Nacht das Signal für den Zug gaben, gleichviel, ob derselbe wirklich um diese Stunde verkehrte oder nicht ja dieselben erklärten, danach nicht auf den Zug warten zu wollen, sondern begaben sich zur Ruhe und kehrten wieder bei Ankunft des nächsten Zuges auf ihren Posten zurück. (...) Die geringste Ermahnung oder Drohung einer Strafe hat die größten Insultationen zur Folge, denen zu entgehen es stets geraten erschien. Und wie soll ein Personal zur Ordnung und Subordination verhalten werden, das einer Bevölkerung angehört, welche in dem Entstehen des Schienenweges den Untergang für ihre Existenz erblickt, die sich zudem in einem so verwahrlosten Zustande der geistigen Bildung befindet? Gelächter ist die Folge, wenn der Vorgesetzte wagt, dem Wächter mit Entfernung oder Bestrafung zu drohen, diese Leute besitzen gerade noch Verstand genug, um einzusehen, daß es hierorts an tauglichem Ersatze fehlt (...)“⁸⁷⁴.

Einen anderen Weg ging die Kärntnerbahn, die von Bewerbern zuvor Bewährung beim Oberbau forderte, da man damit die Kenntnis der Signalisierung voraussetzte, aber auch bei den Nördlichen Staatsbahnen galt die Vorpraxis beim Oberbau als Empfehlung⁸⁷⁵.

Die Tätigkeit erforderte jedenfalls Genauigkeit, Umsicht und eine gewisse handwerkliche Fertigkeit, wie sich aus der Werkzeugausstattung ableiten

⁸⁷³ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 43 – Zl. 21960 /1856

⁸⁷⁴ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 29 – Zl. 19393 /27.9.1857

⁸⁷⁵ ÖSTA, AVA-VA, Kärntnerbahn, Fach V D /Karton 3 – Zl. 252 /1.4.1858

+ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 19 – Zl. 5248 /29.7.1850

lässt: 1 Schmied-Krampen, 1 eiserne Fass-Schaufel, 1 Handhammer, 1 Rails-Bohrer, 1 Signal-Handlaterne, 1 kleine blecherne Ölkanne, 1 Signal-Handscheibe wurden zur Verfügung gestellt, für Nachtwächter kamen noch ein Nachtwächter-Signalhorn und eine Hand-Signallaterne dazu⁸⁷⁶.

Die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16.11.1851 (RGrBl. 1/1852) hatte in § 42 vorgesehen: „Die Untersuchung der Bahn durch die Bahnwächter und die Überwachung der Wechsel durch dieselben hat im Sinne einer Instruktion zu geschehen“. Die tägliche Arbeitspraxis hatte gezeigt, dass die Einschätzung der menschlichen Belastbarkeit völlig an den Realitäten vorbeiging, und nicht wenige Unfälle wurden dadurch verursacht, dass erschöpfte Wächter übersehen hatten, rechtzeitig die Weichen umzustellen⁸⁷⁷. Von der Südbahnstrecke wurde sehr häufiger Personalwechsel berichtet, der auf den zu geringen Lohn zurückgeführt wurde, obwohl neben der Zulage von 1 fl 30 kr CM /Monat für Wächterhäuser ohne Hausgarten auf der Strecke Bad Tüffer – Laibach allen Wächtern eine weitere Zulage von 1 fl CM gewährt wurde⁸⁷⁸.

Trotz dieser Unzukömmlichkeiten mit teilweise schwerwiegenden Folgen wurde gelegentlich versucht, die Arbeitsbedingungen der Wächter noch weiter zu verschlechtern. So berichtete der Generalinspektor der Staatsbahnen am 30.8.1864 dem Ministerium, dass die Generaldirektion der Nordbahn sämtliche Nachtwächter aus dem Dienst entlassen und verfügt habe, dass der Nachtdienst abwechselnd und unentgeltlich von den Staatsbahnarbeitern in der Weise zu versehen sei, dass Materialmagazins-Wächter das Magazin bei Tag und die Frachtenab- und -aufgabemagazinsarbeiter die Magazine in der Nacht zu bewachen hätten. Diese Neuerung wurde mit Hinblick auf den anstrengenden Tagesdienst als unbillig bezeichnet, jedoch weniger aus sozialen Erwägungen sondern mit dem Hinweis, dass die Reduzierung anderer Arbeiter aus Sparsamkeitsgründen bereits Anlass zu Unruhen gegeben habe, und so wurde die Besorgnis ausgesprochen, dass

⁸⁷⁶ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 26 – Zl. 8012 /27.10.1854

⁸⁷⁷ So anlässlich der Zugsentgleisung bei Kolin am 2.1.1850, wo der diensthabende Wächter vor Erschöpfung eingeschlafen war – Zl. 277/C – ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 34

⁸⁷⁸ Bericht der Direktion der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn Zl. 534/C /21.1.1850 – ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 35

insbesondere in Prag die Erbitterung der Bahnarbeiter zu ernsten Folgen führen könne, wenn auch von Seiten der böhmischen Statthalterei entsprechende Vorsichtsmaßregeln getroffen seien⁸⁷⁹.

Dazwischen gab es aber auch Bemühungen, die Arbeitssituation der Wächter zu verbessern. So verfügte die Betriebsdirektion der Südbahn per 31.3.1856⁸⁸⁰, dass auf der viel befahrenen Semmeringstrecke jeweils nach zwölf Stunden ein Dienstwechsel stattfinden solle und daher für jeden Wächterposten ein Aushilfswächter zu bestimmen sei und auf den übrigen Strecken auf jeweils drei Wächterposten ein Aushilfswächter zu bestimmen sei, so dass jeder Wächter nach 18stündiger Dienstleistung sechs Stunden zur Erholung habe⁸⁸¹.

Schließlich erging am 12.8.1865⁸⁸² ein Erlass des Handelsministeriums mit folgendem Wortlaut:

„Die Erhebungen über die in jüngster Zeit auf den österreichischen Eisenbahnen vorgekommenen Unfälle haben gezeigt, dass diese hauptsächlich ihren Grund in der allzu großen Anstrengung und Überbürdung des Wächterpersonals haben. Um diesem Übelstande wirksam zu begegnen, findet man grundsätzlich anzuordnen, dass dort, wo die Wächter bei regelmäßigem Verkehr der Züge nicht mindestens fünf Stunden ununterbrochene Ruhe haben, eine Ablösung derselben alle 36 Stunden stattzufinden hat. Die Verwaltungen werden für die unverzügliche Durchführung dieser Anordnung auf den ihnen unterstehenden Eisenbahn-Linien verantwortlich gemacht.“⁸⁸³

Dieser Erlass hatte jedenfalls nicht die gewünschte Auswirkung und wurde höchst willkürlich interpretiert, denn er wurde am 8.6.1874⁸⁸⁴ modifiziert erneut erlassen: nach einem 24-stündigen Dienst seien mindestens sechs Ruhestunden erforderlich, nach 30 Dienststunden mindestens acht, und nach 36 Stunden mindestens zwölf. Als maximale Dienstdauer seien 36

⁸⁷⁹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f.Handel u. Volkswirtschaft, Fach III Da /Karton 15

⁸⁸⁰ Zl. 2753

⁸⁸¹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 28

⁸⁸² Zl. 8829

⁸⁸³ Röll, Österreichs Eisenbahngesetze. Band 1, S. 373

⁸⁸⁴ Zl. 42158

Stunden nur ausnahmsweise gestattet⁸⁸⁵. Fortdauernde Nachtdienste seien unzulässig. Ausnahmeregelungen könne nur die General-Inspektion gestatten. Doch ungeachtet dieser Verbesserungen auf dem Papier galt beispielsweise noch 1895 für die Bediensteten der Betriebsdirektion Innsbruck die Bestimmung, dass Wächter selbst während ihrer Ruhezeiten den Stationsbereich nicht verlassen dürften⁸⁸⁶.

Obwohl diese Arbeitszeiten sehr lange Zeit als Norm galten und nicht in Frage gestellt wurden, gab es ab den 1850er-Jahren Überlegungen leitender Stellen hinsichtlich des ordnungsgemäßen Kirchenbesuchs der Bahnwärter. Auf Anfrage der Lombardo-Venezianischen Eisenbahnen erging mit Datum 13.10.1850 ein Rundschreiben der Generaldirektion an alle Abteilungen⁸⁸⁷ mit dem Ersuchen um Berichterstattung, in welcher Form diese Frage gelöst werde⁸⁸⁸.

Auf der Nordbahn galt die Regelung, dass die Wächter der Platzinspektion eine geeignete Person für die Vertretung namhaft zu machen hatten, die Kosten für diese Substitution aber aus eigener Tasche tragen mussten. Auf der südöstlichen Staatsbahn wurden die Wächter von einem der permanenten Tagelöhner der Station ohne weitere Entschädigung vertreten, während auf der Südbahn der Messebesuch in der Zeit, in der keine Züge verkehrten, gestattet war. Falls dies nicht möglich war, wurde ein Ersatzmann auf Kosten der Betriebsunternehmung bestimmt⁸⁸⁹.

Neben den Problemen aufgrund überlanger Arbeitszeiten war auch die Sicherheit der zumeist abgelegenen Wächterhäuser keineswegs gewährleistet. So regte z.B. das Innenministerium in einer Note vom 29.4.1859 an das Handelsministerium an, wegen der häufigen Raubüberfälle in Ungarn

⁸⁸⁵ Diese Regelung wurde noch 1874 durch das Kassationsgericht so interpretiert, dass nach 24-stündiger Dienstdauer eine 6-stündige Ruhepause ausreiche und im übrigen der Wächter diesen Dienst nicht hätte annehmen dürfen, wenn er sich ihm physisch nicht gewachsen gefühlt habe. Dem Urteil lag der Fall eines Wächters zugrunde, der nach 23-stündigem Dienst eingeschlafen war, so dass aufgrund der offenen Schranken ein Unfall geschehen war (Erlass des Handelsministeriums Zl. 42.158 vom 8.6.1874, vgl. Müller, S. 58 ff)

⁸⁸⁶ Wilhelm Ellenbogen, Die Eisenbahner und die Socialdemokratie (Wien, 1896), S. 19

⁸⁸⁷ Zl. 5807/E

⁸⁸⁸ ÖSTA, AVA-VA, General-Direction für Communicationen, Fach III B a /Karton 57

⁸⁸⁹ ÖSTA, AVA-VA, General-Direction für Communicationen, Fach III B a /Karton 58 – Zl. 7724/E /7.8.1851

das dortige Personal mit Schwertern zur persönlichen Sicherheit auszustatten⁸⁹⁰.

7.8 Eisenbahner-Interessenvertretungen

Die sehr unterschiedlichen Tätigkeiten im Eisenbahnbetrieb erschwerten die Bildung von organisierten Interessenvertretungen. Die Gewerbeordnung vom 20.12.1859 (RGBl. 227), die gewisse Fortschritte auch für Arbeiter brachte, vor allem hinsichtlich Arbeiterschutz, schloss jedoch neben Bergarbeitern auch Eisenbahner ausdrücklich aus, d.h., selbst die Bestimmungen betreffend Arbeitszeit und Einführung der Gewerbegerichte (Hauptstück VI und VII) fanden auf Eisenbahner keine Anwendung. Dies wurde mit der besonderen Rücksicht begründet, die auf die Eisenbahnen als öffentliche Verkehrsanstalten genommen werden müsste⁸⁹¹.

Und selbst, nachdem Artikel XII des Staatsgrundgesetzes von 1867 Rede- und Versammlungsfreiheit festgelegt hatte, verfügte § 23 der Eisenbahndienstordnung noch, dass Vereinsgründungen, welcher Art auch immer, die vorherige Genehmigung des leitenden Direktors erforderten, dem auch Einblick in die Statuten zu geben sei⁸⁹². Noch der Erlass der k.k. Generalinspektion vom 8.2.1869⁸⁹³ ermöglichte die Entlassung von Bediensteten, die das Recht auf Versammlungsfreiheit in Anspruch genommen hatten⁸⁹⁴.

1870 wurde eine Vereinigung der Lokomotivführer, 1873 der Kondukteurverein und 1877 der „Club österreichischer Eisenbahnbeamten“ gegründet. Diese Vereine waren nicht als Interessensvertretungen im eigentlichen Sinne zu verstehen, denn die Lokomotivführervereinigung hatte den Erzherzog Eugen zum Protektor, während der Club der Eisenbahnbeamten es sich zur Aufgabe machte, eine Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte zu gründen. Am 2. April 1892 wurde schließlich in Wien-Brigittenau der „Fach- und

⁸⁹⁰ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Bauten, Fach III B a /Karton 127 - Zl8731/887

⁸⁹¹ Hubinek, S. 26 ff

⁸⁹² Müller, S. 6 f.

⁸⁹³ Zl. 329

⁸⁹⁴ Hubinek, S. 21 ff
+ Lentner, S. 59 f

Unterstützungsverein der Verkehrsbediensteten Österreichs“ als Vorläuferorganisation der Eisenbahner-Gewerkschaft ins Leben gerufen⁸⁹⁵.

7.9 Personalbeurteilungssysteme

7.9.1 Allgemeines

In den Personalakten des Verkehrsarchivs im österreichischen Staatsarchiv befindet sich eine große Anzahl von Dienst- und Qualifikationstabellen, Vereidigungsurkunden und anderen Bestätigungen, aber auch Statusbücher mehrerer Bahnverwaltungen mit relativ detaillierten Angaben zum Personal. Diese Urkunden finden sich völlig unsystematisch in den Akten verteilt, und es ist auch nicht erkennbar, welcher Prozentsatz an Bediensteten tatsächlich erfasst wurde. Sicher ist lediglich, dass Dienstabellen der untersten Dienst-ränge – wie z.B. Bahnwächter – nur sehr lückenhaft vorhanden sind.

Da Selbstzeugnisse aus den Reihen der Beschäftigten in dem von dieser Arbeit umfassten Zeitraum nahezu gänzlich fehlen, können den Dienstabellen zumindest rudimentär Lebensgeschichten, vor allem Bildungswege, berufliche Entwicklung und familiäre Verhältnisse entnommen werden. Die bekannten Erzählungen von Peter Rosegger und Ferdinand von Saar orientieren sich ja kaum an der Realität der Arbeitswelt, sondern konstruieren lediglich ein romantisches Bild im Zeitgeschmack des 19. Jahrhunderts.

7.9.2 Dienstabellen

Mit Rundschreiben des Ministeriums für Handel, Gewerbe und Öffentliche Arbeiten wurde 1850 die Einführung von Dienstabellen verlautbart, um eine verlässliche Grundlage zur Evidenzhaltung des Personalstatus zu gewinnen. Diese sollten, jeweils begleitetet von Originaldokumenten betreffend Vorbildung und Vordienstzeiten im Staatsdienst dem Unterstaatssekretär des Ministeriums zur Einsicht eingereicht werden⁸⁹⁶.

⁸⁹⁵ ÖGB, S. 58

⁸⁹⁶ ÖSTA, AVA-VA, Min.f.Öffentliche Arbeiten, Fach III B, Karton 3 - Zl. 2989/HM /3.12.1850

Mit Erlass des Handelsministeriums vom 3.1.1851⁸⁹⁷ an die General-Direction für Communicationen wurde die Einführung von Dienstabellen vorgeschrieben. Der genaue Wortlaut des Erlasses findet sich im Anhang⁸⁹⁸:

Für Wächter waren, jedenfalls auf der Nordbahn, auch vereinfachte Dienstabellen bzw. Conduite-Listen in Verwendung, teilweise auch Sammellisten (gemäß Beilage)⁸⁹⁹.

Qualifikationstabellen wurden bereits in § 83 der Eisenbahn-Betriebsordnung des Jahres 1851 in Aussicht gestellt. In den Dienst- und Qualifikationstabellen wurde Schulbildung, Berufspraxis, ab 1853 auch das konfessionelle Bekenntnis⁹⁰⁰ sowie Sprachkenntnisse erfasst, nicht jedoch Mutter- oder Umgangssprache oder nationale Zugehörigkeit. Jedoch erlaubt z.B. das Bekenntnis zur griechisch-unierten Kirche mit einiger Sicherheit die Zuordnung zur ruthenischen oder das Bekenntnis zur griechisch-orthodoxen Kirche die Zuordnung zur rumänischen Nationalität. Weit über dem gesamt-österreichischen Durchschnitt lag der Anteil der Protestanten mit 6%, bedingt durch zahlreiche Migranten aus den deutschen Staaten⁹⁰¹.

Die Schulbildung war (wie unter 2.3 ausgeführt) in den einzelnen Herkunftsgebieten höchst unterschiedlich⁹⁰². Während in NÖ (einschließlich Wien), OÖ, Böhmen und Tirol der Schulbesuch ziemlich flächendeckend war, waren die Zahlen vor allem in Galizien und der Bukowina sowie im Küstenland höchst unbefriedigend. Für 1841 und 1850 wird der Schulbesuch von Knaben im schulfähigen Alter (6 – 12 Jahre) wie folgt angegeben:

	Stand 1841:	Stand 1850:
Niederösterreich	99,0 %	102,6 % ⁹⁰³
Oberösterreich + Salzburg	95,5 %	97,2 %
Steiermark	79,8 %	81,6 %

⁸⁹⁷ Zl. 488/E

⁸⁹⁸ ÖSTA, AVA-VA, General-Direction für Communicationen, Fach III Ba /Karton 54

⁸⁹⁹ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 19 – Zl. 5248 /29.7.1850

⁹⁰⁰ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 26 - Ah. Entschließung vom 10.1.1853 /Zl. 28 und Erlass des Ministeriums für Handel, Gewerbe und Öffentliche Bauten vom 11.3.1853 /Zl. 3495

⁹⁰¹ Mechtler, Streiflichter ..., S. 433

⁹⁰² Vgl. dazu auch das Kapitel „Österreichs frühindustrielle Epoche“

⁹⁰³ Prozentsätze über 100% ergeben sich aus dem Schulbesuch von Kindern und Jugendlichen, die das schulfähige Alter bereits überschritten hatten

Kärnten + Krain	37,5 %	40,3 %
Küstenland	25,8 %	37,8 %
Tirol	104,4 %	104,7 %
Böhmen	95,2 %	94,5 %
Galizien + Bukowina	18,7 %	17,7 %
Dalmatien	45,0 %	42,5 %
Lombardei	65,8 %	66,6 %
Venedig	66,2 %	50,2 %

Für Ungarn waren keine exakten Daten verfügbar; für Budapest wird für das Jahr 1869 eine Analphabetenrate von 27,8% angegeben; für Ungarn insgesamt wird zur selben Zeit eine Analphabetenrate von 50% angenommen⁹⁰⁴. Für Kroatien und Slawonien wurde der Schulbesuch auf ca. ein Drittel geschätzt; für Siebenbürgen und Serbien auf ca. zwei Drittel und für die Militärgrenze auf ca. 55 %⁹⁰⁵.

7.10 Bildungsdefizite als Aufstiegschance

Lebens- und Berufsverläufe von Bahnbediensteten, wie sie sich aus Diensttabellen, Qualifikationstabellen und teilweise auch aus Personalakten ablesen lassen, werfen auch die Frage auf, ob die Berufsbilder und Herausforderungen der neuen Arbeitswelt hinsichtlich spezieller technischer Expertise, Genauigkeit, normierten Qualitätsanforderungen und Pünktlichkeit mit strengen Zeitkontrollen dazu beigetragen haben, traditionelle Klassenschränken zu durchbrechen oder zumindest aufzuweichen. Dies mit dem Ergebnis, die starren Gesellschaftsstrukturen in einer Art stillen Revolution langsam, aber nachhaltig zu verändern.

Diese Frage soll hier mit „ja“ beantwortet werden. Diese Hypothese wird im Nachstehenden erläutert und mit einigen aussagekräftigen Fallbeispielen untermauert.

⁹⁰⁴ Ernő Deák, Zuwanderung und Assimilation ethnischer Gruppen in Wien und Budapest während der franzisko-josephinischen Zeit. In: Monika Glettler u.a. (Hrsg.), Zentrale Städte und ihr Umland. Wechselwirkungen während der Industrialisierungsperiode in Mitteleuropa (St. Katharinen, 1985), S. 152 f + László Katus, S. 482

⁹⁰⁵ Joseph Hain, Band 2, S. 649 f., die entsprechenden Zahlen für Mädchen sind vorhanden, aber hier nicht von Interesse; teilweise sinkende Schülerzahlen werden mit steigender Fabriksarbeit von Kindern erklärt; als Lösung dieses Problems wurde die Gründung von Fabriksschulen bzw. die Verschärfung des Schulzwangs vorgeschlagen.

Ein wichtiges Argument für diese Annahme ist, dass Absolventen des Regelschulwesens den Anforderungen des beginnenden Industriezeitalters häufig unvorbereitet gegenüberstehen mussten. Daher kann es nicht verwundern, dass sich in vielen Bereichen und damit auch im Eisenbahnbau Aufstiegschancen für engagierte Personen aus allen Bevölkerungsschichten eröffneten, die durch Intelligenz, Hartnäckigkeit und mit der entsprechenden Portion Glück teilweise bemerkenswerte Laufbahnen, verbunden mit gesellschaftlichem Aufstieg einschlagen konnten. Selbst der spätere Finanz- und Handelsminister Karl Ludwig Freiherr von Bruck, ein Zuwanderer aus Preußen, war ursprünglich ein einfacher Handlungscommis gewesen, und auch der später geadelte Eisenbahnpionier Karl Ghega entstammte zwar einer Beamtenfamilie, aber dennoch höchst einfachen Verhältnissen⁹⁰⁶.

Die „*Vorschrift über die Aufnahme von Bau-Eleven und die Einführung von Staatsprüfungen für den Baudienst*“ des Jahres 1850 setzte die Aufnahmekriterien fest, die auch für den technischen Eisenbahndienst Geltung hatten. Bewerber hatten ihre Gesuche entweder unmittelbar bei der General-Baudirektion Wien oder den Baudirektionen der Kronländer einzureichen. Die Aufnahmekriterien werden im Nachstehenden wiedergegeben, jedoch machen die sehr pragmatischen Formulierungen in §§ 3 und 4 deutlich, dass die hier bereits mehrfach thematisierten Mängel des österreichischen Bildungssystems klar erkannt worden waren, denn weder das bestehende Schulsystem noch die übliche Handwerksausbildung konnte auch nur annähernd entsprechende Voraussetzungen schaffen, wobei § 4 auch den dringenden Bedarf an Fachkräften erkennen lässt.

„(...) §2. *Um als Bau-Eleve aufgenommen zu werden, sind folgende Bedingungen zu erfüllen:*

- a. *Die durch ärztliche Zeugnisse bestätigte, für die Beschwerden des Baudienstes geeignete Körperbeschaffenheit. Verheimlichung schon zur Zeit der Aufnahme bestandener Körpergebrechen berechtigt zur unnachsichtlichen Entlassung des Bau-Eleven.*
- b. *Die ämtliche Nachweisung eines unbescholtenen Lebenswandels*

⁹⁰⁶ Kafka, Eisenbahn-Angelegenheiten, S. 160 f

- c. *Der Bewerber muß dartun, als Vorbildung erlernt zu haben:*
1. *Die grammatikalische Kenntniss der eigenen Sprache, dann der Geschäftssprache des Bauamtes, bei welchem er zunächst die Aufnahme ansucht. Die Kenntniss mehrerer Sprachen gibt Anspruch auf eine vorzugsweise Berücksichtigung.*
 2. *Geographie*
 3. *Geschichte*
 4. *Naturgeschichte*
 5. *Statistik*
- Die Erwerbung dieser Kenntnisse kann auf was immer eine Art geschehen sein, wenn solche nur befriedigend bewährt sind.*
- d. *Ferner muß der Bewerber folgende Fachwissenschaften sich eigen gemacht haben:*
1. *Elementar-Mathematik*
 2. *Höhere Mathematik mit Differenzial- und Integral-Rechnung und analytischer Geometrie.*
 3. *Darstellende Geometrie*
 4. *Praktische Geometrie*
 5. *Physik*
 6. *Allgemeine Chemie*
 7. *Mineralogie*
 8. *Mechanik und Maschinenlehre*
 9. *Die Bauwissenschaft in den drei Zweigen des Land-, Straßen- und Wasserbaues.*
 10. *Baukunst*
 11. *Zeichenkunst überhaupt und in ihrer verschiedenen technischen Anwendung*
- Die Nachweisung hat durch Prüfungszeugnisse von Vorstehern öffentlicher Lehranstalten oder Militär-Instituten zu geschehen.*
- §3. *Bis zur vollständig geregelten Einrichtung der technischen Studienanstalten in dem gesamten Kaiserstaate behält sich das Ministerium für öffentliche Bauten vor, auf den Vorschlag der General-Baudirektion in rücksichtswürdigen Fällen die Nachsicht von der Beibringung einzelner Zeugnisse über die Erlernung der im vorhergehenden § 2, lit. C und d vorgeschriebenen Vorbildungs- und Fachstudien zu erteilen.*
- §4. *Bewerber, die den im §2 vorgezeichneten Bedingungen vollständig genügen, oder die im §3 angedeutete Nachsicht erwirkt haben, werden als Bau-Eleven entweder sogleich aufgenommen, oder für die nach Maßgabe des Bedarfes später eintretende Aufnahme in Vormerkung gehalten. (...)“⁹⁰⁷*

⁹⁰⁷ „Bestimmungen über den von Sr. Majestät dem Kaiser ah. genehmigten Organismus der Staats-Baubehörden nebst den für dieselben erlassenen besonderen Vorschriften, Amts-Instructionen u.dgl. I. Heft“ (Wien, 1850) –

7.10.1 Vom Gelegenheitsarbeiter zum Beamten - Eisenbahnerkarrieren

Trotz vieler offener Fragen wurden die vorhandenen (teilweise recht unvollständigen) Bewerbungsunterlagen in diese Untersuchung mit einbezogen, da sie einen aussagekräftigen Querschnitt in berufliche Laufbahnen breiterer Bevölkerungskreise bieten. Die oben aufgestellte Hypothese wird an folgenden Fallbeispielen dargelegt:

Als herausragendes Beispiel für ungewöhnliche Berufslaufbahnen im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau kann Adam (Freiherr von) Burg genannt werden, der am 28.1.1797 in Wien geboren wurde. Er besuchte nach Absolvierung der Tischlerlehre in der Werkstatt seines Vaters mit 14 Jahren das Polytechnikum und erreichte dort 1837 die Position eines Professors für Mechanik und Maschinenlehre. In dieser Eigenschaft bildete er lange Zeit vor allem Heizer, Maschinisten und Lokführer aus. 1848 wurde er Mitglied der Akademie der Wissenschaften, 1849 zum Rektor des Polytechnikums und 1855 zum Sektionsrat im Handelsministerium ernannt. 1869 wurde er in den Ritterstand erhoben und 1879 schließlich zum Vizepräsidenten der Akademie der Wissenschaften ernannt⁹⁰⁸.

Auch der Bauunternehmer Franz Klein verdankte seine interessante Karriere dem Eisenbahnbau: 1794 in Wiesenburg /Mähren geboren, absolvierte er zunächst eine Gärtnerlehre in Eisgrub /Lednice und machte sich anschließend mit einem Unternehmen zur Durchführung von Erdarbeiten selbständig. Gemeinsam mit seinen Brüdern gründete er schließlich ein Straßenbauunternehmen, das in den 1830er-Jahren bereits als das bedeutendste in Böhmen und Mähren galt. In einem Offert des Jahres 1842 wies er darauf hin, dass seine Arbeiter stets „*folgsam und bescheiden*“ seien, auch weil sie mit Nahrungsmitteln und Unterkunft samt medizinischer Versorgung gut

ÖSTA, AVA-VA, Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, Fach III B /Karton 1 –
Zl. 2288/HM/1849 (Broschüre)

⁹⁰⁸ Kafka, Eisenbahn-Angelegenheiten, S. 162 f

versehen seien. Trotz dieser positiven Selbsteinschätzung kam es aber am 8.7.1844 beim Protestmarsch von 2000 Eisenbahnarbeitern in Prag, die um ihre Arbeitsplätze fürchteten, auch zu Drohungen gegen die Firma Klein⁹⁰⁹.

Einen recht guten Einblick in Berufsbiographien direkt im Eisenbahnbereich bieten die untersuchten Dienst- und Qualifikationstabellen. Nachstehend folgen einige Fallbeispiele für steile oder ungewöhnliche Berufskarrieren:

Der Revident II. Klasse Christoph Ohmeyer, geboren am 14.9.1809 in Graz, hatte nach dem Gymnasium Kurse in Mathematik und Naturwissenschaften sowie Staatsrechnungswesen und kaufmännische Fächer belegt und trat 1832 als (offenbar unbezahlter) Praktikant im Hofbaurat ein. 1836 war er Diurnist mit einem Bezug von 1 fl 15 kr; 1843 bezog er als „Ingrossist“ (= Einkäufer) ein Jahresgehalt von 500 fl; bereits 1845 trat er als Revident mit 600 fl in den gehobenen Dienst ein, und mit der Beförderung von 1846 erhöhten sich seine Bezüge schließlich auf 700 fl⁹¹⁰.

Martin Bido, geboren am 2.11.1811 in Caransebes /Ungarn, war nach Absolvierung der Militär-Hauptschule und von „3 Klassen Mathematik“ 11 Jahre lang Lehrer im Militärdienst an der Militärgrenze und anschließend mehr als zwei Jahre Diurnist beim Obersten Gerichtshof, wobei nähere Hinweise auf die Art und den Ort der Tätigkeit fehlen. 1846 wurde er bei der Nördlichen Staatsbahn angestellt und war bis 1850 Revisionsassistent. 1850 wurde er zum Offizial mit einem Jahresgehalt von 700 fl befördert⁹¹¹.

Jakob Dieterich, geboren am 13.11.1813 in Lauffen /Württemberg, absolvierte nach Abschluss der Normalschule eine Schlosserlehre und war anschließend in mehreren Fabriken des Königreiches Württemberg als Schmied, Dreher und Modelltischler tätig. Die Nördliche Staatsbahn beschäftigte ihn ab 1849 zunächst 2 Jahre und 10 Monate als Maschinführer-Lehrling, anschließend als Lok- und Werkführer. Ende 1852 bekleidete er

⁹⁰⁹ Mechtler, Bauunternehmer, S. 319 f

⁹¹⁰ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach IV a, Karton 62 – Zl. 6240/2846

⁹¹¹ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D, Karton 18 – Zl. 16578/1851 (774/1851)

die Position eines Werkführers II. Klasse in der Werkstätte Pardubitz mit einem Jahresbezug von 800 fl⁹¹².

Thomas Heinzl, geboren am 1.12.1813 in Bernsdorf /Böhmen, war nach Absolvierung der Unterrealschule und Kursen in „*populärer Mechanik*“ zunächst Drechsler und Maschinist bei verschiedenen Wiener Betrieben. Anschließend wurde er Maschinführer bei der Kaiser Ferdinand Nordbahn, Werkführer beim Pachtbetrieb dieser Bahn und Lokomotivaufseher bei einem Regiebetrieb. Ab 1850 war er Lokomotivaufseher I. Klasse mit einem Jahresbezug von 800 fl bei der Nördlichen Staatsbahn⁹¹³.

Anton Schaffelner, geboren am 15.5.1821 in Linz, trat nach Absolvierung von 4 Grammatikalklassen im Alter von 17 Jahren als Diurnist in der Bergverrechnung⁹¹⁴ des Bezirksamtes Linz ein. Von 1844 bis 1848 war er mit einem Jahresbezug von 350 fl im Hauptzollamt Venedig tätig, ab 1848 Assistent im Hauptzollamt Linz; 1849 wurde er definitiv gestellt. Im Laufe seiner Tätigkeiten legte er Prüfungen in Gefälls- und Verrechnungsvorschriften, Staatsrechnung, Warenkunde und Manipulation ab. 1850 trat er in die Nördliche Staatsbahn als Kassier und Rechnungsassistent mit einem Jahresbezug von 500 fl, zuzüglich 50 fl Quartiergeld ein. Bereits nach kurzer Dienstzeit wurde er zum Revidenten mit einem Jahresbezug von 800 fl befördert⁹¹⁵.

Stefan Fleischer, geboren am 13.10.1815 in Groß Becskerek /Ungarn, war nach Absolvierung von sechs Gymnasialklassen in Temesvar ab 1846 bei der Südöstlichen Staatsbahn zunächst als Bahnrichter im Taglohn mit ca. 30 kr (d.h., einem Jahresbezug von 180 fl) tätig⁹¹⁶. Ab 1847 wurde er als Kondukteur mit 300 fl Jahresbezug verwendet, noch 1847 wurde er zum Oberkon-

⁹¹² ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D, Karton 19 – Zl. 28733/1852

⁹¹³ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D, Karton 19 – Zl. 28733/1852 – Besonders erwähnenswert ist, dass Heinzl nicht einmal den eigentlich obligatorischen Lehrabschluss als Schlosser nachweisen konnte.

⁹¹⁴ Gemeint ist vermutlich eine Bergwerks-Verrechnungsstelle

⁹¹⁵ ÖSTA, AVA-VA, Ministerium für Öffentliche Arbeiten, Fach III Ba, Karton 37, Zl. 3615/C/1850
vgl. auch Zl. 4529/E Generaldion f.Communicationen

⁹¹⁶ Bahnrichter waren für die regelmäßige Justierung von Schienen zuständig, es handelte sich dabei um eine unqualifizierte Tätigkeit der niedrigsten Kategorie im Taglohn

dukteur mit 400 fl/Jahr befördert. Ab 1851 war er Ambulanter Magazineur mit 400 fl Gehalt, zuzüglich Reisepauschale⁹¹⁷.

Kilian Lorenz, geboren am 12.11.1821 in Gran, war nach Absolvierung der Normalschule neun Jahre im Militärdienst. Ab 1851 war er zunächst Oberbauarbeiter bei der Bahn mit 30 kr /Tag und anschließend Wasserschöpfer mit einem Taglohn von 36 kr. 1853 wurde er zunächst als Aushilfswächter mit 30 kr angestellt, zum Signalwächter II. Klasse mit 180 fl /Jahr befördert und bereits 1854 in definitive Stellung übernommen⁹¹⁸.

Stefan Mayer, geboren am 31.12.1825 in Steinfeld /Kärnten, hatte sich nach eigenen Angaben während seiner mehr als 8jährigen Militärdienstzeit Lesen, Schreiben und Rechnen im Selbststudium beigebracht und konnte offenbar keinerlei darüber hinaus gehende Ausbildung vorweisen. 1853 stellte ihn die Südöstliche Bahn dennoch als Kondukteur II. Klasse mit einem Jahresbezug von 250 fl (zuzüglich Meilengeldern) ein⁹¹⁹.

Karl Morawetz, geboren am 17.6.1803 in Raudnitz /Böhmen, war nach Abschluss der Normalschule zunächst Faktor in einer Weberei, anschließend über drei Jahre Geschäftsführer einer Branntweinbrennerei und weitere sechs Jahre Geschäftsführer eines anderen, nicht näher bezeichneten Betriebes. Weitere fünf Jahre war er Aufseher bei der Ungarischen Centralbahn und anschließend 10 Monate Bauaufseher. Er wurde 1851 als Bauaufseher in die Südöstliche Bahn übernommen und war 1853 Bahnaufseher mit einem Jahresbezug von 300 fl zuzüglich 60 fl Quartiergeld⁹²⁰.

Laurenz Großmann wurde am 14.8.1817 in Wien geboren. Er absolvierte nach dem Besuch von vier Klassen Normal- und zwei Klassen Realschule zwei Jahre Architektur am Polytechnikum Wien. 1839 wurde er Ingenieur-Praktikant und bezog als Diurnist 1 fl 15 kr. 1844 wurde er zum Ingenieur-assistenten mit 500 fl /Jahr ernannt, 1850 zum Rechnungsadjunkten mit

⁹¹⁷ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db, Karton 7 – Zl. 4615 /1853

⁹¹⁸ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db, Karton 12 – Zl. 9262 /1853

⁹¹⁹ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db, Karton 12 – Zl. 4181/V.P./1854

⁹²⁰ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db, Karton 8 - Zl. 1034/1853

1000 fl befördert und 1854 schließlich als Ingenieur I. Klasse definitiv gestellt⁹²¹.

Josef Pévald, geboren 22.2.1825 in Léva /Ungarn, hatte nach dem Besuch der Normalschule den Beruf des Gerbers erlernt, war acht Jahre beim Militär und anschließend zwei Jahre als Aufseher bei einem Holzhändler tätig. 1853 wurde er als Kondukteur II. Klasse mit einem Jahresbezug von 250 fl eingestellt⁹²².

Adalbert Ptaczek, geboren am 27.2.1827 in Prag, absolvierte nach dem Besuch von vier lateinischen Grammatikalklassen eine Zimmermannslehre, besuchte anschließend das Prager Polytechnikum und erwarb sich 1846 - 1850 praktische Kenntnisse im Baufach in der Baufirma seines Vaters. 1850 wurde er als Diurnist in die Rechnungsabteilung des Handelsministeriums mit 1 fl 20 kr eingestellt und 1851 bei der Südöstlichen Bahn als Rechnungsassistent mit 400 fl/Jahr übernommen. Bereits 1852 wurde er als Rechnungsrevident mit 600 fl definitiv gestellt⁹²³.

Carl Schaffhaupt, geboren 25.1.1820 in Hungerleiden /Kreis Iglau (Mähren), war nach einer Ausbildung zum chirurgischen Gehilfen, Prüfungen in Forstwissenschaft und musikalischer Ausbildung insgesamt acht Jahre lang Kammerdiener, davon fünf Jahre im Kaiserhaus. 1853 wurde er als Kondukteur II. Klasse mit 250 fl Jahresbezug angestellt⁹²⁴.

Karl Szalay, geboren 20.8.1814 in Bösing /Ungarn, war nach nicht näher ausgeführter Ausbildung 19 Jahre lang als „Handelsmann“ tätig und begann seine Tätigkeit bei der Südöstlichen Bahn als Magazinsdiurnist. 1851 wurde er zum Expedienten mit 400 fl und kurz darauf zum Offizial IV. Klasse mit

⁹²¹ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db, Karton 7 - Zl. 8436/1854
vgl. auch Zl. 19095/1852

⁹²² ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db, Karton 14 – Zl. 17436/1854

⁹²³ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db, Karton 8 – Zl. 19095/1852

⁹²⁴ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db, Karton 14 – Zl. 18976/1854

500 fl /Jahr befördert. 1854 war er Offizial III. Klasse mit einem Jahresbezug von 600 fl⁹²⁵.

Albert Mayer, geboren 26.4.1814 auf Gut Dreschinko bei Cestitz in Böhmen, besuchte 1830-33 die Normalschule und absolvierte anschließend eine Maurer- und Steinmetzlehre. 1838-42 besuchte er das Polytechnikum in Wien, wo er mit Staatsprüfung in allen Bauzweigen abschloss. Ab 1833 war er Bauzeichner und –aufseher im Privat-, Aerar- und Festungsbau, ab 1842 in der Landesbaudirektion Linz Praktikant „*im Kunstfache*“, wo er als Assistent und Bauinspizient II. Klasse 1843 beeidet wurde. 1844 wurde er zum Assistenten I. Klasse befördert. Ab 1846 war er Wegmeister bei den Staatseisenbahnen, 1847 erfolgte seine Vereidigung. 1850 wurde er als Ingenieur-Assistent I. Klasse definitiv gestellt, ab 1851 war er Ingenieur-Stellvertreter mit einem Jahresbezug von 700 fl zuzüglich 60 fl monatlicher Bauzulage⁹²⁶.

Anton Bartek, geboren 20.1.1814 in Pest, besuchte nach der Normalschule in Pest eine Zeichenschule, absolvierte eine Maurerlehre und erwarb sich „*theoretische und praktische Kenntnisse*“ der „*Bauwissenschaft*“. Ab 1830 war er 15 Jahre lang Baupolier und Zeichner, 1845 stellte ihn die Ungarische Centralbahn als Bauinspizienten ein. 1846 wurde er zum Ingenieur-Assistenten mit 480 fl Jahresbezug zuzüglich 240 fl Reisepauschale (das später auf 300 fl erhöht wurde) ernannt. 1850 wurde er in den Staatsdienst übernommen mit einem Bezug von 40 fl zuzüglich 25 fl Reisepauschale pro Monat (d.h. 780 fl/Jahr)⁹²⁷.

Mit 9.12.1845 erfolgte die Bewerbung des Zivilingenieurs Julius Pollak um eine Ingenieurs- oder Assistentenstelle II.Klasse. Pollak, Sohn des Architekten und Stadtbaumeisters in Pest, Michael Pollak, war zum Zeitpunkt seiner Bewerbung 28 Jahre alt, hatte das Maurer- und Zimmermannshandwerk „*zunftmäßig*“ erlernt und seine Wanderjahre teils als Zimmergeselle

⁹²⁵ ÖSTA, AVA-VA, Südöstliche Staatsbahn, Fach IV Db, Karton 7 – Zl. 150/V.P./1854

⁹²⁶ ÖSTA, AVA-VA, Erste Eisenbahn-Gesellschaft, Fach IV C, Karton 128 – Zl. 5827/1856 (Central-Direktion für Eisenbahnbauten)

⁹²⁷ ÖSTA, AVA-VA, Central-Direktion für Eisenbahnbauten, Fach IV C, Karton 128 – Zl. 145 /1856

teils als Vorarbeiter absolviert. 1840/41 hatte er an der Polytechnischen Schule Karlsruhe Vorlesungen in Mathematik, das „*Konstruktive der Wasser- und Straßenbaukunde*“ und Chemie mit sehr gutem Erfolg besucht. 1842-45 besuchte er den dreijährigen Kurs an der École Centrale des Arts et Manufactures in Paris mit so gutem Erfolg, dass ihm das Diplom eines „*Ingenieur Constructeur*“ verliehen wurde. 1844 wirkte er schließlich am Bau der Badischen Eisenbahn mit. Ferner hatte er die belgischen Eisenbahnen bereist und in England atmosphärische Eisenbahnen studiert⁹²⁸.

Der Magazinsaufseher Franz Kudla aus Blansko war ursprünglich bei der Staatsbahn als Torwächter angestellt gewesen. Er bewährte sich nicht nur in diesem Amt, sondern – gemäß Amtsvermerk seiner Dienststelle – auch beim Telegraphen, beim Personen- und Warentransport sowie bei der Materialverrechnung so sehr, dass er einen Kanzleibeamten zur vollsten Zufriedenheit ersetzen konnte. Er wurde schließlich per 9.10.1854 zum Amtsdieners II. Klasse mit 250 fl /Jahr befördert⁹²⁹.

Der Wächter Anton Zemann aus Mürzzuschlag wurde auch als Kassier eingesetzt. Daneben gelang es ihm, sich zum Telegrafisten III. Klasse zu qualifizieren, was nicht nur mit einer bedeutenden Gehaltsaufbesserung auf 350 fl /Jahr verbunden war, sondern auch mit einem nachhaltigen gesellschaftlichen Aufstieg⁹³⁰.

Die genannten Beispiele mit ihren teilweise bemerkenswerten Berufslaufbahnen haben einen rasanten beruflichen und damit gesellschaftlichen Aufstieg gemeinsam, der ihnen eine anerkannte und finanziell fundierte bürgerliche Existenz sichern konnte. Dabei fällt auch der offenbar leicht erreichbare Zugang zu polytechnischen Abschlüssen auf, aber auch Personen ohne jegliche Vorbildung war der Zugang zur definitiven Anstellung grundsätzlich möglich.

⁹²⁸ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach IV A /Karton 63 – Zl. 10373 /9.12.1845

Atmosphärische Eisenbahnen wurden in den 1840er-Jahren in England auf einigen Probestrecken geführt. Dabei wurde der Zug durch atmosphärischen Druck angetrieben. Da die damit verbundenen technischen Probleme nicht zufriedenstellend gelöst werden konnten, wurden die Versuche wieder eingestellt.

⁹²⁹ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 24 – Zl. 15022 /6.10.1854

⁹³⁰ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 51 – Zl. 2780 /1858

7.10.2 Scheitern im neuen System

Die Eisenbahn vermittelte nicht nur Chancen für ungewöhnliche Karrieren, auch der Absturz aus scheinbar gesicherten Positionen war denkbar. Nachfolgend werden die Laufbahnen einiger Personen genannt (hier von Mitgliedern des Kleinadels), die aufgrund ihres gesellschaftlichen Hintergrunds grundsätzlich zur höheren Laufbahn prädestiniert gewesen wären, jedenfalls aber einen gesicherten Status innerhalb der Gesellschaft erwarten durften. Aus den unterschiedlichsten Gründen scheiterten sie jedoch in der neuen Arbeitswelt.

Dass die dienstliche Rangordnung höher wog als ein Adelstitel beweist die Degradierung des Oberkondukteurs Ignaz Woller von Wollersthal /Brünn wegen Insubordination, d.h., „*Verletzung der schuldigen Achtung gegen seinen Vorgesetzten*“ (gemeint ist hier der Expeditor), verbunden mit Gehaltsreduktion von 500 fl auf 400 fl /Jahr samt der Auflage, künftig anstelle von Personenzügen nur noch Güterzüge zwischen Prag und Zámarsk zu begleiten (was einer Degradierung gleichkam)⁹³¹.

Der Wächter auf der Station Hraštinn /Kreis Cilli, Alois von Holzbecher, wurde 1851 wegen mehrfacher Trunkenheit aus dem Dienst entlassen⁹³².

Der Bahnaufseher Johann Schürer von Waldheim /Lotschnau wurde wegen „*wörtlicher Beleidigung*“ eines Vorgesetzten durch das Bezirksgericht Zwittau zu vier Wochen Arrest mit anschließender Entlassung verurteilt⁹³³.

Der Bahnwächter Anton Ritter von Lehenstein /Pardubitz wurde wegen „*häufiger Dienstesvernachlässigung*“ nach wiederholten Verwarnungen und Versetzungen, zuletzt an eine Stelle, wo er „*wegen seiner erwiesenen Unver-*

⁹³¹ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 28 – Zl. 9087 /24.9.1850

⁹³² ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 38 – Zl. 9847 /23.10.1851

⁹³³ ÖSTA, AVA-VA, General-Direction für Communicationen, Fach III B a /Karton 54 – Zl. 4985/E /6.6.1851

träglichkeit mit der Umgebung weniger in Berührung kommt“, schließlich entlassen⁹³⁴.

Johann Haas, Edler von Ehrenfeld, beurlaubter Korporal mit 14-jähriger Dienstzeit und technischer Ausbildung, zuletzt Stationswächter I. Klasse mit 216 fl /Jahr, wurde nach seiner Bewerbung als Bahnaufseher II. Klasse eingestellt. Aufgrund von Beschwerden einiger Weichenwächter und eingehender Untersuchung mit mehreren Protokollen wurde Haas von Ehrenfeld wegen Günstlingswirtschaft auf der Bahnstation, unerlaubtem Betreiben einer Garküche samt Branntweinausschank und Entwendung von Brennholz schließlich entlassen⁹³⁵.

Diese ausgewählten Fälle lassen erkennen, dass die traditionell privilegierte Behandlung von Adelsangehörigen in der neuen Berufswelt der Eisenbahnen mit der Aufweichung der Klassenschränken ins Wanken geriet. Weder militärischer Corpsgeist noch großbürgerliches Selbstverständnis konnten hier aufrecht erhalten werden. Fehlverhalten wurde rigoros geahndet – grundsätzlich unabhängig von der Herkunft des Beschuldigten.

7.11 Auswertung der Dienst- und Qualifikationstabellen

7.11.1 Allgemeines

Neben den unter Punkt 7.4.1 dargelegten Bewerbungen wurden aus den vorhandenen Personalakten des Verkehrsarchivs folgende Personaldatensätze erfasst:

<i>Südl. Staatsbahn</i>	<i>190 Dienst- u. Qualifikationstabellen der Jahre 1845-61</i>		
<i>Central-Direktion</i>	<i>50</i>	<i>“</i>	<i>1846-66</i>
<i>Ungar. Centralbahn</i>	<i>18</i>	<i>“</i>	<i>1850-51</i>
<i>Nörtl. Staatsbahn</i>	<i>378</i>	<i>“</i>	<i>1850-55</i>
<i>Südöstl. Bahn</i>	<i>347</i>	<i>“</i>	<i>1850-58</i>

⁹³⁴ ÖSTA, AVA-VA, General-Direction für Communicationen, Fach III B a /Karton 54 – Zl. 5422/E /21.6.1851

⁹³⁵ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 20 – Zl. 2358 /26.1.1853 + 5671 /7.3.1853
vgl. auch Diensttestabellen, sowie Zl. 3780 /7.3.1854 + 5507 /5.4.1854 (Fach IV D /Karton 23)
und das Kapitel „Beschäftigungsnormen“

<i>Östl. Staatsbahn</i>	50	“	1853-56
<i>Banater Bahn</i>	31	“	1854
<i>Kärntner Bahn</i>	99	“	1856-58

Insgesamt wurden somit 1.163 Dienst- und Qualifikationstabellen ausgewertet; jedenfalls eine Zahl, die es erlaubt, Schlüsse auf die Zusammensetzung des Personals zu ziehen, wenngleich viele der überprüften Tabellen leider unvollständig ausgefüllt wurden.

Folgende Teilaspekte wurden untersucht:

- Wer sind diese neuen Arbeitnehmer, aus welchen Landesteilen stammt das technische, administrative und Werkstättenpersonal und welche Gruppen wenden sich den neuen beruflichen Möglichkeiten in besonderem Ausmaß zu?
- Was ist ihr Bildungshintergrund?
- Was sind die Schwerpunkte ihrer Tätigkeit?

Vorausgeschickt werden darf, dass, obwohl es (wie erwähnt) im Beobachtungszeitraum noch nicht üblich war, Umgangs- oder Muttersprache zu erheben, auf allen Hierarchieebenen der böhmisch-mährische Bevölkerungsteil bei weitem überwiegt, während vor allem die Bevölkerung der Alpenländer kaum vertreten ist⁹³⁶. Ferner ergibt die Auswertung der vorhandenen Datenbestände, dass Eisenbahnbedienstete aller Ebenen einen überdurchschnittlich hohen Bildungsstandard aufwiesen, der jedenfalls weit über dem Durchschnitt der Gesamtbevölkerung lag. So wurden selbst unter dem

⁹³⁶ Um die Bevölkerungsrelationen in der Mitte des 19. Jahrhunderts klarzustellen, sei auf das Statistische Handbuch aus dem Jahr 1852 verwiesen:

Hain, S. 191 + 204

Hain rechnet auch die Magyaren unter „Individuen asiatischer Stämme“

Als Gesamteinwohnerschaft gibt er 37,443.033 an – die sich rein rechnerisch ergebende Differenz von 140.722 wird nicht näher erläutert

Die Volkszählung des Jahres 1846 listete die einzelnen Nationalitäten wie folgt auf:

- Nordslawen	11,231.948 (Tschechen, Polen, Ruthenen)
- Südslawen	4,050.248 (Slowenen, Kroaten, Serben, Bulgaren)
- Romanen	8,104.756
- Deutsche	7,917.195
- Magyaren	5,418.773
- „Individuen asiatischer Stämme (Juden, Armenier, Zigeuner)“	860.835

Wächterpersonal lediglich 7 Analphabeten registriert, bei geschätzten 30% Analphabeten in der Gesamtbevölkerung. – Überraschend vielfältig sind auch die angegebenen Sprachkenntnisse.

Im Nachstehenden werden die Details wie folgt aufgegliedert:

- Administratives Personal
- Technisches Personal
- Werkstätten- und Dienerpersonal

7.11.2 Administratives Personal

Insgesamt erfasst wurden 445 Personen, von denen 145 angaben, Militärdienst geleistet zu haben. Folgende Herkunftsgebiete wurden angegeben:

Böhmen	121	Krain	6	Banat	2
Mähren	54	Kärnten	5	Küstenland	2
Ungarn	59	Polen	4	Slawonien	1
Wien+Niederöst.	67	Militärgrenze	4	Lombardei	1
Steiermark	14	Venetien	3	Salzburg	1
Oberösterreich	11	Tirol	3	Bukowina	1
Schlesien	9	Siebenbürgen	3		
Galizien	8	Kroatien	2		

Dazu kamen noch 10 Personen aus deutschen Staaten.

Das administrative Personal gab folgende Sprachkenntnisse an:

Deutsch	355	Krainisch	10	Mährisch	2
Böhmisch	151	Kroatisch	8	Griechisch	1
Italienisch	108	Illyrisch	7	Raizisch	1
Ungarisch	107	Englisch	6	Windisch	1
Französisch	77	Ruthenisch	5	Čechisch	1
Latein	69	Romanisch	5	Friulisch	1
„Slawisch“	65	Slowenisch	4	Slawonisch	1
Polnisch	33	Serbisch	3		
Wallachisch	16				

Lediglich 38 Bedienstete gaben an, nur eine Sprache zu beherrschen. Die übrigen gaben folgendes an:

131 Personen gaben an, 2 Sprachen zu beherrschen

110 „ 3 „

60 „ 4 „

19 "	5 "
9 "	6 "
4 "	7 "

Dabei findet sich die größte Vielfalt an Sprachkenntnissen in den östlichen Kronländern.

Folgender Bildungshintergrund wurde angegeben (hier wird jeweils die höchste Bildungsstufe wiedergegeben, unabhängig davon, ob diese tatsächlich auch abgeschlossen wurde):

Normalschule	39
Hauptschule	22
Gymnasium	81
Lateinschule	11
Realschule	16
Militärschule	55
Polytechnikum	46
Universität	106

An ausgeübten Tätigkeiten wurden angegeben:

Offiziale (der Klassen I – IV)	221
Expedienten	70
Revidenten	30
Konzeptsadjunkten	15
Konzipisten	11
Administrative Eleven	35
Admin. Diurnisten	24
Kassiere/Rechnungsführer	12

7.11.3 Technisches Personal

Insgesamt erfasst wurden 329 Personen, von denen 60 angaben, Militärdienst geleistet zu haben. Folgende Herkunftsgebiete wurden angegeben:

Böhmen	118	Schlesien	3
Mähren	29	Siebenbürgen	3
Ungarn	17	Polen	2
Wien+Niederöst.	43	Bukowina	2
Steiermark	16	Venetien	2
Oberösterreich	4	Salzburg	1
Schlesien	3	Krain	1
Galizien (einschl.Krakau)	16	Küstenland	1
Kärnten	9	Italien	1
Tirol	6	England	1
Lombardei	4		

Dazu kamen noch 9 Personen aus deutschen Staaten.

Das technische Personal gab folgende Sprachkenntnisse an:

Deutsch	240	Mährisch	5	Spanisch	2
Böhmisch	114	Slowenisch	4	Neugriechisch	1
Italienisch	82	Windisch	4	Romanisch	1
Ungarisch	32	Slowenisch	3	Serbisch	1
Französisch	64	Slowakisch	3	Russisch	1
Latein	27	Illyrisch	2	Dänisch	1
„Slawisch“	25	Griechisch	2	Schwedisch	1
Polnisch	26	Ruthenisch	2	Holländisch	1
Englisch	17	Slawonisch	1		
Krainerisch	12				

Dabei gaben lediglich 33 Bedienstete an, nur eine Sprache zu beherrschen.

Die übrigen gaben folgendes an:

119 Personen gaben an, 2 Sprachen zu beherrschen

58 "	3 "
28 "	4 "
7 "	5 "
3 "	6 "
4 "	7 "

Auch beim technischen Personal findet sich die größte Vielfalt an Sprachkenntnissen in den östlichen Kronländern.

Folgender Bildungshintergrund wurde angegeben (hier wird jeweils die höchste Bildungsstufe wiedergegeben, unabhängig davon, ob diese tatsächlich auch abgeschlossen wurde):

Normalschule	19
Hauptschule	5
Gymnasium	24
Lateinschule	1
Realschule	21
Militärschule	24
Polytechnikum	145
Universität	26

An ausgeübten Tätigkeiten wurden angegeben:

Ingenieure (der Klassen I – IV)	46
Ingenieur-Assistenten	106
Oberingenieure	14
Technische Eleven	41

Technische Diurnisten	17
Telegrafisten	22
Materialdepotsverwalter	22

7.11.4 Werkstatt- und Dienerpersonal

Insgesamt erfasst wurden 385 Personen, von denen 178 angaben, Militärdienst geleistet zu haben. Diese im Vergleich zum administrativen und technischen Personal relativ hohe Zahl spiegelt das erfolgreiche Bestreben der Staatsverwaltung, verabschiedete Militärangehörige im Eisenbahndienst unterzubringen, wobei vor allem die erfassten Wächter zu rund einem Drittel ehemalige Militärangehörige waren.

Folgende Herkunftsgebiete wurden angegeben:

Böhmen	91	Kärnten	4
Mähren	29	Polen	3
Ungarn	73	Serbien+Banat	3
Wien+Niederöst.	32	Militärgrenze	3
Steiermark	20	Kroatien	2
Oberösterreich	6	Lombardei	2
Schlesien	6	Küstenland	2
Galizien (einschl.Krakau)	22	Siebenbürgen	1
Krain	9	Slawonien	1
Tirol	4	Bukowina	1
		Russland	1

Dazu kamen noch 19 Personen aus deutschen Staaten.

Das Werkstattpersonal gab folgende Sprachkenntnisse an:

Deutsch	260	Krainisch	11	Moldauisch	1
Böhmisch	85	Slowakisch	10	Russisch	1
Italienisch	36	Windisch	6	Tschechisch	1
Ungarisch	83	Wallachisch	4	Slowenisch	1
Französisch	8	Illyrisch	2	Slawonisch	1
Latein	6	Spanisch	2	Kroatisch	1
„Slawisch“	38	Mährisch	2	Romanisch	1
Polnisch	31	Ruthenisch	2		

Dabei gaben 80 Bedienstete an, nur eine Sprache zu beherrschen. Die übrigen gaben folgendes an:

120 Personen gaben an, 2 Sprachen zu beherrschen

67 "

3 "

14 "	4 "
2 "	5 "
1 "	6 "

Auch beim Werkstatt- und Dienerpersonal findet sich die größte Vielfalt an Sprachkenntnissen in den östlichen Kronländern.

Folgender Bildungshintergrund wurde angegeben (hier wird jeweils die höchste Bildungsstufe wiedergegeben, unabhängig davon, ob diese tatsächlich auch abgeschlossen wurde):

Normal-/Trivialschule	140
Hauptschule	11
Gymnasium	22
Lateinschule	5 (darunter 4 Bahnwächter)
Realschule	7
Militärschule	18
Polytechnikum	4
Universität	6 (davon war eine Person Bahnwächter!)

An ausgeübten Tätigkeiten wurden angegeben:

Bahnwächter (der Klassen I – III)	151
Magazineure /Aufseher	41
Werkführer	10
Lokführer	14
Heizer	24
Kondukteure	26
Packer	13
Aufseher	23
Kanzlei-/Amtsdiener	12
Tagelöhner	21

7.12 Betriebliche Fortbildungsmaßnahmen im Bahnbetrieb

Der Bildungsstand der Bahnbediensteten, wie er sich aus den erfassten Dienstabellen ergibt, lag deutlich über dem allgemeinen Niveau, da ja erst das Reichsvolksschulgesetz von 1869 zu einer fühlbaren Senkung der Analphabetenrate führte. Dennoch konnten, wie mehrfach ausgeführt, auch die Absolventen der Normalschulen den Anforderungen des technischen Betriebes kaum entsprechen. Dieses Problem wurde auch in den Anfängen der modernen österreichischen Arbeiterbewegung erkannt, und so entstanden unmittelbar nach der Schaffung der gesetzlichen Voraussetzungen in

Österreich-Ungarn vor allem zahlreiche Bildungsvereine, die 1873 über 16.000 Mitglieder zählten⁹³⁷.

Da der Betrachtungszeitraum dieser Arbeit die Zeitspanne ab Gründung der ersten Eisenbahnen bis etwa 1860 umfasst, spielen Fortbildungsvereine hier noch keine Rolle. Der Mangel an geeignetem Bahnpersonal, ja an geeigneten Facharbeitern allgemein, war zwar von Anfang an klar erkannt und regelmäßig thematisiert worden, führte in den Bahnunternehmungen jedoch nur sehr zögernd zu zielführenden Fortbildungsmaßnahmen. Zunächst versuchte man sich eher in allgemeinen Appellen und Erlässen. In diesem Sinne ist auch ein Erlass des Ministeriums für Öffentliche Arbeiten vom 18.8.1848 zu verstehen⁹³⁸, in dem unter Hinweis auf eine Verfügung des Unterrichtsministeriums eine Bestimmung, die Beamten und Praktikanten nebenberufliches Studium untersagte, aufgehoben wurde⁹³⁹. Noch 1870 machte ein Erlass des Handelsministeriums an sämtliche Eisenbahnverwaltungen diesen zur „*ernsten Pflicht*“, sich von der entsprechenden Qualifikation aller eingesetzten Individuen im Interesse der möglichen Sicherheit des Eisenbahnverkehrs zu überzeugen⁹⁴⁰. Mit Erlass des Handelsministeriums vom 18.12.1871⁹⁴¹ wurde schließlich ein Spezial-Eisenbahnkurs an der Wiener Handelsakademie eingerichtet⁹⁴².

Solche Probleme stellten sich auch anderen Eisenbahnverwaltungen, selbst im relativ hochentwickelten England. So sagte ein Maschineningenieur der Great Western vor einem Ausschuss des Unterhauses im Jahr 1853 auf Fragen nach den Gründen für die häufigen Unfälle aus, dass etwa zwei Drittel der Lokomotivführer zunächst als Maschinenreiniger, dann als Heizer tätig gewesen wären, lediglich lesen und schreiben können müssten und keinerlei Prüfung abzulegen hätten, da es sehr schwer sei, gute Leute zu be-

⁹³⁷ Dieter Langewiesche, Zur Freizeit des Arbeiters. Bildungsbestrebungen und Freizeitgestaltung österreichischer Arbeiter im Kaiserreich und in der Ersten Republik. Industrielle Welt. Schriftenreihe des Arbeitskreises für moderne Sozialgeschichte. Band 29 (Stuttgart, 1979), S. 64 f

⁹³⁸ Zl. 7463

⁹³⁹ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach IV A/Karton 61

⁹⁴⁰ Erlass vom 6.5.1870, Zl. 19964-2509 ex 1869 + Pollanetz /Witteck, 3. Band, S. 305

⁹⁴¹ Zl. 26214-645J

⁹⁴² Taschenausgabe der österreichischen Gesetze. Siebenzehnter Band: Die österreichischen Eisenbahn-Gesetze, S. 267 – Hinweise, wie dieser Unterricht zu gestalten sei, fehlen.

kommen und die meisten es vorzögen, um weniger Geld in einer Werkstatt zu arbeiten. Er betonte jedoch, dass eine höhere Bildung jedenfalls wünschenswert wäre. Der Direktor der Great Western vertrat 1866 vor der königlichen Kommission allerdings die Meinung, dass die Gesellschaft einen Signalmann brauche, *„(...) welcher bloß an seine Pflicht denkt und an nichts weiter; wenn man Leute von einer besseren Klasse nimmt, so werden sie Bücher lesen, und die Folge wird bestimmt ein Unfall sein. Einige der besten sind solche, die kaum mehr können als dürftig lesen und schreiben und an nichts als ihre Arbeit denken“*⁹⁴³. Diese Ansicht war nicht überraschend zu einer Zeit, die höhere Bildung für die arbeitende Klasse als überflüssig, wenn nicht schädlich, erachtete, dürfte jedoch kaum auf tatsächlichen Erfahrungen beruht haben.

Innerbetriebliche Maßnahmen der österreichischen Eisenbahngesellschaften zur Höherqualifizierung von Werkstättenarbeitern sind ab 1852 aktenkundig.

Im August des Jahres unterbreitete die Betriebsdirektion Graz dem Ministerium eine Eingabe betreffend die Anschaffung der notwendigen Zeichenutensilien für die im Sinne eines Ministerialerlasses⁹⁴⁴ vom 7.3.1852 geplante Sonntags-Zeichenschule für die Arbeiter der Hauptwerkstätte, nicht ohne darauf hinzuweisen, dass diesem Vorhaben *„bei dem sehr niedrigen Bildungsgrade der hierortigen Arbeiter sich unendlich viele Schwierigkeiten entgegenstellen werden (...)“*. Gleichzeitig aber betonte die Direktion, dass die sehr geringen Anschaffungskosten *„(...) wirkliche Zinsen tragen, wenn jährlich auch nur einige Individuen einen bemerkbaren Fortschritt machen“*.

In Beantwortung des genannten Ministerialerlasses berichtete die Betriebsdirektion der Nördlichen Staatsbahnen über die bis dahin getroffenen Maßnahmen zur Heranbildung der Monteur-Schlosser zu Lokomotivführer-Lehrlingen. Wie in Graz wurde auch in Prag der Unterricht von Betriebsingenieuren in der Freizeit gehalten, jedoch stand in Prag bereits ein fixes

⁹⁴³ Cohn, Zur Beurteilung der Englischen Eisenbahnpolitik, S. 196 f + S 199 f

⁹⁴⁴ Zl. 3080/E

Kursprogramm fest, für das sich nach einer internen Kundmachung, die darauf verwiesen hatte, dass „(...) *dem wissenschaftlich gebildeten Arbeiter bei übrigens gleichen Umständen der Vorzug vor dem weniger gebildeten bei der Wahl der Lokomotivführer-Lehrlinge gegeben werden soll*“, bereits 52 Interessenten gemeldet hatten. Unterricht wurde an drei Tagen erteilt, und zwar in folgender Form:

- Sonntag Nachmittag von 2-4 Uhr: Zahlenrechnen, Geometrie, Übungen in Schön- und Rechtschreiben und Stilübung;
- Montag Nachmittag von 6-8 Uhr: populäre Physik und Mechanik;
- Freitag Nachmittag von 6-8 Uhr: spezielle Lokomotivlehre.

Die Zahl der Teilnehmer reduzierte sich bald auf 30, deren Fortschritte im Bericht jedoch ausdrücklich lobend erwähnt wurden⁹⁴⁵.

Mit 1.10.1852 reichte die Betriebsdirektion der Südöstlichen Staatsbahn dem Ministerium ihre Pläne für den angeordneten Werkstättenunterricht im Maschinen-Zeichnen und den Grundprinzipien der Mechanik und des Maschinenbaus für die Hauptwerkstätte in Pest, der in weiterer Folge auch für die Werkstätte Neuhäusel vorgesehen war, ein. Die Ausführungen lassen eine gewisse Skepsis hinsichtlich der Durchführbarkeit eines solchen Unterfangens deutlich erkennen. Zum einen wurde die Zahl der Arbeiter, die von dieser Gelegenheit Gebrauch machen könnte, nicht allzu hoch eingeschätzt, zum anderen wurde die Anstellung einer geeigneten Lehrperson als schwierig erachtet, da gerade die geeignetsten technischen Beamten dienstlich besonders beansprucht seien, wenn sich auch mehrere Beamte bereit finden würden „(...) *aus Liebe für die Wissenschaft und dem Bestreben, den Fortschritt des Eisenbahnwesens in Österreich zu fördern, dieses Opfer zu bringen, wenn es der Wunsch des h. Ministeriums ist* (...)“⁹⁴⁶. Da sich im gesamten Schriftverkehr kein Hinweis auf Entlohnung der Lehrtätigkeit findet, ist davon auszugehen, dass diese ehrenamtlich zu erfolgen hatte.

⁹⁴⁵ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton - 113 Zl. 17023 /E /8.8.1852

⁹⁴⁶ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 113 - Zl. 20160/E /6.10.1852

Unter Verweis auf Erlässe des Ministeriums für Öffentliche Arbeiten vom 17.11.1852⁹⁴⁷ und vom 24.9.1854⁹⁴⁸ erstattete die Pester Betriebsdirektion Ende 1854 schließlich dem Ministerium Bericht über bis dahin durchgeführte Maßnahmen:

Anfang Jänner 1853 hatten die Vorträge aus Mathematik und Physik begonnen, die zweimal pro Woche und zwar an Sonntagen nachmittags von 2-3 Uhr und an Montagen abends von 6-7 Uhr von einem der bediensteten Ingenieure gehalten wurden. Der Zeichenunterricht musste vorerst entfallen, weil keine passende Räumlichkeit zur Verfügung stand. Es hatten sich zunächst über 100 interessierte Arbeiter gemeldet, von denen jedoch nur etwa ein Drittel die Vorträge regelmäßig besuchte. Nach und nach verringerte sich die Teilnehmerzahl derart, dass schließlich im Juli 1853 die Vorträge gänzlich eingestellt wurden. Indessen war durch die Umgestaltung der früheren Lokomotivremise Platz für einen Zeichensaal geschaffen worden, der durch die Betriebsdirektion für 32 Schüler mit Tischen, Reißbrettern, Reißschienen und Stiften ausgestattet wurde. Anfang August 1853 wurde der Zeichenunterricht durch einen der Ingenieure aufgenommen. Der Zeichensaal stand den Arbeitern an Sonn- und Feiertagen von 7-18 Uhr zur Verfügung. Auch hier ging die Schülerzahl nach anfänglichem Interesse wieder stark zurück. Die Betriebsdirektion schlug daher vor, das Interesse der Arbeiter durch die Ausstellung von Zeugnissen für absolvierte Kurse und die Zusicherung der bevorzugten Einstellung in den Staatsbahnbetrieb zu fördern.

Das Ministerium wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass der Vergleich mit den günstigeren Resultaten in Graz und Prag nicht allein auf örtliche Hindernisse oder „*die Ungelehrigkeit der Arbeiter*“ zurückzuführen sein könne, sondern doch auch der Mangel an aufrichtigem Eifer bei den verantwortlichen Stellen und forderte die Betriebsdirektion Pest zu entsprechenden Schritten auf, „(...) *weil das gefertigte Departement sich von dem wesentlichen Nutzen überzeugt hält, welche eine eifrige Kultivierung des be-*

⁹⁴⁷ Zl. 20160/E

⁹⁴⁸ Zl. 22499/1237

sagten Gegenstandes dem Eisenbahnbetriebe in Österreich bringen wird (...)⁹⁴⁹.

Die wenig befriedigenden Resultate können nicht verwundern, konnte doch Ungarn aufgrund der überwiegend agrarischen Strukturen nur auf einen geringen Prozentsatz an industriell einsetzbaren Arbeitern mit ausreichender Schulbildung verweisen, nicht zuletzt wegen des Fehlens einer entsprechenden Basis im Manufaktur- und Verlagswesen. Wenn auch die verantwortlichen Stellen „Ungelehrigkeit“ oder Mangel an Fleiß konstatierten, wird man mit Recht davon ausgehen können, dass die schwere, körperlich erschöpfende Arbeit in Verbindung mit mangelhafter Vorbildung dem erfolgreichen Abschluss des Kursprogramms entgegenstanden. Darüber hinaus waren die Vortragenden didaktisch völlig ungeschult. Dieses Dilemma war auch durch verlockende Zusagen für künftige Berufslaufbahnen nicht zu beheben⁹⁵⁰. Letztlich spielte auch der Umstand eine Rolle, dass das Fortbildungsprogramm nur auf Druck des Ministeriums zustande kam. Über die abschließenden Unterrichtserfolge in Prag und Graz ist den Akten nichts zu entnehmen. Aufgrund des in Böhmen und der Steiermark allgemein höheren Bildungsniveaus wäre ein günstigerer Ausgang jedoch zu vermuten.

⁹⁴⁹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Bauten, Fach III B a /Karton 105

⁹⁵⁰ Katus, S. 468

8. Frauen

8.1 Allgemeines

Die häufig verbreitete Annahme, dass im 19. Jahrhundert die Hausfrauen-ehe überwogen habe und Frauen vor der Ehe allenfalls im häuslichen oder persönlichen Dienst beschäftigt gewesen wären, hält selbst einer oberflächlichen Überprüfung nicht stand und kann allenfalls für das gehobene Bürgertum gelten.

Im bäuerlichen Bereich und im vorindustriellen Verlagswesen war in der Regel die gesamte Familie am Produktionsprozess beteiligt, so dass der weibliche Anteil nicht wirklich quantifizierbar ist. Aber bereits in der Seidenmanufaktur des späten 18. Jahrhunderts waren Frauen in erheblichem Umfang außerhalb ihres Wohnbereichs beschäftigt: 1772 waren von insgesamt 5.252 Beschäftigten in Wien 2853 Arbeiterinnen und Lehrmädchen. Dies infolge einer kaiserliche Verfügung von 1770, dass gewisse „den Gesellenlohn nicht tragende“ Seidenzeuggattungen für Frauen freigegeben waren, wodurch einerseits Frauen gezielt als Lohndrückerinnen eingesetzt, ihnen andererseits wenig attraktive Arbeitsbereiche zugewiesen wurden (was tendenziell bis in die Gegenwart gilt)⁹⁵¹. Die erste Werkmeisterin (im Textilbereich) wurde 1807 mit ausdrücklicher Billigung der Hofkammer ernannt⁹⁵²; ungeachtet dessen vertrat die Hofkammer noch 1818 den Standpunkt, dass Frauen „zur Erlangung von Gewerben und Handlungen in der Regel nicht geeignet“ seien⁹⁵³.

In den 1840er-Jahren zeichnete sich in Österreich ein starkes Zunehmen von Frauen- und Kinderarbeit in den Fabriken ab, was mit einer Senkung des Lohnniveaus einherging, so dass männliche Fabrikarbeiter schließlich in der Minderzahl blieben. Eine Erhebung des Jahres 1845 ergibt für die

⁹⁵¹Magdalene Papp, Wiener Arbeiterhaushalte um 1900. Studien zu Kultur und Lebensweise im privaten Reproduktionsbereich (phil.Diss. Wien, 1980), S. 33 f

⁹⁵²namens Leberfinger – der Vorname konnte nicht ermittelt werden; ihre Zuständigkeit wurde jedoch ausdrücklich auf weibliche Beschäftigte begrenzt;
Karl Grünberg, Die Entwicklung der Seidenindustrie in Österreich 1660-1840 (Wien, 1909), www.archive.org/stream, S. 137 f.

⁹⁵³Josef Ehmer, Familienstruktur und Arbeitsorganisation im frühindustriellen Wien (Wien, 1980), S. 33 + 36

Papier- und Baumwollindustrie bei einer Gesamtbeschäftigungszahl von 38.124 folgende Werte (jeweils von 1000):

	Männer	Frauen	Kinder
Niederösterreich	399	448	153 (v.a. Baumwollspinner)
Oberösterreich	378	356	266
Steiermark	393	500	107
Küstenland	453	333	214
Tirol	367	500	133
Böhmen	454	416	130
Mähren+Schlesien	510	335	155
Galizien	648	242	110
Lombardei	473	365	162
Venedig	520	369	111
Durchschnitt	433	420	147 ⁹⁵⁴

Der Einsatz von Frauen, um Druck auf das Lohnniveau auszuüben, zeigte sich auch auf anderen Gebieten: So betrug der Taglohn für männliche Erdarbeiter im Jahr 1831 beim Dammbau an der Donau in Wien 20 kr, während Frauen zunächst noch 18 kr, später nur 16 kr erhielten⁹⁵⁵.

Die mangelnde Solidarität der männlichen Arbeiter war nicht zuletzt auch diesem Umstand zu verdanken und ist auch mit ein Grund, warum das Forderungsprogramm der Arbeiter des Jahres 1848 die Einschränkung der Frauenarbeit beinhaltete⁹⁵⁶.

Für das Jahr 1847 sind für den Raum Wien und Umgebung folgende Wochenlöhne für Frauen überliefert:

Baumwollspinnerin	1 - 5 fl CM (im Mittel 2.39 fl)
Seidenarbeiterin	1.36 - 3 fl
Seidenwinderin /Spulerin	48 kr - 1 fl
Kleidermacherin	10 - 12 fl
Modistin	1.30 - 3 fl
Druckereiarbeiterin	1.36 - 2.48 fl

⁹⁵⁴ Zenker, S. 61 f

⁹⁵⁵ Wisshaupt, S. 31

⁹⁵⁶ Zenker, S. 128 f

Im Taglohn konnten folgende Löhne erzielt werden:

Weißnäherin (Heimarbeit)	10 – 20 kr
Heimarbeiterin „bei Madame“	12 – 16 kr
Stickerin in Heimarbeit	40 – 50 kr
Stickerin auswärts	30 – 40 kr
Handschuhmacherin	12 – 50 kr (im Mittel 40 kr)
Arbeiterin Tabakfabrik	24 kr ⁹⁵⁷

Der Schriftsetzer J.J. Hillisch, einer der wenigen Arbeiter, die im Jahr 1848 in den Vordergrund traten, veröffentlichte im Mai 1848 in der radikalen „Constitution“ einen Artikel, in dem er die Lage der Arbeiterinnen beschrieb:

„Eine Handschuhnäherin näht im Durchschnitt täglich (den Tag zu 13 bis 14 Stunden gerechnet) mittelst Maschine zwei Paar Handschuhe, dafür bekommt sie 14 kr CM. Rechnet man davon 2 kr für Seide, so bleiben ihr 12 kr für ihren Unterhalt.

Die beste, geschickteste Weißnäherin verdient monatlich 10 fl, d.i. 20 kr CM / Tag, aber der gewöhnliche Lohn dieser Mädchen ist 4-5 fl monatlich, d.i. 8-10 kr täglich!

Die Putzmacherinnen (die bei französischen Madames Arbeitenden ausgenommen) verdienen im höchsten Falle 12 fl CM monatlich, was aber sehr selten ist, gewöhnlich, namentlich in den Vorstädten, ist der Monatsverdienst einer Marchande de Modes 5-6 fl CM.

Die in Druckereien und mehreren anderen Fabriken beschäftigten Mädchen verdienen sich wöchentlich 4-7 fl WW.

Die Seidenarbeiterinnen bringen es im höchsten Falle wöchentlich mit ihrer Arbeit auf 3 fl CM, der gewöhnliche Verdienst steht zwischen 4 und 6 fl WW.

Die Glücklichen unter allen Arbeiterinnen sind die sog. Winderinnen oder Spulerinnen, welche größtenteils einen fixen Wochenlohn von 3 fl CM erhalten.“⁹⁵⁸

Die amtliche „Constitutionelle Donauzeitung“ gibt für das Jahr 1848 einen durchschnittlichen Taglohn von 10 – 30 kr für Frauen an, das entspricht einem Jahresverdienst von 90 – 110 fl CM und damit der Hälfte des Männerlohnes⁹⁵⁹.

⁹⁵⁷ Zenker, S. 66 – Die Löhne in Wien lagen tendenziell höher als in den übrigen Kronländern (Ehmer, S. 65)

⁹⁵⁸ Zitiert nach Bach, S. 247 ff

⁹⁵⁹ Zenker, S. 67 f

Selbst in den durchaus als „unweiblich“ geltenden Gewerben wie dem Schmiedehandwerk gab es einen beträchtlichen Anteil weiblicher Beschäftigter⁹⁶⁰. Für den Raum Wien stellt sich der prozentuelle Anteil an weiblichen Selbständigen und Unselbständigen in Gewerbe und Industrie wie folgt dar:

Berufsgruppe:	1837		1869		1869 (Wiener Vororte)	
	selbst.	unselbst	selbst	unselbst	selbst	unselbst
Eisen-u.Stahlverarbeitung	10,0	1,8	4,8	1,8	5,0	2,1
Nichteisenmetallverarbeitung	7,0	4,4	4,3	10,3	2,5	9,5
Maschinen/Werkzeugherstellung	3,6	0,8	3,2	1,8	4,9	2,7
Chemische Industrie	9,8	13,4	9,4	24,2	14,4	25,5
Bau-,Stein-,Erdindustrie	11,3	0,5	5,6	11,2	6,1	8,3
Polygraphisches Gewerbe	13,3	0,0	4,0	6,5	3,4	6,9
Textilindustrie	6,5	30,7	40,2	61,7	35,6	50,4
Papier- und Lederindustrie	6,6	1,8	10,7	9,8	12,2	10,9
Holz- und Schnitzstoffindustrie	8,5	5,7	5,9	3,3	4,8	3,8
Nahrungsmittelindustrie	18,4	13,4	14,6	19,6	10,8	14,3
Beherbergungs-/Genussmittelind.	14,8	35,1	21,4	39,3	14,2	30,8
Bekleidungsindustrie	12,8	21,0	21,6	56,7	17,3	66,7
Transport und Verkehr	0,1	0,0	7,0	1,6	5,0	8,0
Warenhandel	21,6	8,5	22,7	13,3	26,2	25,7 ⁹⁶¹

1872 wurde die Zahl der Tagelöhnerinnen im Baubezirk Wien auf 10.000-12.000 geschätzt. Sie stammten vor allem aus Böhmen und arbeiteten als Maurerinnen, Stukkateurinnen, beim Kalklößen, Zuführen von Sand und der Mörtelbereitung; im Winter umfasste ihr Aufgabenbereich zu etwa je einem Drittel Reinigung, Wasserschöpfen und Tragen. Die Entlohnung schwankte zwischen 75 kr im Sommer und 80 kr – 1 fl im Winter. Stukkateurinnen (ca. 400-600 in Wien) erhielten eine ca. 20% höhere Entlohnung. Weiter fanden sich Frauen in der Kalk- und Gipsfabrikation, die das Zerkleinern der Steine mit dem Hammer und den Transport per Scheibtruhe umfasste.

Alle vorgenannten Tätigkeiten wurden als „*nicht anstrengend für eine Frauensperson mittlerer Stärke*“ betrachtet; Mädchen wurden ab 14 Jahren beschäftigt, und Frauen arbeiteten „*bis in ihr spätes Alter*“⁹⁶².

⁹⁶⁰ Ehmer, S. 37

⁹⁶¹ Zitiert nach S. 82

⁹⁶² Carl Holdhaus /Franz Migerka, Die Verwendung weiblicher Arbeitskräfte in der Fabrikindustrie und in einzelnen Zweigen des Verkehrswesens Österreichs. Weltausstellung 1873. Erläuternder Text zu einer Abteilung der Ausstellung im Frauen-Pavillon (Brünn, 1873), S. 149 f

Für 1874 wurden für Wien folgende Zahlen genannt, was die Tätigkeit von Frauen in „atypischen“ Berufen betrifft:

1.411 Maurerinnen	gegenüber	6.977 Männern
1.067 Posamentiererinnen	“	717 “
1.161 Schuhmacherinnen	“	8.412 “
200 Buchdruckerinnen	“	2.016 “
267 Drechslerinnen	“	2.550 “
307 Fleischhauerinnen	“	2.189 “
10 Kanalräumerinnen	“	79 “
95 Spenglerinnen	“	1.355 “
60 Büchsenmacherinnen	“	576 “
204 Zündwarenerzeugerinnen	“	141 “
24 Tapetenerzeugerinnen	“	91 “

Diese Aufstellung wurde vom Autor (im Jahr 1874!) als Durchbruch der lange geforderten Gleichberechtigung der Frauenarbeit bezeichnet, die nicht nur im Arbeitermangel, sondern auch in „häufig maßlosen“ Forderungen der Männer und dem bescheideneren Auftreten der Frauen begründet sei, so dass nur noch die Voraussetzung universitärer Vorbildung oder besondere Ansprüche an Körperkräfte die Frauen von einigen Berufsarten ausschließen würden. Und der Autor schloss seine Ausführungen mit „(...) *die Lösung der so hohe Wellen schlagenden Zeitfrage der Emancipation der Frauenarbeit erscheint in der alten Kaiserstadt bereits friedlich und erfolgreich angebahnt*“⁹⁶³.

In Wien waren 1869 immerhin 52,8% der Frauen erwerbstätig⁹⁶⁴; für das Jahr 1900 wurden für Gesamtösterreich 44% erwerbstätige Frauen angegeben⁹⁶⁵. 1890 waren 74% der erwerbstätigen Frauen Österreichs in der Landwirtschaft, 12,46% in der Industrie und 9,32% im Öffentlichen Dienst bzw. freiberuflich tätig⁹⁶⁶.

⁹⁶³ Schimmer, S. 59 f + 62

⁹⁶⁴ Saurer, S. 453 – Diese Zahlen sind mit einer gewissen Vorsicht zu betrachten, da die Volkszählung des Jahres 1874 für die Stadt Wien 31,7% und für die Wiener Vororte 33,9% Arbeiterinnen ergibt (lt. Schimmer, S. 59 f)

⁹⁶⁵ Kamilla Theimer, *Frauenarbeit in Österreich* (Wien, 1909), S. 1

⁹⁶⁶ Edith Rigler, *Frauenleitbild und Frauenarbeit in Österreich vom ausgehenden 19. Jahrhundert bis zum zweiten Weltkrieg* (Wien, 1976), S. 54

Nicht wenige, vor allem jugendliche Fabrikarbeiterinnen trachteten, ihr Einkommen durch Prostitution aufzubessern, wobei sich junge Arbeiter als Zuhälter (als so genannte „Kappelbuben“) betätigten⁹⁶⁷.

Generell war die Lage der weiblichen Arbeiterschaft durch traditionelle Lebensmodelle, eingeschränkte staatsbürgerliche Rechte und erschwerten Zugang zu Bildung gekennzeichnet. Das Bemühen um Emanzipation war auch in Österreich von bürgerlichen Frauenrechtlerinnen getragen, was 1866 zur Gründung des Wiener Frauenerwerbvereins führte, der sich die Verbesserung weiblicher Bildung zum Ziel gesetzt hatte⁹⁶⁸.

Das Staatsgrundgesetz von 1867 stellte in Artikel 3 fest, dass öffentliche Ämter für alle Staatsbürger gleich zugänglich zu sein hatten. Ab 1869 wurden Frauen, jedoch grundsätzlich nur unverheiratete, erstmals in den Staatsdienst aufgenommen; 1871 erfolgte die Zulassung als Telegraphistinnen, und 1872 stellte die k.k. Telegraphendirektion 36 Frauen an. Dazu stellte ein zeitgenössischer Kommentator fest, dass der Dienst am Morseapparat sich für Frauen und Mädchen (aus Subalternbeamtenfamilien) besonders gut eigne, da sie sich neben der Kenntnis der französischen und englischen Sprache durch Geduld, Ordnungssinn und leichte Hand auszeichneten⁹⁶⁹. Ab 1874 wurden Frauen als Postmanipulantinnen eingesetzt⁹⁷⁰.

Dennoch wurde Frauen die Definitivstellung zunächst verwehrt, ihr Dienstverhältnis war rein privatrechtlich; somit entfiel auch die Einreihung in Dienstklassen⁹⁷¹. 1873-75 wurden sie nur als Diurnistinnen mit 1 fl Taggeld

⁹⁶⁷ Zenker, S. 79, der sich auf einen Bericht von Violand bezieht: „(...) abends erfüllten die unglücklichen Mädchen der Fabriken in dem jugendlichsten, selbst Kindesalter die Glacien und den Stadtgraben, um für einige Groschen jedem dienstbar zu sein. Im Jahre 1845 oder 1846 zogen sie sogar mit jungen Fabrikarbeitern, den sogenannten Kappelbuben, welche auf die Annäherung der Polizei zu achten hatten, in den Straßen der inneren Stadt herum und scheuten sich nicht, zur größeren Bequemlichkeit ihres horizontalen Nebengewerbes Bänke und Polster mit sich zu nehmen. (...)“

⁹⁶⁸ Marianne Hainisch 1839-1909, Festschrift des Bundes Österreichischer Frauenvereine (Wien, 1909)

⁹⁶⁹ Megner, S. 297

⁹⁷⁰ Ingrid Kupec, Die Eheschranken für die berufstätige Frau seit Beginn der industriellen Gesellschaft am Beispiel Österreichs (staatsw.Diss. Wien, 1963), S. 16 f

⁹⁷¹ Hans Nawiasky, Die Frauen im österreichischen Staatsdienst. Wiener Staatswissenschaftliche Studien, 4. Band (Wien-Leipzig, 1902), S. 6 + 22

eingesetzt, und bis in die 1890er-Jahre wurden sie in Amtsstellen, wo die männlichen Bediensteten auch de jure Staatsbeamte waren, nicht verwendet⁹⁷². Damit blieben ihnen Anstellungen außerhalb des Bahn-, Telegraphen- und Postdienstes verschlossen. Die niedrigere Entlohnung für Frauen schien akzeptabel, da die Bezüge der Männer zumindest fiktiv den Unterhalt einer ganzen Familie abdecken sollten, was bei weiblichen Bediensteten nicht vorausgesetzt wurde.

Im Post- und Telegraphendienst bestand eine theoretische Arbeitszeit von 8 Stunden pro Tag, tatsächlich wurde 5 – 7 ½ Stunden gearbeitet; die Arbeitszeit beim Postsparkassenamt betrug 6 ½ Stunden, bei den übrigen Ämtern rund 6 Stunden und bei der Staatsbahn 7 Stunden. Nachtdienste in Telefonzentralen betrugen 10 Stunden mit Ruhepausen von insgesamt 4 Stunden⁹⁷³.

8.2 Frauen im Eisenbahndienst

Die erste Frau, die mit dem Eisenbahnbetrieb in Österreich in Verbindung gebracht werden kann, war die oberösterreichische Hausbesitzerin Maria Treitl, über die leider keine weiteren Informationen vorliegen. Gemeinsam mit dem Apothekenprovisor Emanuel Kerschbaum erhielt sie Mitte der 1820er-Jahre das Privilegium zur Verlängerung der Budweiser Eisenbahn auf der Strecke Linz-Gmunden. Da dieses ungenutzt blieb („*nichts zustande gebracht*“), wurde es schließlich an die Handelshäuser Geymüller, Rothschild und Stametz vergeben, die das Projekt bis 1835 verwirklichten⁹⁷⁴.

Über den Einsatz von Frauen zur Arbeit im Eisenbahndienst fehlten noch bis 1884 eindeutige Normen⁹⁷⁵. Lange Zeit wurde stillschweigend zur Kenntnis genommen, wenn einzelne Bahnverwaltungen weibliche Familienmitglieder (Töchter, teilweise auch Ehefrauen) ihrer Beamten ohne Dienstvertrag zum Kassen- oder Telegraphendienst zuließen. Die Generalinspektion der

⁹⁷² Megner, S. 298

⁹⁷³ Megner, S. 300

⁹⁷⁴ ÖSTA, AVA-VA, Vereinigte Hofkanzlei, Fach II /Karton 3, Zl. VII 2 - Zl. 30948/827

⁹⁷⁵ Röll, Österreichs Eisenbahngesetze, Band 1, S. 375 + Band 2, S. 1214, 1478

österreichischen Eisenbahnen genehmigte mit Erlass vom 14.9.1869⁹⁷⁶ die Verwendung von „*körperlich geeigneten*“ Wächtersfrauen nach bestandener Dienstprüfung, legte aber gleichzeitig fest, dass die Frauen „*für die Dienstleistung die Verantwortung selbst zu tragen*“ hätten, womit die Eisenbahnverwaltung jegliche Haftungsansprüche ausschloss.

Offiziell ab den 1870er-Jahren wurden Frauen im privaten Eisenbahndienst beschäftigt, ab Anfang der 1880er-Jahre auch im staatlichen Bahnbetrieb⁹⁷⁷. 1900 waren 1247 weibliche Bedienstete bei Staats- und Privatbahnen gemeldet⁹⁷⁸. Die Voraussetzungen für die Einstellung waren zunächst grundsätzlich die selben wie für Männer: österreichische Staatsbürgerschaft (wobei allerdings zahlreiche Beispiele zeigen, dass die Bahn nicht selten Ausländer anstellte), Unbescholtenheit, untadeliger Lebenswandel, körperliche Gesundheit, Kenntnis der deutschen Dienstsprache, evtl. einer Landessprache in Wort und Schrift und das Nichtvorliegen einer nahen Verwandtschaft zu einem unmittelbaren Vorgesetzten. Darüber hinaus kamen allerdings als Bewerberinnen nur Witwen oder Waisen eines Staatsbahnbediensteten in Frage. Hinweise über Mindest- oder Höchstalter der Bewerberinnen fehlten zunächst; erst die Dienstordnung von 1884 legte 18 Jahre als Mindest- und 35 Jahre als Höchsteintrittsalter fest. Hinsichtlich des Höchstalters wurde die Bestimmung später abgeändert, vermutlich, um auch Witwen höheren Alters die Möglichkeit eines Zusatzverdienstes zu eröffnen. Es fehlten auch Hinweise auf die geforderte Vorbildung mit Rücksicht darauf, dass viele Bewerberinnen lediglich Volksschulbildung aufzuweisen hatten⁹⁷⁹.

Manipulantinnen wurden in der Kategorie „*Hilfsbedienstete*“ eingereiht, die auch Diurnisten, Volontäre, Aushilfs-Unterbeamte, Aushilfsdiener und Arbeiter umfasste⁹⁸⁰, eine Dienstprüfung war für sie nicht vorgesehen. Anstelle des Dienstes war für sie die Ablegung des Gelöbnisses durch Hand-

⁹⁷⁶ Zl. 1876:83

⁹⁷⁷ Kupec, S. 16 f

⁹⁷⁸ Theimer, S. 14

⁹⁷⁹ Nawiasky, S. 138

⁹⁸⁰ Nawiasky, S. 146

schlag vorgesehen, das durch ein Anstellungsdekret bestätigt wurde⁹⁸¹. Die weiblichen Bediensteten erhielten zwar einen Amtstitel, jedoch fehlte neben der Einreihung in eine Dienstklasse auch die Dienstuniform, die durch eine Anstecknadel ersetzt wurde. Aufgrund der fehlenden Zuordnung in eine Dienstklasse waren Dienstvorrückungen ausgeschlossen, jedoch wurden individuelle Gehaltserhöhungen gewährt. Das Dienstverhältnis konnte mit einmonatiger Kündigungsfrist gelöst werden. Es wurden zwar die üblichen Dienstzulagen und Diäten, jedoch kein Quartiergeld ausbezahlt. Schon seit den 1890er-Jahren bestand für Manipulantinnen Anspruch auf einen 14-tägigen Erholungsurlaub mit Gehaltsfortzahlung, sofern die Dienstobliegenheiten dies gestatteten⁹⁸².

Der Eintritt in die Krankenversorgung war obligatorisch, fakultativ war die Altersversorgung durch das *„Provisions-Institut für Diener und Hilfsbedienstete der k.k. österreichischen Staatsbahnen“*, wobei sich aber Versorgungsansprüche weder auf den Ehegatten noch auf allfällige Kinder erstreckten⁹⁸³.

Treue-, Gehorsams- sowie Verschwiegenheitspflicht gemäß IV. Abschnitt der Dienstordnung war für männliche und weibliche Bedienstete gleichlautend. Sie hatten *„das Interesse des Dienstes in und außer Dienst zu wahren und zu fördern, wahrgenommene oder drohende Nachteile mit allen zu Gebote stehenden Mitteln abzuwenden“*, auch außer Dienst den Vorgesetzten *„gebührende Achtung“* zu erweisen und den Mitbediensteten *„mit Höflichkeit und Verträglichkeit zu begegnen“*⁹⁸⁴.

Ihre Arbeit verrichteten die Frauen im Kassendienst kleinerer Stationen oder im Lokalverkehr mit einfacher Routenführung und geringen Geldbeträgen bzw. im Innendienst bei untergeordneten Schreib-, Manipulations- und Rechenarbeiten sowie als Telefonistinnen oder Telegrafistinnen⁹⁸⁵. Frauen im

⁹⁸¹ Nawiasky, S. 138

⁹⁸² Nawiasky, S. 141 – Die Formulierung lässt darauf schließen, dass dieser Anspruch für andere Bedienstete nicht bestand!

⁹⁸³ Nawiasky, S. 143

⁹⁸⁴ Nawiasky, S. 139

⁹⁸⁵ Nawiasky, S. 147

Schalterdienst waren grundsätzlich vom Sonn- und Feiertagsdienst freigestellt, was in der Regel auch im Bürodienst beachtet wurde⁹⁸⁶.

Ungeachtet der offiziellen Festlegungen waren Frauen als Wächterinnen bereits ab den 1860er-Jahren im Einsatz, wie sich z.B. aus einem Anerkennungsschreiben für über 40 Jahre Dienstleistung von 1910 ableiten lässt (Beilage). Im Zeitraum 1845-1850 sind Frauen als Erdarbeiterinnen jedenfalls im Oberbau auf der Südbahn nachweisbar, offenbar auch an exponierten Stellen, denn beim Bau der Semmeringbahn wurden allein im September 1848 drei weibliche Todesopfer gezählt. Für das Jahr 1857 ist ein Taglohn von 22-24 kr für Frauen überliefert, wogegen der Facharbeiter-Taglohn mit 1 fl 10 kr angegeben wird⁹⁸⁷.

Die verwitwete, 1804 geborene Magdalena Putz (oder Butz) war auf den Stationen Mürzzuschlag und St. Marein im Mürztal von 1845 bis 1850 als Tagelöhnerin beschäftigt, wie das erste für eine Frau ausgestellte Dienstzeugnis besagt (Beilage)⁹⁸⁸. 1851 verstarb sie im Krankenhaus Graz, woraus sich eine Korrespondenz mit der Ingenieursektion Graz betreffend Übernahme der Krankenhauskosten ergab⁹⁸⁹.

Aus dem Jahr 1854 liegt ein Bericht der Ingenieursektion Mürzzuschlag vor, wonach eine beim Bauunternehmer Aigner beschäftigte Arbeiterin namens Petrak am 19.7.1854 einen 11-jährigen Knaben, der im Zuge von Verscharbeiten unter einen Waggon gestoßen worden war, durch entschlossenes Eingreifen gerettet hatte, wobei sie selber tödlich verletzt wurde⁹⁹⁰.

Aus dem Jahr 1856 ist die Einstellung des Amtsdieners Johann Stechmann /Wien gemeinsam mit seiner Frau überliefert, wobei der Ehemann 20 fl und

⁹⁸⁶ Nawiasky, S. 148

⁹⁸⁷ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 32 – Zl. 201 /18.10.1857

Zum Vergleich: Der Taglohn für Kinder betrug 22 kr.

⁹⁸⁸ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 44 – Zl. 6363/1851 – Ob und in welcher Höhe die Kostenübernahme erfolge, ist aus dem Akt nicht ersichtlich.

⁹⁸⁹ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 44 – Zl. 6363 /20.8.1851

⁹⁹⁰ ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 43 – Zl. 5759/1854 – In welcher Funktion diese Arbeiterin tätig war, lässt sich aus dem Bericht nicht erkennen, ebenso wenig, ob das 11-jährige Kind nicht ebenfalls als Bahnarbeiter eingesetzt war.

die Frau 10 fl pro Monat bezog und eine beiderseitige 14-tägige Kündigungsfrist vereinbart wurde⁹⁹¹.

Am 15.7.1856 wurde der Unfall der Tagelöhnerin Theresia Gotzmann gemeldet, die beim Verschub im Kerschbacher Tunnel (Krain) überfahren worden war⁹⁹².

Einen Hinweis auf die Beschäftigung von Frauen liefert auch das Angebot des Schneiders Daniel Patonay zur Lieferung von Winterröcken für drei Kanzlistinnen der Kärntner Bahn, die am 3.11.1857 bestellt wurden⁹⁹³.

Mit Zl. 2402/402 vom 9.8.1861 wandte sich das Polizeiministerium mit dem Bericht an das Handelsministerium, dass auf der Neu-Szöny-Wiener Eisenbahnlinie seit einem Beschluss des Verwaltungsrates der österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 30.9.1859 Frauen im Signal- und Wachdienst in Verwendung seien. Diesem Umstand habe die Generalinspektion bei Bereisungen der Strecke seither besondere Aufmerksamkeit gewidmet und keine Unregelmäßigkeiten feststellen können. Die „Wächterweiber“ seien im Gegenteil bemüht gewesen, ihren Dienst pünktlich zu versehen, und das monatliche Zusatzeinkommen von 8-9 fl öW habe die materielle Lage der Wächterfamilien erheblich verbessert. Aus diesem Grunde habe sich die Generalinspektion im Prinzip für die Verwendung von Ehefrauen von Oberbauarbeitern im Signal- und Wegschränkendienst ausgesprochen, jedoch mit der Einschränkung, dass für besonders frequentierte oder ungünstig gelegene Übergänge auch weiterhin Männer zugeteilt werden sollten. Die Frauen seien hinsichtlich ihrer Dienstpflichten einer Prüfung zu unterziehen und würden im Dienst ein leicht erkennbares Abzeichen tragen. Hinsichtlich des Wunsches der Generalinspektion, dass nur „*die angetrauten Weiber*“ von Bahnarbeitern zugelassen werden sollten, stellte das Ministerium fest, dass nicht zu erkennen sei, warum nicht ebenso gut andere Frauen, wie insbe-

⁹⁹¹ ÖSTA, AVA-VA, Kärntnerbahn, Fach V D /Karton 1 – Zl. 118 /1.10.1856

⁹⁹² ÖSTA, AVA-VA, Südliche Staatsbahn, Fach IV Da /Karton 54- Zl. 11666

⁹⁹³ ÖSTA, AVA-VA, Kärntnerbahn, Fach V D /Karton 3 – Zl. 1229 vom 2.11.1857. Der Amtsvermerk im Akt lautet wörtlich: „Hierüber für die ho. drei Kanzlistinnen Hrusa, Jacklitsch und Ferrari drei Stück Winterröcke à fl 22.- bestellt“

sondere Mütter, Tanten, Schwestern oder Töchter von Bahnarbeitern im Bahndienst verwendet werden könnten. Hinsichtlich der Eidesleistung wurde die Ansicht vertreten, eine solche sei nicht erforderlich, weil es sich nicht um eine förmliche Anstellung handle und auch männliche Aushilfskräfte nicht beeidet würden. Noch weniger Bedenken äußerte das Polizeiministerium hinsichtlich des Einsatzes von Frauen im Kassendienst, da in diesem Fall Fragen der öffentlichen Sicherheit nicht berührt würden. Das Ministerium schloss seine Ausführungen mit dem Bemerken, dass Eisenbahnen in Frankreich, England, Holland und Nordamerika „*seit Jahren*“ Frauen im Kassen- und Betriebsdienst beschäftigten und auch das k.k. Finanzministerium per Erlass Zl. 10699/246 ex 861 den Einsatz weiblicher Betriebstelegraphen in Österreich nach abgelegter Prüfung und Beeidigung gestattet habe⁹⁹⁴.

Die Statthalterei Venedig berichtete am 11.5.1861 an das Ministerium über eine von der Südbahngesellschaft verfügte Verwendung⁹⁹⁵ der Bahnwärterfrauen zum Signalisieren und Absperren der Wegschraken. Diese Beschäftigung habe durch Kürzung des Wächterlohnes von 70 auf 50 kr /Tag und Entfall der Familienzulage von 25 kr /Tag, wobei der Wächterinnenlohn nur 15 kr /Tag betrug, sogar zu einer Reduktion der Gesamtbezüge geführt, was sich nach Einschätzung der Statthalterei auf den Dienst insgesamt negativ auswirken müsse. Eine vom Ministerium offenbar angeordnete Erhebung der öffentlichen Meinung hinsichtlich Frauenbeschäftigung sah sich die Statthalterei jedoch nicht in der Lage zu beantworten⁹⁹⁶.

Dass auch im Bürodienst jedenfalls um 1860 bereits Frauen im Einsatz waren, ergibt sich aus einer Note des Polizeiministeriums vom 26.4.1861⁹⁹⁷ an das Finanzministerium, in der unter Verweis auf einen Bericht der Prager

⁹⁹⁴ ÖSTA, AVA-VA, Min.f.Handel und Volkswirtschaft, Fach III Da /Karton 3

⁹⁹⁵ Zl. 16153/265

⁹⁹⁶ ÖSTA, AVA-VA, Min.f.Handel u.Volkswirtschaft, Fach III Da /Karton 2. Der Akt ist nur teilweise erhalten, das Thema wird aber auch in Zl. 2402/402 vom 9.8.1861 behandelt (siehe oben!) mit dem Vermerk, die Südbahngesellschaft wäre auf die Notwendigkeit einer Verbesserung der Bezüge von Wächterfamilien aufmerksam zu machen.

⁹⁹⁷ Zl. 2125/328 C

Statthaltereirei vom 6.3.1861⁹⁹⁸ festgehalten wurde, dass bei der Österreichischen Staatseisenbahn „*seit einiger Zeit Gattinnen der dort Angestellten beim Kassa- und sonstigen Betriebsdienste verwendet werden*“. Das Polizeiministerium enthielt sich einer Stellungnahme, ob diese Verwendung unbedenklich sei, fügte jedoch hinzu, dass nach Prüfung lokaler Verhältnisse, des nationalen Bildungsstandes, etc. die Bejahung der Frage den jeweiligen Angestellten bei der herrschenden Teuerungssituation eine wesentliche Erleichterung bieten könne. Hinsichtlich der allgemeinen Verwendung im Betriebsdienst oder zumindest in gewissen Teilen davon äußerte das Ministerium jedoch Bedenken gegen die Verwendung aufgrund der „*physischen und psychischen Natur des Weibes*“ im Interesse der Privat- und Staatssicherheit⁹⁹⁹.

Auch aus dem Bereich der Südbahn lag ein Bericht des Generalinspektions-Kommissärs an die Generalinspektion vom 18.3.1860 vor, in dem ausgeführt wurde, dass auf den Strecken Görz-Nabresina und Cormons-Görz einige Bahnwächterinnen versuchsweise im Einsatz stünden. Auch auf den übrigen Strecken der Friulaner Bahn waren einige Frauen im Einsatz, und es wurde die Absicht ausgedrückt, Frauen künftig verstärkt auf den weniger bedeutenden Posten einzusetzen. Diese wurden von eigens bestellten „*Capi Guardiani*“ (Bahnaufseher) eingeschult und von diesen sowie zwei Kontrolloren überwacht. Es wurde jedoch eingeräumt, dass der Einsatz von Frauen vor allem aus Einsparungsgründen erfolge, da die dadurch frei werdenden Männer verstärkt bei Bahnerhaltungsarbeiten eingesetzt würden, dadurch die Zahl der „*Cantonieri*“ (Hilfsarbeiter) reduziert werden könnte und zudem die Frauen wesentlich geringer entlohnt wurden. Der Berichterstatter I. Millesi ergänzte, dass auch die Verwendung von Beamtenfrauen im Eisenbahn-Telegrafendienst bereits begonnen habe, nachdem die Frau des Stationschefs der Station Peri diese Position nach Ablegung der Eignungsprüfung offiziell bekleide. Diesem Beispiel folgend hätten sich bereits mehrere Kandidatinnen zum Unterricht für den Telegrafendienst angemeldet.

⁹⁹⁸ Zl. 18154

⁹⁹⁹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f.Handel u.Volkswirtschaft, Fach III Da /Karton 1. – Dieser Akt ist nur teilweise erhalten, das Thema wird aber auch in Zl. 2402/402 vom 9.8.1861 behandelt (siehe oben!)

Ähnliche Berichte aus Triest, Prag und Ungarn erweckten das Interesse des Ministers, und so wurde in der Sitzung vom 16.9.1861 in Anwesenheit sämtlicher Sektionschefs und Räte beschlossen, einerseits die Verwendung weiblicher Bediensteter vorläufig stillschweigend zu tolerieren und lediglich zu überwachen bzw. diesbezüglich Erfahrungen zu sammeln, andererseits aber vor einer endgültigen Entscheidung Erkundigungen im Ausland bezüglich der Erfahrungen mit weiblichen Bahnbediensteten einzuholen. Man einigte sich auf nachstehenden Fragenkatalog, der schließlich den österreichischen Generalkonsulaten in Paris, London und New York sowie den Konsulaten in Genf und Antwerpen übermittelt wurde:

- „1. Ob die Verwendung unbeschränkt oder auf gewisse Dienstposten und rücksichtlich der persönlichen Eigenschaften beschränkt sei;*
- 2. ob die etwaige Beschränkung durch Landesgesetze und durch Vorschriften der Bahnverwaltungen geregelt sei;*
- 3. zu welchen verschiedenen Zwecken überhaupt und auf welchen Dienstposten die Verwendung stattfindet;*
- 4. an welche Bedingungen etwa die Aufnahme in der Verwendung und das Verbleiben in derselben überhaupt geknüpft sei;*
- 5. ob die verwendeten weiblichen Individuen an die Erfüllung der allgemeinen Dienstvorschriften und Instruktionen gebunden sind, oder ob für dieselben eigene Instruktionen bestehen, und welche;*
- 6. ob in dem Falle, wenn weibliche Individuen auf Dienstposten zulässig sind, mit welchen ein übertragener polizeilicher Wirkungskreis verbunden ist (wie es zum Beispiel auf den österreichischen Bahnen rücksichtlich der beim exekutiven Betriebsdienst verwendeten Beamten und Bahnwächter der Fall ist) diese weiblichen Individuen in dieser Beziehung oder etwa überhaupt rücksichtlich der Erfüllung ihrer Dienstpflichten in Eid und Pflicht genommen werden; und ob sie in ersterer Beziehung etwa mit einem für jedermann kennbaren Abzeichen versehen werden.“*¹⁰⁰⁰

Die erste Stellungnahme übermittelte das Generalkonsulat London mit Datum 31.10.1861: In England und Irland stünden keine Frauen im eigentlichen Eisenbahndienst, während in Frankreich und Italien Frauen als

¹⁰⁰⁰ ÖSTA, AVA-VA, Min.f.Handel u.Volkswirtschaft, Fach III Da /Karton 3 - Zl. 4107/674 /27.10.1861
+ Zl. 2409/336 /28.3.1862, w.o., Karton 5

Kassierinnen und Buchhalterinnen eingesetzt würden. In England würden junge Mädchen nur im Telegraphendienst beschäftigt, trotz des von Königin Victoria persönlich geäußerten Wunsches, dass *„brave, junge Mädchen in gewissen Zweigen der großen Bahnanstalten eine nützliche Beschäftigung erhalten sollten“*. Der Electric International Telegraph beschäftige 107 Mädchen von 16-24 Jahren lediglich im Tagdienst, wobei man mit den weiblichen Bediensteten sehr zufrieden sei, nicht ohne darauf hinzuweisen, dass ihre Arbeitsgeschwindigkeit wesentlich geringer sei als die der Männer.

Das Konsulat Genf berichtete, dass nur eine Kassierin (*„recevusse“*) vorübergehend in einer kleinen Station im Einsatz gewesen sei; ansonsten würden Frauen lediglich im Reinigungsdienst beschäftigt.

Die Stellungnahme des Konsulats Paris vom 14.11.1861 besagte, dass Frauen im Fahrkartenverkauf, beim Telegrafieren, der Betreuung der sanitären Anlagen, sowie als Wächterinnen und zum Einsammeln der vom Tender gefallenen Kohlestücke verwendet wurden.

Ähnlich lautete der Bericht aus Antwerpen vom 23.11.1861: Frauen wurden im Postdienst, als Toilettefrauen und als Wächterinnen beschäftigt.

Die Stellungnahme des Generalkonsulats New York vom 15.11.1861 besagte, dass gar keine Frauen im öffentlichen Dienst oder in Privatämtern im Einsatz stünden, mit Ausnahme einer einzigen Postmeistersstelle. Die Erklärung dazu lautete:

„(...) Die Anstellung von Frauenspersonen in den Vereinigten Staaten, wo das weibliche Geschlecht sehr viele Privilegien besitzt, würden den strengen und rücksichtslosen Anforderungen der Geschäftswelt nicht entsprechen, und man könnte sich bei den hier herrschenden Begriffen von Weiblichkeit nicht mit dem Gedanken eines diensttuenden weiblichen Beamten befreunden. Anders verhält es sich mit der Beschäftigung von Frauen in Fabriken, wo sie mit dem Publikum nicht in Berührung kommen, und die hergebrachten Rücksichten für das weibliche Geschlecht nicht verletzt werden.“

Dazu wurde vermerkt, dass hinsichtlich der Beschränkung bzw. Nichtverwendung weiblicher Personen in anderen Ländern keine gesetzlichen Regelungen bestünden, sondern es sich hierbei um Entscheidungen nach freiem Ermessen der Bahnverwaltungen handle.

Nach einer Beobachtungszeit äußerte sich die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen mit Bericht vom 6.9.1862¹⁰⁰¹ an das Ministerium über die gemachten Wahrnehmungen beim Einsatz von Frauen: 1862 wurden Frauen in unbekannter Zahl auf der Linie Wien-Neu Szöny, auf der nördlichen Staatsbahn, auf der lombardo-venezianischen Eisenbahn und aushilfsweise auf den Strecken Ofen-Kanisza und Stuhlweißenburg-Neu Szöny ohne Beanstandungen für den Signal- und Schrankenwächterdienst im Tagdienst eingesetzt, wobei es sich durchwegs um Ehefrauen von Bahnwärtern handelte. In der Station Prag fand sich eine Frau in der Billettausgabe III. Klasse mit einem Jahresgehalt von 400 fl (d.h., mit einem Bezug, der dem eines männlichen Bediensteten in gleicher Position entsprach), weiter in der Station Peri die Frau des Stationschefs als Telegrafistin, letztere nach bestandener Prüfung, mit einem Jahresgehalt von 200 fl.

Besonders hingewiesen wurde auf den Fall der Bahnwächtersfrau Anna Sonek, die auf der Nördlichen Staatseisenbahn durch ihre Geistesgegenwart einen Zugszusammenstoß verhindert hatte und aus diesem Anlass mit einer Prämie bedacht worden war. Dennoch wurden nach wie vor auf wichtigeren Strecken Männer vorgezogen. Auf den Linien der österreichischen Staatsbahn erhielten die Frauen einen Monatslohn von 8-9 fl, auf der lombardo-venezianischen Bahn unverändert 15 oder 18 kr /Tag.

Da die Wächterinnen ihren Dienst selbständig und nicht mehr nur aushilfsweise versahen und auch nicht, wie davor, ihren Männern die Verantwortung für ihre Dienstverrichtung zugewiesen wurde, wurde angeregt, künftig auch die Frauen gemäß § 102 der Eisenbahn-Betriebsordnung zu beeiden.

¹⁰⁰¹ Zl. 6652/949

Daneben wurde aber festgestellt, dass die Verwendung von Frauen vom Publikum nicht sehr günstig beurteilt werde, wie eine Anzahl von Beschwerden auf der Südbahnstrecke ergeben habe, weil dies „*den Sitten und Gewohnheiten der Bevölkerung widerstreite*“; ferner wurde zu bedenken gegeben, dass das Kriegsministerium vermutlich Einspruch erheben werde, weil Bahnwächtersposten ausdrücklich gedienten Militärs vorbehalten seien¹⁰⁰².

Im bahnnahen Bereich traten Frauen schon in der Frühzeit des Eisenbahnbetriebs als Gastronomie-Betreiberinnen auf, so in den Akten des Verkehrsarchivs erstmals 1850: Die Kassiersgattin Leokadia Höffer aus Trifail (Kreis Cilli) ersuchte am 1.1.1850 um Genehmigung, im Stationsgebäude Trifail Erfrischungen an Reisende verabreichen zu dürfen. Das Gesuch wurde von der Ingenieurabteilung Graz befürwortet, einerseits weil die Station sehr abgelegen lag, andererseits weil sich die Kassa in einem vom Warteraum abgetrennten, gesicherten Raum befand und weiters „*die ehrenhafte Persönlichkeit (...) die beste Bürgschaft bleibt*“¹⁰⁰³. Fast gleichzeitig, nämlich am 5.1.1850, meldete die Oberingenieurabteilung Prag die beabsichtigte Errichtung einer Traiteurie-Bude am Stationsplatz Müglitz durch Theresia Stelzl¹⁰⁰⁴.

Der Personal-Schematismus der Österreichisch-Ungarischen Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen für das Jahr 1869 beinhaltet insgesamt 14 weibliche Bedienstete:

- - 7 Diurnistinnen,
- - 5 Telegrafistinnen,
- - 1 „Einnehmerin“ (gemeint ist vermutlich eine Kassierin)
- - und 1 „Localboot-Expeditorenin“ der DDSG

Bis auf drei Ausnahmen handelte es sich dabei um Familienangehörige (evtl. Ehefrauen) von Bahnbediensteten¹⁰⁰⁵ offenbar in befristeter Anstellung,

¹⁰⁰² ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Handel u. Volkswirtschaft, Fach III Da /Karton 6 – Zl. 6652/949 /6.9.1862

¹⁰⁰³ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 34 - Zl. 14/C

¹⁰⁰⁴ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 34 - Zl. 153/C

¹⁰⁰⁵ Personal-Schematismus der Österreichisch-Ungarischen Eisenbahn- und Dampfschiffahrt-Unternehmungen, 2.Jg. (Wien, 1869)

denn der Personalschematismus des Jahres 1870 weist nur mehr fünf weibliche Bedienstete auf:

- 3 Telegrafistinnen,
- 1 Diurnistin
- 1 „Einnehmerin“¹⁰⁰⁶

Ungeachtet der Tatsache, dass Frauenarbeit bei der Eisenbahn durchaus nicht mehr ungewöhnlich war, beklagte M.A. Reitler noch 1879, dass seit einiger Zeit in den Eisenbahnverwaltungen für weniger wichtige Tätigkeit kein definitiv angestelltes Personal mehr, sondern billig entlohnte, provisorische Bedienstete eingesetzt würden *„und in den letzten Jahren teilweise sogar auch weibliche Hilfskräfte“*¹⁰⁰⁷, wenngleich er wenig später einräumte,

*„(...) In dieser Beziehung wird durch die fragliche Einrichtung (gemeint ist die Bahn) auch für eine der wesentlichsten Errungenschaften der Neuzeit, für die Verwertung der weiblichen Arbeit zu Amtszwecken, eine ebenso nützliche als praktische Erleichterung und Förderung erzielt, denn ein Beamter, welcher zugleich Gatte und Familienvater ist, wird dadurch in die Lage gesetzt, für seine eventuell dazu fähige Frau oder für entsprechend ausgebildete Töchter Arbeiten zu bekommen, welche sie, ohne ihrem Familienkreise und der speziellen Hauswirtschaft entzogen zu werden, bequem verrichten und derart ein für bescheidene Beamten-Verhältnisse sehr bedeutendes Nebeneinkommen beschaffen können.“*¹⁰⁰⁸

Gemäß Personalstatistik waren Ende 1911 bei einem Gesamtpersonalstand von 223.472 Personen neben den zahlenmäßig nicht erfassten Bahnwächterinnen schließlich 551 weibliche Bürobienstete beschäftigt (d.h. etwa ¼ %, 50 Jahre nach Beginn der Verwendung), die wie folgt eingesetzt waren:

- Zentraldienst der Staatsbahndirektion	288 Offiziantinnen
- Stations- und Fahrdienst	210 "
- Zugförderungsdienst	2 "
- Werkstättendienst	6 "

¹⁰⁰⁶ Personal-Schematismus der Österreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Unternehmungen (Wien, 1870)

¹⁰⁰⁷ Reitler, S. 91

¹⁰⁰⁸ Reitler, S. 93 f

Diese Frauen hatten erstmals eine wichtige Grenze überschritten: Gemäß Eisenbahn-Betriebsordnung konnten Eisenbahnbedienstete auch polizeiliche Funktionen ausüben, die nach den Normen der Zeit für Frauen weder vorgesehen noch vorstellbar waren. Eine Offiziantin, ja selbst eine Bahnwärterin war in ihrer Dienstausbübung befugt, allgemein verbindliche Anordnungen auszusprechen und auch durchzusetzen. Damit war sie nicht nur Zuverdienerin, sondern erstmals Repräsentantin des Staates in der Öffentlichkeit. Das macht die Eisenbahnangestellten und -arbeiterinnen zu wichtigen Wegbereiterinnen auf dem Wege zur Gleichberechtigung.

¹⁰⁰⁹ Für 38 weibliche Bedienstete fehlt der Hinweis auf den Einsatzbereich. - Wittek, S 35 ff

9. Nationale Fragen im Bahnbetrieb

9.1 Allgemeines

Am Anfang des 19. Jahrhunderts waren von insgesamt 28 Millionen Einwohnern auf dem Staatsgebiet des österreichischen Kaiserreiches ca. 41% Slawen, 17% Italiener, 14% Ungarn und 17% Deutsche, die in der Verwaltung dominierten, wobei Wien um 1800 etwa 231.000 Einwohner zählte¹⁰¹⁰. Eine statistische Erfassung nach Muttersprachen erfolgte jedoch erst in den 1880er-Jahren.

Erste Auseinandersetzungen in der Nationalitätenfrage traten um 1830 in den italienischen Provinzen und 1846 in Galizien auf¹⁰¹¹, aber bereits 1826 hatte Charles Sealsfield (Karl Postl) das erwachende Nationalgefühl thematisierte, wenn er schreibt:

„(...) Wie mächtig nationale Gefühle sind, kann man aus dem Gegensatz ersehen, der zwischen den Böhmen, Polen und selbst den Ungarn besteht. Ihre Blicke sprechen dafür. Man braucht nur den Namen eines freien Volkes auszusprechen, und ihre Züge verfinstern sich. (...) Ein instinktives Hassgefühl gegen Fremde, besonders die Deutschen ist allen slawischen Nationen eigen. (...)“¹⁰¹²

So kann es nicht verwundern, dass auch im Bahnbetrieb mit seiner aus allen Teilen der Monarchie rekrutierten Belegschaft nationale Gefühle schon lange vor den Nationalitätenkämpfen der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine Rolle spielten. Dazu wurden die Sprachen höchst unterschiedlich gewertet: Das „Böhmische“ wurde als „Dienstbotensprache“ abgetan, so dass aufstiegsorientierte Tschechen die Verwendung ihrer Muttersprache in der Öffentlichkeit zumindest bis etwa 1850 tunlichst vermieden¹⁰¹³, während sich, neben dem Deutschen, das Italienische, das Polnische und das

¹⁰¹⁰ Csendes, S. 5 f.

¹⁰¹¹ Csendes, S. 5 f – Allerdings ist fraglich, auf welchen Kriterien die nationalen Zuschreibungen basierten!

¹⁰¹² Charles Sealsfield (Karl Postl), *Austria as it is, or Sketches of continental courts, by an eye-witness*. London 1828. Österreich, wie es ist oder Skizzen von Fürstenhöfen des Kontinents. Wien 1919. Kommentierte Textedition, hrsg. Primus-Heinz Kucher. *Literatur in der Geschichte, Geschichte in der Literatur*. Band 28 (Wien-Köln-Weimar, 1994), S. 143

¹⁰¹³ Megner, S. 262 f. – Erst nach 1850 entwickelte sich ein selbstbewusstes tschechisches Bürgertum, obwohl František Palacký schon in den 1820er-Jahren die Benutzung der Volkssprache propagiert hatte.

Magyarische als „Herrschaftssprachen“ allgemeiner Wertschätzung erfreuten. Diese Einschätzungen können nicht verwundern, wenn man Hegels Einteilung der Völker in historische auf der einen Seite und bloß „*naturwüchsig sich bildende*“ Nationalitäten, also unhistorische, auf der anderen Seite heranzieht, wie dies im 19. Jahrhundert durchgängig üblich war.

9.2 Konflikte im Bahnbetrieb

Paul Mechtler vertritt die Ansicht, dass die erste Staatsbahnära aufgrund des zentralistischen Systems in den Randgebieten der Monarchie indirekt germanisierend gewirkt habe¹⁰¹⁴. Bis zum Verkauf der Staatsbahnen Ende der 1850er-Jahre war die deutsche Dienstsprache in allen Verwaltungseinheiten mit Ausnahme des lombardo-venetianischen Königreiches, wo man sich nicht nur im internen Verkehr, sondern auch in Berichten an die Wiener Zentralstellen ausschließlich der italienischen Sprache bediente, festgelegt (Beilage: italienische Eidesformel des Jahres 1854)¹⁰¹⁵.

Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass das Organisationsstatut der Staatsbahnen vom 8.4.1884¹⁰¹⁶, – obwohl es außerhalb des in dieser Arbeit erfassten Zeitraums liegt, einerseits die deutsche Dienstsprache auch für Galizien festlegte, andererseits generelle Richtlinien für den Gebrauch der Landessprachen im Parteienverkehr enthielt¹⁰¹⁷. Diese betrafen nicht nur den schriftlichen und mündlichen Verkehr mit Parteien, autonomen Behörden und deren Organen, sondern auch alle für die Öffentlichkeit bestimmten Kundmachungen und Mitteilungen bis hin zu Drucksorten, die zweisprachig auszustellen waren. 1884 wurde auch festgelegt, dass Bedienstete, die der deutschen Sprache nicht mächtig waren, ihre Eidesleistung in der jeweiligen Landessprache ablegen dürften¹⁰¹⁸.

¹⁰¹⁴ Mechtler, Streiflichter ..., S. 425

¹⁰¹⁵ Mechtler, Streiflichter ..., S. 436

¹⁰¹⁶ RGBl. 103

¹⁰¹⁷ Mechtler, Streiflichter ..., S. 426

¹⁰¹⁸ Mechtler, Streiflichter ..., S. 439 + 441

Die Forderung nach Beherrschung der deutschen Sprache war von Anfang an besonders in den unteren Dienstklassen nur bedingt erfüllbar, und so wurden z.B. die Instruktionen für Bahnwächter nach und nach in alle gebräuchlichen Sprachen der Monarchie übersetzt, wobei die von Sprachwissenschaftlern neu entwickelten Eisenbahnfachausdrücke vielfach auf Befremden stießen und z.B. die tschechische Dienstvorschrift für Bahnwächter der Nordbahngesellschaft noch 1877 dreimal umgearbeitet werden musste¹⁰¹⁹. Bei subalternen Bediensteten mit Vordienstzeiten im Militär konnten zumindest rudimentäre Deutschkenntnisse vorausgesetzt werden, auch aus den vorliegenden Dienstabellen ergibt sich, dass das völlige Fehlen von Deutschkenntnissen die Ausnahme ist.

1848 wurde von tschechischer Seite erstmals die Anbringung zweisprachiger Stationsbezeichnungen im Staatsbahnbereich verlangt, bis dahin hatten nur deutsche und italienische (in den italienischen Provinzen) existiert¹⁰²⁰. Im Privatbahnbereich ist hervorzuheben, dass bereits die Linz-Budweiser Pferdeeisenbahn auf böhmischem Gebiet zweisprachige Warnungstafeln angebracht hatte¹⁰²¹. Dagegen bediente sich die Nordbahngesellschaft lange Zeit fast ausschließlich des Deutschen, bis 1863 schließlich die Berücksichtigung der tschechischen Sprache verlangt wurde. Aber schon davor war es zu einzelnen Vorstößen in diese Richtung gekommen: So übermittelte die Nordbahngesellschaft am 2.2.1862¹⁰²² eine Eingabe der Stadt Hohenmauth /Zamrsk in Böhmen, wonach im Verkehr mit dem reisenden Publikum die böhmische Sprache angewendet werden möge, da „*das böhmische Idiom dort stark vertreten sei*“. Diesem Ansuchen wurde seitens der Eisenbahngesellschaft insofern Rechnung getragen, als die Anbringung aller Kundmachungen, Fahrordnungen und Tarife und auch die Bezeichnung von Amtslokalitäten und Stationen in böhmischer Sprache angekündigt wurde. Ferner werde darauf geachtet, „*so weit es möglich ist*“, darauf zu sehen, dass im

¹⁰¹⁹ Mechtler, Streiflichter ..., S. 441

¹⁰²⁰ Mechtler, Streiflichter ..., S. 440

¹⁰²¹ Mechtler, Streiflichter ..., S. 448

¹⁰²² Zl. 858/124

Publikumsverkehr Beamte, die der böhmischen (d.h. der tschechischen) Sprache mächtig seien, eingesetzt würden¹⁰²³.

Auch bei den Privatbahnen in Galizien wurde die Zweisprachigkeit vermutlich erst bei der Verstaatlichung verwirklicht¹⁰²⁴. Hingegen kam es bei der Südbahngesellschaft zu Protesten und Forderungen nach zweisprachiger Beschriftung, nachdem 1859 bei der Eröffnung der Strecke Trient-Bozen auch nördlich von Salurn ausschließlich italienische Aufschriften angebracht worden waren¹⁰²⁵.

Forderungen nach sprachlicher Gleichstellung wurden nicht selten mit nationalistischen Bestrebungen gleichgesetzt. Personen, die solcher Ideen verdächtig waren, mussten mit scharfer Beobachtung rechnen und konnten auf keinerlei Milde oder gar Verständnis hoffen. Besonders im Zusammenhang mit dem Revolutionsjahr 1848 wurde Gesinnungsschnüffelei zur Regel. Dennoch gibt es Beispiele, dass nationale Bestrebungen auch unter Inkaufnahme persönlicher Nachteile offen ausgesprochen wurden.

Überraschender Weise fanden sich in den untersuchten Akten des Verkehrsarchivs nicht allzu viele Beispiele für dokumentierte nationale Konflikte. Dennoch ist davon auszugehen, dass solche Konflikte möglicherweise unbewusst ständig präsent waren und nur in Ausnahmefällen an die Oberfläche traten, bis sie im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts schließlich offen ausgetragen wurden. Aus den wenigen vorhandenen Akten wurden einige besonders markante Beispiele ausgewählt, die in der Folge dargelegt werden:

Der Ingenieur Johann Rossetti gab in seinem Entlassungsgesuch vom 1.5.1848 an, dass er als Italiener es als seine Pflicht ansehe, sich der „*gegenwärtig bestehenden Ordnung der Dinge im lombardo-venetianischen Königreiche*“ anzuschließen, da auch seine gesamte Familie sich in Venedig befinde. Rossetti wurde entlassen, da er durch das Geständnis, sich der

¹⁰²³ ÖSTA, AVA-VA, Min.f.Handel u. Volkswirtschaft, Fach III Da /Karton 5

¹⁰²⁴ Mechtler, Streiflichter ..., S. 449

¹⁰²⁵ Mechtler, Streiflichter ..., S. 450

Revolutionspartei anzuschließen, den „seinem rechtmäßigen Monarchen geleisteten Treueid sträflich verletzt“ habe¹⁰²⁶.

Nach Beschwerden über unerlaubten Urlaubsantritt und unzureichende Arbeitshaltung des Ingenieurassistenten Alfons Stefenelli übermittelte der zuständige Oberingenieur Bartel von der Bauleitung Triest dem vorgesetzten Finanzministerium einen ausführlichen Bericht, der nicht nur grundsätzliche Auffassungsunterschiede der Italiener im Umgang mit Höherstehenden thematisierte, sondern auch Spannungen zwischen den Nationalitäten spüren lässt:

„(...) Über das Verhalten dieses Beamten gegenüber dem Herrn Oberingenieur Semrad wurde bemerkt, daß sich derselbe im Verlaufe der Kollaudierung stets artig und bereitwillig betragen habe.

Man muß voraussetzen, daß das landesübliche Benehmen der italienischen Ingenieure überhaupt gegenüber einem Vorgesetzten nicht gerade jenes untertänige und servile ist, wie man es in deutschen Ämtern sieht und gewohnt ist. Der Doktorengrad, den alle italienischen Ingenieure besitzen, veranlasst ein mehr kollegiales Verhältnis untereinander und gegenüber den Vorgesetzten Unbefangenheit und weniger Komplimente.

Wer nun bestimmt ist, unter diesen Leuten zu leben und mit ihnen zu arbeiten, wird sich vernünftigerweise darüber hinaussetzen, denn mit der Protrusion eines kriechenden und sehr untertänigen Betragens werden nur Unzufriedenheit und geheime Abneigung genährt und der Sache keine Vorteile erwiesen. Umsomehr bei den gegenwärtigen nationalen Verhältnissen.

Herr Oberingenieur Semrad hat diese Maxime gegenüber Steffenelli nicht angenommen und deshalb kam es anfänglich zu derben Verweisen, die Stefenelli ruhig hinnahm.

Spätere Zeit klagte Herr Oberingenieur Semrad, daß er nicht genug fleißig und genau mit der Revision der Rechnungen zu Werke gehe und zeigte überhaupt eine gewisse Abneigung gegen Stefenelli.

Auf diese Erklärung hin erklärte der gehorsamst Gefertigte dem Herrn Kollaudierungs-Kommissar, er möge hierüber an die Hohe k.k.

Ministerial-Kommission berichten und einen anderen Rechnungsrevidenten verlangen.

¹⁰²⁶ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach IV A, Karton 64 – Zl. 3783 /1.5.1848

Übrigens legte der gehorsamst Gefertigte diesen Äußerungen wenig Gewicht bei, da ihm zur Genüge bekannt war, daß auch mit einem anderen Revidenten dasselbe Manöver vorgehen würde, wie überhaupt der unverträgliche Charakter des Herrn Oberingenieur Semrad von der Karststrecke her bekannt, ja renommiert ist und daß üble Nachrede zu seinen schwachen Seiten gehört.

Daß im ganzen Ingenieur Stefenelli doch fleißig gewesen und in dem ihm zugewiesenen Fache Befriedigendes geleistet hat, beweist wohl hinreichend die baldige Beendigung der Kollaudierung der Strecke Ala-Trient, wenn auch ein nicht kleines Verdienst hiebei die gefertigte Bauleitung hat, welche alle nur möglichen Unterstützungen dieser Kommission gewährte, da sie in loco amtierte (...)“¹⁰²⁷.

Die Nachwirkungen des Jahres 1848 waren auch in Ungarn spürbar, wie folgender Fall zeigt:

Nachwirkungen des Revolutionsjahres 1848 lassen sich aus dem Empfehlungsschreiben des Oberingenieurs Kajetan Köb /Pest vom 1.2.1850 für den Maschinführer Titel der Ungarischen Centralbahn aus Dreschtetz/Böhmen an die Generaldirektion Prag erkennen. Darin heißt es:

„Überbringer dieses ist ein Maschinenführer und wurde wegen der Wirren aus der hiesigen Werkstatt entlassen, und kann dermalen wegen des gehabten Nationalitäten-Streits nicht mehr angestellt werden, ich ersuche Sie daher, wenn es sonst möglich ist, diesen in Dürftigkeit versetzten Maschinenführer mit Namen Titel dort aufzunehmen, und ich verpflichte mich, der dortigen Werkstätte im Falle es erforderlich und gewünscht wäre, jetzt und in der Zukunft wieder dafür von dortigen Leuten hier einzuweisen (...)“¹⁰²⁸

Gemäß den Dienstabellen der Östlichen Staatsbahn wurde der Entlassene („Anton Tittl“) dort 1855 als Maschinführer II. Klasse eingestellt.

¹⁰²⁷ ÖSTA, AVA-VA, Finanzministerium /div. Bahnangelegenheiten, Fach III Ca /Karton 1
- Zl. 51696 /23.9.1861

¹⁰²⁸ ÖSTA, AVA-VA, Nördliche Staatsbahn, Fach IV D /Karton 19 – nähere Erläuterungen fehlen im Akt
- Zl. 38 /27.4.1850

Auch das beginnende nationale Selbstbewusstsein in Böhmen ist hinlänglich dokumentiert. Was die Situation im Eisenbahnbereich betrifft, wurden zwei Fallbeispiele ausgewählt:

Am 30. 11. 1844 überreichten die Eisenbahnarbeiter dem Statthalter von Böhmen, Erzherzog Stephan, anlässlich der Schlusssteinlegung des Auwaler Viadukts eine ausschließlich in tschechischer Sprache abgefasste Festschrift (siehe Beilage), die bei poetischer Textierung auf beträchtliches nationales Selbstbewusstsein schließen lässt und jedenfalls die deutsche Dienstsprache ignoriert. Ob dieses Gedicht als Provokation empfunden oder auch nur gelesen wurde, ist nicht überliefert, denn es wurde kommentarlos archiviert¹⁰²⁹.

Der gnadenlose Umgang mit Personen, die demokratischer und nationalistischer – vor allem aber panslawistischer Bestrebungen – verdächtig schienen, scheint exemplarisch im Schicksal des langjährigen Bahnbediensteten Johann Tebich dargestellt, der zwar offenbar zum Opfer einer aus dem Ruder gelaufenen Intrige wurde, aber dennoch beweist, wie Erfolg versprechend in den 1850er-Jahren die Argumentation mit nationalen Vorurteilen sein konnte:

Johann Tebich wurde am 3.5.1810 in Deutschbrod /Böhmen geboren und trat 1831 nach absolvierten technischen Studien als Ingenieurpraktikant in den Dienst der niederösterreichischen Straßenbaudirektion. 1838 wurde er zum Inspizienten beim Bau der Kaiser Ferdinands-Wasserleitung mit einem Jahresgehalt von 400 fl, zuzüglich 30 fl Quartiergeld ernannt, 1841 wurde er provisorischer Bauverwaltungsadjunkt beim Bergoberamt in Příbram. Von dort wurde er 1844 als zeitlicher Assistent in den Bahndienst übernommen und am 7.9.1844 beeidet. Aufgrund einer ausgezeichneten Dienstbeschreibung („*vorzügliche Befähigung, Fleiß, Eifer, (...) Ehrlichkeit*“) wurde er am 19.1.1846 zum Ingenieur II. Klasse und am 5.7.1857 zum Ingenieur I. Klasse befördert. 1848 erfolgte seine Ernennung zum Oberingenieur-Stellver-

¹⁰²⁹ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach II B /Karton 11 – Zl. 1819/EP /11.12.1844

treter in Prag und am 11.10.1849 schließlich zum Oberingenieur, wobei er offenbar durchwegs als politisch unauffällig gegolten hatte. 1850 trat er seinen Dienst als provisorischer Inspektor in der Betriebsdirektion Prag an; 1851 war er mit einem Jahresgehalt von 1800 Gulden den Spitzenbeamten zuzurechnen.

Diese „Bilderbuchkarriere“ konnte die abrupte Abberufung Tebichs vom Dienst, schwer wiegende Vorwürfe und die fast vollständige Vernichtung seiner bürgerlichen Existenz nicht verhindern. Sein direkter Vorgesetzter, der Betriebsdirektor der Nördlichen Staatsbahnen Cajetan Köb, der nicht bereit gewesen war, auf seinen wertvollen Mitarbeiter ohne weiteres zu verzichten, wurde im Zuge dieser Aktion ebenfalls aus dem Dienst abberufen. – Was war geschehen? 1852 wurde Tebich unter Hinweis auf nebulos erscheinende Berichte der obersten Polizeibehörde nach ausgedehnten polizeilichen Erhebungen, die jedenfalls auf ein effizientes Spitzelsystem schließen lassen, als „*höchst bedenkliches, vertrauensunwürdiges Individuum*“ beschrieben. Es wurde ihm vorgeworfen, 1848 zu den „*exaltiertesten Anhängern der Swornost-Partei*“¹⁰³⁰ gehört und beim Konflikt des Prager Proletariats mit der Staatsgewalt gejubelt zu haben. Darüber hinaus sei er einer der eifrigsten Anhänger der Umsturzpartei gewesen und habe auch in den darauf folgenden Jahren durch Manifestationen, welche seine „*slawisch-demokratische Gesinnung*“ zeigten, die Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Insbesondere habe er auch durch das „*Tragen slawischer Nationaltracht(!), beinahe ausschließliche Benützung der böhmischen Sprache und Bevorzugung von Beamten und Dienern gleicher Abstammung sein ultra-czechisches (sic!) Wesen kundgegeben*“. Dabei wird durchaus eingeräumt, dass Tebich ein tüchtiger Techniker und Inspektor sei, jedoch beherrsche er nicht nur die untergeordneten slawischen Beamten und Diener, sondern auch den Betriebsdirektor der nördlichen Staatseisenbahn. Auch das, nicht näher ausgeführte, sträfliche Benehmen anderer Bediensteter habe Tebich zu verantworten.

¹⁰³⁰ Svornost = Eintracht

Diese und andere schweren Vorwürfe hatte der Chef der obersten Polizeibehörde direkt dem Minister berichtet. Zur Zeit der Berichterstattung hatte sich Tebich als Mitglied einer Kommission dienstlich im Banat aufgehalten, und es schien dem Minister offenbar opportun, die Erledigung seiner dortigen Aufgaben abzuwarten. In dieser Sache erstattete Handelsminister Baumgartner dem Kaiser direkt Bericht¹⁰³¹. Dieser lässt erkennen, dass Cajetan Köb und offenbar auch andere nahestehende Personen versucht hatten, unter Hinweis auf eine vermutete schwere Krankheit die Suspendierung Tebichs zu verhindern. Tebich sei – so der Bericht Baumgartners – dem Wahnsinn verfallen, „so wie es schon einmal im Jahr 1844 der Fall war“, und müsse daher unverzüglich vom aktiven Dienst enthoben werden. Gleichzeitig habe man den Betriebsdirektor Köb aufgefordert, ausführlich über die Tätigkeit Tebichs zu berichten, was in der Folge auch tatsächlich geschah mit dem vermutlich gut gemeinten Versuch, Tebich als krank („Geistesverwirrung“) darzustellen. Es folgte eine Anzahl weiterer Berichte, Ende Oktober 1852 berichtete der Statthalter von Böhmen dem Minister nach weiteren ausgedehnten Erhebungen durch die oberste Polizeibehörde, er glaube

„in den einzelnen Handlungen des Tebich hinlängliche Beweise einer strafbaren Auflehnung gegen den allerhöchsten kaiserlichen Befehl und einer demokratischen, höchst gefährlichen Gesinnung dieses Menschen erblicken zu müssen (...)“.

Er führte an, dass Tebich ärztlich beobachtet, an ihm aber keine Spur einer Geistesstörung wahrgenommen worden wäre und

„derselbe zu jenen unverbesserlichen Fanatikern gehöre, gegen welche besondere Maßregeln ergriffen werden müssen, um sie unschädlich zu machen.“

Der Statthalter stellte in diesem Berichte den Antrag, dass Tebich von Prag, dem Schauplatz seiner gefährlichen Tätigkeit für immer entfernt und

¹⁰³¹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 6 - Zl. 396/HM/1852

„als ein in politischer Beziehung höchst bedenkliches Individuum vom Dienst förmlich suspendiert, wo nicht gänzlich entfernt“

werde.

Der dem Bericht des Ministers beiliegende Bericht des Statthalters vom 23.10.1852 /Zl. 7822 praes./396 G.P. nennt als Fakten, die die Entlassung zwingend machen würden:

- ironische Bemerkungen Tebichs hinsichtlich eines kaiserlichen Zirkulars vom 12.10.1852 betreffend das Verbot, Bärte zu tragen, und die Weigerung, diesem Folge zu leisten, da der Bart *„eine Gabe Gottes“* sei¹⁰³²,
- *„demokratische und höchst gefährliche Gesinnung“*, bewiesen durch wiederholten Besuch des Gottesdienstes der böhmisch-evangelischen Gemeinde des *„berüchtigten Agitators Kossuth, welcher die Bestrebungen der jener alt-čzechischen (sic!) Partei förderte, die die Schlacht am weißen Berge nicht vergessen kann und die derselben vorhergehenden Zustände in Böhmen im Bewusstsein des Volkes zu erhalten sucht“*,
- Besuch der Generalversammlung des Komitees für die Errichtung eines čzechischen (sic!) Theaters am 15.10.1852, wo er zum Ausschussmitglied gewählt wurde,
- Protest Tebichs gegen seine Zwangsbeurlaubung.

In diesem Zusammenhang wird auch erwähnt, dass anlässlich des letzten kaiserlichen Besuchs in Prag zwei namentlich genannte Bahnbedienstete erst nach zweimaliger Aufforderung durch den diensthabenden Polizeikommissär am Bahnhof vor dem Kaiser ihren Hut gezogen hätten, was Tebich in indirekter Form ebenfalls vorgeworfen wurde.

Der Bericht gipfelt in der Forderung nach gänzlicher Entfernung Tebichs aus dem Staatsdienst und seiner Ausweisung aus Prag:

¹⁰³²ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 19 - Zl. 2218/HM /1.6.1857

„(...) ungeachtet der ausgedehnten polizeilichen Erhebungen und der aus denselben resultierenden so schweren Anschuldigungen scheinen doch weder die Polizeibehörden noch auch der Statthalter von Böhmen solche Anhaltspunkte genommen zu haben, durch welche sie sich hätten aufgefordert hatten finden können, das Einschreiten der Strafgerichte gegen Tebich zu veranlassen. Es mangelt daher auch ein strafgerichtliches Urteil, auf dessen Grundlage die Dienstesentlassung von den Behörden auszusprechen wäre (...).“

Ein Recht auf Stellungnahme zu den vorgebrachten Anschuldigungen wurde Tebich nicht eingeräumt, obwohl die Dienstordnung dies eigentlich vorsehen hätte.

Immerhin fügte der Minister in seinem Bericht an den Kaiser ein Ansuchen um allerhöchste Gnade an, *„(...) weil sonst nicht nur er für seine Person, sondern auch seine zahlreiche unschuldige Familie einem verzweiflungsvollen Los preisgegeben würde“*.

Am 2.12.1852 verfügte der Kaiser, dass Tebich, der damals Vater von fünf Kindern war, sofort zu entlassen sei. Aus „*besonderer Gnade*“ wurde ihm eine Gnadenpension von 500 Gulden /Jahr genehmigt. Ferner wurde verfügt, dass Tebich aus Prag verbannt werde; sein künftiger Aufenthaltsort werde durch den Chef der obersten Polizeibehörde anzuordnen sein. Mit derselben Verfügung wurde die Entfernung des Direktors Cajetan Köb, da er sich für Tebich eingesetzt hatte, angeordnet.

Anfang 1853 wurde die Verbannung Tebichs nach Graz verfügt und erst Ende 1855 aufgehoben, wenn ihm auch die Niederlassung in Böhmen oder in Wien verschlossen blieb und auch jeder künftige Wohnungswechsel zu genehmigen war. Anfang 1856 erhielt Tebich von der privaten Brünner-Rossitzer Eisenbahngesellschaft eine Einladung zur Projektarbeit beim Bahnausbau. Mit Gesuch vom 30.1.1856¹⁰³³ stellte Tebich beim Handelsministerium den Antrag auf Genehmigung der Übersiedlung nach Brunn, die

¹⁰³³ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 15 - Zl. 360/HM

ohne weiteren Kommentar genehmigt wurde. Über seinen weiteren Lebenslauf ist den Akten nichts zu entnehmen.

10. Arbeiterorganisation und Arbeitskampf

10.1 Allgemeines

Aufgrund der sehr heterogenen Bevölkerungsstruktur, des relativ späten Eintretens Österreichs ins Industriezeitalter und nicht zuletzt aufgrund der rigorosen Politik des Metternich'schen Polizeistaates blieben auch Österreichs Arbeiter und Arbeiterinnen noch sehr lange den traditionell patriarchalischen Arbeitsbeziehungen verhaftet. Selbst in den Schwerpunktgebieten industrieller Entwicklung – Böhmen, Mähren, Teile Niederösterreichs – entwickelte sich der Typus des Industriearbeiters im Sinne westeuropäischer Vorbilder nur zögernd. Mit entsprechender Verzögerung fanden auch neue politische Ideen Verbreitung, diese wurden vor allem durch wandernde Handwerker aus Deutschland oder der Schweiz eingebracht und unterlagen strengster polizeilicher Beobachtung. So wurden z.B. die Brüder Karl und Josef Schestag als Mitglieder des Weitling'schen „*Bundes der Gerechten*“ verhaftet und im Brünner Spielberg eingekerkert¹⁰³⁴.

Bremsend wirkte auch die Tendenz, Industriebetriebe und damit Arbeiter und Arbeiterinnen von den größeren Städten fernzuhalten und in Gebieten, die landwirtschaftlich als weniger nutzbar galten, isoliert anzusiedeln. Dieser Entscheidung lag die Vorstellung zugrunde, dass die Ansammlung proletarischer Volksmassen gefährlich sei, weil diese, da sie nichts zu verlieren hätten, sondern nur gewinnen könnten, zu allem bereit seien. Fabriken seien für den Staat zwar nützlich, sie hätten aber auch Nachteile, einerseits durch Verringerung der Landbevölkerung und andererseits durch die Sittenlosigkeit, die das enge Zusammenleben in den Städten zur Folge habe¹⁰³⁵.

Da die Arbeiter an ihren Arbeitsstellen teilweise in kasernenartigen Quartieren, teilweise aber auch in einfachen Einzelhäusern untergebracht waren, wurde einerseits die Bindung an den Betrieb verstärkt, andererseits die Kon-

¹⁰³⁴ Hans Hautmann / Rudolf Kropf, Die österreichische Arbeiterbewegung vom Vormärz bis 1945. Sozialökonomische Ursprünge ihrer Ideologie und Politik (Wien, 1974), S. 29 f

¹⁰³⁵ Slokar, S. 16 f, unter Hinweis auf den Polizeiminister Graf Pergen, der 1794 das städtische Proletariat als „*Gattung nahrungsloser und größtenteils ungesitteter Menschen*“ bezeichnete hatte und neben strenger Überwachung von Fremden die Einschränkung der Bautätigkeit in Wien gefordert hatte.

trolle erleichtert. Bei Verlust der Arbeitsstelle war diesen zugewanderten, entwurzelten Fabrikarbeitern jedoch eine Rückkehr in die Landwirtschaft kaum mehr möglich¹⁰³⁶.

Erste Arbeiterorganisationen waren vor allem Selbsthilfeorganisationen und hatten keine vorrangig politischen Ambitionen. So traten als erste organisierte Berufsgruppe in Österreich die Buchdrucker auf, die 1826 in Innsbruck eine Kranken- und Invalidenkasse gründeten; 1842 entstand der Unterstützungsverein der Buchdrucker in Wien. Der 1848 in Wien gegründete Gutenberg-Verein wurde aber bereits 1852 wieder aufgelöst mit dem Vorwurf, er habe „sogar Verbindungen mit dem Auslande“ geknüpft¹⁰³⁷.

Auch öffentliche Versammlungen oder Demonstrationen entstanden nicht so sehr aufgrund ausformulierter politischer Forderungen, sondern waren eher als kollektive Unmutsäußerungen aufgrund sozialer Missstände zu sehen. So sind in Wien ab 1817 Hungerdemonstrationen überliefert, die sich nach den Missernten von 1845 und der nachfolgenden Arbeitslosigkeit und Teuerungswelle verstärkten, in Böhmen fanden ab 1840 gemeinsame Demonstrationen von Gesellen und Fabrikarbeitern statt, die auch in Maschinenstürmen gipfelten.

Im März 1843 kam es bei Notstandsarbeiten in Böhmen zu Ausschreitungen, weil die Arbeiter den als landesüblich bezeichneten Taglohn von 10-15 kr als Betrug bezeichneten und 24-30 kr, wie im steirischen Bahnbau üblich, forderten¹⁰³⁸. 1844 fanden in Prag nicht zuletzt wegen der niedrigen Löhne bei fortwährender Teuerung große Arbeiterrevolten, auch Arbeitsniederlegungen, statt; die im Zusammenhang damit angehaltenen Personen wurden nach sozialistischen Druckschriften bzw. nach Auslandsaufenthalten und –kon-

¹⁰³⁶ Csendes, S. 12

¹⁰³⁷ Verkauf, S. 5

¹⁰³⁸ Julius Marx, Die Lebenshaltung im deutschen Österreich im Mißjahr 1845. In: Monatsblatt des Vereins für Geschichte der Stadt Wien (früher Altertums-Verein zu Wien), Band IV, XVI-XX, Jg. 1934-1938 (Wien, 1936), S. 254. Dies ist auch insofern bemerkenswert, als es auf eine gewisse Vernetzung innerhalb der Arbeiterschaft schließen lässt.

takten untersucht – mit jeweils negativem Erfolg¹⁰³⁹. Die Unruhen breiteten sich von Prag in die nordböhmischen Industriegebiete aus, schließlich formierten sich im Juli auch die Eisenbahnarbeiter an der Nordbahn, und ca. 2000 Personen marschierten nach Prag, wobei es zum Militäreinsatz gegen die Demonstranten kam und ein Todesopfer sowie mehrere Verletzte zu beklagen waren¹⁰⁴⁰.

Im Zusammenhang damit richtete Erzherzog Stephan als Repräsentant des Landesguberniums Prag am 5.12.1844 eine Note an die Generaldirektion der Staatseisenbahnen in Wien, in der unter Hinweis auf Nachforschungen der Kreishauptleute des Kaurzimer, Chrudimer und Czaslauer Kreises in Böhmen versucht wurde, diese Vorfälle zu analysieren: Einerseits wurde darauf hingewiesen, dass zu Eisenbahnarbeiten Leute verschiedenster Herkunft ohne besondere (Pass-) Kontrolle aufgenommen würden, so dass sich unter ihnen auch „*Vagabunden, Verbrecher und sonst demoralisierte Individuen*“ befänden, wobei die Bauaufsichtsorgane Vertretern der Justiz und der Kreisämter jegliches Einschreiten verweigerten. Andererseits wurde doch erkannt, dass die Arbeiter Opfer des Verkaufs schlechter, verfälschter und überteuerter Lebensmittel, auch von Lohnkürzungen durch die Baupächter und ihre Beauftragten seien, welche Übelstände zwar erkannt, aber unzureichend bekämpft worden seien. In diesem Zusammenhang habe man auch feststellen müssen, dass Bauführer bei Akkordvereinbarungen jene Arbeiter bevorzugt hätten, die ihnen regelmäßig Lebensmittel abgekauft hätten, während man den anderen die Arbeitspreise gekürzt hätte.

Aus diesem Grunde sei ein Reglement „*in beiden Landessprachen (...) in einem populären Stile (...)*“ auszuarbeiten, in welchem nicht nur die Verpflichtungen der Arbeiter gegen Direktion und Pächter, sondern auch deren Verpflichtungen gegenüber den Arbeitern festgelegt werden sollten, worunter auch die Überwachung des Verhaltens von Aufsichtspersonal

¹⁰³⁹ Zenker, S. 104 f

+ Friedrich Walter, Die böhmischen Arbeiterunruhen des Jahres 1844. In: Mitteilungen des österreichischen Instituts für Geschichtsforschung. XI. Ergänzungsband 1929 (Innsbruck, 1929), S. 719

¹⁰⁴⁰ Häusler, Von der Massenarmut... S. 109

+ Walter, S. 723 f.

gegenüber den Arbeitern zu verstehen sei. Dieses Reglement sei schriftlich niederzulegen und in allen Kanzleien zur Ansicht zu affichieren. Besonderes Augenmerk sei der Überprüfung der verabreichten Lebensmittel durch die Sanitätsbehörde, wöchentlicher Kontrolle der Verkaufsstellen und dem Einsatz geeichter Waagen und Gefäße zu schenken. Ferner sollten alle Tätigkeiten, Löhne und Akkordbestimmungen samt Auszahlungsmodalitäten genau dargestellt werden, sowie für jeden Bauplatz ein Aufseher zur Handhabung kleinerer Beschwerden namhaft zu machen. Inspektoren des Bauunternehmers sollten wöchentlich die Baustelle bereisen und vorkommende Beschwerden behandeln. Bauführer sollten sich gewaltsamer Interventionen bei Streitigkeiten enthalten und gegebenenfalls die zuständige Obrigkeit in Anspruch nehmen. Die Generaldirektion wurde in diesem Zusammenhang aufgefordert, Unzukömmlichkeiten, die einzelne Bauleiter zu verantworten hatten, abzustellen und die strenge Überwachung ihrer Aufsichtsorgane zu veranlassen.

Hinsichtlich Passwesen wurde angeregt, dass jeder zugewanderte Arbeitssuchende beim zuständigen Jurisdiktionsbeamten sein Wanderbuch zu deponieren habe, welches ihm beim Austritt wieder zurückzuerstatten sei. Bei Baustellen, welche weit von der zuständigen Jurisdiktionsstelle entfernt seien, sollten Vormerklisten über alle beschäftigten Arbeiter geführt werden mit Namen, Geburts- und Wohnort, Herrschaft und Land, Wanderbuch, Tätigkeit auf der Baustelle, Eintritts- und Austrittsdatum, samt Vermerk über den Grund des Austritts und sonstiger Wahrnehmungen. Diese Listen sollten wöchentlich der zuständigen Behörde abgeliefert werden, die sie zu überprüfen und der Bauaufsicht vidiert zu retournieren bzw. entsprechende Amtshandlungen einzuleiten habe. Die Behörde bzw. das zuständige Kreisamt sollte sich von Zeit zu Zeit von der ordnungsgemäßen Führung der Listen in den Baukanzleien überzeugen¹⁰⁴¹.

Ungeachtet dessen warnte ein (offenbar von Metternich initiiertes) Rundschreiben des Jahres 1845 an die Statthaltereien der österreichischen Kron-

¹⁰⁴¹ ÖSTA, AVA-VA, Hofkammer, Fach IV A /Karton 61 - Zl. 7465/44

länder nachdrücklich vor den „*gemeinschädlichen Umtrieben der Sekte der Kommunisten*“, die ihren Ursprung in Frankreich und der Schweiz habe und über den Elsass durch Anwerbungen deutscher Handwerker weiterverbreitet würden. Die Leiter der revolutionären Propaganda erblickten in den unteren Volksklassen, der leicht zugänglichen Arbeiter- und Handwerkerklasse, „*eine bedeutende Macht für die Realisierung ihrer subversiven Pläne*“¹⁰⁴².

Arbeitertumulte des Jahres 1846 in Prag, Pilsen, Komotau, Eger und anderen böhmischen Städten wurden gewaltsam niedergeschlagen. 1847 kam es in Niederösterreich zu blutigen Auseinandersetzungen zwischen dem Militär und Bauern, die den Frondienst verweigerten¹⁰⁴³.

Zur Abmilderung der sozialen Probleme, die sich aus der Missernte des Jahres 1845 und damit zusammenhängender Arbeitslosigkeit ergaben, entstanden bis 1848 etwa 30 humanitäre Vereine, so der am 17.5.1847 gegründete „*Allgemeine Wiener Hilfsverein*“, der täglich 6000 Portionen der so genannten Rumfordsuppe und verschiedene Grundnahrungsmittel an Arme verteilte¹⁰⁴⁴.

Unruhen im Bahnbau mit sozialem Hintergrund sind aus dem Jahr 1847 auch aus Sagor /Krain überliefert, als einerseits Anweisung gegeben wurde, für die pünktliche Bezahlung der Löhne zu sorgen, gleichzeitig aber verstärkt Militär stationiert wurde¹⁰⁴⁵.

10.2 Politische Organisation

Ein erster politisch motivierter Organisationsversuch war der im Juni 1848 von Friedrich Sander gegründete „*Erste Wiener Allgemeine Arbeiterverein*“, der als Vorläufer der österreichischen Gewerkschaften angesehen werden kann. Bereits im Oktober 1848 wurde dieser Verein wieder aufgelöst, jedoch

¹⁰⁴² Ludwig Brügel, Geschichte der österreichischen Sozialdemokratie. Erster Band: Vom Vormärz bis zum Wiener Hochverratsprozeß, Juli 1870 (Wien, 1922), S. 20

¹⁰⁴³ Zenker, S. 98 f

¹⁰⁴⁴ Zenker, S. 85 f + 99

¹⁰⁴⁵ Mechtler, Bauunternehmer ... S. 322

gelang es ihm in der kurzen Spanne des Bestehens, für einzelne Berufsgruppen Kollektivverträge abzuschließen, wenngleich diese keine dauerhafte Gültigkeit erlangen konnten¹⁰⁴⁶.

Friedrich Engels erklärte die Rückständigkeit Österreichs mit geographischen Gegebenheiten und einer Bevölkerung aus höchst unterschiedlichen Nationen, Sprachen und Sitten, die durch die durch den „*gemeinsamen Widerwillen gegen die Zivilisation*“ geeint würden und dem Haus Österreich, das „*von Anfang an der Repräsentant der Barbarei, der Stabilität der Reaktion in Europa*“ gewesen sei¹⁰⁴⁷. Im Zusammenhang mit dem Prager Slawenkongress hielt sich Michael Bakunin im Sommer 1848 auch in Wien auf; zur selben Zeit traf auch Karl Marx in Wien ein. Nach seiner Teilnahme an Versammlungen des Demokratischen Vereins und des Arbeitervereins im August und September erwartete Marx zwar eine Klassenkampfsituation¹⁰⁴⁸, äußerte sich aber in der „*Neuen Rheinischen Zeitung*“ in negativer Form über die mangelnde Reife der Wiener „*Revolutionsmänner*“¹⁰⁴⁹. Eine Rolle bei dieser Beurteilung mag auch die Geringschätzung der slawischen Nationalitäten Österreichs als „*geschichtslose Völker*“ spielen. Marx und Engels vertraten die Meinung, dass die „*großen Nationen*“ des Habsburgerreiches – Polen, Ungarn und Italiener¹⁰⁵⁰ – sich als selbständige Republiken konstituieren, hingegen Böhmen und Mährer in einer deutschen Republik verbleiben und germanisiert werden sollten, während auch die Südslawen einen selbständigen Staat gründen sollten. In späteren Jahren milderte Engels sein Urteil über die „*geschichtslosen Slawen*“ etwas ab, jedoch blieb eine slawophobe Grundtendenz bestehen¹⁰⁵¹.

Nach der endgültigen Eliminierung der arbeitsrechtlichen Verbesserungen des Jahres 1848 legte das Strafgesetz vom 27.5.1852 (RGrBl. Nr. 117) hin-

¹⁰⁴⁶ Hautmann /Kropf, S. 33

¹⁰⁴⁷ Ernst Hanisch, *Der kranke Mann an der Donau. Marx und Engels über Österreich* (Wien-München-Zürich, 1978), S. 31

¹⁰⁴⁸ Hanisch, S. 119

¹⁰⁴⁹ Zenker, S. 212 ff – Erstmals sprach Marx am 30. August 1848 im Josefstädter Theater anlässlich einer Sitzung, die von 9 – 17 Uhr dauerte, wie Friedrich Sander in der „*Constitution*“ berichtete; am 2. September sprach Marx im Arbeiterverein zum Thema „*Lohnarbeit und Kapital*“ (Hanisch, S. 120 ff)

¹⁰⁵⁰ Die Deutschsprachigen wurden in diesem Zusammenhang nicht gesondert erwähnt.

¹⁰⁵¹ Hanisch, S. 339

sichtlich des Koalitionsrechts folgendes fest: § 481 untersagte bei Arrest von 8 Tagen bis 3 Monaten und anschließendem Schub in ihr heimatliches Kronland bzw. ins Ausland Vereinbarungen von

„Lehrjungen, Dienstboten oder überhaupt von Arbeitern (...) durch gemeinschaftliche Weigerung, zu arbeiten, oder durch andere Mittel einen höheren Tag- oder Wochenlohn oder andere Bedingungen von ihren Arbeitgebern zu erzwingen“¹⁰⁵²

1867 traten die Wiener Buchdrucker gemeinsam mit Bediensteten der Nord- und Westbahn und mit Arbeitern aus Wiener Neustadt für ein freies Vereins- und Versammlungsrecht auf¹⁰⁵³. Karl Flanner äußert die Ansicht, dass Arbeiter der Wiener Neustädter Lokomotivfabrik im Ausschuss des Arbeitervereins über einen Schwesterbetrieb (die Sigl'sche Maschinenfabrik in Wr. Neustadt) mit den Aktivisten in Verbindung gestanden seien. Eine im Zuge der gemeinsamen Aktivitäten verfasste Petition, die ca. 1400 Unterschriften trug, lautet wie folgt:

„Hohes Haus! Die Petition, welche von den Arbeitern aus den Maschinenwerkstätten der Nordbahn dem Hohen Haus überreicht wurde, hat uns gefertigte Arbeiter aus den Fabriken und Werkstätten in und um Wr. Neustadt mit lebhafter Freude erfüllt. (...) Wir sehen die Bahn offen, wenn ein freisinniges Gesetz über Vereins- und Versammlungsrecht uns gestatten wird, mit eigenen Mitteln auf Grundlage berechtigter Selbsthilfe jene höheren Ziele in menschenwürdiger, dem Wohle der gesamten Staatsgesellschaft entsprechenden Weise anzustreben (...)“¹⁰⁵⁴.

10.3 Die Eisenbahn im Revolutionsjahr 1848

Im Revolutionsjahr 1848 traten auch Eisenbahnarbeiter hervor: Maximilian Bach zitiert einen Bericht Adolf Pichlers vom 14. März, wonach eine Schar Bewaffneter mit Fahnen von den Arbeitern des Wien-Gloggnitzer Bahnhofes gebeten wurde, in den Bahnhof zu ziehen, damit man sie begrüßen könne.

¹⁰⁵² Verkauf, S. 26

¹⁰⁵³ Verkauf, S. 5

¹⁰⁵⁴ Karl Flanner, Die Anfänge der Wiener Neustädter Arbeiterbewegung, 1865-68. Materialien zur Arbeiterbewegung Nr. 1 (Wien, 1975), S. 119 ff

Bei ihrem Eintreten hätten sich Hunderte von Arbeitern „mit einem Jubelgebrülle, wie ich es mein Lebtag nicht mehr hören werde“, auf sie gestürzt. Die „schwarzen rußigen Gesellen“ hätten dabei den Wunsch geäußert, sich den Aufständischen bei Bedarf sogleich mit ihren Eisenstangen anzuschließen¹⁰⁵⁵. Unmittelbar nach den Märztagen setzte die Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft in Maschinenfabrik und Werkstätten für die nahezu 1000 Beschäftigten „in Anerkennung des ruhmwürdigen Benehmens ihrer Arbeiter“¹⁰⁵⁶ die Arbeitszeit auf zehn Stunde herab, und die übrigen Eisenbahndirektionen folgten in den ersten Apriltagen diesem Beispiel, das von der öffentlichen Meinung beifällig aufgenommen worden war und schließlich zahlreiche Fabriksbesitzer, möglicherweise aus Gründen der Vorsicht, zur Nachahmung ermunterte¹⁰⁵⁷. Mitte April erhob der neu konstituierte Ausschuss der Nordbahnarbeiter nach dem Muster der Prager Arbeiter Forderungen nach Gewinnbeteiligung, Lohnerhöhungen, Wahl ihrer Vorgesetzten samt weiteren Anliegen¹⁰⁵⁸.

Das Forderungsprogramm der Arbeiterbewegung in den Märztagen umfasste folgende Punkte:

1. Lohnerhöhung, Festsetzung eines Minimallohnes unter Aufrechterhaltung des Akkordsystems,
2. Herabminderung der Arbeitszeit auf höchstens 10 Stunden täglich¹⁰⁵⁹,
3. Einhaltung einer Kündigungsfrist,
4. Einschränkung des Lehrlingsunwesens und Fürsorge für eine bessere Ausbildung der Lehrlinge¹⁰⁶⁰,
5. Einschränkung der Frauenarbeit,
6. Feststellung eines Verhältnisses zwischen Hand- und Maschinenarbeit,
7. Fürsorge für Kranke und Invalide,
8. Autonome Verwaltung des Hilfsfonds durch die Arbeiterschaft,

¹⁰⁵⁵ Bach, S. 59 f

¹⁰⁵⁶ Gemäß Schlussfolgerung von Zenker möglicherweise aufgrund des Umstands, dass die Arbeiter das Werk vor Plünderern geschützt hatten

¹⁰⁵⁷ Zenker, S. 124 f

¹⁰⁵⁸ Zenker, S. 124 f

¹⁰⁵⁹ Diese Forderung wurde erstmals von Eisenbahnarbeitern durchgesetzt.

- Gustav Otruba, Wiener Flugschriften zur Sozialen Frage 1848. I. Arbeiterschaft, Handwerk, Handel. Materialien zur Arbeiterbewegung Nr. 9 (Wien, 1978), S. XXIV)

¹⁰⁶⁰ Dieser Punkt wird nicht näher erläutert; gemeint ist vermutlich der Missbrauch der Lehrlinge als billige Hilfskräfte ohne Ausbildung zu berufsfremden Arbeiten

9. *Humane Behandlung der Arbeiter durch Unternehmer und Vorgesetzte*¹⁰⁶¹.

Schließlich wurde auch noch die Forderung nach bezahlten Sonn- und Feiertagen und Ersatz des Lohnausfalls bei Regentagen erhoben, aber erst während der Unruhen im August und September wurden durch das „Arbeiterparlament“ auch politische Forderungen erhoben. Dabei handelte es sich um

1. *Gleichstellung der politischen Rechte des Arbeiters mit anderen Ständen,*
2. *Einsetzung eines Arbeiterministeriums (sic!), in welchem auch Arbeitnehmer und Arbeitgeber als Unterstaatssekretäre vertreten sein sollten,*
3. *Freies Niederlassungsrecht,*
4. *Vollkommene Gewerbefreiheit*
5. *Feststellung einer kürzeren Arbeitszeit,*
6. *Bildungsanstalten für die arbeitende Bevölkerung,*
7. *Errichtung von Kranken- und Invalidenkassen mit staatlicher Beihilfe,*
8. *Einführung von Gewerbeschiedsgerichten,*
9. *Aufhebung des Passzwanges,*
10. *Unbeschränkte Heiraterlaubnis,*
11. *Überreichung des Ergebnisses des Arbeiterparlaments an den hohen Reichstag mit der Forderung, die Wünsche und Bedürfnisse der Arbeiter Österreichs zu berücksichtigen und ihnen gerecht zu werden.*¹⁰⁶²

Im April stellte die Direktion der Maschinenfabrik der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn fest, dass es Versuche einzelner Kräfte gegeben hätte, Zwiespalt und Widersetzlichkeit zu verbreiten. Ungeachtet dessen wurde die Wahl eines Ausschusses zur Krankengeld-Verwaltung ausgeschrieben, und am 10. Juli 1848 wurden Vertrauensmänner gewählt, die nicht nur Lohnerrhöhungen durchsetzten, sondern sich auch an den Sicherheitsausschuss mit der Bitte um Aufstellung einer eigenen Legion der Nationalgarde wandten¹⁰⁶³.

¹⁰⁶¹ Zenker, S. 128 f

¹⁰⁶² Zenker, S. 200 + 212 ff

¹⁰⁶³ Otruba, S. 7. Der Brief der Direktion der k.k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn Actien-Gesellschaft an die Arbeiter ihrer landesbefugten Maschinenfabrik lautet im Wortlaut wie folgt:
„Die Arbeiter der Maschinenfabrik haben sich bisher als besonnene, ordnungsliebende Männer gezeigt und die Direction hat ihrerseits die Gesinnung gewürdigt, indem die Anerkennung derselben in ihrem Erlasse vom 18. März d.J. öffentlich ausgesprochen, und die rühmliche Haltung und Anhänglichkeit, welche die Arbeiter in den Tagen der Gefahr bewährten, durch das freiwillige Geschenk der Verkürzung der täglichen

Als sich Ende Mai das vage Gerücht verbreitete, vier Regimenter sollten per Bahn nach Wien transferiert werden, wurde berichtet, dass die Arbeiter nur mit Mühe von der Zerstörung der Telegraphenleitung und der Schienen abzuhalten gewesen seien. Die Zerstörung der Nordbahn-Brücke sei nur durch das Ehrenwort der Direktion, kein Militär nach Wien zu befördern, zu verhindern gewesen. Der Staatstelegraph am Nordbahnhof wurde von Garden und Arbeitern bewacht, um Depeschen um Truppensendungen zu verhindern¹⁰⁶⁴.

Im Zusammenhang mit diesen Unruhen wurden die Arbeiter der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn per Aushang beschuldigt, am 26. Mai ihren Betrieb aufrecht erhalten und sich nicht den Bewaffneten angeschlossen zu haben. Schon zwei Tage später wurde dieser Darstellung vehement per Plakat widersprochen:

„Die Arbeiter der Nordbahn fühlen sich durch ein Plakat, welches sie der Feigheit beschuldigt, tief verletzt und gedrunen zu erwidern, dass sie eben so gut am 26. Mai, wie in allen früheren Gelegenheiten bereit standen, und thätig waren, die Sache der Freiheit und des Rechts zu verfechten.

Arbeitszeit auf zehn Stunden belohnt worden ist. Hinsichtlich der Opfer, womit diese Maßregel verbunden sein musste, fand die Direction sich durch die Freude und Dankbarkeit entschädigt, mit welcher dieses Geschenk von den Arbeitern aufgenommen wurde. Mit desto größerem Bedauern und Befremden hat man nun erfahren müssen, dass dem ungeachtet einzelne Mißgesinnte es seither gewagt haben, durch Umtriebe der sträflichsten Art den guten Geist, welcher die Arbeiter beseelt, zu trüben und zu beirren, indem diese Mißgesinnten durch böswillige Aufreizungen die bisher so rühmliche Haltung ihrer Gefährten wankend zu machen strebten, und Unzufriedenheit zu verbreiten trachteten. Die Direction ist von der Rechtlichkeit und Tüchtigkeit der Arbeiter zu fest überzeugt, als dass sie glauben könnte, solche Einflüsterungen dürften bei denselben Gehör finden; sie zweifelt vielmehr nicht, dass die Arbeiter im Gefühle ihrer Pflicht und ihres gemeinsamen Vortheiles solche strafbare Umtriebe selbst überwachen, deren Urhoben auffinden und nicht länger in ihrer Mitte dulden werden.

Die Direction hofft in dieser Beziehung ihr Vertrauen auf die Arbeiter neuerdings gerechtfertigt zu sehen und hegt die Überzeugung, dass bei der rechtlichen Gesinnung derselben eine kräftige Zurückweisung aller tückischen Versuche, Zwiespalt und Widersetzlichkeit unter ihnen zu verbreiten, nicht zu bezweifeln sei. Unter einem wird das unterm 9.d.M. eingebrachte vorläufige Gesuch der Maschinenfabriks-Arbeiter wegen Einführung neuer Bestimmungen über die Krankengelder von der Direction genehmigt, und es ist zugleich der Central-Buchhaltung die Weisung erteilt worden, die Verrechnungen über die Vergangenheit Ende d.M. abzuschließen und mit sämmtlichen Belegen zur Einsicht für den Ausschuss der Fabriksarbeiter bereit zu halten.

Wien, den 13. April 1848“

+ Otruba, S. XXXVI f.

¹⁰⁶⁴ Lentner, S. 80 f + ÖGB, S. 48 + Maximilian Bach, S. 450 f

Dem geehrten Publikum bringen wir zur Kenntniß, dass die Gesellschaft der Nordbahn nur Reparatur-Werkstätten besitzt, welche ohne den Betrieb aufhören zu machen, nie gänzlich geschlossen werden können; dieß, und der Umstand, dass der eigenen Anstalt die Gefahr der Zerstörung drohte, hielt uns ab in Masse zur Stadt zu eilen.

Wer gesehen hat, wie wacker wir Waffen geschmiedet, und an Barrikaden gebaut haben; wer gesehen hat, wie wir auf denselben zur Verteidigung bereit gestanden, und beim nächtlichen Sturmgeläute ohne Ausnahme herbeigeeilt sind, wird mit uns die Überzeugung fühlen, dass jenes Plakat boshaft, und wir der Freiheit würdige Männer sind.

*Die Arbeiter der
a.p. Kaiser Ferdinands-Bahn
Wien, am 28. Mai 1848*¹⁰⁶⁵

Anlässlich von Demonstrationen am Praterstern, der Jägerzeile und am Nordbahnhof, die von Munizipalgarden angegriffen wurden und zu 58 Toten und 200 Verwundeten führten, solidarisierten sich Fabrikarbeiter der Bahnwerkstätten erstmals mit den Erdarbeitern¹⁰⁶⁶.

In der Sitzung vom 2.8.1848 berichtete die vom Ausschuss eingesetzte Kommission über ernste Auseinandersetzungen der Arbeiter der Gloggnitzer Eisenbahn mit ihren Vorgesetzten, die zu „*Exzessen trauriger und bedrohlicher Art*“ ausgeartet seien¹⁰⁶⁷. In der Ministerratssitzung vom 16. August forderte Minister Schwarzer zum wiederholten Male militärische Unterstützung gegen Eisenbahnarbeiter in Gloggnitz¹⁰⁶⁸. Ende August kam es zu einem Zwischenfall am Wiener Nordbahnhof, nachdem Polizisten, die von Eisenbahnarbeitern ausgepiffen worden waren, die Arbeitsstelle stürmten und mehrere Arbeiter verwundeten bzw. verhafteten¹⁰⁶⁹. Einige Tage später erfolgte nach der Meldung neuerliche Unruhen unter Eisenbahnarbeitern in Gloggnitz die Entsendung von Militär¹⁰⁷⁰.

¹⁰⁶⁵ Otruba, S. 16

¹⁰⁶⁶ Otruba, S. XXVI

¹⁰⁶⁷ Herbert Steiner, Karl Marx in Wien. Die Arbeiterbewegung zwischen Revolution und Restauration 1848 (Habil.Schrift Wien, 1982), S. 50

¹⁰⁶⁸ Steiner, Karl Marx ..., S. 97

¹⁰⁶⁹ Steiner, Karl Marx, ..S, 70

¹⁰⁷⁰ Steiner, Karl Marx ..., S. 99

Als es am 6.10.1848 wieder zu Unruhen in Wien kam, versammelten sich steirische Revolutionäre und Arbeiter im Bereich der Bahnhöfe Mürzzuschlag und Gloggnitz, wobei die Bahnstrecke mehrmals unterbrochen wurde, um die Verteidigung von Wien zu verstärken. Der Nordbahnhof wurde besetzt, die Kaiser Ferdinand-Nordbahnbrücke¹⁰⁷¹ teilweise zerstört, die Schienen aufgerissen und die Telegrafendrähte durchtrennt. Da den Truppen selbst der Zutritt zum Bahnhof verwehrt war, mussten sie nach Floridsdorf ausweichen¹⁰⁷². Der Gloggnitzer Bahnhof in Wien, wo sich Eisenbahnarbeiter gemeinsam mit Angehörigen der Akademischen Legion verschanzt hatten, wurde gestürmt und zusammen mit den Werkstättengebäuden in Brand gesetzt.

Am 12. Oktober erreichte eine Abordnung der „Grazer Legion“ Schottwien, wo sie sich mit einer großen Zahl von Bahnarbeitern vom Semmering vereinten und per Bahn nach Wiener Neustadt weiterfuhren. Allerdings war die Eisenbahn ab Mödling von kroatischen Verbänden besetzt worden¹⁰⁷³. Weiter waren die Schienen zwischen Altmannsdorf und Atzgersdorf entfernt worden. Daneben hatte die Truppenbeförderung unter dem passiven Widerstand des Bahnpersonals zu leiden¹⁰⁷⁴.

10.4 Arbeiterkonflikte im Bahnbau

Arbeiterunruhen im Bahnbau traten vor allem durch Probleme mit den beauftragten Bauunternehmern auf, wobei durchaus erkennbar ist, dass von der Seite des Ministeriums und der Kontrollorgane immer wieder auch versucht wurde, Lösungen im Sinne der Arbeiter zu finden, wenn auch unverkennbar ist, dass dabei nicht so sehr die Anerkennung von Arbeiterrechten eine Rolle spielte als die Angst vor den als unberechenbar angesehenen Massen. Die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung um jeden Preis, das Streben nach den bürgerlichen Werten Sicherheit, Ruhe und Ordnung steht bei allen Maßnahmen im Vordergrund.

¹⁰⁷¹ = Nordbahnbrücke

¹⁰⁷² Bach, S. 699

¹⁰⁷³ Pfeisinger, S. 235

¹⁰⁷⁴ Köster, S. 129 + Pap, S. 55 f + Häusler, Von der Massenarmut ..., S. 282

Damit verbunden ist aber auch der höchst pragmatische Wunsch, Verzögerungen und damit zusätzliche Belastungen des Aerars möglichst hintan zu halten. Dazu kommt der Wunsch nach möglichst lückenloser Kontrolle der Beschäftigten, z.B. durch Arbeitsbücher, aber auch die Kontrolle der beauftragten Bauunternehmungen, vor allem in finanziellen Belangen.

Nachstehend folgt die Darstellung einiger Vorfälle, die das Vorgesagte deutlich machen sollen:

Der venezianische Gouverneur berichtete am 22.12.1844, dass es beim Bau der Eisenbahnstrecke Padua-Vicenza zu Unruhen gekommen sei, weil der Baupächter Andreas Manzi, genannt Il Mago, gegen Arbeiter, die eine ungerechtfertigte Verkürzung ihrer Arbeitslöhne reklamiert hatten, mit der Pistole aufgetreten sei. Der Distriktskommissar von Pamisano habe den Arbeitern zu ihrem Recht verholfen, nachdem er sich von der Berechtigung der Forderungen überzeugt hatte. Gegen den Baupächter habe er einen Verweis ausgesprochen und ihn schließlich von der Baustelle abgezogen und angezeigt¹⁰⁷⁵.

Gemäß Bericht der Generaldirektion der Staatsbahnen wurden am 24.12.1844 die Bauarbeiten der Mailänder Sektion eingestellt, da unter den Arbeitern bei Cassano (Provinz Mailand) wegen vorenthaltener Löhne Unruhen ausgebrochen waren. Darauf hin wurden die rückständigen Löhne seitens der Direktion der Staatsbahnen vorgestreckt und die Subunternehmer verhaftet, andererseits wurde in Cassano jedoch vorsichtshalber Militär aufgestellt¹⁰⁷⁶.

1852 berichtete der Bezirkshauptmann von Neunkirchen dem niederösterreichischen Statthalter über Auseinandersetzungen der lokalen Bahnarbeiter mit der Bauunternehmung Tallachini. Der Aufsichtskommissär Beck in Schottwien habe erhebliche Unregelmäßigkeiten bei der Auszahlung

¹⁰⁷⁵ ÖSTA, AVA-VA, Allg. Hofkammer, Fach II B /Karton 11 – Zl. 1931/EP /22.12.1844

¹⁰⁷⁶ ÖSTA, AVA-VA, Allg. Hofkammer, Fach II B /Karton 12 – der Akt ist unvollständig – Zl. 28/EP /4.1.1845

der Löhne in Erfahrung gebracht und festgestellt, dass Löhne in letzter Zeit überwiegend in Naturalien ausbezahlt worden seien, die man den Arbeitern zu überhöhten Preisen verrechnet habe¹⁰⁷⁷. So habe man in den Magazinen ein Pfund Käse mit 24 kr CM und ein Pfund Polenta mit 5 kr CM veranschlagt¹⁰⁷⁸, wogegen der lokale Viktualienhändler gleiche, wenn nicht bessere Qualität mit 13-14 kr CM für Käse bzw. $2 \frac{3}{5}$ kr CM für Polenta berechne. Obwohl der „*durchgehenst sehr ruhige und gemäßigte Geist*“ der Arbeiter betont wird, wurde im Bericht die Möglichkeit von künftigen Exzessen oder Tumulten trotz der scharfen Kontrolle und Überwachung nicht ausgeschlossen. Oberingenieur Pilarsky habe die Arbeiter im Auftrag des Aufseherkommissärs belehrt, dass die politische Behörde nicht in der Lage sei, rückständige Arbeitslöhne einzutreiben und sie an die Möglichkeit verwiesen, bei Gericht einen unentgeltlichen Vertreter bestellen zu lassen, um ihre Forderungen geltend zu machen.

Der Statthalter Dr. Eminger leitete diesen Bericht an den Minister weiter mit dem Ausdruck ernsthafter Sorge wegen der Aufrechterhaltung der Ruhe und dem Ersuchen um die nötige Veranlassung beim Bauunternehmer. Hinsichtlich seines Vorschlags, die Arbeiter allenfalls bei Gericht bei der Durchsetzung ihrer (berechtigten) Forderungen zu unterstützen, folgte jedoch unverzüglich eine Rüge der vorgesetzten Stellen, da Eminger durch eine derartige Vorgangsweise die Erhaltung der öffentlichen Sicherheit, Ordnung und Ruhe gefährdet habe. Schließlich intervenierte noch die Oberste Polizeibehörde in dieser Angelegenheit mit Schreiben vom 24.6.1852¹⁰⁷⁹ in dem Bemühen, vor allem einem befürchteten Ausbruch gewaltsamen Widerstands vorzubeugen¹⁰⁸⁰.

¹⁰⁷⁷ ÖSTA, AVA-VA, Ministerium f. Öffentl. Arbeiten, Fach III B /Karton 6 – Zl. 14562/HM /19.6.1852

¹⁰⁷⁸ Diese Preisbeispiele lassen darauf schließen, dass Unternehmer und Eisenbahnarbeiter vor allem aus den norditalienischen Provinzen stammten.

¹⁰⁷⁹ Zl. 1490/HM

¹⁰⁸⁰ In dem Schreiben heißt es u.a.: „(...) Wenn auch bis jetzt ein Exzess oder gewaltsamer Widerstand noch nicht vorgefallen ist, so erscheint es doch dringend nötig, der Gefahr eines allfälligen Ausbruchs kräftig vorzubeugen, namentlich alles zu beseitigen, was auf die Erhaltung der Ruhe und Ordnung störend einwirken könnte. Von dieser Fürsorge geleitet, kann ich nicht umhin, auch unmittelbar die geneigte kräftige Mitwirkung des löbl. kk. Ministeriums zur schleunigen Abhilfe jener Übelstände in Dienstfreundschaft umso mehr anzusprechen, als überdies im gegenwärtigen Falle für die bedürftigen Arbeiter noch die Gefahr einer Lohnverkürzung in Aussicht steht. Von dem Verfügen bitte ich mich in Kenntnis zu setzen.(...)“

Das Dilemma der Behörden, einerseits ordnungsgemäße Abläufe auf den Eisenbahn-Baustellen aufrechtzuerhalten und andererseits die Arbeiter vor ungerechtfertigten Maßnahmen der Subunternehmer zu schützen, zeigt auch ein Bericht des Statthalters von Tirol, Erzherzog Karl, an das Ministerium, worin die Probleme wie folgt gegliedert wurden¹⁰⁸¹:

*„(...) I. in Betreff der polizeilichen Überwachung der Arbeiter,
II. in Betreff des Schutzes fremden Eigentums gegen die Übergriffe der Unternehmungen und der Arbeiter, endlich
III. in Betreff des Schutzes der Arbeiter gegen die Bedrückungen von Seite der Unternehmer (...).“*

Die polizeiliche Überwachung der Arbeiter hinsichtlich Standort und Legitimation wird als lückenlos beschrieben. Für durch die Arbeiter verursachte Schäden konnten die Bauunternehmer bei Vernachlässigung ihrer Aufsichtspflicht unter Umständen haftbar gemacht werden. Wie sich aus den weiteren Erläuterungen ergibt, waren jedoch die Bauunternehmen auf den Tiroler Strecken kaum geneigt, den Weisungen der politischen Behörden im Hinblick auf korrekte Behandlung ihrer Arbeiter ohne weiteres Folge zu leisten. Dies lag möglicherweise auch daran, dass die Organe des Ministeriums bei Differenzen zwischen Arbeitern und Unternehmen offenbar kein Weisungsrecht hatten, sondern eher auszugleichen versuchten, so dass das Ministerium die bauleitenden Organe per Dekret vom 22.9.1856 anwies, sich gegebenenfalls direkt an die politischen Behörden zu wenden. Dagegen vertrat die Statthalterei die Meinung, dass der beste Schutz der Arbeiter nur von den bauleitenden Beamten, die ständig auf den Baustellen anwesend waren, ausgehen könne, wogegen Vertreter der politischen Ämter nur selten auf Baustellen erschienen und die Arbeiter den Weg zu den Ämtern scheuten.

Die wichtigsten Beschwerdepunkte betrafen Verkürzung der Arbeiterlöhne aufgrund der Berechnung von Akkordleistungen durch Subunternehmer, unregelmäßige Lohnauszahlungen, fehlende bzw. mangelhafte Unterkünfte,

¹⁰⁸¹ ÖSTA, AVA-VA, Min.f.Öffentliche Arbeiten, Fach III B /Karton 15 - Zl. 920/HM vom 4.3.1856

die den sanitätspolizeilichen Vorschriften nicht entsprechen konnten, die Sorge um die persönliche Sicherheit der Arbeiter und ihre Betreuung im Falle von Krankheit oder Verletzung, und schließlich die Verabreichung von preislich überhöhten oder verdorbenen Lebensmitteln aufgrund unzweckmäßiger Lebensmittelmagazine. Letzterem Problem versuchte man beizukommen, indem jeder Partieführer („*capo compagnia*“) mit einem „*Fassungsbüchel*“ ausgerüstet werden sollte, wo Quantität und Qualität der ausgegebenen Lebensmittel vermerkt werden sollten. Dieses Buch sollte bei der Abrechnung vorgelegt werden.

Gemäß Erlass des Handelsministeriums an die Lombardo-Venetianische Eisenbahnbau-Direktion in Verona vom 22.9.1855¹⁰⁸² hatte die Baudirektion auf pünktliche wöchentliche Barauszahlung der Löhne zu achten, im Falle von Auseinandersetzungen bei Akkordleistungen die Leistung der Arbeiter zu kontrollieren und sie bei der Durchsetzung ihrer Forderung zu unterstützen, sowie auf ordentliche Lebensmittelversorgung und korrekte Umrechnung der verschiedenen Geldsorten zu achten. Gegebenenfalls hatte sich die Bauleitung direkt an die zuständige politische Obrigkeit zu wenden, „*um die Abstellung der gesetzwidrigen Missstände, sowie den nötigen Schutz der Arbeiter*“ zu bewirken.

Gänzliche oder teilweise Überlassung von Arbeitern an Subunternehmer war nach § 5 der „*allgemeinen Baubedingnisse für Südtirol*“ und § 20 für Nordtirol zwar in der Regel untersagt; diese Bestimmung wurde jedoch offenbar sehr lückenhaft überwacht, denn das Kreisamt Brixen verbot am 10.11.1855¹⁰⁸³ alle Subverträge und gestattete nur direkte Akkordvereinbarungen zwischen Generalunternehmung und Arbeiter. Schon davor, am 16.3.1855, hatte das Kreisamt Brixen die Einführung von Arbeitsbüchern vorgeschrieben, in denen die im Akkord vergebene Arbeit nach Maß und Gewicht einzutragen war, samt vereinbartem Lohn, Abschlagszahlungen und Abrechnung in Geld, Lebensmitteln u.ä. Nach Protesten des Bauunternehmens gegen die Einführung von Arbeitsbüchern nahm die k.k. Statthalterei von der Verwirk-

¹⁰⁸² Zl. 21248

¹⁰⁸³ Zl. 15783

lichung dieses Vorhabens Abstand und verfügte eine stark vereinfachte Variante, die lediglich die Evidenzhaltung der Tagelöhner vorschrieb, womit offensichtlich lediglich eine namentliche Erfassung in den Lohnlisten gemeint war¹⁰⁸⁴.

1859 kam es zu Arbeitsniederlegungen auf der Nordtiroler Eisenbahn, wie sich aus einer Anfrage der Betriebsdirektion an die Bauleitung in Schwaz vom 27.2.1859¹⁰⁸⁵ ergibt. Demnach hatten am 21.2.1859 von 80 Tagelöhnern, die sich in der Früh eingefunden hatten, alle bis auf sieben den Arbeitsplatz wieder verlassen, nachdem sie erfahren hatten, dass der Tagelohn von der Bauunternehmung herabgesetzt worden war. Die Betriebsdirektion zeigte sich besorgt, da einerseits das bevorstehende Tauwetter Arbeitsunterbrechungen problematisch machen könnte, andererseits stellte sie die Frage, ob für Ersatz für die ausgefallenen Arbeiter vorgesorgt sei. Die Stellungnahme der Bauleitung ergab, dass die Bauunternehmung als Tageslohn für Schichtmeister 1 fl 30 kr /Tag, für Knappen 50 kr /Tag und für Handlanger 40 kr /Tag bestätigt habe, zerstreute aber etwaige Befürchtungen mit dem Hinweis, dass jedenfalls die Bauunternehmung für die ordnungsgemäße Arbeitsdurchführung gemäß Vereinbarung haftbar sei. Um wie viel der Tagelohn herabgesetzt worden war, ist den Unterlagen nicht zu entnehmen¹⁰⁸⁶.

1861 wurden in einer Denkschrift an den oberösterreichischen Landtag Unregelmäßigkeiten durch Bauunternehmungen beklagt, die mit der Errichtung der Kaiserin Elisabeth-Bahn beauftragt waren. Diese setzten sich nicht nur zu Lasten der bäuerlichen Bedürfnisse über den festgelegten Streckenverlauf hinweg, sondern würden sich auch in großem Umfang Lohnverkürzungen zuschulden kommen lassen, wodurch die betroffenen Arbeiter der öffentlichen Wohltätigkeit der Region zur Last fallen mussten¹⁰⁸⁷. Hier ist

¹⁰⁸⁴ Mechtler, Bauunternehmer ..., S. 327

¹⁰⁸⁵ Zl. 469

¹⁰⁸⁶ ÖSTA, AVA-VA, Nordtiroler Eisenbahn, Fach, IV Dd /Karton 4

¹⁰⁸⁷ Anton Wurmb, Denkschrift an den oberösterreichischen Landtag über die Wels-Passauer Eisenbahn (Linz, 1861), S. 12 f.

festzustellen, dass die Sorge der Antragsteller einzig und allein dem Schutz vor Inanspruchnahme lokaler mildtätiger Einrichtungen galt.

„Mit den Eisenbahnen beginnt für Europa offenbar ein neuer, glücklicher Abschnitt seiner bürgerlichen Verhältnisse, wie von einer glücklich erreichten Höhe herab dürfte es ja wohl erlaubt sein, mit wenigen Schlussworten den Gang zu bezeichnen, den es in seiner Entwicklung bis dahin genommen. Einst in den mittelalterlichen Jahrhunderten, als die Völker Europas kaum begannen, sich zu der späteren Reife heranzubilden, musste man, um sich des ungestörten Genusses von Leben und Gütern zu erfreuen, sich hinter Festungsgräben und Mauern der Städte oder Edelsitze auf den Höhen der Berge einschließen, am offenen, freien Lande wohnten nur gezwungene Arbeit, Unsicherheit, drückende Entblößung und Armut. (...) Da bereitete der Genius der Menschheit die ebenen, reibungslosen Bahnen für die schnellste, unaufgehaltendste Bewegung; es gibt nun, nach einzelnen Richtungen, die immer zahlreicher anwachsen, selbst auf die ausgedehntesten Räume hin, keine trennenden Entfernungen mehr, und siehe auch die Städte, sie öffnen ihre abgrenzende Umhegung; friedlich, ohne gewaltsamen Durchbruch werden sie Teile der Landschaft, statt mit bedrückendem Gewichte selbstsüchtiger Absperrung darauf zu lasten; die Fülle höheren, veredelten Lebensgenusses, bis dahin nur einem beschränkten Kreise von Stadtbewohnern zugänglich, und diesen mannigfach vergällt und geschmälert, ergießt sich nun segenbringend, gleichmäßig durch die großen Körper ganzer Reiche“¹⁰⁸⁸.

Diese Worte eines anonym gebliebenen Autors drücken stellvertretend für viele andere Texte den Glauben an Fortschritt durch Technik im 19. Jahrhundert aus. Wie wenige andere Neuerungen hat die Eisenbahn Entfernungen fühlbar schrumpfen lassen und Menschen einander näher gebracht.

Die vorliegende Arbeit setzt sich mit gesetzlichen Rahmenbedingungen, Strukturen und Arbeitsbeziehungen in der Frühzeit der österreichischen Industrialisierung am Beispiel der Eisenbahnen auseinander. Das Beispiel Eisenbahn wurde gewählt, weil die neue Technik neue, davor unbekannte Normen einführte und somit einen Bruch mit der davor überwiegend gewerblich strukturierten Wirtschaft bedeutete.

¹⁰⁸⁸ Gedanken über Eisenbahnen, deren Wesen und Wirkung, dann Grundsätze bei Anlage und Benützung derselben. Ein Taschenbuch für gebildete Eisenbahn-Freunde (anonym, Wien 1843), S. 50 f.

Dass der Übergang von der alten Zunftordnung zu industriellen Strukturen nicht immer reibungslos funktionieren konnte, zeigt sich in der Auseinandersetzung um den „Meistergroschen“, der Professionisten der Südbahn abverlangt wurde (Kapitel 7.1). Tatsächlich handelt es sich dabei um ein grundsätzliches Problem, das als charakteristisch für das Aufeinanderprallen des alten, patriarchalen Zunftgedankens und der neuen Arbeitswelt angesehen werden kann. Das Idealbild des fürsorglichen Handwerksmeisters, der im Gegenzug volle Kontrolle über seinen Gesellen beanspruchen durfte, war im Schwinden.

Die neue Technik schuf nicht nur ein neues Weltbild sondern bewirkte auch eine stille gesellschaftliche Revolution. Sie schuf neue Berufsbilder, und diese ermöglichten unvorstellbar gewesene berufliche Laufbahnen, die immer wieder die scheinbar unerschütterlichen Klassenstrukturen des österreichischen Kaiserstaates sprengen konnten. Der Aufstieg des Gelegenheitsarbeiters aus der böhmischen Provinz zum pragmatisierten bürgerlichen Beamten mit Berufstitel und Pensionsanspruch war keine Illusion mehr.

Jedoch auch der umgekehrte Weg war denkbar: Wie an einigen markanten Beispielen dargelegt wird, war selbst adelige Herkunft keine Garantie mehr für eine gesicherte Position mit entsprechender Anerkennung (vgl. dazu Kapitel 7.10.2 „Verlierer des Systems“).

Wer waren die Menschen, die die neuen Systeme zum Funktionieren brachten, wie waren ihre Lebensumstände? – In dieser Arbeit werden zunächst die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der frühindustriellen Epoche in Österreich kurz dargelegt, gefolgt von einer Kurzdarstellung der Eisenbahngeschichte und ihren Besonderheiten in Österreich, insbesondere auch, was die Entwicklung der gesetzlichen und administrativen Rahmenbedingungen betrifft.

Die Untersuchung der gesellschaftlichen und geographischen Herkunft des Bahnpersonals anhand des Aktenbestandes und der vorhandenen Dienst-

und Qualifikationstabellen erbrachte folgende Erkenntnisse, die in dieser Arbeit in zahlreichen Einzelbeispielen dargelegt werden:

- Überproportional viele Bahnbedienstete aller Kategorien stammten aus Böhmen und Mähren, gefolgt von Niederösterreich (einschließlich Wien), deutlich unterrepräsentiert waren die inneralpinen Gebiete, sowie auch Polen, die Bukowina und die südslawischen Gebiete.
- Das Bildungsniveau des gesamten Bahnpersonals lag in einer Zeit, in der die Schulpflicht nur in Niederösterreich (einschließlich Wiens), Oberösterreich, Tirol und Böhmen auch tatsächlich durchgesetzt war und die Schulbesuchsquote z.B. in Galizien und der Bukowina unter 15% und in Kärnten und Krain um 36% lag¹⁰⁸⁹, signifikant über dem Durchschnitt. Selbst in der untersten Dienstkategorie der Bahnwärter befanden sich unter 109 erfassten Personen lediglich sieben Analphabeten. Die übrigen Bediensteten sämtlicher Kategorien verfügten jedenfalls über Normalschulabschluss, häufig auch Gymnasiums- oder Realschulbesuch.
- Die angegebenen Sprachkenntnisse sind erstaunlich vielfältig: Die überwiegende Mehrheit der Bediensteten war jedenfalls zweisprachig – in der Regel deutsch und „*böhmisch*“ (tschechisch bzw. mährisch), weiters werden häufig italienisch und ungarisch, sowie die Bildungssprachen französisch und Latein angegeben.
- Typische Berufslaufbahnen im technischen Bereich boten nach Abschluss einer Lehre im Maschinen- oder Metallbereich oder dem Besuch (nicht unbedingt auch dem Abschluss) eines Polytechnikums zunächst eine Eleven- oder Diurnistenstelle, die bei Bewährung relativ zügig in eine provisorische Ingenieursstelle und nicht selten schon nach wenigen Jahren in eine definitive, d.h., unkündbare, Stelle umgewandelt werden konnte.

¹⁰⁸⁹ Hain, Band 2, S. 649 f. Die Werte beziehen sich auf Erhebungen des Jahres 1850.

- Im Verwaltungsbereich fanden Bewerber aus der Privatwirtschaft, häufig mit abgebrochener Gymnasialbildung, die Möglichkeit, eine Laufbahn als Offizial zu beginnen, die gleichfalls innerhalb weniger Jahre zur definitiven Anstellung führen konnte.
- Beim Werkstatt- und Dienstpersonal handelte es sich nicht selten um verabschiedete Militärs oder Personen, die während der Bauphase zur Bahn gekommen waren. Ihr beruflicher bzw. Bildungshintergrund war höchst uneinheitlich, dennoch zeichnen sich nicht wenige von ihnen durch eindrucksvolle Berufslaufbahnen aus, wie im Kapitel 7.10.1 „Vom Gelegenheitsarbeiter zum Beamten – Eisenbahnerkarrieren“ an einigen typischen Beispielen dargelegt ist.
- Die Arbeitsbeziehungen waren einerseits geprägt durch strikte, am Beamtendienstrecht orientierte Dienstvorschriften, andererseits ist das Nachwirken eines patriarchalischen Fürsorgeprinzips, wie es im Gewerbebetrieb üblich war, immer wieder deutlich spürbar. Die Dienstvorschriften sahen strenge Sanktionen und teilweise empfindliche Geldstrafen auch bei kleinen Vergehen oder Nachlässigkeiten vor. Tatsächlich wurde das vorgesehene Strafmaß nur selten ausgeschöpft. Auch die schon früh eingeführten Uniformierungsvorschriften waren Teil des Disziplinierungssystems, wirkten jedoch auch als positives Identifikationsmerkmal.
- Die Anspruchsvoraussetzungen für Leistungen aus den Sozialeinrichtungen orientierten sich an bereits existierenden Regelungen für Beamte und waren somit an klare Bestimmungen gebunden, jedoch wurden diese recht flexibel gehandhabt. Nach ablehnenden Bescheiden waren darüber hinaus Majestätsgesuche als letztes Mittel aussichtsreich, wie an zahlreichen Beispielen für Aushilfszahlungen, Gnadenpensionen oder –abfertigungen aufgrund Allerhöchster Entscheidung dargelegt wird.

Zu den verwendeten literarischen Quellen soll abschließend angemerkt werden, dass eine zeitgemäße Neufassung der Biographien von Carl Ghega und Luigi (Alois) Negrelli in höchstem Maße wünschenswert wäre und sicherlich auf breites Interesse stoßen könnte. Daneben ist es bedauerlich, dass der in dieser Arbeit viel zitierte Autor Max Maria von Weber offenbar völlig in Vergessenheit geraten ist. Seine Berichte aus der Arbeitswelt der Eisenbahner wären mit kleinen Retuschen auch heute durchaus lesenswert und vermitteln deutlich mehr Lebensnähe als die Erzählungen von Rosegger oder Ferdinand von Saar.

Verzeichnis der im Text und den Tabellen verwendeten Abkürzungen:

abs(olv)	absolviert / Absolvent
Abt	Abteilung
Adj	Adjunkt
adm(in)	administrativ / Administrator
aerar	aerarisch
Ah	Allerhöchst
Akad	Akademie
Akzess	Akzessist
amb	ambulant
Arb	Arbeiter
Arch	Architekt / Architektur
Asst	Assistent
Aufs	Aufseher
Bahnw	Bahnwächter
Baon	Bataillon
Bea	Beamter
Betr	Betrieb
BetrDion	Betriebsdirektion
BetrUnt	Betriebsunternehmung
Bez	Bezirk
BG	Bezirksgericht
BH	Bezirkshauptmannschaft
Bmstr	Baumeister
böhm	böhmisch
Brieftr	Briefträger
Buchh	Buchhalter / Buchhaltung
Cl	Klasse (= Dienstklasse)
CM	Conventions-Münze (gültig seit Gründung der Österr. Nationalbank 1816 bis zur Wiener Münzkonvention 1857)
Com	Komitat
comm(erz)	kommerziell
Cond	Kondukteur
Contr	Kontrollor
Coon	Kommission
def	definitiv (= unkündbar)
Dion	Direktion
disz	Disziplinar-
Diurn	Diurnist / Diurnum
DGK	Dienstgeber-Kündigung
EB	Eisenbahn
elem	elementar-
evang	evangelisch
ExcWächter	Exzenterwächter
Exp	Expedit / Expeditor / Expeditbeamter

Fl	Gulden
frequ	frequentiert
frw	freiwillig
galiz	galizisch
GD	Generaldirektion
GD f.EB-Bauten	Generaldirektion für Eisenbahnbauten
GDion d.Comm	Generaldirektion der Communicationen
Geh	Gehilfe
gel	gelernt
Geogr	Geographie
Geom	Geometrie
gepr	geprüft
Gesch	Geschäft
gew	gewesen
GF	Geschäftsführer
ggw	gegenwärtig
Gloggn	Gloggnitz
gräfl	gräflich
GralDion	Generaldirektion
GrammKl	Grammatikalklasse/n
Grenzw	Grenzwache
griech	griechisch
Großhztum	Großherzogtum
Gym	Gymnasium
Handlungsh	Handlungshaus
Hft	Herrschaft
Hztum	Herzogtum
Inf.Rgt	Infanterieregiment
IngAsst	Ingenieur-Assistent
Insp	Inspektor /Inspektion /Inspizient
Inv	Invalide
ital	italienisch
J	Jahr/e
Jg	Jahrgang
jurid	juridisch
k.A.	keine Angabe
Kanzl	Kanzlei /Kanzlist
kath	katholisch
KF N(ordb)	Kaiser Ferdinand Nordbahn
Kfm	kaufmännisch /Kaufmann
kgf	königlich
KgReich	Königreich
Kl	Klasse
Koat	Kommissariat
Komm	Kommissär /Kommissariat
Kond	Kondukteur

Konz	Konzept /Konzipist
KonzAdj	Konzeptsadjunkt
KonzPrakt	Konzeptspraktikant
Kr	(Land-)Kreis
Kr	Kreuzer (bis 1857: 1 fl = 60 kr, 1857-1892: 1 fl = 100 kr)
kroat	kroatisch
LG	Landesgericht
Liqu	Liquidation
lomb-venet	lombardo-venetianisch
M /Mt	Monat/e
Mag	Magazin /Magistrat
MagAufs	Magazinsaufseher
Manip(ul)	Manipulant /Manipulation
Masch	Maschine
Maschinf	Maschin- /Lokführer
MaschWerkst	Maschinenwerkstätte
math	mathematisch /Mathematik
MatVerw	Materialverwalter /Materialverwaltung
MilAk(ad)	Militärakademie (Wr. Neustadt)
Min	Ministerium
Min.f.öff.B	Ministerium für öffentliche Bauten
mähr	mährisch
mos	mosaisch
mtl	monatlich
Naturalqu	Naturalquartier
NB	Nordbahn
Nördl. StB	Nördliche Staatsbahn
Oberkond	Oberkondukteur
ObIng	Oberingenieur
östl.StB	Östliche Staatsbahn
öW	Österreichische Währung, wurde per 1.11.1858 eingeführt (100 fl CM entsprachen 105 fl öW)
Off(zl)	Offizial
OGH	Oberster Gerichtshof
OLG	Oberlandesgericht
Pachtges	Pachtgesellschaft
Pausch	Pauschale /pauschaliert
Pers	Personal
PersZul	Personalzulage
Phil	Philosophie
polit	politisch
Polyt(Inst)	polytechnisch, Polytechnisches Institut (Wien)
prakt	praktisch /Praktikant /Praktikum
priv	privilegiert
prov	provisorisch
Qu(artier)g	Quartiergeld

Realsch	Realschule
Rechn.	Rechnung
Ref	Referent
ReFü	Rechnungsführer
Regt	Regiment
Reisegeb	Reisegebühr/en
R(eise)p	Reisepauschale
Rev	Revident / Revisor
RGBL	Reichsgesetzblatt
RP	Reisepauschale
sächs	sächsisch
schl(es)	schlesisch
Schr	Schreiber
selbst	selbständig
SemmBahn	Semmeringbahn
Signalw	Signalwächter
Sped	Spedition
Staatsrechn.Wiss	Staatsrechnungswissenschaft
StB /StaatsEB	Staats(eisen)bahn
StGB	Strafgesetzbuch
StPO	Strafprozessordnung
ständ.Polyt.Inst.	Ständisches Polytechnisches Institut (Prag)
Stv	Stellvertreter
südl StB	Südliche Staatsbahn
s(üd)ö(stl) StB	Südöstliche Staatsbahn
subst	substituierend / Substitut
susp	suspendiert
T /Tge	Tag/e
Tagl	Taglohn / Tagelöhner
techn	technisch
telegr	telegraphisch / Telegraph / Telegraphist
tgl	täglich
theor	theoretisch
Transp	Transport
Trivialsch	Trivialschule
übern	übernommen
ung	ungarisch
UngC(entral)b	Ungarische Centralbahn
Untern	Unternehmung
techn.	Technisch / Technik
verabsch	verabschiedet
verh	verheiratet
VersGes	Versicherungsgesellschaft
Verw /Verwalt	Verwaltung / Verwalter
Vorarb	Vorarbeiter
Wagensch	Wagenschieber

Wegm	Wegmeister
Werkst	Werkstätte
Württ	Württemberg
WW	Wiener Währung (ab 1.2.1812 im Umlauf, ab 1816 Umtausch in Conventions-Münze zum Kurs von 250 fl WW = 100 fl CM)
zeitl	zeitlich (= befristet)
Zl	(Akten-) Zahl
Zul	Zulage

Bibliographie

Ungedruckte Quellen

Bestände des Archivs der Gewerkschaft der Eisenbahner (VIDA) ab 1849

Bestände des Österreichischen Staatsarchivs /Allgemeines Verwaltungsarchiv (Verkehrsarchiv):

- Vereinigte Hofkanzlei – 1824 - 1848
- Erste österreichische Eisenbahn-Gesellschaft – 1832 – 1859
- Kaiser Ferdinands-Nordbahn – 1836 - 1855
- Ungarische Central-Eisenbahn – 1840 - 1852
- Allgemeine Hofkammer – 1841 - 1848
- Nördliche Staatsbahn – 1847 - 1855
- Ministerium für Öffentliche Arbeiten – 1848, 1852, 1855
- Ministerium für Handel, Gewerbe und Öffentliche Bauten – 1849 - 1859
- Südöstliche Staatsbahn – 1850 - 1854
- General-Direction für Communicationen – 1850 – 1856
- Südliche Staatsbahn – 1850 – 1859
- Östliche Staatsbahn – 1851 – 1858
- Central-Direction für Eisenbahnbauten – 1852 - 1859
- Kärntner Eisenbahn – 1856 – 1858
- Südbahn-Gesellschaft – 1857 - 1859
- Nordtiroler Staatseisenbahn – 1858 - 1859
- Finanzministerium, Kommission für ältere Eisenbahnangelegenheiten – 1861 - 1862
- Ministerium für Handel und Volkswirtschaft – 1861 – 1865

Diensttabellen, Qualifikationslisten, Statusbücher und

Bewerbungsunterlagen:

- Ungarische Centralbahn: 1850 - 1851
- Nördliche Staatsbahn: 1850 – 1855
- Südöstliche Bahn: 1852 – 1854
- Südliche Staatsbahn: 1852 - 1857
- Östliche Staatsbahn: 1853 – 1856

- Central-Direction für Eisenbahnbauten: 1853 - 1859
- Banater Bahn: 1854
- Kärntnerbahn: 1857 - 1858

Gedruckte Quellen

Sr. k.k. Majestät Ferdinand des Ersten politische Gesetze und Verordnungen für sämtliche Provinzen des österreichischen Kaiserstaates, mit Ausnahme von Ungarn und Siebenbürgen. Auf allerhöchsten Befehl, und unter Aufsicht der höchsten Hofstellen herausgegeben. Sechs und sechzigster Band, welcher die Verordnungen vom 1. Januar bis Ende December 1838 enthält (Wien, 1840)

Sr. k.k. Majestät Ferdinand des Ersten politische Gesetze und Verordnungen für sämtliche Provinzen des österreichischen Kaiserstaates, mit Ausnahme von Ungarn und Siebenbürgen. Auf allerhöchsten Befehl, und unter Aufsicht der höchsten Hofstellen herausgegeben. Sieben und sechzigster Band, welcher die Verordnungen vom 1. Januar bis Ende December 1839 enthält (Wien, 1841)

Polizeigesetz für Eisenbahnen (Wien, 1847)

Sr. k.k. Majestät Ferdinand des Ersten politische Gesetze und Verordnungen für sämtliche Provinzen des österreichischen Kaiserstaates, mit Ausnahme von Ungarn und Siebenbürgen. Auf allerhöchsten Befehl, und unter Aufsicht der höchsten Hofstellen herausgegeben. Fünf und siebenzigster Band, welcher die Verordnungen vom 1. Januar bis Ende December 1847 enthält (Wien, 1849)

Allgemeines Reichs-Gesetz und Regierungsblatt für das Kaiserthum Österreich. Jahrgang 1852 (Wien, 1852)

Reichsgesetzblatt für das Kaiserthum Österreich. Jahrgang 1853 (Wien, 1853)

Reichs-Gesetz-Blatt für das Kaiserthum Österreich. Jahrgang 1854 (Wien, 1854)

Reichs-Gesetz-Blatt für das Kaiserthum Österreich. Jahrgang 1855 (Wien, 1855)

k.k. Ministerium für Handel, Gewerbe und Öffentliche Bauten, Instruction für die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen (Wien, 8. März 1856)

Reichs-Gesetz-Blatt für das Kaiserthum Österreich. Jahrgang 1857 (Wien, 1857)

Reichsgesetzblatt für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder. Jahrgang 1874 (Wien, 1874)

Kaiserliche Verordnung vom 16. November 1851 mit welcher eine Eisenbahnbetriebsordnung für alle Kronländer erlassen wird (RGBI 1/1852). 15. Auflage (Wien, 1911)

Instruction für die mit der Beaufsichtigung des Baues der Wächterhäuser beauftragten Assistenten (Wien, 1847)

Instruktion für Ingenieure und Ingenieur-Assistenten (Wien, 1850)

Pensions-Bestimmungen für die bei allen Geschäftsabtheilungen der k.k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft angestellten Beamten und Diener, dann deren Witwen (Wien, 1850)

Instruction für Ober-Conducteure und Conducteure, welche auf der k.k. südlichen Staats-Eisenbahn Personen- und gemischte Züge zu begleiten haben (Wien, 1851)

Instruction für Portiere, Thürsteher und Thorwächter auf der k.k. südlichen Staats-Eisenbahn (Wien, 1851)

Instruction für die Wagenmeister auf der k.k. südlichen Staats-Eisenbahn (Wien, 1851)

Instruction für die Wagenschmierer auf der k.k. südlichen Staats-Eisenbahn (Wien, 1851)

Instruction für Packmeister und Packer, welche auf der k.k. südlichen Staats-Eisenbahn Personen- und gemischte Züge zu begleiten haben (Wien, 1851)

Instruction für Locomotivführer und Locomotivheizer auf der k.k. südlichen Staats-Eisenbahn (Wien, 1851)

Vorschriften über die Feuerlöschordnung auf der k.k. südlichen Staats-Eisenbahn (Wien, 1851)

Vorschriften über die Maßregeln bei den durch Elementar- oder andere unvorhergesehene Ereignisse eintretenden Unterbrechungen des Verkehrs der Züge auf der k.k. südlichen Staats-Eisenbahn (Wien, 1851)

Vorschrift über die Gebühr, Abfassung und Tragzeit der Equipirung für das uniformierte Personale bei der a.pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Wien, 1851)

Pensions-Bestimmungen für die Beamten, Diener und deren Witwen, k.k. priv. Wien-Raaber Eisenbahn-Gesellschaft (Wien, 1854)

Pensionsstatuten, k.k. priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Wien, 1856)

Pensionsstatuten, k.k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Wien, 1861)

Statuten des Unterstützungs-Vereines von Beamten und Dienern der k.k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (Wien, 1864)

Gesetzessammlungen, Sammlungen höchstgerichtlicher Urteile

Die österreichischen Eisenbahn-Gesetze mit allen auf das Eisenbahn-Wesen Bezug nehmenden Vorschriften und Verordnungen auf dem Stand der Gesetzgebung bis Ende des Jahres 1874 in systematischer Darstellung. Taschenausgabe der österreichischen Gesetze. Siebenzehnter Band: Die österreichischen Eisenbahn-Gesetze (Wien, 1875)

M. Epstein, Oberstgerichtliche Entscheidungen in Eisenbahnsachen vom Jahre 1844-1878 (nach den Akten des k.k. Obersten Gerichtshofes). (Wien, 1879)

Theodor Haberer, Das österreichische Eisenbahnrecht (Wien-Pest-Leipzig, 1885)

Sigmund Kaff, Gesetzes-Sammlung des „Arbeiterschutz“ (Wien, 1892)

Alois Edler von Lützenau, Erklärung des mit Allerhöchster Entschließung vom 30. Jänner 1847 genehmigten österreichischen Eisenbahn-Polizeigesetzes unter Anführung der darauf Bezug habenden einschlägigen anderweitigen Gesetze (Wien, 1848)

A.Th. Michel, Österreichs Eisenbahnrecht (Wien, 1860)

- Joseph Pollanetz / Heinrich Edler von Wittek, Sammlung der das österreichische Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen, Staatsverträge und Constitutiv-Urkunden, im Auftrage des k.k. Handelsministeriums zusammengestellt. 6 Bände, 1 Ergänzungsband (Wien, 1871-1878)
- Johann Pospíšil, Zur Entwicklung der Altersversicherung bei den österreichischen Eisenbahnen. Begriff der Dienstunfähigkeit. Sonderdruck aus: Österreichische Zeitschrift für Eisenbahnrecht, Band II/1912 (Wien, 1912)
- Victor Röhl, Sammlung von eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen Gerichte. 2 Bände (Wien, 1879 + 1888)
- Victor Röhl, Österreichs Eisenbahngesetze. Sammlung der auf das Eisenbahnwesen Bezug habenden Gesetze, Verordnungen und Judikate. 2 Bände (Wien, 1885)
- Victor Röhl, Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Österreich (Wien, 1899)
- Friedrich Selner, Systematische Darstellung aller über das Straßenwesen und die Eisenbahnen bestehenden kaiserlich-königlichen österreichischen Gesetze und Verordnungen mit vorzüglicher Rücksicht auf das Königreich Böhmen (Karlsbad und Elbogen, 1843)
- Frederick Walford, A Summary of the Law of Railways; with an Appendix including the Three General Consolidation Acts with Analysis and Notes; and the Standing Orders of Parliament relative to Preliminary Proceedings in the Case of Railway Bills (London, 1845)
- Martin C. Wittmann, Entwicklungen im Dienstrecht der Eisenbahnbediensteten (ÖBB und Privatbahnen), (jur.Dipl.Arbeit Graz, 2007)

Monographien und Sammelbände

- (anonym), Gedanken über Eisenbahnen, deren Wesen und Wirkung, dann Grundsätze bei Anlage und Benützung derselben. Ein Taschenbuch für gebildete Eisenbahn-Freunde (Wien, 1843)
- (anonym), Denkschrift des kärntnerischen Eisenbahncomités über die durch das Kronland Kärnten zu führende Eisenbahn (Klagenfurt, 1850)

- (anonym), Zur Erinnerung an die Eröffnung der Eisenbahnstrecke von Verona nach Botzen im Jahre 1859 (o.J.)
- Amt der Niederösterr. Landesregierung (Hrsg.), Das Zeitalter Kaiser Franz Josephs. Von der Revolution zur Gründerzeit, 1848-1880. Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung 19. Mai – 28. Oktober 1984 (Wien, 1984)
- Victor von Andrian-Werburg, Österreich und dessen Zukunft. 2 Bände (Hamburg, 1843 + 1847)
- Maximilian Bach, Geschichte der Wiener Revolution im Jahre 1848. Volkstümlich dargestellt von Maximilian Bach (Wien, 1898)
- Otto Bauer, Die Nationalitätenfrage und die Sozialdemokratie (Wien, 1907)
- Ignaz Beidtel, Geschichte der österreichischen Staatsverwaltung 1740-1848. Mit einem Anhang Übersicht der österreichischen Kirchengeschichte von 1848-1861. II. Band 1792-1848. Hrsg. Alfons Huber (Innsbruck, 1898)
- Aladár Békéss, Alkohol und Eisenbahn (Wien, 1906)
- Heinrich Benedikt, Die wirtschaftliche Entwicklung in der Franz-Joseph-Zeit (Wien-München, 1958)
- Franz Beneschowsky, Festgedicht für die Eröffnung der Bahn von Wien nach Prag (Pardubitz, 1845)
- Herm. Ign. Bidermann, Die technische Bildung im Kaiserthume Österreichs. Ein Beitrag zur Geschichte der Industrie und des Handels (Wien, 1854)
- E. Biedermann, Das Eisenbahnwesen (Berlin, 1919)
- Alfred Birk, Alois von Negrelli. Die Lebensgeschichte eines Ingenieurs. 2 Bände (Wien-Leipzig, 1915 + 1925)
- Erich Bodzenta (Hrsg.), Die österreichische Gesellschaft. Entwicklung – Struktur – Probleme (Wien-New York, 1972)
- Birgit Bolognese-Leuchtenmüller, Bevölkerungsentwicklung und Berufsstruktur, Gesundheits- und Fürsorgewesen in Österreich 1750-1918. Materialien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Wirtschafts- und Sozialstatistik Österreich-Ungarns. Band 1 (Wien, 1978)
- Birgit Bolognese-Leuchtenmüller, Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungspolitik im gesellschaftlichen Wandel seit Mitte des 18. Jahrhunderts (Habil.Schrift Wien, 1986)

- Regina Bormann, Arbeiterinnen und Arbeiter beim Eisenbahnbau im Raum Schwäbisch-Hall um 1860. Eine Kulturanalyse. Frauenstudien Baden-Württemberg, Band 6 (Tübingen, 1994)
- Emil Brix, Die Umgangssprachen in Altösterreich zwischen Agitation und Assimilation. Die Sprachenstatistik in den zisleithanischen Volkszählungen 1880 bis 1910. Veröffentlichungen der Kommission für neuere Geschichte Österreichs. Band 72 (Wien-Köln-Graz, 1982)
- Ernst Bruckmüller, Sozialgeschichte Österreichs (Wien-München, 2001)
- Alois Brusatti (Hrsg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band I. Die wirtschaftliche Entwicklung (Wien, 1973)
- Ludwig Brügel, Soziale Gesetzgebung in Österreich von 1848 bis 1918 (Wien-Leipzig, 1919)
- Ludwig Brügel, Geschichte der österreichischen Sozialdemokratie. Erster Band: Vom Vormärz bis zum Wiener Hochverratsprozeß, Juli 1870 (Wien, 1922)
- Bund österreichischer Frauenvereine (Hg.), Marianne Hainisch 1839-1909 (Festschrift, Wien, 1909)
- Gotthard Freiherr von Buschman, Adel und Beamtentum Österreich's mit besonderer Bedachtnahme auf eine Dienstpragmatik für Staatsbeamte (Wien, 1886)
- Gustav Cohn, Untersuchungen über die Englische Eisenbahnpolitik. Die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung in England (Leipzig, 1874)
- Gustav Cohn, Untersuchungen über die Englische Eisenbahnpolitik. Zur Beurteilung der Englischen Eisenbahnpolitik (Leipzig, 1875)
- Werner Conze (Hrsg.), Staat und Gesellschaft im deutschen Vormärz 1815-1848. Industrielle Welt 1. Schriftenreihe des Arbeitskreises für moderne Sozialgeschichte (Stuttgart, 1962)
- Werner Conze (Hrsg.), Sozialgeschichte der Familie in der Neuzeit Europas. Neue Forschungen. Industrielle Welt. Schriftenreihe des Arbeitskreises für moderne Sozialgeschichte. Band 21 (Stuttgart, 1976)
- Peter Csendes (Hrsg.), Österreich 1790-1848. Tagebuch einer Epoche (Wien, 1987)
- Aloys Freiherr von Czedik, Der Weg von und zu den Österreichischen Staatsbahnen. 1824-1854/1858. 1882-1910. (Teschen-Wien-Leipzig, 1913)

- Karl Freiherr von Czoernig, Österreich's Neugestaltung 1848-1857. Als Manuscript abgedruckt aus der Ethnographie der österreichischen Monarchie (Wien, 1857)
- Julius Deutsch, Geschichte der österreichischen Arbeiterbewegung. Eine Skizze (Wien, 1947)
- Georg Eberl, Als ich Eisenbahner wurde (Wien, 1971)
- Josef Ehmer, Familienstruktur und Arbeitsorganisation im frühindustriellen Wien (Wien, 1980)
- Wilhelm Ellenbogen, Die Eisenbahner und die Socialdemokratie (Wien, 1896)
- Helmut Engelbrecht, Geschichte des österreichischen Bildungswesens. Erziehung und Unterricht auf dem Boden Österreichs. Band 3. Von der frühen Aufklärung bis zum Vormärz (Wien, 1984)
- Helmut Engelbrecht, Geschichte des österreichischen Bildungswesens. Erziehung und Unterricht auf dem Boden Österreichs. Band 4: Von 1848 bis zum Ende der Monarchie (Wien, 1986)
- Ulrich Engelhardt (Hrsg.), Handwerker in der Industrialisierung. Lage, Kultur und Politik vom späten 18. bis ins frühe 20. Jahrhundert. Industrielle Welt. Schriftenreihe des Arbeitskreises für moderne Sozialgeschichte. Band 37 (Stuttgart, 1984)
- Emil Engelsberg, Die Wohlfahrtseinrichtungen bei den österreichischen Eisenbahnen (Wien, 1892)
- Wilhelm Franz Exner, Das k.k. polytechnische Institut in Wien, seine Gründung, seine Entwicklung und sein jetziger Zustand (Wien, 1861)
- Peter Feldbauer, Stadtwachstum und Wohnungsnot. Determinanten unzureichender Wohnversorgung. Wien 1848 bis 1914 (Habil.Schrift Wien, 1977)
- Rosa-Maria Fidesser, Die soziale Lage der Metallarbeiter Niederösterreichs in der Zeit der Industrialisierung bis 1914 (phil.Diss. Wien, 1974)
- Karl Fischer, Denkwürdigkeiten und Erinnerungen eines Arbeiters. Hrsg. Paul Göhre (Leipzig, 1903)
- Karl Flanner, Die Anfänge der Wiener Neustädter Arbeiterbewegung, 1865-68. Materialien zur Arbeiterbewegung Nr. 1 (Wien, 1975)

- Klaus Frommelt, Die Sprachenfrage im österreichischen Unterrichtswesen 1848-1859. Studien zur Geschichte der österreichisch-ungarischen Monarchie (Wien, 1963)
- Winfried R. Garscha /Christine Schindler (Hg.), Arbeiterbewegung und nationale Identität. 29. Linzer Konferenz der Internationalen Tagung der Historikerinnen und Historiker der Arbeiterinnen- und Arbeiterbewegung. 14.-18. September 1993 (Wien, 1993)
- Franz Anton von Gerstner, Über die Vortheile der Anlage einer Eisenbahn zwischen Moldau und Donau (Wien, 1824)
- Theodor Gettinger, Ausflug von Wien mit der Südbahn über den Semmering bis Mürzzuschlag. Nebst Andeutungen zu Ausflügen von allen Stationen bis an den Wechsel, nach Gutenstein, auf den Schneeberg und nach Mariazell. Vorzüglich für Theilnehmer an den Semmering-Vergnügungsfahrten. 3. vermehrte und verbesserte Auflage (Wien, 1872)
- Angelika Gillmayr, ArbeiterBilder in der österreichischen Kunst. Mitte 19. Jahrhunderts bis II. Weltkrieg. Katalog der Ausstellung im Stadtmuseum Linz-Nordico, 3. April bis 5. Juli 1998 (Linz, 1998)
- Monika Glettler, Die Wiener Tschechen um 1900. Strukturanalyse einer nationalen Minderheit in der Großstadt. Veröffentlichungen des Collegium Carolinum (München-Wien, 1972)
- Monika Glettler /Heiko Haumann /Gottfried Schramm (Hrsg.), Zentrale Städte und ihr Umland. Wechselwirkungen während der Industrialisierungsperiode in Mitteleuropa (St. Katharinen, 1985)
- Walter Grab, Ein Volk muß seine Freiheit selbst erobern. Zur Geschichte der deutschen Jakobiner (Frankfurt /M., 1984)
- Michael Grossmann, Die notwendige Fortentwicklung des Eisenbahn-Sanitätswesens (Wien, 1881)
- Michael Grossmann, Die Cholerafahrt vom Standpunkt der Eisenbahnen (Wien, 1885)
- Michael Grossmann, Über die Ersatzansprüche an die Eisenbahnen auf Grund der Haftpflicht und Unfall-Versicherungsgesetze (Wien, 1901)
- Ingrid Grüner, Wohnungsverhältnisse der Wiener unteren Schichten im Spiegel der Presse 1848 bis 1895 (phil.Diss. Wien, 1981)

- Theodor Haberer, Geschichte des Eisenbahnwesens (Wien-Pest-Leipzig, 1884)
- Sylvia Hahn, Frauenarbeit vom ausgehenden 18. bis zum 20. Jahrhundert (Wien, 1993)
- Ernst Hanisch, Der kranke Mann an der Donau. Marx und Engels über Österreich (Wien-München-Zürich, 1978)
- Michael Hann, Die Unterschichten Wiens im Vormärz. Soziale Kategorien im Umbruch von der ständischen zur Industriegesellschaft (phil.Diss. Wien, 1984)
- Gerta Hartl /Herbert Patera, Straßen Brücken Eisenbahnen. Karl Ritter von Ghega (Graz-Wien-Köln, 1960)
- Hans Hautmann /Rudolf Kropf, Die österreichische Arbeiterbewegung vom Vormärz bis 1945. Sozialökonomische Ursprünge ihrer Ideologie und Politik (Wien, 1974)
- Wolfgang Häusler, Von der Massenarmut zur Arbeiterbewegung. Demokratie und soziale Frage in der Wiener Revolution von 1848 (Wien-München, 1979)
- Wolfgang Häusler (Hrsg.), Ernst Violand. Die soziale Geschichte der Revolution in Österreich 1848 (Wien, 1984)
- Heinrich Heine, Lutetia. Berichte über Politik, Kunst und Volksleben. Heines sämtliche Werke in zwölf Bänden, Bd. XI (Berlin-Leipzig, o.J.)
- Richard Heinersdorff, Die k.u.k. privilegierten Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie 1828-1918 (Wien-München-Zürich, 1975)
- Heimold Helczmanovszki (Hrsg.), Beiträge zur Bevölkerungs- und Sozialgeschichte Österreichs. Nebst einem Überblick über die Entwicklung der Bevölkerungs- und Sozialstatistik (Wien, 1973)
- Franz Xaver Hlubek, Der Verkehr zwischen Triest und der Monarchie und die Wien-Triester Eisenbahn (Wien, 1841)
- Edmund Hofbauer, Die österreichischen Eisenbahnen 1837-1937. Gedenkblätter zur Hundertjahrfeier der Eröffnung der ersten österreichischen Dampfeisenbahn (Wien, 1937)
- Carl Holdhaus /Franz Migerka, Die Verwendung weiblicher Arbeitskräfte in der Fabrikindustrie und in einzelnen Zweigen des Verkehrswesens

- Österreichs. Weltausstellung 1873. Erläuternder Text zu einer Abteilung der Ausstellung im Frauen-Pavillon (Brünn, 1873)
- Wenzel Holek, Lebensgang eines deutsch-tschechischen Handarbeiters (Jena, 1909)
- C.H. Huber, Kurzgefaßter Unterricht für die Eisenbahn-Kondukteure über ihr Verhalten bei Unglücksfällen auf der Eisenbahn und die Anwendung der in den Rettungskästen befindlichen Gegenstände (Graz, 1851)
- Margarete Hubinek, Die sozialdemokratische Organisation der österreichischen Eisenbahnbediensteten (phil.Diss. Wien, 1949)
- Carl Jelinek, Das ständisch-polytechnische Institut zu Prag. Programm zur fünfzigjährigen Erinnerungs-Feier an die Eröffnung des Instituts 10. November 1856 (Prag, 1856)
- Michael John, Wohnverhältnisse sozialer Unterschichten im Wien Kaiser Franz Josephs. Materialien zur Arbeiterbewegung Nr. 32 (Wien, 1984)
- Sigmund Kaff, Das Recht der Eisenbahner. Eine kritische Darstellung der Arbeitsbedingungen auf den österreichischen Eisenbahnen (Wien, 1907)
- Eduard Kafka, Österreichisch-ungarische Eisenbahn-Angelegenheiten. Sämmtlichen österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen gewidmet (Wien, 1868)
- Eduard Kafka, Eisenbahn-Angelegenheiten und Personalien in lexikalischer Form (Leipzig, 1885)
- Robert A. Kann, Das Nationalitätenproblem der Habsburgermonarchie. Geschichte und Ideengehalt der nationalen Bestrebungen vom Vormärz bis zur Auflösung des Reiches im Jahre 1918. Erster Band: Das Reich und die Völker (Graz-Köln, 1964)
- Hermann Kellenbenz (Hrsg.), Wirtschaftliches Wachstum, Energie und Verkehr vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert. Bericht über die 6. Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte (Stuttgart-New York, 1978)
- Fritz Klenner, Hundert Jahre österreichische Gewerkschaftsbewegung. Entstehung und Entwicklung (Wien, 1981)

- Herbert Knittler /Andrea Komlosy, Die Lainsitz. Natur- und Kulturgeschichte einer Region. Forschungen zur Landeskunde von Niederösterreich. Band 28 (St. Pölten, 1997)
- Jürgen Kocka, Arbeitsverhältnisse und Arbeiterexistenzen. Grundlagen der Klassenbildung im 19. Jahrhundert. Geschichte der Arbeiter und der Arbeiterbewegung in Deutschland seit dem Ende des 18. Jahrhunderts. Band 2 (Bonn, 1990)
- Jiří Kořalka, Tschechen im Habsburgerreich und in Europa 1815-1914. Sozialgeschichtliche Zusammenhänge der neuzeitlichen Nationsbildung und der Nationalitätenfrage in den böhmischen Ländern. Schriftenreihe des österreichischen Ost- und Südosteuropa-Instituts. Band XVIII (Wien-München, 1991)
- Burkhard Köster, Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825-1859. Militärgeschichtliche Studien, Band 37 (München, 1999)
- Walter Krebs, Die sozialen Probleme Österreichs in der politischen Publizistik des Vormärz (phil.Diss. Wien, 1949)
- Ingrid Kupec, Die Eheschranken für die berufstätige Frau seit Beginn der industriellen Gesellschaft am Beispiel Österreichs (staatsw.Diss. Wien, 1963)
- Dieter Langewiesche, Zur Freizeit des Arbeiters. Bildungsbestrebungen und Freizeitgestaltung österreichischer Arbeiter im Kaiserreich und in der Ersten Republik. Industrielle Welt. Schriftenreihe des Arbeitskreises für moderne Sozialgeschichte. Band 29 (Stuttgart, 1979)
- Max Lederer, Grundriß des österreichischen Sozialrechts (Wien, 1929)
- Johann Lentner, Die Rolle der Eisenbahner im politischen Leben Österreichs (phil.Diss. Wien, 1975)
- Nicole Liebmann, Die Graz Köflacher Eisenbahn als Ursache und Wirkung örtlich /regionaler kultureller Entwicklungen in der Weststeiermark (am Fallbeispiel Lieboch). (phil.Dipl.Arbeit Graz, 2005)
- Claudio Magris /Angelo Ara, Triest. Eine literarische Hauptstadt in Mitteleuropa (München, 2005)
- Th. Marckmann, Entwurf einer Instruktion zur Handhabung der Eintheilung des Dienstes einer größeren Eisenbahn-Gesellschaft (Wien, 1859)

- Julius Marx, Die wirtschaftlichen Ursachen der Revolution von 1848 in Österreich. Veröffentlichungen der Kommission für Neuere Geschichte Österreichs. Band 51 (Graz-Köln, 1965)
- Karl Marx, Das Kapital. Kritik der politischen Ökonomie. Band I. Der Produktionsprozeß des Kapitals (Frankfurt/M.-Berlin-Wien, 1969)
- Herbert Matis, Österreichs Wirtschaft 1848-1913. Konjunkturelle Dynamik und gesellschaftlicher Wandel im Zeitalter Franz Josephs I (Berlin, 1972)
- Karl Megner, Beamte. Wirtschafts- und sozialgeschichtliche Aspekte des k.k. Beamtentums. Studien zur Geschichte der österreichisch-ungarischen Monarchie, Band XXI (Wien, 1985)
- Victor Mekarsky, Edler von Menk, Das Eisenbahnwesen nach allen Beziehungen kritisch beleuchtet. Für die Gebildeten jeden Standes, und ein vollständiges Handbuch für Eisenbahn-Committéen, Privat-Unternehmer, Mit-Interessenten, Architekten, Ingenieurs und Mechaniker (Wien, 1837)
- Gerhard Melinz / Susan Zimmermann (Hrsg.), Wien-Prag-Budapest: Blütezeit der Habsburgermetropolen; Urbanisierung, Kommunalpolitik, gesellschaftliche Konflikte (1867-1918). (Wien, 1996)
- Hans Mommsen, Arbeiterbewegung und Nationale Frage. Ausgewählte Aufsätze. Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, Band 34 (Göttingen, 1979)
- Dietrich Mühlberg, Proletariat. Kultur und Lebensweise im 19. Jahrhundert (Wien-Köln-Graz, 1986)
- Rudolf Müller, Der erste Lichtstrahl oder: Die Erkenntnis der Leiden des österreichischen Eisenbahnpersonales. Gesammelte Vorträge und Aufsätze (Wien, 1893)
- Hans Nawiasky, Die Frauen im österreichischen Staatsdienst. Wiener Staatswissenschaftliche Studien, 4. Band (Wien-Leipzig, 1902)
- Johann Nestroy, Eisenbahnheiraten oder Wien, Neustadt, Brünn. In: Gesammelte Werke. Vierter Band (Wien, 1962)
- Johann Nestroy, Die Fahrt mit dem Dampfwagen. In: Stücke 8/I. Sämtliche Werke, Historisch-kritische Ausgabe, Hrsg. Friedrich Walla (Wien, 1996)

- Alfred Niel, Eisenbahn und Gesellschaft (jur.Diss. Wien, 1952)
- Alfred Niel, Carl Ritter von Ghega. Ein Leben für die Eisenbahnen in Österreich (Wien, 1977)
- Österr. Gewerkschaftsbund (Hrsg.), 80 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner (Wien, 1972)
- Gustav Otruba, Wiener Flugschriften zur Sozialen Frage 1848. I. Arbeiterschaft, Handwerk, Handel. Materialien zur Arbeiterbewegung Nr. 9 (Wien, 1978)
- Robert Pap, Weltkulturerbe Semmeringbahn. Zum Jubiläum 150 Jahre Semmeringbahn 1854-2004 (Semmering, 2003)
- Magdalene Papp, Wiener Arbeiterhaushalte um 1900. Studien zu Kultur und Lebensweise im privaten Reproduktionsbereich (phil.Diss. Wien, 1980)
- Elfriede Perz, Der Ausbau des südwestlichen Eisenbahnnetzes der österreichisch-ungarischen Monarchie von den Anfängen bis zum Jahre 1918 (phil.Diss. Wien, 1965)
- Gerhard Pfeisinger, Die Revolution von 1848 in Graz. Materialien zur Arbeiterbewegung Nr. 42 (Wien, 1986)
- Eva Priester, Kurze Geschichte Österreichs. Aufstieg und Untergang des Habsburgerreiches (Wien, 1949)
- Friedrich Prinz, Prag und Wien 1848. Probleme der nationalen und sozialen Revolution im Spiegel der Wiener Ministerratsprotokolle. Veröffentlichungen des Collegium Carolinum. Band 21 (München, 1968)
- Detlev Puls (Hrsg.), Wahrnehmungsformen und Protestverhalten. Studien zur Lage der Unterschichten im 18. und 19. Jahrhundert (Frankfurt /M., 1979)
- Anson Rabinbach, The Human Motor. Energy, Fatigue, and the Origins of Modernity (USA, 1990)
- Wilhelm Rausch (Hrsg.), Die Städte Mitteleuropas im 19. Jahrhundert. Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas, Band VII (Linz, 1983)
- Marcellin Adalbert Reitler, Personal-Einrichtungen der Eisenbahnen vom Standpunkt des Denkers und Menschenfreundes, Studien und Vorschläge (Wien, 1879)
- Josefa Richter, Die sozialen Verhältnisse der Wiener Arbeiter 1867-1889 (phil.Diss. Wien, 1965)

- Edith Rigler, Frauenleitbild und Frauenarbeit in Österreich vom ausgehenden 19. Jahrhundert bis zum zweiten Weltkrieg (Wien, 1976)
- Peter Rosegger, Als ich das erste Mal auf dem Dampfwagen saß. In: Gesammelte Werke, Band 3 (München, 1989)
- Victor Freiherr von Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens (Berlin-Wien, 1914)
- Wolfgang Ruppert (Hrsg.), Die Arbeiter. Lebensformen, Alltag und Kultur von der Frühindustrialisierung bis zum „Wirtschaftswunder“ (München, 1986)
- Ferdinand von Saar, Die Steinklopfer. In: Novellen aus Österreich, Erster Band (Wien-München, 1998)
- Roman Sandgruber, Konsumgüterverbrauch, Lebensstandard und Alltagskultur im Österreich des 18. und 19. Jahrhunderts. 2 Bände (Habil. Schrift Wien, 1980)
- Edith Saurer, Materielle Kultur und sozialer Protest in der Lombardei, Venedig, Niederösterreich und Böhmen zwischen Vormärz und Neoabsolutismus (Habil. Schrift Wien, 1983)
- Emil Sax, Die Wohnungszustände der arbeitenden Classen und ihre Reform (Wien, 1869)
- Emil Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft (Wien, 1878)
- Emil Sax, Die Eisenbahn (Wien, 1879)
- Michael Schacherl, Abstinenter-Beichten. Arbeiter über den Alkohol und über die Abstinenz (Wien, 1911)
- Wulf Schadendorf, Das Jahrhundert der Eisenbahn (München, 1965)
- Erich Scheithauer, Beiträge zur Sozialstruktur der Wiener Außenbezirke. Entwicklung im Zeitraum 1850-1910 an Hand der Volkszählungsergebnisse (phil.Diss. Wien, 1954)
- Gustav Adolf Schimmer, Die Bevölkerung von Wien und seiner Umgebung nach dem Berufe und der Beschäftigung. Auf Grundlage der jüngsten Volkszählung. I. Theil. Geschlecht, Civilstand, Wohnverhältnisse, Arbeits- und Dienstverhältnisse (Wien, 1874)
- Wolfgang Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert (München-Frankfurt /M., 1977)

- Dorothea Schmitt, Massenhafte Produktion? Produkte, Produktion und Beschäftigte im Stammwerk von Siemens vor 1914. Theorie und Geschichte der bürgerlichen Gesellschaft. Band 8 (Münster, 1993)
- Charles Sealsfield (Karl Postl), Austria as it is: or Sketches of continental courts, by an eye-witness. London 1828. Österreich, wie es ist oder Skizzen von Fürstenhöfen des Kontinents. Wien 1919. Kommentierte Textedition, hrsg. Primus-Heinz Kucher. Literatur in der Geschichte, Geschichte in der Literatur. Band 28 (Wien-Köln-Weimar, 1994)
- Elisabeth Simon, Das Wiener Schulwesen im Vormärz (phil.Diss. Wien, 1949)
- Johann Slokar, Geschichte der österreichischen Industrie und ihrer Förderung unter Kaiser Franz I. Mit besonderer Berücksichtigung der Großindustrie und unter Benützung archivalischer Quellen verfaßt (Wien, 1914)
- Annemarie Steidl, Regionale Mobilität der städtischen Handwerker. Die Herkunft Wiener Lehrlinge /Lehrmädchen, Gesellen und Meister im 18. und 19. Jahrhundert (phil.Diss. Wien, 1999)
- Lorenz von Stein, Zur Eisenbahnrechts-Bildung. Gesammelte Aufsätze aus dem Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der Österreichisch-Ungarischen Monarchie (Wien, 1872)
- Herbert Steiner, Die Internationale Arbeiterassocation und die österreichische Arbeiterbewegung. Archiv für Sozialgeschichte. Band 4, Sonderdruck (Hannover, 1964)
- Herbert Steiner, Karl Marx in Wien. Die Arbeiterbewegung zwischen Revolution und Restauration 1848 (Habil.Schrift Wien, 1982)
- Ludwig Ritter von Stockert, Eisenbahn-Unfälle. Ein Beitrag zur Eisenbahnbetriebslehre. 2 Bände (Leipzig, 1913)
- Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum seiner kaiserlichen und königlichen apostolischen Majestät. 6 Bände (Wien-Teschen-Leipzig, 1898)
- Mikuláš Teich (Hrsg.), Bohemia in History (Cambridge, 1998)
- Kamilla Theimer, Frauenarbeit in Österreich (Wien, 1909)

- Charles Tilly/Louise Tilly/Richard Tilly, *The Rebellious Century 1830-1930* (Cambridge /Mass., 1975)
- Ferdinand Tremel, *Wirtschafts- und Sozialgeschichte Österreichs. Von den Anfängen bis 1955* (Wien, 1969)
- Peter Evan Turnbull, *Österreichs soziale und politische Zustände* (Leipzig, 1840)
- Peter Evan Turnbull, *Reise durch die österreichischen Staaten* (Leipzig, 1841)
- Rudolf Ullik, *Das Ministerium für öffentliche Arbeiten im Jahre 1848. Ein Beitrag zur staatlichen Wirtschafts- und Sozialpolitik Österreichs im Jahre 1848* (phil.Diss. Wien, 1975)
- Günther Vavrovsky, *Das österreichische Parlament und die Entwicklungsgeschichte der Eisenbahnen unter besonderer Berücksichtigung der Jahre 1867-1914* (phil.Diss. Wien, 1950)
- Leo Verkauf, *Zur Geschichte des Arbeiterrechts in Österreich* (Wien, 1905)
- Karl Vocelka, *Geschichte Österreichs. Kultur – Gesellschaft – Politik* (Graz-Köln-Wien, 2000)
- Georg Wagner (Hrsg.), *Das Nestroy-Liederbuch. Band 8. Possen 2* (Wien, 1998)
- Adam Wandruszka /Peter Urbanitsch (Hrsg.), *Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band III. Die Völker des Reichs* (Wien, 1980)
- Max Maria Freiherr von Weber, *Die Lebensversicherung der Eisenbahn-Passagiere in Verbindung mit der Unterstützung und Pensionierung der Eisenbahn-Beamten und ihrer Angehörigen* (Leipzig, 1855)
- Max Maria Freiherr von Weber, *Die Schule des Eisenbahnwesens. Kurzer Abriß der Geschichte, Technik, Administration und Statistik der Eisenbahnen* (Leipzig, 1857)
- Max Maria Freiherr von Weber, *Die Gefährdungen des Personals beim Maschinen- und Fahrdienst der Eisenbahnen. Eine Denkschrift* (Leipzig, 1862)
- Max Maria von Weber, *Aus der Welt der Arbeit. Gesammelte Schriften*, hrsg. von Maria von Wildenbruch (Berlin, 1907)
- Max Weber, *Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriß der verstehenden Soziologie*, Hrsg. Johannes Winckelmann (Tübingen, 1985)

- Franz Carl Weidmann, Die Budweis-Linz-Gmundner Eisenbahn. In der Geschichte ihrer Entstehung und Vollendung, und in ihren merkantilen, strategischen, technischen und topographischen Beziehungen (Wien, 1842)
- Franz Carl Weidmann, Der Tourist auf der Südbahn von Wien bis Triest. Dritte Auflage, neu bearbeitet von Theodor Gettinger (Wien, 1868)
- Gertrude Weis, Die Arbeiterfrage des Jahres 1848 in Österreich (phil.Diss. Wien, 1950)
- Eduard Winter, Frühliberalismus in der Donaumonarchie. Religiöse, nationale und wissenschaftliche Strömungen von 1790-1868 (Berlin, 1968)
- Erhard Wisshaupt, Die wirtschaftliche und soziale Lage in Österreich von 1830-1839, nach amtlichen Berichten (phil.Diss. Wien, 1952)
- Michael Wortmann, Eisenbahnbauarbeiter im Vormärz. Sozialgeschichtliche Untersuchung der Bauarbeiter der Köln-Mindener Eisenbahn in Minden und Ravensburg, 1844-47. Neue Wirtschaftsgeschichte, Band 6 (Köln-Wien, 1972)
- Anton Wurmb, Denkschrift an den oberösterreichischen Landtag über die Wels-Passauer Eisenbahn (Linz, 1861)
- Ernst Victor Zenker, Die Wiener Revolution 1848 in ihren socialen Voraussetzungen und Beziehungen (Wien-Pest-Leipzig, 1897)
- Helmut Zimmermann, Sozialgeschichtliche und organisatorische Entwicklungsbedingungen der österreichischen Arbeiterbewegung bis 1914 unter besonderer Berücksichtigung des Austromarxismus (phil.Diss. Marburg, 1976)
- Erich Zöllner, Geschichte Österreichs. Von den Anfängen bis zur Gegenwart (Wien, 1966)

Aufsätze /Vorträge /Denkschriften

- Fulvio Babudieri, Bemerkungen über die Stadt Triest im 19. Jahrhundert. In: Wilhelm Rausch (Hrsg.), Die Städte Mitteleuropas im 19. Jahrhundert. Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas, Band VII (Linz, 1983), S. 79-82

- Karl Bachinger, Das Verkehrswesen. In: Alois Brusatti (Hrsg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band I. Die wirtschaftliche Entwicklung (Wien, 1973), S. 278-322
- Renate Banik-Schweitzer, Berlin-Wien-Budapest. Zur sozialräumlichen Entwicklung der drei Hauptstädte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. In: Wilhelm Rausch (Hrsg.), Die Städte Mitteleuropas im 19. Jahrhundert. Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas, Band VII (Linz, 1983), S. 139-154
- Henryk Batowski, Die Polen. In: Adam Wandruszka /Peter Urbanitsch (Hrsg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band III. Die Völker des Reichs (Wien, 1980), S. 522-554
- Iván T. Berend /György Ránki, Ungarns wirtschaftliche Entwicklung. In: Alois Brusatti (Hrsg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band I. Die wirtschaftliche Entwicklung (Wien, 1973), S.462-527
- Wolfdieter Bihl, Die Ruthenen. In: Adam Wandruszka /Peter Urbanitsch (Hrsg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band III. Die Völker des Reichs (Wien, 1980), S. 555-584
- Wolfdieter Bihl, Die Juden. In: Adam Wandruszka /Peter Urbanitsch (Hrsg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band III. Die Völker des Reichs (Wien, 1980), S. 880-948
- Erich Bodzenta /Norbert Freytag, Soziale Ungleichheit. In: Erich Bodzenta (Hrsg.), Die österreichische Gesellschaft. Entwicklung-Struktur-Probleme (Wien-New York, 1972), S. 100-136
- Karl Bosl, Die mitteleuropäische Stadt des 19. Jahrhunderts im Wandel von Wirtschaft, Gesellschaft, Staat, Kultur. In: Wilhelm Rausch (Hrsg.), Die Städte Mitteleuropas im 19. Jahrhundert. Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas, Band VII (Linz, 1983), S. 1-24
- Otto Brunner, Staat und Gesellschaft im vormärzlichen Österreich im Spiegel von J. Beidtels Geschichte der österreichischen Staatsverwaltung 1740-1848. In: Werner Conze (Hrsg.), Staat und Gesellschaft im deutschen Vormärz 1815-1848. Industrielle Welt 1. Schriftenreihe des Arbeitskreises für moderne Sozialgeschichte (Stuttgart, 1962), S. 39-78
- Bund Österr. Frauenvereine, Marianne Hainisch 1839-1909 (Wien, 1909)

- Alfred Freiherr von Buschman, Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum seiner kaiserlichen und königlichen apostolischen Majestät. Band IV (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), S. 113-300
- Helmut Butta, Claudius Alexander Klaudy und seine Laufbahn im österreichischen Eisenbahnwesen im 19. Jahrhundert. In: SCRINIUM, Zeitschrift des Verbandes österreichischer Archive, Heft 43/1990, (Wien, 1990), S. 121-125
- Marina Cattaruzza, Zentrale Städte und ihr Umland: Der Fall Triest 1850-1914. In: Monika Glettler u.a. (Hrsg.), Zentrale Städte und ihr Umland. Wechselwirkungen während der Industrialisierungsperiode in Mitteleuropa (St. Katharinen, 1985), S. 235-245
- Ernő Deák, Zuwanderung und Assimilation ethnischer Gruppen in Wien und Budapest während der franzisko-josephinischen Zeit. In: Monika Glettler u.a. (Hrsg.), Zentrale Städte und ihr Umland. Wechselwirkungen während der Industrialisierungsperiode in Mitteleuropa (St. Katharinen, 1985), S. 139-161
- Dimitrije Djordjević, Die Serben. In: Adam Wandruszka /Peter Urbanitsch (Hrsg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band III. Die Völker des Reichs (Wien, 1980), S. 734-774
- Pieter van Duin, Proletarian Prejudices. The Impact of Ethnic and Racial Antagonism on Working-Class Organization 1830-1930. In: Winfried R. Garscha /Christine Schindler (Hrsg.), Arbeiterbewegung und nationale Identität. 29. Linzer Konferenz der Internationalen Tagung der Historikerinnen und Historiker der Arbeiterinnen- und Arbeiterbewegung. 14.-18. September 1993 (Wien, 1993), S. 55-95
- Josef Ehmer, Rote Fahnen – Blauer Montag. Soziale Bedingungen von Aktions- und Organisationsformen der frühen Wiener Arbeiterbewegung. In: Detlev Puls (Hrsg.), Wahrnehmungsformen und Protestverhalten. Studien zur Lage der Unterschichten im 18. und 19. Jahrhundert (Frankfurt /M., 1979), S. 143-174

- Josef Ehmer, Ökonomischer und sozialer Strukturwandel im Wiener Handwerk – von der industriellen Revolution zur Hochindustrialisierung. In: Ulrich Engelhardt (Hrsg.), Handwerker in der Industrialisierung. Lage, Kultur und Politik vom späten 18. bis ins frühe 20. Jahrhundert. Industrielle Welt. Schriftenreihe des Arbeitskreises für moderne Sozialgeschichte. Band 37 (Stuttgart, 1984), S. 78-104
- F.R. Engel, Die Kleinbahnen in Österreich. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum seiner kaiserlichen und königlichen apostolischen Majestät. Band I/Teil 2 (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), S. 521-558
- Emil Engelsberg, Wohlfahrts-Einrichtungen. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum seiner kaiserlichen und königlichen apostolischen Majestät. Band III (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), S. 321-352
- Theodor Englisch, Tarifwesen. A. Personen-Tarife. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum seiner kaiserlichen und königlichen apostolischen Majestät. Band III (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), S. 119-174
- Tamás Faragó, Die Budapester Bevölkerungsentwicklung und die Zuwanderung 1840 bis 1941. In: Gerhard Melinz / Susan Zimmermann (Hrsg.), Wien-Prag-Budapest: Blütezeit der Habsburgermetropolen; Urbanisierung, Kommunalpolitik, gesellschaftliche Konflikte (1867-1918), (Wien, 1996), S. 58-72
- Dorothea Gaudart, Die Stellung der Frau. In: Erich Bodzenta (Hrsg.), Die österreichische Gesellschaft. Entwicklung-Struktur-Probleme (Wien-New York, 1972), S. 51-62
- Gustav Gerstel, Mechanik des Zugverkehrs. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum seiner kaiserlichen und königlichen apostolischen Majestät. Band III (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), S. 1-56

- Karl Gölsdorf, Lokomotivbau. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum seiner kaiserlichen und königlichen apostolischen Majestät. Band II (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), S. 423-490
- Roman Freiherr von Gostkowski, Beheizung und Beleuchtung der Eisenbahnwagen. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum seiner kaiserlichen und königlichen apostolischen Majestät. Band II (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), S. 549-565
- Mirjana Gross / Agneza Szabo, Die Stadt Triest an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert. Der Fall eines Nachholprozesses. In: Monika Glettler u.a. (Hrsg.), Zentrale Städte und ihr Umland. Wechselwirkungen während der Industrialisierungsperiode in Mitteleuropa (St. Katharinen, 1985), S. 246-271
- Michael Grossmann, Über die Anforderungen des Eisenbahndienstes an die menschliche Gesundheit. Vortrag gehalten am 28. März 1882 im Club österreichischer Eisenbahn-Beamten (Wien, 1882)
- Heimold Helczmanovski, Die Bevölkerung Österreich-Ungarns. In: Geschichte und Ergebnisse der zentralen amtlichen Statistik in Österreich 1829-1979. Festschrift aus Anlaß des 150jährigen Bestehens der zentralen amtlichen Statistik in Österreich (Wien, 1979), S. 369-402
- Keith Hitchins, Die Rumänen. In: Adam Wandruszka / Peter Urbanitsch (Hrsg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band III. Die Völker des Reichs (Wien, 1980), S. 585-625
- L'udovit Holotik, Die Slowaken. In: Adam Wandruszka / Peter Urbanitsch (Hrsg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band III. Die Völker des Reichs (Wien, 1980), S. 775-800
- Helmut Karigl, Personalaufnahmen bei der Generaldirektion für die Staatseisenbahn (1842-1848). In: SCRINIUM, Zeitschrift des Verbandes österreichischer Archive, Heft 43/1990 (Wien, 1990), S. 152-161
- Helmut Karigl, Die Aufnahme von Militärpersonen bei der Generaldirektion für die Staatseisenbahnen. In: MÖSTA, Mitteilungen des Österreichi-

- schen Staatsarchivs Nr. 43/1993. Festschrift für Kurt Peball (Wien, 1993), S. 122-133
- László Katus, Die Magyaren. In: Adam Wandruszka /Peter Urbanitsch (Hrsg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band III. Die Völker des Reichs (Wien, 1980), S. 410-488
- Albert Kaufmann, Urbanisierung. In: Erich Bodzenta (Hrsg.), Die österreichische Gesellschaft. Entwicklung-Struktur-Probleme (Wien-New York, 1972), S. 63-99
- Ottokar Kazda, Zugförderung. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum seiner kaiserlichen und königlichen apostolischen Majestät. Band II (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), S. 611-634
- Kurt Klein, Die Bevölkerung Österreichs vom Beginn des 16. bis Mitte des 18. Jahrhunderts (mit einem Abriß der Bevölkerungsentwicklung von 1754-1869). In: Heimold Helczmanovszki (Hrsg.), Beiträge zur Bevölkerungs- und Sozialgeschichte Österreichs. Nebst einem Überblick über die Entwicklung der Bevölkerungs- und Sozialstatistik (Wien, 1973), S. 47-112
- Hugo Köstler, Die Wiener Stadtbahn. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum seiner kaiserlichen und königlichen apostolischen Majestät. Band I/Teil II (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), S. 427-466
- Jiří Kořalka /R.J. Crampton, Die Tschechen. In: Adam Wandruszka /Peter Urbanitsch (Hrsg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band III. Die Völker des Reichs (Wien, 1980), S. 489-521
- P.F. Kupka, Allgemeine Vorgeschichte. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum seiner kaiserlichen und königlichen apostolischen Majestät. Band I/Teil 1 (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), S. 1-72
- P.F. Kupka, Das Lokalbahnwesen in Österreich. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monar-

- chie. Zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum seiner kaiserlichen und königlichen apostolischen Majestät. Band I/Teil 2 (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), S. 467-520
- Jaroslav Lánik, Urbanisierung in Böhmen und die Entwicklung der Prager Agglomeration. In: Gerhard Melinz / Susan Zimmermann (Hrsg.), Wien-Prag-Budapest: Blütezeit der Habsburgermetropolen; Urbanisierung, Kommunalpolitik, gesellschaftliche Konflikte (1867-1918), S. (Wien, 1996), S. 46-57
- Peter Laslett, Familie und Industrialisierung: eine „starke Theorie“. In: Werner Conze (Hrsg.), Sozialgeschichte der Familie in der Neuzeit Europas. Neue Forschungen. Industrielle Welt. Schriftenreihe des Arbeitskreises für moderne Sozialgeschichte. Band 21 (Stuttgart, 1976), S. 13-31
- Elisabeth Lichtenberger, Von der mittelalterlichen Bürgerstadt zur City. Querschnittsanalysen am Wiener Beispiel. In: Heimold Helczmanovszki (Hrsg.), Beiträge zur Bevölkerungs- und Sozialgeschichte Österreichs. Nebst einem Überblick über die Entwicklung der Bevölkerungs- und Sozialstatistik (Wien, 1973), S. 297-332
- Hans Linde, Familie und Haushalt als Gegenstand bevölkerungsgeschichtlicher Forschung. Erörterung eines problembezogenen und materialorientierten Bezugsrahmens. In: Werner Conze (Hrsg.), Sozialgeschichte der Familie in der Neuzeit Europas. Neue Forschungen. Industrielle Welt. Schriftenreihe des Arbeitskreises für moderne Sozialgeschichte. Band 21 (Stuttgart, 1976), S. 32-52
- Alfred Ritter von Lindheim, Unsere Eisenbahnen in der Volkswirtschaft. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum seiner kaiserlichen und königlichen apostolischen Majestät. Band II (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), S. 57-81
- Felix Löwenfeld, Die Kinderjahre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Vortrag gehalten im Club österreichischer Eisenbahn-Beamten am 21. Dezember 1880 (Wien, 1881)
- Franz Mähling, Organe des Betriebes. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Zum

- fünfzigjährigen Regierungsjubiläum seiner kaiserlichen und königlichen apostolischen Majestät. Band III (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), S. 273-320
- Johann Marx von Csákány, Das Eisenbahnwesen in Ungarn um 1867 bis zur Gegenwart. Entwicklung des Betriebes. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum seiner kaiserlichen und königlichen apostolischen Majestät. Band III (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), S. 509-543
- Julius Marx, Die Lebenshaltung im deutschen Österreich von 1840-1845 nach den amtlichen Berichten. In: Monatsblatt des Vereins für Geschichte der Stadt Wien (früher Altertums-Verein zu Wien), Band III, XI-XV. Jg. 1929-1933, Heft 10/12, Okt.-Dez. XV (50.), Jg. (Wien, 1933), S. 251-257
- Julius Marx, Die Lebenshaltung im deutschen Österreich im Mißjahr 1845. In: Monatsblatt des Vereins für Geschichte der Stadt Wien (früher Altertums-Verein zu Wien), Band IV, XVI-XX. Jg. 1934-1938, S. 71-75
- Julius Marx, Die wirtschaftliche Lage Österreichs vor der Schutzvereinskrise. In: Monatsblatt des Vereins für Geschichte der Stadt Wien (früher Altertums-Verein zu Wien), Heft 1/3, Jänner-März XVIII. (53.) Jg. (Wien, 1936), S. 154-157
- Julius Marx, Die Teuerung der Jahre 1846-1847. In: Jahrbuch des Vereins für Geschichte der Stadt Wien. Band I/1939, (Wien, 1939), S. 103-128
- Herbert Matis, Leitlinien der österreichischen Wirtschaftspolitik. In: Alois Brusatti (Hrsg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band I. Die wirtschaftliche Entwicklung (Wien, 1973), S. 29-67
- Herbert Matis /Karl Bachinger, Österreichs industrielle Entwicklung. In: Alois Brusatti (Hrsg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band I. Die wirtschaftliche Entwicklung (Wien, 1973), S. 105-232
- Paul Mechtler, Streiflichter auf das Nationalitätenproblem bei den österreichischen Eisenbahnen. In: MÖSTA Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs. Band 15/1962 (Wien, 1962), S. 424-451

- Paul Mechtler, Bauunternehmer und Arbeiter in der ersten Staatsbahnperiode Österreichs (1842-1858). In: Österreich in Geschichte und Literatur 12/1968 (Wien, 1968), S. 317-329
- Gerhard Melinz / Susan Zimmermann, Großstadtgeschichte und Modernisierung in der Habsburgermonarchie. In: Gerhard Melinz / Susan Zimmermann (Hrsg.), Wien-Prag-Budapest: Blütezeit der Habsburgermetropolen; Urbanisierung, Kommunalpolitik, gesellschaftliche Konflikte (1867-1918), (Wien, 1996), S. 15-33
- Gerhard Melinz / Susan Zimmermann, Die aktive Stadt. Kommunale Politik zur Gestaltung städtischer Lebensbedingungen in Budapest, Prag und Wien. In: Gerhard Melinz / Susan Zimmermann (Hrsg.), Wien-Prag-Budapest: Blütezeit der Habsburgermetropolen; Urbanisierung, Kommunalpolitik, gesellschaftliche Konflikte (1867-1918), (Wien, 1996), S. 140-176
- Michael Mitterauer, Auswirkungen von Urbanisierung und Frühindustrialisierung auf die Familienverfassung an Beispielen des österreichischen Raums. In: Werner Conze (Hrsg.), Sozialgeschichte der Familie in der Neuzeit Europas. Neue Forschungen. Industrielle Welt. Schriftenreihe des Arbeitskreises für moderne Sozialgeschichte. Band 21 (Stuttgart, 1976), S. 53-146
- Paul Molisch (Hrsg.), Eduard Neussers studentische Erinnerungen aus dem Jahre 1848. In: Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Wien. Früher Altertums-Verein zu Wien. Band XIII/XIV (Wien, 1933), S. 65-83
- Vera Mühlpeck / Roman Sandgruber / Hannelore Woitek, Index der Verbraucherpreise 1800-1914. Eine Rückberechnung für Wien und den Gebietsstand des heutigen Österreich. In: Geschichte und Ergebnisse der zentralen amtlichen Statistik in Österreich 1829-1979. Festschrift aus Anlaß des 150jährigen Bestehens der zentralen amtlichen Statistik in Österreich (Wien, 1979), S. 649-685
- Gustav Otruba, Österreichs Industrie und Arbeiterschaft im Übergang von der Manufaktur- zur Fabrikaturepoche (1790-1848). In: Österreich in Geschichte und Literatur 15/1971 (Wien, 1971), S. 570-600

- Gustav Otruba /L.S. Rutschka, Herkunft der Wiener Bevölkerung in den letzten 150 Jahren. In: Jahrbuch des Vereins der Geschichte der Stadt Wien, 13/1957 (Wien, 1957), S. 227-274
- Victor Röhl, Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Österreich. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum seiner kaiserlichen und königlichen apostolischen Majestät. Band IV (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), S. 1-112
- Leopold Rosenmayr, Über Vorläufer und Pioniere einer Zusammenarbeit zwischen Statistik und Soziologie in Österreich. In: Heimold Helczmanovszki (Hrsg.), Beiträge zur Bevölkerungs- und Sozialgeschichte Österreichs. Nebst einem Überblick über die Entwicklung der Bevölkerungs- und Sozialstatistik (Wien, 1973), S. 37-46
- Roman Sandgruber, Wirtschaftswachstum, Energie und Verkehr in Österreich 1840-1913. In: Hermann Kellenbenz (Hrsg.), Wirtschaftliches Wachstum, Energie und Verkehr vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert. Bericht über die 6. Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte (Stuttgart-New York, 1978), S. 67-94
- Gerhard A. Stadler, Das Unerträgliche bewegt. Anfänge der Arbeiterbewegung in Österreich. In: Angelika Gillmayr, Arbeiterbilder in der österreichischen Kunst. Mitte 19. Jahrhunderts bis II. Weltkrieg. Katalog zur Ausstellung im Stadtmuseum Linz-Nordico, 3. April bis 5. Juli 1998 (Linz, 1998), S. 9-18
- Hannes Stekl, Verkehr und Kommunikationswesen. In: Das Zeitalter Kaiser Franz Josephs. I. Teil. Von der Revolution zur Gründerzeit, 1848-1880. Katalog der niederöstr. Landesausstellung 19.Mai – 28. Oktober 1984 (Wien, 1984), S. 154-162
- Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867. In: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum seiner kaiserlichen und königlichen apostolischen Majestät. Band I/Teil 1 (Wien-Teschen-Leipzig, 1898), S. 73-503

- Arnold Suppan, Die Kroaten. In: Adam Wandruszka /Peter Urbanitsch (Hrsg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band III. Die Völker des Reichs (Wien, 1980), S. 626-733
- Otto Urban, Czech Society 1848-1918. In: Mikuláš Teich (Hrsg.), Bohemia in History (Cambridge, 1998), S. 200-210
- Peter Urbanitsch, Die Deutschen in Österreich. In: Adam Wandruszka /Peter Urbanitsch (Hrsg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band III. Die Völker des Reichs (Wien, 1980), S. 33-410
- Laszlo Vaskovics, Bio-soziales Verhalten: Bevölkerungsentwicklung und Familie. In: Erich Bodzenta (Hrsg.), Die österreichische Gesellschaft. Entwicklung-Struktur-Probleme (Wien-New York, 1972), S. 10-50
- Friedrich Walter, Die böhmischen Arbeiterunruhen des Jahres 1844. In: Mitteilungen des österreichischen Instituts für Geschichtsforschung. XI. Ergänzungsband 1929 (Innsbruck, 1929), S. 717-734
- Heinrich Ritter von Wittek, Leitende Grundsätze der Staatsbahnverwaltung. Vorträge, gehalten auf Veranlassung der Freien Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung an der k.k. Universität Wien, am 25. bis 30. November 1912 (Wien, 1913)

Nachschlagewerke

- Geschichte und Ergebnisse der zentralen amtlichen Statistik in Österreich 1829-1979. Festschrift aus Anlaß des 150jährigen Bestehens der zentralen amtlichen Statistik in Österreich (Wien, 1979)
- Personal-Schematismus der Österreichisch-Ungarischen Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen. 2. Jahrgang (Wien, 1869)
- Personal-Schematismus der Österreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Unternehmungen (Wien, 1870)
- Hugo Franz Brachelli, Statistische Skizze der österreichisch-ungarischen Monarchie (Leipzig, 1872)
- Herbert Dietrich, Personen aus Österreichs Eisenbahngeschichte (Wien, 1993)

Joseph Hain, Handbuch der Statistik des Österreichischen Kaiserstaates. 2 Bände (Wien, 1852)

Paul Mechtler, Inventar des Verkehrsarchivs Wien. Publikationen des österreichischen Staatsarchivs. II. Serie. Inventare österreichischer Archive (Wien, 1959)

Bernhard Neuner, Bibliographie der österreichischen Eisenbahnliteratur von den Anfängen bis 1918 (Wien, 2002)

Alfred Francis Přibram, Materialien zur Geschichte der Preise und Löhne in Österreich (Wien, 1938)

Internet

„Wiener Zeitung“, digitalisierte Version der Österreichischen Nationalbibliothek

www.bva.at/mediaDB/

www.wikipedia.org (Josef Božek)

www.archive.org/stream, Karl Grünberg, Die Entwicklung der Seidenindustrie in Österreich 1660-1840 (Wien, 1909)

https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_Eisenbahn_in_Österreich - in der Version vom 5.12.2015

<https://www.wien.gv.at/wiki/index.php.Eisenbahn> - in der Version vom 11.2.2016

Anhang

Zl. 17401/1842 – Vereinigte Hofkanzlei - Polizeiregulativ für den Eisenbahnbetrieb mit Dampfkraft¹⁰⁹⁰:

„Um die bei den Eisenbahnfahrten mit Dampfkraft zur Sicherheit des Publikums notwendige Ordnung aufrecht zu erhalten, werden hinsichtlich des Betriebes der Eisenbahnen nachstehende Bestimmungen festgesetzt.

§.1

Die Eisenbahngesellschaften sind verpflichtet, die Bahn stets in fahrbarem Stande zu erhalten, Hindernisse, welche die Sicherheit von Personen und Sachen bedrohen, sogleich zu entfernen und bis zur Beseitigung kennbar zu bezeichnen. Bei der Außerachtlassung dieser Verpflichtung sind dieselben zur Erfüllung derselben zwangsweise zu verhalten und bis dahin der Betrieb auf der Eisenbahn erforderlichenfalls einzustellen.

§.2

Die Eisenbahnen sind nach Meilen, halben und Viertelmeilen einzuteilen, mit Steinen, Pfählen, Säulen, welche die Entfernung und das Gefälle anzeigen, ferner in Zwischenräume von höchstens vier Meilen mit Bahnhöfen und zwischen denselben mit Aufnahmeplätzen in der erforderlichen Zahl zu versehen, in welchen zugleich Reservemaschinen, Wagen, Feuerspritzen mit den nach den bestehenden feuerpolizeilichen Vorschriften erforderlichen Löschgeräten, dann Rettungsanstalten und Heilapparate für erkrankte oder verunglückte Personen und ein Buch zur Eintragung allfälliger Beschwerden der Reisenden in Bereitschaft gehalten werden muß.

§.3

Sämtliche Beförderungsmittel müssen stets in gutem und brauchbarem Zustande erhalten und wahrgenommene Gebrechen an denselben sogleich beseitigt werden. Auch ist nur die Verwendung 6- oder 8-rädriger Lokomotiven gestattet, und dieselben sind vor dem Gebrauche der Probe nach den für die Dampfmaschinen bestehenden gesetzlichen Vorschriften zu unterziehen, nach welcher der Befund der technischen Kommission in das Standregister der Lokomotive über die Leistungsfähigkeit mit der Beschreibung derselben der Achsen, der Zahl dieser letzteren, dann mit der Angabe der Zeit, in welcher die Maschinen zuerst in Gebrauch werden, genau einzutragen ist. Alle Achsen mit Einschluß jener der Personen- und Lastwagen sind nach einer von der politischen Landesstelle zu erteilenden Vorschrift einer sorgfältigen Untersuchung zu unterziehen und zum Beweis der guten Beschaffenheit ist jede gut befundene Achse mit einem Stempel zu bezeichnen, ohne welchen die Verwendung nicht gestattet ist.

§.4

Die Fahrordnung ist samt dem Tarife für Personen und Frachten in allen Bahnhöfen und Aufnahmsplätzen dem Publikum zur Einsicht anzuheften. Die Tarife müssen nebst der Angabe der Beförderungspreise auch die Bedingungen der Aufnahme von

¹⁰⁹⁰ ÖSTA, AVA-VA, Hofkanzlei, Fach II a /Karton 2

Personen, dann jene der Übernahme der Bestätigung der Verfrachtung und der Bestellung des Gepäcks der Reisenden und anderer Fracht enthalten.

Insbesondere muß darin angezeigt sein, dass die einer gefällsämtlichen Behandlung unterliegenden Frachtstücke derselben zu unterziehen sind. Ein Einfluß der Behörde auf die Bestimmung der Tarifpreise wird nur im Falle des § 8 litt. e des Eisenbahnkonzessionssystems vom 18. Juni 1838 stattfinden. Jedoch darf jede Erhöhung des Tarifs erst 14 Tage nach der Bekanntmachung in Wirksamkeit treten.

§.5

Die bekanntgemachte Fahrordnung muß nach der in jedem Bahnhofe und Aufnahmeplatze sichtbar aufzustellenden Uhr, wobei auf die tunlichste Übereinstimmung der Uhren das Augenmerk zu richten ist, sorgfältig gehandhabt und die festgesetzte Fahrzeit nach Tunlichkeit genau zugehalten werden.

§.6

Die Plätze, wo die Reisenden zur Abfahrt zu warten haben, sind genau zu bezeichnen und gegen Überschreitung und Unfälle gut zu versichern, ebenso sind diejenigen, welche das Publikum nicht betreten darf, durch Tafeln anzuzeigen.

§.7

Personen, welche sich im Zustand der Trunkenheit befinden, solche, welche mit äußeren Merkmalen einer bedenklichen Krankheit behaftet sind, sowie jene, welche sich unanständig genehmen, sind von der Beförderung auf Eisenbahnen auszuschließen. Ebenso sind von diesen Transporten ganz ausgeschlossen:

- a. Gegenstände, deren Versendung der kk. Postanstalt vorbehalten ist, wenn nicht diesfalls mit der Postverwaltung ein Übereinkommen getroffen wurde.*
- b. Schießpulver, Knallpräparate und phosphorische Zündhölzer und solche Gegenstände, welche durch Selbstentzündung Gefahr bringen, oder durch ihre Beschaffenheit den übrigen Frachtstücken verderblich werden können, als da sind: Mineralsäure, Chlorpräparate, u. dergl.*

§.8

Jeder Abfahrt eines Wagenzuges hat eine genaue Untersuchung der wesentlichsten Bestandteile der Beförderungsmittel voranzugehen, wobei die zu dieser Untersuchung berufenen Angestellten der Eisenbahngesellschaft sich die Überzeugung zu verschaffen haben:

- a. ob die Ventile, die Speisungspumpen und Röhren und alle wesentlichen Teile des Lokomotivs in gutem Zustand sind.*
- b. ob der Tender mit dem bis zur nächsten Station erforderlichen Brennstoff und Wasser versehen wurde.*
- c. ob die Personenwagen vorschriftsmäßig eingerichtet sind und mit den erforderlichen Bremsen versehen sind.*
- d. ob die notwendigen Werkzeuge und Sicherheits-Mittel für den Fall einer Beschädigung oder eines Unfalls vorhanden sind.*
- e. daß keinem Wagenzuge eine größere Last angehängt werde, als welche der Leistungsfähigkeit eines Lokomotivs entspricht.*

§.9

Zum Dienste eines Wagenzuges dürfen nie mehr als zwei Lokomotive verwendet und diese dürfen dem Zuge nur vorgespannt werden. Das Nachschieben mit einem Lokomotive ist ausnahmslos bloß in den Fällen gestattet, wenn die Notwendigkeit des

Nachsendens einer Reserve-Maschine eintritt, die sich aber erst anschließen darf, wenn der Wagenzug zum Stillstand gebracht wurde.

§.10

Jeden Wagenzug haben ein Maschinführer, ein Heizer, des letzteren Gehilfe, ein Oberkondukteur und eine Zahl Kondukteure, welche der Zahl der Verrichtungen zum Bremsen /: §.8 :/ entsprechen muß, zu begleiten.

§.11

Der Maschinist und der Heizer haben ihren Platz auf dem Dampfwagen, der Gehilfe des letzteren auf dem Tender einzunehmen, um die Signale der Kondukteure dem Maschinisten und umgekehrt mitzuteilen, weshalb er alle Signale sorgfältig zu beobachten hat. Außer diesen Personen darf auf dem Lokomotiv selbst und dem Tender ohne Genehmigung oder Geheiß der Direktion niemand Platz nehmen. Rücksichtlich der zwei ersteren ist darauf zu sehen, daß bei einer und der nämlichen Maschine wenigstens einer sich schon durch längere Zeit als hinreichend geübt erprobt habe.

Jedenfalls muß der Heizer mit den Handgriffen, durch welche der Dampfwagen in Stillstand versetzt wird, vollkommen vertraut sein, um während der Fahrt, wenn der Maschinführer den Dampfwagen verlassen müßte oder seiner Tätigkeit beraubt würde, ihn bis zum Eintreffen eines Stellvertreters ersetzen zu können.

Die Kondukteure sind so zu verteilen, daß mit Einschluß des Oberkondukteurs bei jeder Bremse einer derselben zur Handhabung der genannten Vorrichtung vorhanden ist. Deshalb sind auch in jedem Wagenzuge die Wagen mit Bremsen zur möglichsten Verhütung jedes Unfalles entsprechend einzuteilen.

§.12

Das Abfahren eines Wagenzuges zur Nachtzeit ist bei stürmischem Wetter nicht erlaubt, außer diesem Falle sind Fahrten zur Nachtzeit sowohl zur Beförderung von Personen als von Wagen gestattet. Es muß aber nach Maßgabe des Erfordernisses und nach Vorschrift des Signalbuches für die gehörige Beleuchtung der Wagenzüge gesorgt werden. Namentlich ist an den Wagen, auf welchen der Oberkondukteur Platz nimmt, auf jeder Seite eine Handlaterne anzubringen, welche abgenommen werden können, um in vorkommenden Fällen zur Beleuchtung zu dienen.

An den letzten Wagen des Zuges ist eine nach vorne und rückwärts leuchtende Laterne zu befestigen, damit die Kondukteure die Überzeugung haben, daß sich kein Wagen losgerissen hat, und damit ein etwa nachkommender Zug auf den vorherigen aufmerksam gemacht werde. Zu diesem Zwecke Fackeln anzuwenden, ist strenge untersagt.

§.13

Die Abfahrt haben drei für jedermann hörbare Zeichen voranzugehen. Auf das erste Zeichen werden die Wagen geöffnet und die Reisenden nehmen ihre Plätze ein. Nach dem dritten Zeichen darf niemand mehr in den Wagen gelassen werden, sondern die Kondukteure nehmen ihre Plätze ein, der Oberkondukteur gibt dem Maschinführer das Zeichen zur Abfahrt, welche nicht früher stattfinden darf, und der Zug setzt sich in Bewegung. Die durch Versäumnis zurückbleibenden Reisenden haben keinen Anspruch auf den Ersatz des erlegten Fahrpreises.

§.14

Die Schnelligkeit der Fahrten darf bei Personenzügen die Zurücklegung von fünf Meilen in einer Stunde nicht überschreiten. Die Lastzüge dürfen nicht mehr als drei Meilen in der Stunde zurücklegen.

§.15

Die soeben festgesetzte Geschwindigkeit muß bei der Fahrt aus dem Bahnhofe oder dem Aufnahmsplatz dann in den Fällen noch gemäßigt werden,

- a. Wenn Hindernisse wahrgenommen oder signalisiert werden.*
- b. Wenn Menschen auf der Bahn erblickt werden, die sich auf das erste Zeichen mit der Dampfpfeife nicht entfernen.*
- c. Auf den Bahnteilen, welche durch Ortschaften oder in der Nähe derselben angelegt sind.*
- d. Auf den stark gekrümmten Aufdämmungen und Einschnitten, dann bei den Stellen, welche von gemeinen Wagen in der gleichen Höhe mit der Bahn durchkreuzt sind, endlich bei der Fahrt durch längere bedeckte Gänge /: Tunnels :/ und bei starkem Gefälle der Bahn.*
- e. Bei den Wechseln und wenn ein von entgegengesetzter Richtung kommender Wagenzug vorüberfährt.*
- f. Bei eingetretener Dämmerung, zur Nachtzeit, bei starkem Nebel und dichtem Schneegestöber, dann wenn bei starkem Gegenwinde Dampf und Rauch die Beobachtung der Schienenlinie und der ganzen Bahn hindern.*
- g. Bei dem Eintreffen in einem Bahnhof oder Aufnahmsplatz*

In den angezeigten Fällen ist die Geschwindigkeit in der Art zu mäßigen, daß der Zug zur Vermeidung von Gefahren für Personen und Eigentum unmittelbar zum Stillstehen gebracht werden kann.

§.16

Während der Fahrt sind zur Erzielung der erforderlichen Sicherheit nächstehende Vorschriften zu beobachten:

- a. Die Bahnwächter müssen an ihren Standpunkten sein, um rechtzeitig das Zeichen zu geben, daß die Bahn frei oder daß kein Hindernis vorhanden ist.*
- b. An hölzernen, nicht beschotterten Brücken, an den in Verwendung stehenden Ausweichschienen, an den Wegübergängen und Verschlössen sind bleibende Wächter aufzustellen.*
- c. Bei längeren Fahrten muß durch die in jedem Bahnhofe befindlichen Reservemaschinen für die Auswechslung der in ihrer Leistungsfähigkeit geschwächten gesorgt werden,*
- d. Auf Bahnen mit einfachem Geleise ist das Zusammentreffen der regelmäßigen oder der besonderen angezeigten Wagenzüge dadurch zu vermeiden, daß der im Bahnhofe oder Aufnahmsplatz zuerst ankommende Zug so lange aufgehalten wird, bis der von der entgegengesetzten Richtung erwartete einlangt.*
- e. Trifft ein regelmäßiger oder im besonderen angezeigter Wagenzug in der bestimmten Zeit nicht ein, so ist längstens in einer Stunde nach der Verspätung oder sobald als eine frühere Signalisierung sichtbar geworden, eine Reservemaschine entgegenzusenden, dieselbe hat der Stationsleiter oder ein anderer verlässlicher Angestellter der Gesellschaft mit allen Werkzeugen versehen, welche zum Signalisieren und zu unmittelbaren Ausbesserungen notwendig sind, mit einigen Reservewagen und mit Hilfsarbeitern zu begleiten, um im Falle*

des Erfordernisses sogleich die nötigen Vorkehrungen treffen zu können. Die Entgegenfahrt ist mit aller Behutsamkeit und Vorsicht zu leiten.

- f. Erheischt die Menge der Reisenden die Absendung mehrerer Wagenzüge nacheinander, so darf sie nur in Zwischenräumen von einer Viertelstunde stattfinden.*
- g. Die Bahnhöfe und Aufnahmsplätze sind bei eintretender Dunkelheit gehörig zu beleuchten und so lange erleuchtet zu halten, als die Nachtfahrten dauern.*

§.17

Der Oberkondukteur hat die Leitung des Wagenzuges in allen Beziehungen, die Beseitigung der Hemmnisse, die Sicherheit und Bequemlichkeit der Reisenden, die Entfernung der Personen, welche sich unanständig benehmen oder den bezüglichen Anordnungen nicht fügen wollen, ferner die Aufsicht über das Gepäck der Reisenden zu besorgen.

§.18

Die Wahl des Brennstoffes ist den Gesellschaften unter ihrer Verantwortlichkeit und Ersatzverpflichtung für den durch das verwendete Brennmaterial an Privateigentum entstandenen Schaden überlassen.

§.19

Für die genaue Befolgung der Betriebsvorschriften sind der Staatsverwaltung die Gesellschaften und von denselben aufgestellten mit den erforderlichen Vollmachten zu versehenden Betriebsleiter verantwortlich.

§.20

Als Stationsleiter, welche unter eigener Verantwortlichkeit alles anzuordnen haben, was notwendig ist, damit die Fahrten ohne Störung und Unterbrechung vor sich gehen können, sind nur ganz verlässliche Personen, welche sich über ihre theoretischen Kenntnisse durch Zeugnisse einer öffentlichen inländischen technischen Lehranstalt auszuweisen vermögen und Beweise beibringen, daß sie bei Bauten von Eisenbahnen oder bei Straßen- und Brückenbau führend in Verwendung gestanden sind, anzustellen.

Als Maschinführer dürfen nur Personen von erprobter Verlässlichkeit aufgenommen werden, welche in einer Maschinenwerkstätte die Bauart der Maschinen insbesondere von Dampfmaschinen vollkommen erlernt, durch längere Zeit bei einer Eisenbahnunternehmung als Maschinheizer gedient, sich die praktischen Kenntnisse zur Leitung eines Lokomotivs eigen gemacht, sich hierüber bei einer öffentlichen inländischen technischen Lehranstalt einer strengen Prüfung unterzogen und ein in jeder Beziehung befriedigendes Zeugnis erlangt haben.

Als Maschinheizer sind gleichfalls nur ganz verlässliche Personen zu verwenden, welche in einer Maschinwerkstätte die Kenntnis der Bauart von Dampfmaschinen erlangt und bei einer Prüfung Beweise über den Besitz aller Eigenschaften, um ihre Obliegenheiten zu erfüllen, abgelegt haben.

Ebenso sind als Oberkondukteure, Kondukteure, Bauaufseher und Bahnwächter nur Individuen von erprobter Verlässlichkeit und welche bei einer Prüfung den Besitz der erforderlichen Eigenschaften dargetan haben, anzustellen.

§.21

Das gesamte Betriebspersonal hat in seinen Dienstverrichtungen stets uniformiert oder mit einem bestimmten Unterscheidungszeichen zu erscheinen und außer den

Bestimmungen dieses Regulativs noch den für jede Klasse bestehenden besonderen Dienstunterricht genau zu beobachten.

§.22

Die Reisenden, welche Eisenbahnen benützen wollen, haben rücksichtlich der Reiseurkunden die bestehenden gesetzlichen Vorschriften zu befolgen.

§.23

Während der Fahrt haben die Reisenden die eingeführte Ordnung zu beobachten, den diesfälligen Erinnerungen und Bestimmungen der Kondukteure sich zu fügen, jede Belästigung der Mitfahrenden zu vermeiden und sich den Anordnungen dieser Vorschrift genau zu fügen und ebenso denjenigen zu unterziehen, welche die Unternehmung, ohne gegen diese Vorschriften zu verstoßen, anzuordnen notwendig erachtet.

§.24

Bei Aufgehalten und bei der Ankunft in den Bahnhöfen und Aufnahmsplätzen haben die Reisenden die Wagen erst nach der von den Kondukteuren darüber erfolgten Einladung zu verlassen.

§.25

Allfällige Beschwerden können in das in jedem Bahnhof und Aufnahmsplatze vorliegende Beschwerdebuch unter Beifügung des Namens, Standes und Wohnortes eingetragen werden.

§.26

Jede Handlung, wodurch ein Verbot dieses Regulativs oder eine Anordnung desselben übertragen wird, unterliegt ohne Rücksicht, ob dieselbe vorsätzlich begangen und ein Schaden hiedurch zugefügt worden ist oder nicht, über vorausgegangene Untersuchung der gesetzlichen Strafe. Die Handlungen oder Unterlassungen können als Verbrechen, als schwere Polizei-Übertretungen, als einfache Polizei- oder als Dienstvergehen erkannt werden. Bei Handlungen der ersten Art tritt das Verfahren nach den Bestimmungen des St.G.I. Teil und bei schweren Polizeiübertretungen jedoch nach dem zweiten Teil des Strafgesetzes ein.

§.27

Als schwere Polizei-Übertretung werden noch insbes. erklärt und bestraft: Alle Übertretungen und Außerachtlassungen, welche sich sowohl die mit der Beaufsichtigung, als die mit dem Betriebe betrauten Angestellten der Eisenbahngesellschaft in Bezug auf die durch gegenwärtiges Regulativ festgesetzten Bestimmungen zuschulden kommen lassen, insoferne dadurch nachteilige Folgen für die Sicherheit des Lebens, für die körperliche Sicherheit und für die Sicherheit des Eigentums wirklich entstanden sind. Dieselben sind nach den §§ 29, 72, 73, 75, 76, 86, 89, 183, 184 und 209 zu bestrafen. Wenn bei der Untersuchung hervorgekommen, daß bei einem Unglücksfalle grobe Fahrlässigkeit, Unachtsamkeit oder Unkenntnis der Dienstverrichtungen unterlaufen sind, ist, abgesehen von dem Strafurteil von der politischen Behörde durch ein besonderes Erkenntnis auszusprechen, daß der Verurteilte durch wenigstens drei Monate bis zur Nachweisung gehöriger Befähigung vom Dienst zu entlassen, im Falle erwiesener Unfähigkeit aber gänzlich zu entlassen sein.

§.28

Als einfaches Polizei-Vergehen sind zu behandeln alle den Bestimmungen des gegenwärtigen Regulativs zuwiderlaufenden Handlungen oder Unterlassungen des von den Eisenbahngesellschaften angestellten Aufsichts- und Betriebspersonals, insoferne sie

sich nicht nach § 29 II. Teil des Strafgesetzes als schwere Polizeiübertretungen darstellen. Diese Polizei-Vergehen sind mit polizeilichen Strafen und zwar um Geld von 2 bis 100 fl, oder mit Arrest von 12 Stunden bis zu einem Monat zu ahnden, welche Strafe nach Verhältnis der aus dem Vergehen hervorgegangenen, nachteiligen Folgen und der allfälligen Wiederholung zu verschärfen sind.

§.29

Die Aufsichtsbehörde ist überdies berechtigt, auf die zeitliche Entfernung oder gänzliche Ausschließung von Gliedern des Aufsichts- und Betriebspersonals wegen wiederholter Übertretungen der Vorschriften dieses Regulativs, oder wegen Fahrlässigkeit und Unachtsamkeit zu dringen.

§.30

Die zeitliche oder gänzliche Ausschöpfung (§§ 27 und 29) hat die Folge, daß die davon getroffenen Individuen während der Dauer derselben auf keiner in der österreichischen Monarchie mit Dampfkraft in Betrieb stehende Eisenbahn verwendet werden dürfen.

§.31

Auch die Direktionen der Eisenbahngesellschaften machen sich straffällig, wenn sie unterlassen, die Anordnungen dieses Regulativs zu handhaben oder wenn sie ihren Untergeordneten Weisungen erteilen, welche den Bestimmungen dieses Regulativs und ihren Pflichten zuwiderlaufen. Die Strafe ist, abgesehen von der allfälligen Verpflichtung zum Schadenersatz, mit 25 bis 1000 fl zu bemessen und bei der Bemessung auf allfällige Wiederholungen Rücksicht zu nehmen.

§.32

Die verhängten Geldstrafen verfallen dem Armenfonds des Ortes, wo die Übertretung begangen wurde.

§.33

Die Gerichtsbarkeit in den schweren Polizei-Übertretungsfällen und die Beurteilung der übrigen Vergehen gegen dieses Regulativ steht der Polizeidirektion der Provinz, in welcher die strafbare Handlung verübt worden ist, zu.

§.34

Die Oberaufsicht über den Eisenbahnbetrieb steht den Landesregierungen und Gubernien derjenigen Provinzen zu, durch welche die Eisenbahnen ihren Zug nehmen. Die unmittelbare Überwachung des Betriebes und der im gegenwärtigen Regulativ enthaltenen Verordnungen wird in der Hauptstadt der Provinz von den Polizeidirektionen, außer der Hauptstadt aber von den Kreisämtern und Ortsobrigkeiten ausgeübt werden.

§.35

Die auf bestimmten Standpunkten aufgestellten Polizei-Kommissariate sind berechtigt, alle bei ihnen angebrachten Beschwerden und Anzeigen aufzunehmen, sie haben jedoch dieselben, wenn sie zu einer Untersuchung und Bestrafung wegen Übertretung des Polizei-Regulativs oder der Instruktionen führen, an die gesetzlich berufenen Behörden zu leiten.

§.36

Die einzelnen Angestellten, welche von Seite der Unternehmung zur Handhabung der Ordnung auf den Eisenbahnen aufgestellt werden, sind jeder Obrigkeit für ihren Bezirk mit Angabe ihres Wohnortes namhaft zu machen, damit sie denselben über

Ansuchen die erforderliche Unterstützung zuwenden, insbesondere in Fällen von Widersetzlichkeit oder Gewalttätigkeit mit der Verhaftung und Ablieferung zur ordnungsgemäßen Untersuchung vorgehen können.

Ein Verzeichnis des Jahres 1844 (Zl. 35312 vom 7.11.1844) gibt einen Überblick über Vorschriften für den Eisenbahnbetrieb, die seit 1839 erlassen worden waren. Allerdings lässt sich daraus nicht erkennen, um welche Art von Bestimmung (Zirkular, Erlass, etc.) es sich dabei handelt¹⁰⁹¹:

1. *Vorschrift gegen das Funkensprühen*
2. *Aufstellung von Warnungstafeln wegen Betreten der Bahn*
3. *Vorschriften zur Vermeidung der Feuersgefahr durch Lokomotiven*
4. *Verbot der Besteigung der Wägen während der Fahrt*
5. *Vorschriften bezüglich der Sperrschranken, Warnungstafeln und Bekanntgebung der Betriebsinstruktionen von politischen Obrigkeiten*
6. *Konzession der Wien-Raaber /: nunmehr Wien-Gloggnitzer Eisenbahn :/ mit den Vorschriften über deren Bau, Feuersgefahr, Versicherung der Straßenübergänge und Einfriedung der Bahn*
7. *Zwischenzeit der Trainsfolge, Signalisierung der Trains, Anwesenheit eines Gehilfen am Tender und Aufenthalt auf den Stationsplätzen*
8. *Vorschriften für Nachtfahrten*
9. *Kontrolle des Eisenbahnbetriebes*
10. *Aufstellung eines Betriebskommissärs und dessen Wirkungskreis. Überwachung der Züge durch Stationsingenieure, Wegübersetzungs-Versicherung, Aufstellung der Bahnwächter und des Personalinspektors*
11. *Nachfeuerung mit Holz*
12. *Verfahren bei der Probe der Lokomotivkessel und Eigenschaften der Lokführer*
13. *Teilweise Holzheizung wird erlaubt*
14. *Vorschriften das Absperren des Dampfes betreffend*
15. *Bewilligung der Holzheizung bei Maschine mit Funkenapparaten*
16. *Erlaubnis von Maschinen ohne Funkenapparat*
17. *Verbot der heimlichen Aufgabe von entzündlichen Stoffen zum Eisenbahn-Transport*
18. *Erkenntnisse über zeitliche oder fortdauernde Entfernung der Maschinführer von ihrem Dienstposten aus polizeilichen Rücksichten*
19. *Warnungstafeln an der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn und Anzeigen über Gebrechen ans Kreisamt*
20. *Art der Meldungen bedeutende Vorfälle an den Betriebskommissär und Verbot des Nachschiebens mit einer Maschine*
21. *Bewilligung zur Benützung neuer Bahnstrecken erteilt die Hofkanzlei*
22. *Bestimmung der Zwischenzeit, in welcher die Trains nacheinander abfahren sollen*
23. *Entfernung der Eisenbahn von Dörfern und andere Bauobjekten*
24. *Untersuchung der Maschinen betreffend Vorhandensein der Funkenapparate*

¹⁰⁹¹ ÖSTA, AVA-VA, Hofkanzlei, Fach IIa /Karton 2

25. *Verbot des aufsichtslosen Viehweidens an der Bahntrasse*
26. *In den Sommermonaten dürfen auf der Wien-Gloggnitzer Bahn die Trains nach einer Zwischenzeit von $\frac{1}{4}$ Stunde sich folgen*
27. *Vorsichten beim Entgegenschicken einer Maschine bei Nacht und Nebel*
28. *Verbot 4-rädriger Maschinen, des Vorspannens 2 Lokomotive, des Nachschiebens, Geschwindigkeit der Fahrten und Verhalten der Wagen*
29. *Strafsanktion einiger Betriebsvorschriften, Geschwindigkeit der Salontrains, Überladung der Personenwagen*
30. *Bestimmung über den Wirkungskreis der Polizeidirektion bei den Erhebungen über die auf Eisenbahnen vorkommenden Unfälle*
31. *Betreten der Plattform und Öffnen der Wagen während der Fahrt ist verboten*
32. *Entscheidung über die Kompetenz der zur Untersuchung von Betriebsvorschriften-Übertretungen berufenen Behörde*
33. *Der Train darf sich nicht früher in Bewegung setzen, als bis die Kondukteure ihre Plätze eingenommen haben*
34. *Bestellung eines verantwortlichen Betriebskommissärs bei der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn*
35. *Das Absperren des Dampfes bei der mit dem Klein'schen Funkenapparate versehenen Lokomotive wird als nicht notwendig erklärt, jedoch eine öftere behördliche Untersuchung dieser Funkenapparate angeordnet. Verantwortlichkeit der Eisenbahn-Direktionen diesfalls*
36. *Hintanhaltung boshafter Eisenbahn-Beschädigung*
37. *Vorsichten unter denen auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn Personen mit den Lastzügen befördert werden*
38. *Vorschriften wegen genauer Einhaltung der Fahrzeiten auf der Nordbahn*
39. *Betreten der Eisenbahn ist der Finanzwache gestattet*
40. *Herstellung neuer Bau-Objekte an den Staats-Eisenbahnen*
41. *Überwachung der Einhaltung der Fahrzeiten auf der Nordbahn, Erhebungen und Maßregeln in Bezug auf Störungen dabei*
42. *Verordnung über die Reinigung der Nordbahn von Schneeverwehungen*
43. *Hintanhaltung des Viehweidens auf der Nordbahn betreffend und allfällige kommissionelle Respizierung der Bahntrassen durch das Kreisamt*
44. *Überwachung der Verschlußart der Personenwagen auf der Nordbahn*
45. *Überwachung des Funkensprühens auf der Nordbahn und andere feuergefährliche Zugänge an der Bahntrasse*
46. *Anzeige von Unfällen und der sie veranlassenden Ursachen an die k.k. Landesregierung*
47. *Bedingungen unter denen das Nachschieben eines Trains mit einer Lokomotive gestattet wird*

Das Polizeigesetz für Eisenbahnen des Jahres 1847 sah vor allem umfangreiche Strafbestimmungen vor für das Eisenbahnpersonal vor:

- „(...) § 31. Jede Handlung und jede Unterlassung, wodurch die zur Erhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschriften und insbesondere die für das Bahnbetriebspersonale festgesetzten Instruktionen übertreten werden, unterliegt, ohne Rücksicht, ob sie vorsätzlich geschehen ist oder nicht, über vorausgegangene Untersuchung der gesetzlichen Strafe.
- § 32. Sind jene Merkmale vorhanden, welche die Übertretung als Verbrechen oder als Versuch eines Verbrechens darstellen, so hat die Behandlung und Bestrafung nach den Bestimmungen des 1. Teiles des allgemeinen Strafgesetzes stattzuhaben.
- § 33. Alle Handlungen und Unterlassungen (§ 31.), welche schon nach den Vorschriften des 2. Teiles des Allgemeinen Strafgesetzes eine schwere Polizeiübertretung begründen, sind, insofern hier nicht anders darüber verfügt oder eine strenge Strafe dagegen festgesetzt wird, nach den allgemeinen Strafbestimmungen zu behandeln.
- § 34. Jedes von den bei den Eisenbahn-Betrieben angestellten Personen in ihrem Dienste begangene Verschulden, wodurch die schwere Verwundung oder der Tod eines Menschen verursacht wird, ist nicht nur an dem unmittelbar Schuldtragenden, sondern auch an denjenigen, welche durch getroffene Anordnungen, Vernachlässigung der erforderlichen Aufsicht oder Vorkehrungen, oder auf andere Weise dazu beigetragen haben, als eine schwere Polizeiübertretung gegen die Sicherheit des Lebens nach § 89. StGB, 2. Teiles, mit einfachem oder strengem Arreste von einem bis zu 6 Monaten zu bestrafen. Es ist jedoch im Falle einer verursachten schweren Verwundung auf strengen Arrest von 6 Monaten bis auf 2 Jahre, und im Falle einer erfolgten Tötung auf strengen Arrest von 6 Monaten bis auf 3 Jahre zu erkennen, je nach dem Maße, als ein höherer Grad von Fahrlässigkeit erwiesen wird, als eine Gefahr für mehrere Menschen entstanden ist, als mehrere oder wichtige Verletzungen zugefügt wurden, oder sonst etwa ein größerer Schaden erfolgt ist.
- § 35. Hat das begangene Verschulden zwar nicht den Tod oder eine schwere Verwundung, aber doch eine körperliche Verletzung oder einen Unfall zur Folge gehabt, welcher mit Gefahr für das Leben oder die Gesundheit anderer verbunden war, so ist dasselbe als eine schwere Polizeiübertretung gegen die körperliche Sicherheit, nach den Bestimmungen des § 183 StGB, 2. Teils, mit einer Geldstrafe von 5 bis 700 Gulden oder mit Arrest von 3 Tagen bis zu 3 Monaten zu bestrafen. Es ist jedoch auf strengen Arrest von 3 bis 6 Monaten, und unter sehr erschwerenden Umständen bis auf ein Jahr zu erkennen, je nach dem Maße, als ein höherer Grad von Fahrlässigkeit erweisen wird, eine Gefahr für mehrere Menschen entstanden ist, mehrere Verletzungen zugefügt wurden, oder sonst etwa ein größerer Schaden erfolgt ist.

- § 36. Die in den beiden vorhergehenden Absätzen festgesetzten Arreststrafen können auch angemessen verschärft werden¹⁰⁹².
- § 37. Folgende Übertretungen sind an den bei dem Eisenbahn-Betriebe angestellten Personen, auch wenn sie von keinem nachteiligen Erfolge begleitet waren, als schwere Polizeiübertretungen gegen die körperliche Sicherheit mit den im § 183 StGB, 2. Teils, festgesetzten Strafen, nach Beschaffenheit der Umstände aber mit strengem Arrest von 3 bis 6 Monaten zu bestrafen:
- a. Die Eröffnung der Bahn vor erhaltener Bewilligung oder vor Erfüllung der dazu vorgeschriebenen Bedingungen;
 - b. Die vernachlässigte Aufstellung oder Erhaltung der zur Verhütung von Schaden vorgeschriebenen Einfriedungen, Absperrschranken, Verbotstafeln und andere Schutzmittel und Warnungszeichen,
 - c. Die Bestellung von Individuen, welche die besondere Befähigung, wie und insofern sie durch die Dienstvorschriften gefordert wird, nicht nachgewiesen haben, oder welche von der Verrichtung, zu der sie bestimmt sind, durch die Staatsverwaltung für ausgeschlossen erklärt wurden;
 - d. Die Vornahme einer Fahrt oder die Gestattung derselben bei schadhaftem, eine Gefahr drohendem Zustande der Bahn, oder mit Lokomotiven, Wägen oder anderen Betriebsmitteln von solcher Beschaffenheit¹⁰⁹³.
- § 38. Tätliche Beleidigungen, welche sich die zur Aufsicht über die Bahn und Besorgung des Verkehrs auf derselben bestimmten Angestellten der Unternehmung in ihren Dienstesverrichtungen erlauben, sind als schwere Polizeiübertretungen gegen die Pflichten eines öffentlichen Amtes nach den Bestimmungen der §§ 86 und 87 StGB, 2. Teils, zu bestrafen.
- § 39. Übertretungen der durch die Dienstesvorschriften vorgezeichneten Pflichten anderer als der bisher angeführten Art begründen ein Polizeivergehen, und sind nach Beschaffenheit der Umstände und Personen mit einer Geldstrafe von 2 bis 100 Gulden, oder mit Arrest von 12 Stunden bis zu einem Monat zu ahnden.
- § 40. Der in den §§ 34, 35 und 36 angeordneten Bestrafung wegen schwerer Polizeiübertretung gegen das Leben oder die körperliche Sicherheit unterliegen auch bei dem Betriebe nicht angestellte Personen, welche durch Handlungen oder Unterlassungen, deren Gefährlichkeit für den Verkehr auf Eisenbahnen jedermann leicht einsehen kann, ans dem Tode, der schweren Verwundung oder körperlichen Verletzung eines Menschen, oder doch an einem Unfalle Schuld tragen, welcher mit Gefahren dieser Art verbunden war.
- § 41. Übertretungen der in den §§ 15, 19, 20, 21 und 22 gegebenen Vorschriften sind auch, wenn dieselben keinen Nachteil zur Folge gehabt haben, mit Rücksicht auf die Bestimmungen des § 183 StGB, 2. Teils, als schwere Polizeiübertretungen gegen die körperliche Sicherheit, nach Beschaffenheit der Umstände der

¹⁰⁹² Lt. StGB II. Teil/§ 19 war Verschärfung des Arrests in folgender Form möglich:

„a. durch körperliche Züchtigung, welche jedoch wenigstens im lombardisch-venetianischen Königreich nach dem Hofdekret vom 14.3.1816 auch als Verschärfung nicht wird verhängt werden können,

b. durch Fasten,

c. durch öffentliche Ausstellung,

d. durch schwere oder

e. öffentliche Gemeindearbeit“ – zitiert nach Alois Edler von Lützenau, S. 30

¹⁰⁹³ Diese Regelungen wurden in das Strafgesetz vom 27.5.1852 (RGBl. Nr. 117) unter dem § 433 übernommen.

Personen mit einer Geldstrafe von 5 bis 500 Gulden, oder mit Arrest von 3 Tagen bis zu 3 Monaten zu bestrafen.

- § 42. *Wörtliche oder tätliche Beleidigungen der zur Aufsicht auf Eisenbahnen und zur Besorgung des Verkehrs auf denselben Angestellten der Unternehmungen, insofern sie sich eben in der Ausübung ihres Dienstes befinden, sind als schwere Polizeiübertretungen gegen öffentliche Anstalten nach den §§ 72 und 73 StGB, 2. Teils, zu behandeln.*
- § 43. *Der mit der Oberaufsicht beauftragten Behörde (§ 28) steht das Recht zu, gegen Individuen des sämtlichen zur Ausübung und Leitung des Betriebes bestimmten Personals, die sich eine Übertretung der zur Erhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschriften zuschulden kommen ließen, wenn sich aus der Untersuchung zeigen sollte, dass der Schuldige nach seinen Kenntnissen oder seiner Gemütsbeschaffenheit, oder wegen des bewiesenen Mangels an dem nötigen Fleiße oder der erforderlichen Aufmerksamkeit für den Betriebsdienst entweder überhaupt oder für einen bestimmten Zweig desselben nicht geeignet ist, auf die Ausschließung von dem Betriebsdienste überhaupt oder rücksichtlich einer bestimmten Geschäftsordnung entweder auf eine bestimmte Zeit oder für immer zu erkennen und die Bedingungen vorzuzeichnen, welche bei der Ausschließung auf eine bestimmte Zeit für den Fall der Wiedernstellung vor derselben zu erfüllen sein werden.*
- § 44. *Angestellte der Unternehmung, gegen welche eine solche Erkenntnis gefällt wurde, dürfen bei der zeitlichen Ausschließung durch die Dauer derselben, und bis die für die Wiedernstellung festgesetzten Bedingungen erfüllt sind, bei der Ausschließung von einem bestimmten Dienstzweige, in jenem Dienste, von welchem sie ausgeschlossen worden sind, und wenn das Erkenntnis auf die Ausschließung vom Betriebsdienste für immer lautet, so lange, bis dieses Erkenntnis nicht ausdrücklich aufgehoben wird, bei keiner in den Staaten, für welche das gegenwärtige Gesetz in Wirksamkeit sich befindet, mit Dampfkraft stehenden Eisenbahn verwendet werden¹⁰⁹⁴.*
- § 45. *In Fällen, in welchen eine Unternehmung, die den Eisenbahn-Betrieb ausübt, selbst die ihr als solcher obliegenden Verbindlichkeiten zu erfüllen unterlässt, hat die Landesstelle der Provinz, in deren Bereiche die Direktion der Unternehmung ihren Sitz hat, gegen die Unternehmung, ohne Rücksicht auf die Bestrafung, welcher einzelne Mitglieder, die Direktoren, oder andere zur Besorgung der Geschäfte angestellte Personen nach den gegebenen Bestimmungen etwa unterliegen, auf einen Erlag zum Lokal-Armenfonde, der von der Landesstelle zu bezeichnen ist, von 100 bis 1000 Gulden zu erkennen, und bei dessen Bestimmung auf den Umfang, in welchen die Erfüllung der Verbindlichkeiten unterblieben ist, und die Größe des daraus entstandenen Nachteils Rücksicht zu nehmen. Der Unternehmung bleibt jedoch der Anspruch auf den Ersatz des erwähnten Erlages zum Lokal-Armenfonde gegen die Schuldtragenden vorbehalten.*

¹⁰⁹⁴ Hier wurde die Anlegung von Verzeichnissen über Personen angeregt, welche aus welchem Grund auch immer für eine gewisse Zeit oder für immer zu einem bestimmten Eisenbahn-Dienst für unfähig erklärt worden waren – Alois Edler von Lützenau, S. 35

§ 46. Wäre die Bahn oder wären die Betriebsmittel in einen solchen Zustand gekommen, dass dadurch die Sicherheit der Benützung und des Betriebes gefährdet würde, so ist der Betrieb auf der ganzen Bahn oder auf den betreffenden einzelnen Strecken einzustellen.

Die Einstellung aus diesen Gründen wird jederzeit mittelst Erkenntnisses zu verfügen sein, welches von der politischen Landesstelle, in deren Bereiche die Bahn oder Bahnstrecke liegt, um deren Einstellung es sich handelt, oder für den Fall, als die betreffende Bahn oder Bahnstrecke in dem Bereiche von mehr als einer Landesstelle liegen sollte, von derjenigen politischen Landesstelle, in deren Sitz die Direktion der Unternehmung ihren Standort hat, nach vorläufiger rechtzeitiger Aufforderung der Direktion der Unternehmung zur Rechtfertigung und nach Festsetzung eines angemessenen Termines zur Abstellung der Gebrechen zu fällen ist.“

Die §§ 47 bis 52 regeln die Zuständigkeit der Verfahren.

Bereits mit dem 1.3.1845 erging für das Personal der Nordbahn eine Uniformierungsvorschrift, die „Vorschrift über die Gebühr, Abfassung und Tragzeit der Equipierung für das uniformierte Personale bei der a.pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn“:

„Die Direktion hat beschlossen, rücksichtlich der Equipierung vom 1. April 1845 folgende Bestimmungen in Wirksamkeit treten zu lassen, und zwar:

A. Über die Dienstkleidung des der Verwaltung der Maschinenwerkstätte unterstehenden Personales.

Von diesem Personale erhält:

- 1. Ein jeder Maschinenführer einen Winterrock von grünem steirischen Lodentuch mit einer Kapuze, mit Molton gefüttert, mit schwarzen Baumwollschnüren und schwarzen beinernen Knöpfen besetzt, mit ledernen Taschen und einem schwarzen Kragen von Wollsammt versehen, auf die Dauer von zwei Jahren.*
- 2. Ein jeder Heizer und Putzer:*
 - a. Einen Mantel von dunkelbraunem steirischen Lodentuch mit einer Kapuze, ledernen Taschen versehen, und mit schwarzen Baumwollschnüren, ferner mit schwarzbeinernen Knöpfen besetzt, für die Dauer von zwei Jahren.*
 - b. Eine Winterhaube mit Ohrklappen, Schild, und inwendig mit weißem Lammfell gefüttert, für die Dauer von zwei Jahren.*
 - c. Ein Paar kalblederne gefütterte Fäustlinge für die Dauer eines Jahres.*
- 3. Ein jeder Schmierer:*
 - a. Einen Mantel von dunkelbraunem steirischen Lodentuch mit einer Kapuze, versehen mit ledernen Taschen und schwarzen Baumwollschnüren und mit schwarzbeinernen Knöpfen besetzt, für die Dauer von drei Jahren.*
 - b. Eine Winterhaube mit Ohrklappen, Schild, und inwendig mit weißem Lammfell gefüttert, für die Dauer von zwei Jahren.*
 - c. Ein Paar kalblederne gefütterte Fäustlinge für die Dauer eines Jahres.*
 - d. Eine Bluse von blau gefärbtem Zwillisch für zwei Jahre.*
 - e. Eine kalblederne Kappe, schwarz lackiert, worauf eine von Messing gepresste Lokomotive angeheftet ist, für zwei Jahre.*
 - f. Einen kurzen Pelz für die Dauer von drei Jahren.*
- 4. Die Winterequipierung ist am 1. Oktober, und die Sommerequipierung am 1. April von der Verwaltung der Maschinenwerkstätten abzufassen; außer diesen zwei Terminen wird in der Zwischenzeit nichts mehr verabfolgt.*

Damit aber die Direktion die zu dieser Uniformierung nötigen Stoffe anschaffen, und die sonstig nötig werdenden Vorkehrungen beizeiten

treffen kann, so ist die Verwaltung der Maschinenwerkstätten verpflichtet:

5. Am 1. März und 1. September jeden Jahres zur Abfassung der oben bezeichneten Uniformstücke eine Personalstandstabelle an die Direktion vorzulegen, und in derselben mit Berücksichtigung der Tragzeit der alten Monturstücke die neue Gebühr, welche abzufassen kommt, anzusetzen.
 6. Nach Ausgang der Tragzeit gehören die Uniformstücke dem betreffenden Personale. – Sollte jedoch
 7. der Fall eintreten, daß das Personale vor dem Ausgang der Tragzeit vermindert würde, so ist in einem solchen Falle die Equipierung abzunehmen, aufzubewahren, und dem allenfalls in der Zwischenzeit wieder vermehrten Personal auszufolgen, weil, wie bereits sub § 4. erwähnt ist, so lange die Tragzeit nicht verstrichen, und während derselben das Personale nicht vermehrt wird, kein Monturstück in der Zwischenzeit verabfolgt wird.
 8. Die Verwaltung der Maschinenwerkstätten ist schuldig, über die Equipierung und deren Tragzeit ein Evidenzbuch zu führen.
- B. Über die Uniformierung des dem Hauptexpedite untergeordneten Personales.

Von diesem Personale erhält, und zwar:

1. Ein Oberkondukteur und Oberpackmeister:
 - a. Einen Uniformrock von blauem Tuche, orangegelben Aufschlägen mit Goldlitze und gelben Knöpfen, für zwei Jahre
 - b. Ein Beinkleid von blauem Tuch mit gelben Streifen, für ein Jahr
 - c. Einen Mantel von schwarzgrauem Tuche, für drei Jahre
 - d. Eine Sommerkappe von blauem Tuche, ledernem Deckel mit Goldborten, und einer von Messing gepressten Lokomotive, für zwei Jahre
 - e. Eine Winterkappe mit einer von Messing gepressten Lokomotive, für zwei Jahre
 - f. Eine Bunda¹⁰⁹⁵ mit einem schwarzen Kragen, mit grünem Leder ausgenäht, für vier Jahre
 - g. Eine Bluse von blau gestreiftem Drillich samt Gurte, für 2 Jahre
 - h. Einen Winterrock von schwarzgrauem Tüffel mit Molton gefüttert, einem schwarzen Wollsamtkragen und schwarzbeinernen Knöpfen nebst goldenen Litzen, für drei Jahre
2. Die Kondukteure und Packmeister erhalten dieselbe Uniform; ausgenommen sind bei dem Rocke die Goldlitzen, bei der Bunda die Verzierungen und bei der Sommerkappe statt der Goldborte bloß ein 1 2/4 Zoll breiter Streif von orange-gelbem Tuche mit drei einfachen Goldschnüren eingefasst.
3. Erhält ein stabiler Kanzleidiener:
 - a. Einen schwarzgrauen Rock mit orangegelben Aufschlägen, für zwei Jahre

¹⁰⁹⁵ = Arbeitsjacke (tschechisch)

- b. *Einen Tüffelrock, wie ein Kondukteur, für drei Jahre*
- c. *Eine Sommerkappe, wie ein Kondukteur, für zwei Jahre*
- d. *Einen schwarzgrauen Mantel, wie ein Kondukteur, für vier Jahre*
- 4. *Ein Packer erhält:*
 - a. *Eine Sommerkappe von blauem Tuche, mit ledernem Deckel, einer gepressten Lokomotive von Messing, und statt der Borte einen Ein Zoll breiten Streif von gelbem Tuche ohne Goldschnüre, für zwei Jahre*
 - b. *Eine Winterkappe mit Ohrappen, Schild, und inwendig mit weißem Lammfell gefüttert, für zwei Jahre*
 - c. *Eine Bluse von blau gefärbtem Zwillich, für zwei Jahre*
 - d. *Einen Mantel von dunkelbraunem steirischen Lodentuche mit einer Kapuze, ledernen Taschen versehen, schwarzbaumwollenen Schnüren, und mit schwarzbeinernen Knöpfen besetzt, für drei Jahre*
 - e. *Einen kurzen Pelz, für drei Jahre*
 - f. *Ein Paar lederne Fäustlinge gefüttert, für ein Jahr*
- 5. *Wird die Sommerequipierung nur am 1. April und die Winterequipierung am 1. Oktober jeden Jahres und in der Zwischenzeit nichts verabreicht, weshalb*
- 6. *das Haupttransportexpedit verpflichtet ist, über die Equipierung und deren Tragzeit eine genaue Evidenz zu führen, und über den Sommerbedarf stets am 1. März, über den Winterbedarf aber am 1. September jeden Jahres mit Berücksichtigung der Tragzeit der alten Monturstücke unter namentlicher Angabe der Dienerschaft ein Präliminare an die Direktion vorzulegen.*
- 7. *Nach Ausgang der Tragzeit bleiben die Uniformstücke ein Eigentum des Personals; wird jedoch*
- 8. *durch Eröffnung einer neuen Strecke oder des Dienstes wegen das Personal vermehrt werden, so hat das Haupttransportexpedit für dieses Personal, sobald der Beschluß hiervon schon gefasst wurde, ein eigenes Präliminar zu verfassen und einzureichen; und diese Uniformstücke werden in die nächst vorangegangene Tragzeit eingerechnet, so zwar: daß wenn z.B. im Monat Juni das Personal vermehrt und mit der Uniform betheilt wurde; diese Abfassung für den 1. April zu gelten habe, sodurch diesem Personal für die nächste Tragzeit immer etwas zugute kommt. – Damit aber*
- 9. *das Haupttransportsexpedit das zu führen vorgeschriebene Evidenzbuch verlegen und das erste Präliminar verfassen kann, wird demselben von dem Revisionsamte ein Auszug über die Dauer der Tragzeit der gegenwärtig in den Händen der Dienerschaft befindlichen Uniform ausgefolgt werden.*
- C. *Die Uniformierung der Bahn- und stabilen Excentrikwächter, dann der Portiere, Kanzleidiener, Saal- und Torwächter betreffend.*
 - 1. *Ein Bahnwächter erhält:*
 - a. *Einen Uniformrock von schwarzgrauem Tuche mit orangegelben Aufschlägen und gelben Knöpfen für die Dauer von zwei Jahren.*

- b. Eine kalblederne Kappe, schwarz lackiert, auf welcher das betreffende Wächterhausnummer angeheftet sein muß, für die Dauer von zwei Jahren.
2. Werden die Wächter mit der Uniform stets am 2. April beteilt.
3. Hat jede Platzinspektion über die Dauer der in Händen der Wächter befindlichen Uniform ein Vormerkbuch zu führen, und es wird derselben zur Verlegung dieser Evidenz von Seite des Revisionsamtes ein Auszug über die Dauer der jetzt in Händen der Wächter befindlichen Uniform mitgeteilt werden.
4. Wird ein Wächter von einer Sektion in die andere versetzt, so hat diejenige Platzinspektion, aus deren Sektion er versetzt wird, aus dem Evidenzbuche über die Dauer der Montur einen Auszug zu verfassen, und der betreffenden Platzinspektion zu übersenden.
5. Hat jede Platzinspektion vor Ablauf der Tragzeit, und zwar bis 25. Februar über die Gebühr der Uniform ein Präliminar an den Abteilungsingenieur einzusenden, und dieser ist schuldig, hieraus ein Totale zu verfassen und bis 1. März an die Direktion einzusenden.
6. Ist die Uniform schadhaf geworden, so hat selbe jeder Wächter auf seine Kosten reparieren zu lassen.
7. Ein Portier erhält:
 - a. Einen dreieckigen Hut, samt Stock und Bandelier, eine Oberkondukteurs-Sommer- und Winterkappe, und einen Oberkondukteursrock ohne Goldlitze, dann einen Pelz auf drei Jahre und
 - b. Ein Beinkleid wie ein Kondukteur, auf ein Jahr
8. Ein stabiler Kanzlei- et Saaldiener erhält:
 - a. Eine Kondukteurkappe auf zwei Jahre
 - b. Einen Wächterrock auf zwei Jahre
 - c. Einen schwarzgrauen Kondukteurmangel auf vier Jahre
 - d. Einen Tüfflerock auf drei Jahre
9. Ein Torwächter erhält:
 - a. Eine Bahnwächterkappe auf ein Jahr
 - b. Einen schwarzgrauen Mantel auf drei Jahre
 - c. Einen Wächterrock auf zwei Jahre, und
 - d. Einen kurzen Pelz, auf drei Jahre.

Die übrigen Vorschriften sind gleich denjenigen der Bahnwächter.

Allgemeine Bestimmungen

1. Darf kein Diener an der Uniformierung gegen die vorgeschriebene Gleichheit eine Änderung bei Strafe von Einem Gulden CM vornehmen lassen.
2. Im Dienste darf nur die Uniform und keine andere Kleidung getragen werden.
3. Sollte ein neu angefertigtes Uniformstück vom Schneider nicht passend angefertigt sein, so ist selbes nur der Wiener Platzinspektion zurückzustellen, und von ihr ein passendes zu verlangen.
4. Die verschiedenen Branchen haben immer ein Monat vorher ihre Präliminarien der Direktion aufzugeben.

5. *Hat das technische Revisionsamt die von den drei Branchen einlaufenden Präliminarien zu revidieren, und sodann die richtig befundene Gesamtzahl der anzufertigenden Uniformstücke nach eingeholter Direktionsbewilligung der Materialverwaltung zur sogleichen Anfertigung anzugeben.*
6. *Für die abgedienten Pelze wird nach Ablauf der Tragzeit den betreffenden Individuen der Schätzungsbetrag ersetzt, wenn sie noch verwendbar sind.*
7. *Die der Reparatur unterliegenden Equipierungsstücke in Wien und des hie-orts anlangenden Zugbegleitungspersonals ist unter Anheftung der Adresse von den betreffenden Individuen direkt dem Hausschneider zu übergeben und von selbem wieder abzuholen.*
8. *Es ist niemandem gestattet, weder aus dem uniformierten noch sonstigen Personale, Privatkleidungsstücke an den Hausschneider zur Reparatur gelangen zu lassen, widrigenfalls sowohl der Dawiderhandelnde als auch der Hausschneider, falls er selbe zum Reparieren annimmt, mit Geldstrafen belegt würde.*
9. *Wird im Verlaufe der Tragzeit ein Individuum des Dienstes entlassen, oder tritt ein Diener freiwillig aus dem Dienste, so sind dessen Kleidungsstücke abzunehmen, und dem an seine Stelle getretenen Individuum zu übergeben; sollte jedoch*
10. *während der Tragzeit ein uniformiertes Individuum mit Tode abgehen, so gehört dessen gesamte Kleidung den Erben.*
11. *Jeder mit der Equipierung betheilte Diener, wenn vorrückt, muß die nicht ausgetragene Kleidung seinem Nachfolger übergeben. Die Vorgesetzten haben verantwortlich darüber zu wachen, daß sowohl bei derlei Veränderungen, sowie bei Dienstesentlassungen oder freiwilligem Austritte aus dem Dienste, die Equipierungsstücke gehörig übergeben und abgenommen werden, daher ihnen auch das Recht eingeräumt wird, dem betreffenden Individuum nicht eher die Gehalts- oder Löhnungsabfertigung zur Auszahlung anzuweisen, bevor nicht die ordnungsgemäße Equipierungsübergabe und respektive Übernahme gepflogen sein wird.*
12. *Wer von den Uniformierten seine Dienstkleidung nicht in Ordnung hält, wird mit verhältnismäßigen Geldstrafen belegt werden.*
13. *Gelten diese Bestimmungen auch für den von der Unternehmung gepachteten Betrieb auf der k.k. nördlichen Staatsbahn, mit Ausnahme der von der hohen Staatsverwaltung vorgeschriebenen Farben.*

Wien, am 1. März 1845

Von der Direktion der a.p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn¹⁰⁹⁶

¹⁰⁹⁶ ÖSTA, AVA-VA, Generaldirektion für Kommunikationen, Fach III Ba /Karton 55
– Zl. 4818/E vom 25.5.1851

Mit Zl. 3745/C vom 4.7.1851 erließ das Ministerium für Öffentliche Arbeiten Vorschriften über die Amtskleidung der Bediensteten Der Wortlaut lautet wie folgt¹⁰⁹⁷:

„A. Bedienstete der I. Kategorie

Die Bediensteten der I. Kategorie (die Beamten) bei den StEB Betriebsdirektionen und bei allen diesen untergeordneten Ämtern und Anstalten sind nach der mit a.h. Entschließung vom 21ten August 1849 genehmigten Uniformierungsvorschrift für Staatsbeamte (siehe –unleserlich- für Posten Eisenbahnbetrieb und Telegraphen Band II (Seite 301) zur Tragung der Uniform verpflichtet. Die Beamten haben sich die Uniform aus Eigenem anzuschaffen.

B. Bedienstete der übrigen Kategorien

Die Bediensteten der minderen Kategorien sind zum Tragen der Dienstkleidung insoweit verpflichtet, als sie mit derselben von der StEB Anstalt unentgeltlich beteiligt werden. Für die Erhaltung der Dienstkleidung im entsprechenden Zustand haben die Bediensteten aus Eigenem zu sorgen. An Dienstkleidungsstücken werden verabfolgt:

Dem Maschinführer: No. 1 Winterkappe alle 2 Jahre

No. 1 Lodenpaletot alle 2 Jahre

Dem Oberkondukteur:

No. 2 Uniformrock alle 2 Jahre

No. 1 Beinkleid jedes Jahr

No. 2 Sommerkappe jedes Jahr

No. 1 Winterkappe alle 2 Jahre

No. 1 Tuchpaletot alle 4 Jahre

No. 1 Pelzpaletot alle 4 Jahre

Dem Magazinsaufseher und dem Materialdepotsaufseher:

No. 2 Uniformrock alle 2 Jahre

No. 1 Beinkleid jedes Jahr

No. 1 Sommerkappe alle 2 Jahre

No. 1 Winterkappe alle 3 Jahre

No. 2 Lodenpaletot alle 3 Jahre

Dem Wagenmeister:

No. 2 Uniformrock alle 2 Jahre

No. 1 Beinkleid jedes Jahr

No. 1 Sommerkappe jedes Jahr

No. 1 Winterkappe alle 2 Jahre

No. 2 Lodenpaletot alle 3 Jahre

No. 1 Pelzpaletot alle 4 Jahre

Dem Kondukteur:

No. 3 Uniformrock alle 2 Jahre

No. 2 Beinkleid jedes Jahr

No. 3 Sommerkappe jedes Jahr

No. 1 Winterkappe alle 2 Jahre

No. 1 Tuchpaletot alle 4 Jahre

No. 1 Pelzpaletot alle 4 Jahre

¹⁰⁹⁷ ÖSTA, AVA-VA, Min.f. Öffentliche Arbeiten, Fach III B a /Karton 40

Dem Bahnaufseher und dem Bauaufseher:

No. 3 Uniformrock alle 2 Jahre
No. 2 Beinkleid jedes Jahr
No. 4 Sommerkappe alle 2 Jahre
No. 1 Winterkappe alle 2 Jahre
No. 2 Lodenpaletot alle 3 Jahre
No. 1 Pelzpaletot alle 4 Jahre

Dem Dampfmaschinenwärter: No. 3 Uniformrock alle 3 Jahre

No. 4 Sommerkappe alle 2 Jahre
No. 1 Bluse jedes Jahr

Dem Wagenaufseher:

No. 3 Uniformrock alle 2 Jahre
No. 2 Beinkleid jedes Jahr
No. 4 Sommerkappe jedes Jahr
No. 1 Winterkappe alle 2 Jahre
No. 2 Lodenpaletot alle 3 Jahre
No. 1 Pelzpaletot alle 4 Jahre

Dem Kassadiener:

No. 3 Uniformrock alle 2 Jahre
No. 2 Beinkleid jedes Jahr
No. 4 Sommerkappe alle 2 Jahre
No. 2 Lodenpaletot alle 3 Jahre

Dem Portier:

No. 3 Uniformrock alle 2 Jahre
No. 2 Beinkleid jedes Jahr
No. 4 Sommerkappe jedes Jahr
No. 1 Pelz alle 4 Jahre
No. 1 Hut alle 3 Jahre
No. 1 Bandelier alle 3 Jahre
1 Stock-Band alle 3 Jahre
1 Stock ein für allemal

Dem Amtsdienner:

No. 4 Uniformrock alle 3 Jahre
No. 3 Beinkleid jedes Jahr
No. 5 Sommerkappe alle 2 Jahre
No. 2 Lodenpaletot alle 3 Jahre

Dem Aviso-Austräger:

No. 4 Uniformrock alle 2 Jahre
No. 3 Beinkleid jedes Jahr
No. 5 Sommerkappe jedes Jahr
No. 2 Lodenpaletot alle 3 Jahre

Dem Packer:

No. 7 Sommerkappe alle 2 Jahre
No. 1 Bluse jedes Jahr
No. 2 Winterkappe alle 3 Jahre
No. 2 Lodenpaletot alle 2 Jahre

In der kalten Jahreszeit erhält jeder mit dem Zuge folgende Packer von dem Eisenbahnbeamten, bei welchem er stationiert ist, einen Hallina¹⁰⁹⁸ für die Dauer der Fahrt zur Benützung.

Der Heizer:

No. 2 Winterkappe alle 2 Jahre

¹⁰⁹⁸ = Pelerine (tschechisch)

- No. 1 Lodenpaletot alle 2 Jahre*
- Dem Bahnwächter, dem Signal-, dem Weichenwächter:
- No. 5 Uniformrock alle 2 Jahre*
No. 3 Beinkleid jedes Jahr
No. 6 Sommerkappe alle 2 Jahre
No. 1 Bluse jedes Jahr
No. 2 Winterkappe alle 2 Jahre
1 Pelzrock alle 4 Jahre
- Dem Wegwächter, dem Torwächter: *No. 6 Sommerkappe alle 2 Jahre*
- No. 1 Bluse jedes Jahr*
No. 2 Winterkappe alle 2 Jahre
No. 1 Lodenpaletot alle 3 Jahre
- Dem Depotswächter, dem Nachtwächter: *No. 7 Sommerkappe alle 2 Jahre*
- No. 1 Bluse jedes Jahr*
No. 2 Winterkappe alle 2 Jahre
No. 1 Hallina alle 4 Jahre
- Dem Wagenschmierer: *No. 7 Sommerkappe alle 2 Jahre*
- No. 1 Bluse jedes Jahr*
No. 2 Winterkappe alle 2 Jahre
No. 1 Lodenpaletot alle 2 Jahre
- Von jenen Bediensteten, welche gar nicht oder nicht vollständig mit der Dienstkleidung betheilt werden, ist den Nachgenannten gestattet, die nachbezeichneten Stücke der Dienstkleidung als ein Ehrenkleid zu tragen, welches sie sich jedoch auf eigene Kosten beizuschaffen haben:
- Dem Werkführer und dem Lokomotivaufseher:
- 1 Uniformrock No. 1*
1 Beinkleid No. 1
1 Sommerkappe No. 1
- Dem Lokomotivführer: *1 Uniformrock No. 2*
- 1 Beinkleid No. 1*
1 Sommerkappe No. 1

Beschreibung der Dienstkleidung:

Uniformrock No. 1:

Von dunkelgrünem Tuche mit stehendem Kragen, orangegelben Tuchaufschlägen und Kantvorstoß. Zwei Reihen (jede Reihe zu 8 Stück) weißmetallene Adlerknöpfe. Die Schöße bis 3 Zoll oberhalb des Knies herabreichend. In den rückwärtigen Schoßfalten senkrecht geschnittene Taschen, welche von dreizackigen, mit weißen Knöpfen besetzten Patten bedeckt sind. Die Ärmeln am Handgelenk offen, mit einem kleinen Adlerknopf zum Zuknöpfen. Am Kragen drei, 2 ½ Zoll lange und ½ Zoll breite silberne Litzen. In Leib und Ärmeln mit grauem Kanevas gefüttert, mit welchem auch die Taschen innen zu bedecken sind.

Uniformrock No. 2:

wie no. 1, jedoch mit 2 Litzen

Uniformrock No. 3:

wie no. 1, jedoch mit 1 Litze

Uniformrock No. 4:

wie no. 1, ohne Litzen

Uniformrock No. 5:

wie no. 1, jedoch ohne silberne Litzen, mit Tuchaufschlägen und Kragen von der Farbe des Rockes, mit orangefarbenem Vorstoß, am Kragen 2 $\frac{1}{2}$ Zoll breite Litzen von orange-farbenem Tuche. Die Schöße bis an das Knie.

Beinkleid No. 1:

von dunklem, russisch grauem Tuche mit zwei $\frac{1}{8}$ Zoll von einander abstehenden $\frac{1}{2}$ Zoll breiten orangegelben Streifen.

Beinkleid No. 2:

Wie no. 1 mit einem 1 Zoll breiten Streifen

Beinkleid No. 3:

Wie no. 1 ohne Streifen

Sommerkappe No. 1:

Von dunkelgrünem Tuche mit breitem rundem Deckel, zwei $\frac{1}{2}$ Zoll breite Silberborten und orangefarbener Vorstoß, einem von außen schwarz und innen grün lackierten Schirm, einem Sturmband von schwarz lackiertem Leder mit weißer Schnalle und weißen Knöpfen und einem Sturmband aus Kautschukbörtel, dann mit einem kaiserlichen Adler aus weißem Metall, 1 Zoll im Breite-Durchmesser als Emblem.

Sommerkappe No. 2:

Wie no. 1, jedoch statt des kaiserlichen Adlers eine Nummer mit 1 Zoll hohen römischen Ziffern von weißem Metall

Sommerkappe No. 3:

Wie no. 2 jedoch nur eine $\frac{1}{2}$ Zoll breite Silberborte und die Nummer von arabischen Ziffern.

Sommerkappe No. 4:

wie no. 1 mit einer $\frac{1}{2}$ Zoll breiten Silberborte.

Sommerkappe No. 5:

wie no. 1 jedoch statt der Silberborten einen orangefarbenen 1 Zoll breiten Streifen

Sommerkappe No. 6:

Kegelkappe von schwarz lackiertem Kalbleder, vorne 4 $\frac{1}{4}$, rückwärts 5 Zoll hoch, der Deckel im Durchmesser 5 $\frac{1}{2}$ Zoll, von außen schwarz, von innen grün lackierter Schirm. Schwarz lackierter Sturmriemen mit weiß metallener Schnalle und Knöpfen, Sturmband von Kautschukbörtel. Nummer von 1 Zoll hohen arabischen Ziffern aus weißem Metall.

Sommerkappe No. 7:

Wie no. 6 jedoch statt der Nummer einen Adler wie bei No. 1.

Winterkappe No. 1:

Nach außen ganz von schwarzem Lammfell, wattiert und mit grauem Lammwollcroisee gefüttert; Ohrlappen, einem größeren Schirm nach vorne und einem kleineren nach rückwärts zum Herablassen; die nach dem Herablassen oben erscheinenden Flächen der Lappen und Schirme mit schwarz lackiertem Leder bedeckt.

Winterkappe No. 2:

Von mahongrauem Tuche mit schwarzem Pelz ausgeschlagen und mit weißem Pelz gefüttert, im übrigen wie no. 1.

Lodenpaletot No. 1:

Von schwarzgrauem Loden mit einer daran genähten Kapuze von gleichem Stoffe, 3 Zoll über die Knie reichend. Wattiert und in Leib und Schoß mit grauem Schaffwollzeug, in den Ärmeln mit silbergrauem Kanevas gefüttert, an den Rändern mit schwarzen Wollbörteln eingefasst. Liegender Kragen von schwarzem Wollsammt. Zwei Reihen großer schwarzer hornerner Knöpfe zu 5 Stück, Schlingen von schwarzen Wollschnüren statt der Knopflöcher.

Lodenpaletot No. 2:

Wie no. 1 jedoch ohne einer Kapuze und ohne Wattierung und bis unter die Taschen durchaus mit grauem Kanevas gefüttert.

Tuchpaletot:

Von dunkelgrünem Tuch, bis 3 Zoll unter das Knie reichend. Vorne angebrachte mit Patten gedeckte Taschen, ein Umlegkragen von schwarzem Wollsammt, Ärmeln und Leib bis über die Taschen hinab mit silber-grauem Kanevas gefüttert, zwei Reihen schwarze hornerne Knöpfe zu 5 Stück.

Hallina:

in gewöhnlicher Form mit Kapuze und Ärmeln.

Pelzpaletot:

von mahongrauem Tuche, bis 3 Zoll unter die Knie reichend mit schwarzem Lammfell gefüttert und mit einem Umlegkragen von schwarzem Lammfell feinerer Gattung. Zwei Reihen zu 5 Stück großer schwarzer hornerner Knöpfe, Schlingen von schwarzen Wollschnüren statt der Knopflöcher.

Pelzrock:

Von innen weiße Schaffelle, von außen Leder mit einem schwarzen Pelzkragen, bis über die Knie herabreichend.

Portierspelz:

von dunkelgrünem Tuche bis an die Fußknöchel reichend, mit schwarzen Lammfellen gefüttert und verbrämt, mit grün und orangefarbenen Litzen und Schnüren statt der Knöpfe und Knopflöcher.

Hut:

Silberbordierter Stolphut

Bandelier:

Von dunkelgrünem Tuch mit orangefarbenen Streifen eingefasst und mit einer mit dem kaiserlichen Adler gezierten Schnalle von weißem Metall.

Portiersstab:

mit einem Knopf von weißem Metall und mit einem schwarz und gelben Bandesamt Quasten von Seide.

Bluse:

von breit, weiß und blau gestreiftem Gradl, bis an die Knie reichend, mit einem Gürtel von gleichem Stoff und weiß beinernen Knöpfen.

Die Verordnung des Handelsministeriums vom 3.4.1857, RGBl. 76, legte betreffend Uniformierung aufgrund der allerhöchsten EntschlieÙung vom 14.3.1857 folgendes fest:

“§ 102. Nach § 93 der ah. genehmigten Eisenbahn-Betriebsordnung haben diejenigen Personen, welche die Eisenbahn benützen, den Weisungen, die das Aufsichts- und Zugbegleitungspersonal wg. Aufrechterhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Bahnbetriebes zu erteilen für nötig findet, willige Folge zu leisten, und nach § 102 dieser Betriebsordnung genießen die bei den Privat-Eisenbahnen und konzessionierten Staats-Eisenbahn-Betriebsunternehmungen angestellten Beamten und Diener in ihren Dienstesverrichtungen gegenüber dem Publikum den gesetzlichen Schutz gleich anderen öffentlichen Organen. In Übereinstimmung mit der hiedurch dem Personale solcher Eisenbahn-Unternehmungen eingeräumten Stellung und zur Erleichterung in der Erfüllung der demselben obliegenden Pflichten, endlich zur Wahrung des gehörigen Anstandes und Erzielung der erforderlichen Gleichförmigkeit wird für sämtliche Beamte und Diener der Privat-Eisenbahnen und konzessionierten Staats-Eisenbahn-Betriebsunternehmungen, welche gegenwärtig bestehen und in der Folge in Wirksamkeit treten werden, auf Grundlage ah. Ermächtigung vom 14. März 1857 nachstehendes Uniformierungs- und Bekleidungsreglement erlassen:

§ 1. Den Beamten und Dienern der Privat-Eisenbahnen und konzessionierten. Staatsbahn-Betriebsunternehmungen wird in und außer Dienste, insbes. aber bei feierlichen Gelegenheiten das Tragen eines Ehrenkleides, nämlich für die Beamten einer Uniform und für die Diener eines Dienstkleides gestattet.

§ 2. Alle Beamten und Diener der obbenannten Eisenbahn-Unternehmungen, welche mit dem Publikum im ausübenden Dienste in Berührung kommen, sind im Dienste zum Tragen der Uniform und resp. des Dienstkleides verpflichtet.

§ 3. Die Uniform der Beamten ist nach 6 und die Dienstkleidung der Diener nach 5 Rangstufen festgesetzt, worüber das nähere aus der weiter folgenden Beschreibung der Equipierungsgegenstände zu ersehen ist. Hut und Degen ist bloß bei feierlichen Anlässen zu tragen und zum gewöhnlichen Gebrauche die Uniformkappe zu verwenden.

§ 4. Über die Einreihung der bei einer Eisenbahn-Unternehmung angestellten Beamten und Diener in die betr. Klasse hat jede Eisenbahn-Verwaltung binnen 6 Wochen nach Kundmachung dieser Vorschrift an das k.k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten die Vorschläge zu erstatten.

§ 5. Nach erfolgter Genehmigung der Einreihung des Bahnpersonals in die vorstehend erwähnten Klassen hat jede Eisenbahn-Verwaltung dafür Sorge zu tragen, dass ihre Beamten und Diener spätestens innerhalb der Frist von 6 Monaten mit der entsprechenden Uniform und rücksichtlich Dienstkleidung versehen sind.

§ 6. Die Bestimmung über die Art und Weise der Beistellung der Uniformen und der Dienstkleidung, dann über die Dauer der Tragzeit, insbes. aber über

die entgeltliche oder unentgeltliche Überlassung der Equipierungsgegenstände an die Beamten und Diener wird den bezüglichen Eisenbahn-Verwaltungen anheimgestellt.

§ 7. Neue Bahnunternehmungen, welche nach § 2 der ah. genehmigten Eisenbahn-Betriebsordnung die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes der Bahn ansuchen, haben der betr. Kommission, welche die Betriebsfähigkeit der Bahn zu erheben hat, den Nachweis zu liefern, dass die Einreihung der angestellten Beamten und Diener in die vorstehend erwähnten Klassen von dem k.k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten genehmigt worden, und dieses Personale mit dem vorgeschriebenen Amtskleide bereits versehen sei.

Beschreibung der Uniform der Beamten

§ 8. Uniformrock. Der Uniformrock für Beamte ist für alle Klassen von dunkelblauem Tuche und hat Kragen und Aufschläge von demselben Tuche. Der Kragen ist vorne in der Diagonale eines Zolles mäßig abgerundet, der Oberleib reicht bis an die Hüften und wird mit 2 Knopfreiheiten, jede zu 8 silbernen oder versilberten Knöpfen geschlossen, auf welchen der aus den Anfangsbuchstaben der Firma der Eisenbahn-Unternehmung bestehende Namenszug (Zeichnung, Blatt Nr. VII, Muster U) geprägt ist. Die Knopfreiheiten an der Brustseite sind nicht in gerader, sondern von unten nach oben gegen die Achsel in schiefer Richtung angebracht. Die an ihren Vorderteilen in einer Diagonale von 2 Zoll mäßig abgerundeten Schöße reichen bis auf 8 Zoll oberhalb des Knies herab. In jeder der rückwärtigen Schoßfalten sind senkrecht geschnittene Taschen angebracht, welche von dreizackigen, mit 3 weißen Knöpfen besetzten Patten überdeckt werden, auf welch' ersteren der Namenszug der Eisenbahn-Unternehmung geprägt ist. Die Ärmel sind am Handgelenk offen und mit den vorstehend beschriebenen kleinen weiß-metallenen Knöpfen zum Zuknöpfen versehen. Das Rockfutter ist dunkelblau, und längs allen Rändern, dann an der Naht des Kragens läuft ein Vorstoß (Passepoil) von orangegelbem Tuche. Distinktionszeichen. Krägen und Aufschläge der sämtlichen in den Zeichnungen (Blatt Nr. I, II, III) abgebildeten Beamtenklassen sind nach Verschiedenheit ihres Ranges mit der in der Zeichnung (Blatt Nr. VI und VII) ersichtlichen Silberstickerei versehen, welche zugleich das Distinktionszeichen bildet, und wovon das Muster A für die I., Muster B für die II., Muster C für die III., Muster D für die IV., Muster E für die V., und Muster F für die VI. Classe bestimmt ist.

§ 9. Die Beinkleider der 6 Beamtenklassen sind gleich dem Rocke von dunkelblauem Tuche, vorne mit einem Schlitz, unten geschlossen, mit Strupfen; haben an beiden Seiten Taschen zum Zuknöpfen, und sind für alle Klassen an den äußeren Seitennähten mit einem orangegelben Vorstoß (Zeichnung, Blatt Nr. VIII, lit. V) versehen. Zu jeder Seite dieses Vorstoßes, jedoch nur für die ersten drei Klassen sind, wie es die Zeichnung (Blatt Nr. VIII) zeigt, Silberborden, und zwar:

für die I. Cl nach Muster	G zu jeder Seite	9 Linien breit
“ II. Cl “	H “	6 “
“ III. Cl “	J “	3 “

aufgenäht. Für den gewöhnlichen Dienst können von den Beamten der sämtlichen 6 Kl. Beinkleider von russischgrauem Tuche und im Sommer von ungebleichtem grauen Zeuge getragen werden, welche an den äußeren Seitennähten bloß mit einem orange-gelben Vorstoß (Zeichnung, Blatt Nr. VIII, lit. V) versehen sind.

§ 10. Hut. Der Hut ist von schwarzem Filze, nach der Zeichnung (Blatt Nr. I und II) gestulpt angefertigt, und wird in allen Klassen gleich getragen. An den Rändern ist derselbe mit einem 1 ½ Zoll breiten, gewässerten, schwarzen Seidenbande eingefasst, dann mit einer schwarzen seidenen Schleife (Kokarde) und mit einer zollbreiten Hutschlinge (Zeichnung, Blatt Nr. VIII, Muster M), letztere aus Silberborden, versehen. Die Hutschlinge ist statt dem Knopfe mit einem beflügelten Rade aus Silber gestickt (Zeichnung, Blatt Nr. VIII, Muster N), befestigt, und ähnliche beflügelte Räder, gleichfalls aus Silber gestickt (Zeichnung, Blatt Nr. VIII, Muster R), liegen statt den Rosetten in den beiden Hutecken.

§ 11. Degen. Als Seitengewehr dient ein Degen nach der Zeichnung, Blatt Nr. VII, dessen metallener Griff und schwarz lackierte Scheide weiß montiert ist. Getragen wird er über dem Uniformrock an einer mit Silberborten besetzten Stechkoppel (Zeichnung Blatt Nr. IX, Muster P), welche von innen mit einem orangegelben Tuche unterlegt und mit einem ähnlichen Vorstoße versehen ist.

§ 12. Weste. Die Weste ist schwarz, von Kasimir oder glattem schwarzem Seidenstoffe, mit niedrigem Stehkragen und einer bis an den Hals reichenden Reihe glatter weißer Knöpfe.

§ 13. Handschuhe, Krawatte. Die Handschuhe sind von weißem Waschleder und die Krawatte von schwarzem Seidenstoffe.

§ 14. Kappe. Die Beamten aller Klassen tragen Kappen von dunkelblauem Tuche, deren Form aus der Zeichnung (Blatt Nr. VII, Muster Q) zu ersehen ist. Sie haben eine silberne Borde in der Breite von 1 ½ Zoll, das Sturmband, drei Linien breit, ist mittelst zwei kleinen weißmetallenen, bereits in § 8 beschriebenen Knöpfen befestigt, und die Rosette (Zeichnung, Blatt Nr. VII, Muster R) bildet ein beflügeltes Rad, aus Silber gestickt.

§ 15. Paletot. Der Paletot ist von dunkelblauem Tuche mit dunkelblauem Stoffe gefüttert, mit gleichen Knöpfen wie auf dem Uniformrocke versehen und der Kragen mit schwarzem Samt besetzt. Die Ränder des Paletots, dessen Schnitt aus der Zeichnung (Blatt Nr. III) zu ersehen ist, sind orangegelb eingefasst, vorne reicht der Paletot 8 Zoll unter das Knie und ist mit 2 parallel laufenden, 6 Zoll weit entfernten Reihen der obbenannten Knöpfe, jede Reihe zu 6 Stück, von oben bis an die Mitte des Schenkels geschlossen, wovon die 2 obersten Knöpfe ungefähr handbreit unter der Kragennaht angesetzt sind. Der Umschlagskragen ist an seinen Spitzen in einer Diagonale von 2 ½ Zoll abgerundet, und so zugeschnitten, damit er aufgeschlagen das Gesicht bis unter das Auge schütze, und vorne nur einen Zoll weit auseinanderstehe. Um die beiden Enden in dieser Lage festzuhalten, ist innerhalb, mittels zwei kleinen weißmetallenen Knöpfen, eine 2 Zoll reite Spange angebracht, die für gewöhnlich nach einer Seite hin umgelegt bleibt. Um den Paletot auch enger an den Leib schließen zu können, ist er rückwärts mittels einer 1 ½ Zoll breiten

Spange in der Höhe der Taille, an den beiden Knöpfen festzuhalten. Rückwärts unterhalb der Taille, dann vorne an beiden Seiten mehr gegen die Schenkel zu, sind schief eingeschnittene durch Patten überlegte Taschen angebracht.

Beschreibung des Dienstkleides der Diener

§ 16. Dienstock, Beinkleid, Kappe. Der Dienstock und das Beinkleid der Diener der I., II., III. und IV. Cl, dann die Kappe der Diener aller Klassen ist von kornblumenblauem Tuche nach dem Schnitte und der Form des Rocks, Beinkleids und der Kappe der Beamten (Zeichnung, Blatt Nr. IV und V). Krägen und Aufschläge sind von demselben Tuche und das Rockfutter von kornblumenblauem Tuche. An den Rändern des Rockes mit Inbegriff der Aufschläge und der Naht unterhalb des Kragens, dann an den äußeren Seitennähten der Beinkleider läuft ein Vorstoß von orangegelbem Tuche. Auf den Rockknöpfen, sowie auch auf jenen der Dienerkappen ist der Name oder die Firma der Gesellschaft mit deutlich verschlungenen Anfangsbuchstaben geprägt.

§ 17. Distinktionszeichen des Dienstockes. Kragen und Aufschläge der Diener I., II. und III. Klasse sind nach Verschiedenheit ihres Ranges, lt. Zeichnung (Blatt Nr. IX) und zwar:

für die I. Classe mit	3	Litzen aus Silberborden	lit.	W
“ II.	2	“		X
“ III.	1	“		Y

welche zugleich das Distinktionszeichen bilden, versehen. Neben diesen Litzen sind deutlich verschlungene, aus weißem Metalle angefertigte Anfangsbuchstaben der Firma der Gesellschaft angebracht, deren Größe sich nach der Zahl der Litzen reguliert. Der Kragen der Diener der IV. Klasse hat keine Litze und ist bloß mit dem vorgeschriebenen Namenszuge der Gesellschaft dekoriert.

§ 18. Distinktionszeichen der Kappe. Die Kappen der Diener aller Klassen haben statt der Rosette ein geflügeltes Rad aus weißem Metall, ferner die Kappen für die Diener der I. Cl. drei

II. Cl. zwei

III. Cl. eine

silberne Borde, jede in der Breite eines Drittelzolls und zwischen den silbernen Borden der ersten und zweiten Classe einen orangegelben Vorstoß in der Breite zweier Linien. Die Borde der 3. Kl. ist zu beiden Seiten ebenfalls mit orangegelbem Tuche eingefasst. Die Kappen der Diener der IV. und V. Classe haben statt der Silberborde einen orange-gelben Tuchstreifen in der Breite eines Zolls. Die Kappen der Bahnwächter und Gepäckträger sind unterhalb des geflügelten Rades und zwar erstere mit der Nummer ihres Wachthauses und letztere mit der fortlaufenden Nummer ihrer Körperschaften versehen, welche Nummern aus weißem Metall angefertigt sind.

§ 19. Bluse. Die fünfte Kl. der Diener trägt statt des Rockes eine Bluse von lederbraunem und blaugestreiften Zwillich mit einem schwarzledernen, 2 Zoll breiten Leibgürtel, der vorne mit einer weißmetallenen Schnalle geschlossen ist (s. Zeichnung, Blatt Nr. V, Abbildung 5). Nebst dieser Bluse tragen die Diener der 5. Klasse das für die Diener der 4. Kl. bestimmte Beinkleid und Kappe. Der liegende Kragen der Bluse hat in der Mitte des ovalen Endes den im § 17 erwähnten Namenszug der Gesellschaft.

§ 20. Numeriertes Schild für Gepäckträger. Die Gepäckträger haben am linken Arm (siehe Zeichnung, Blatt Nr. V, Abb. 5) ein blaulackiertes ovales Schild in der Höhe von 4 Zoll und in der Breite von 3 Zoll, welches mittels eines schwarzen Riemens angeschnallt, orange-gelb eingefasst und mit der gleichen Nummer der Kappe versehen ist.

§ 21. Paletot. Den im § 16 beschriebenen Paletot haben auch die Diener, jedoch von mohrengrauem Tuche und derlei farbigem Futter angefertigt, zu tragen, die Ränder dieses Paletots sind nicht eingefasst und der Kragen ist von demselben Tuche.

§ 22. Signalhorn. Das Signalhorn des Oberkondukteurs (Zeichnung, Blatt Nr. IV) hängt an einer von kornblumenblauer und orange-gelber Seide oder Schafwolle geflochtenen, 4 Linien dicken Schnur, welche mit zwei ballenartigen und ähnlichen färbigen Quasten versehen ist.

§ 23. Winterkleidung. Die Bestimmung, ob und welche Dienstpersonale einen Winteranzug, nämlich, Pelz, Filzstiefel und Pelzmütze etc. zu tragen hat, wird dem Ermessen der bezüglichen Eisenbahn-Verwaltung überlassen, sowie es derselben auch frei gestellt bleibt, die Pelzmütze nach dem Muster (Zeichnung, Blatt Nr. III) zu wählen.“¹⁰⁹⁹

¹⁰⁹⁹ Victor Röhl, Österreichische Eisenbahngesetze, Band 2, S. 1319 ff. – Diese Bestimmung wurde mit Entschließung des Verwaltungsrates der öst. Staats-Eisenbahn Ges. vom 24.5.1874 geändert: „Dienstkleid für Betriebsbeamte, die mit dem Publikum in Berührung kommen: 2 Blousons aus verschiedenen Stoffen, in gleicher Anfertigung von dunkelblauer Farbe mit 2 silbernen Flügelrädern am Halskragen; dunkelgraue Hose, Schirmkappe aus dunkelblauem Tuche mit schwarzsamtener, orange-gelb eingefasster Borte, orange-gelb eingefassten Nähten, Winterrock aus dunkelblauem Loden, evtl. mit Kapuze. Schnitt der Kleidungsstücke lt. Mustern. Orange-gelbe Einfassung der Hose und des Winterrocks fällt weg, um diese auch als Zivilanzugtragen zu können. Diese Dienstkleidung nur als „Commodeuniform“, Galauniformierung bleibt unverändert“

Vertrag der Ungarischen Centralbahn mit Oberingenieur Zimpel:

„Vertrag: welcher zwischen der unterzeichneten Gesellschaftsdirektion Ungarische Central Eisenbahn-Unternehmung und dem Herrn Zimpel geschlossen wurde.

§ 1. Die gefertigte Gesellschafts-Direktion überträgt dem amerikanischen Eisenbahn-Ober-Ingenieur Herrn Zimpel und dieser übernimmt die ausschließlich alleinige technische oberste Leitung des mit allerhöchster Concession vom 13. März 1844 bewilligten Baues einer Eisenbahn von Pest über Pressburg bis zum Anschluß an die priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und von Pest nach Szolnok und Debreczin, so wie aller zur Ausführung dieses Baues gehörenden technischen Vorarbeiten und Einleitungen, in so weit es die vom Herrn Zimpel selbst anzulegenden Baupläne oder die für das gesamte Bauwesen zu engagierenden Unterbeamten, Entrepreneurs und Arbeiter zu erteilenden Instruktionen, Anordnungen und Kontrollen betreffen.

Herr Zimpel wird daher auch ermächtigt, sich des Titels eines General-Bau-Direktors zu bedienen.

§ 2. Der Gesellschafts-Direktion bleibt es vorbehalten, die von Herrn Zimpel vorzuschlagenden allgemeinen technischen Grundsätze zu genehmigen, oder zu modifizieren, ohne sich jedoch auf einzelne Details oder unnötige Erörterungen einzulassen, und verpflichtet sich, diese Entscheidung stets und zwar in der möglichsten kürzesten Frist dem Herrn Zimpel zugehen zu lassen. Ebenso hat die Gesellschafts-Direktion das Recht, die vorzugsweise in Angriff zu nehmenden oder zuerst zu vollendenden Bahnstrecken und die Größe des in einem Jahr zu verwendenden Baukapitals nach den von Herrn Zimpel für jedes laufende Baujahr vorher einzureichenden Vortrage oder Programm zu bestimmen.

§ 3. Herr Zimpel ist berechtigt, insoferne es die in § 1 von ihm übernommenen Geschäfte gestatten, den Sitzungen der Direktion beizuwohnen, und an der Beratung über alle die Ausführung des Baues betreffenden Gegenstände jedoch nur mit einem beratenden Veto teilzunehmen.

§ 4. Die Anstellung und Besoldung aller zur Ausführung und Überwachung des Baues und aller damit zusammenhängenden technischen Arbeiten erforderlichen Personals ist zwar Sache der Gesellschafts-Direktion, doch soll die Anstellung eines jeden Einzelnen nur erfolgen, wenn Herr Zimpel ihn selbst vorschlägt, oder doch seine Qualifikation anerkennt, die Herr Zimpel allein zu prüfen und zu beurteilen hat; die Gesellschafts-Direktion hat aber das Recht der Anstellung des von Herrn Zimpel vorgeschlagenen Individuums zu verweigern, wenn dessen Charakter dem Interesse der Gesellschaft widerstreitet. Alle diese Beamten und Personen stehen unter der alleinigen Leitung des Herrn Zimpel und empfangen daher ausschließlich durch ihn alle ihre Aufträge dergestalt, daß die Gesellschafts-Direktion in allem den Bau betreffenden und sonstigen technischen Arbeiten und Angelegenheiten nur mit Herrn Zimpel zu korrespondieren und zu unterhandeln hat.

Unter diesen Umständen wird Herr Zimpel ermächtigt, jeden nach der vorstehenden Bestimmung unter seiner Leitung stehenden technischen Beamten, der ihm durch seine Geschäftsführung oder sein dienstwidriges Betragen zur Unzufriedenheit Veranlassung gibt, sofort vom Dienste zu suspendieren, und der Gesellschafts-Direktion zur gänzlichen Entlassung aus dem Dienste anzuzeigen.

§ 5. Die Gesellschafts-Direktion verpflichtet sich, so viele technische und Baubeamte anzustellen, als zur schnellen und ordnungsgemäßen Ausführung des Baues der bezeichneten Bahnstrecke von Gänserndorf über Pressburg nach Pest und von dort nach Szolnok und Debreczin und der sämtlichen damit zusammenhängenden technischen Geschäfte nötig sind.

Herr Zimpel hat die Zahl derselben nach den einzelnen Kategorien, sowie ihre Bezüge der Gesellschafts-Direktion einzureichen. Engagements auf kürzere Dauer als Monatsfrist, sowie die Annahme der Tagarbeiter und Handwerker zu den Arbeiten, die auf Taglohn angeführt werden, bleiben Herrn Zimpel selbständig und ohne Rückspruch bei der Gesellschafts-Direktion überlassen. Über die Verwendung der von Herrn Zimpel aufgenommenen Arbeiter, sowie über deren Bezahlung wird Herr Zimpel die nötigen Ausweise leisten. Die Gehalte werden von Herrn Zimpel vorgeschlagen, und von der Gesellschafts-Direktion angenommen, oder nach Umständen im Interesse der Gesellschaft modifiziert.

Ferner wird als Grundsatz aufgestellt, daß die von den zur unmittelbaren Leitung angestellten Individuen unterzeichneten besonderen Ausweisen über Abnahme von Materialien, Arbeiten, Lieferungen nur alle auf den Bau Bezug habenden Gegenstände als vollkommen beweismachende Belege die Ausweise des Herrn Zimpel anzunehmen sei.

Herr Zimpel verpflichtet sich ferner der Gesellschafts-Direktion vierteljährliche technische Berichte über den Stand und den Fortgang der Bauangelegenheiten einzureichen. Es bleibt jedoch der Gesellschafts-Direktion vorbehalten, sich von diesem Stande die Überzeugung durch Aussendung von Gesellschafts-Direktions-Mitgliedern an Ort und Stelle zu verschaffen.

§ 6. Alle zur Ausführung des Baues erforderlichen Kauf-, Pacht-, Lieferungsunternehmungen und sonstige Verträge schließt die Gesellschafts-Direktion mit Zuziehung des Herrn Zimpel oder nach dessen Antrage, oder erteilt hiezu durch Gesellschafts-Direktions-Beschluß dem Herrn Zimpel die Vollmacht. Herr Zimpel ist aber zur Förderung des Unternehmens ermächtigt, Kontakte selbständig und ohne vorherige Genehmigung der Gesellschafts-Direktion abzuschließen, sobald dieselben nicht die Summe von Eintausend Gulden Conv. Münze übersteigen, wovon Herr Zimpel aber der Gesellschafts-Direktion die nachträgliche Anzeige zu machen hat. In dringenden Fällen kann der Betrag für solche selbständig abzuschließende Kontrakte auch Zweitausend Gulden Conv. Münze übersteigen, nur muß dann sogleich auch der Gesellschafts-Direktion die Anzeige erstattet werden.

Nicht minder übernimmt Herr Zimpel die Verbindlichkeit, die Erfüllung der Kontrakte von Seiten der Unternehmer, Lieferanten und Handwerker genau zu überwachen, Lieferungen und Arbeiten zu übernehmen, oder durch die

technischen Beamten über-wachen und übernehmen zu lassen und Bescheinigungen darüber, sowie über die Richtigkeit aller auf den Bau und die technischen Angelegenheiten überhaupt Bezug habenden Liquidationen auszustellen, die von Seite der Direktion auf Grund der von Herrn Zimpel zu ertheilenden Bescheinigungen der Art stets prompt zu zahlen sind.

Da alle zur Ausführung des Baues und der damit zusammenhängenden technischen Gegenstände angestellten Personen nach § 4 Beamte der Gesellschafts-Direktion sind, welche nur unter der Oberleitung des Herrn Zimpel stehen, so kann auch Herr Zimpel keine Haftung rücksichtlich der Verwahrung des abgelieferten Materials, oder des sonstigen beweglichen Eigentums der Eisenbahnunternehmung übernehmen, verbindet sich aber, dem Leitungs- und Geschäftspersonale zweckmäßige Instruktionen zu erteilen, damit Veruntreuungen, Diebstähle und sonstige Verluste möglichst vermieden und alle Lieferungen und Arbeiten kontraktmäßig abgeliefert und geleistet werden.

§ 7. Herr Zimpel ist der Unternehmung für die Ausführung des Geschäftes nach den von der Gesellschafts-Direktion genehmigten allgemeinen technischen Grundsätzen insoweit verantwortlich, als dieselbe durch die von Herrn Zimpel zu ertheilenden genauen Instruktionen für die dem Herrn Zimpel untergeordneten Techniker und Entrepreneurs, sowie durch sorgfältige Kontrolle über dieselben zu erzielen ist.

§ 8. Herr Zimpel verpflichtet sich, die Bahnstrecke von Pest über Pressburg bis zum Anschluß an die priv. Ferdinands Nordbahn bei Gänserndorf und von Pest nach Szolnok und Debreczin vom Tage des Beginns des Baues gerechnet in einem Zeitraum von fünf bis sieben Jahren, überhaupt so schnell als es bei solider Bauausführung geschehen kann, so zu vollenden und herzustellen, daß der Betrieb auf derselben eröffnet werden kann, vorausgesetzt, daß die auf dieser Bahnstrecke vorkommenden größten Bauwerke in einem Jahr, vom Beginn des Baues gerechnet, in Angriff genommen werden können und durch Konjunkturen, Erwerbung des zum Bau und aller dazu gehörigen technischen Gegenstände, erforderlichen Grund und Bodens, Naturereignisse, Witterungseinflüsse, der von der Gesellschafts-Direktion nach § 2 erteilten Bestimmungen, Mangel an Material oder Arbeitskräften, Nichterfüllung der abgeschlossenen Kontrakte, Krankheiten, überhaupt keine Verzögerung ohne Verschulden des Herrn Zimpel eintritt. Insoferne aber ohne Verschulden des Herrn Zimpel eine Verzögerung des Baues entstehen sollte, infolge derer die Vollendung der Bahn über die festgesetzte Zeit hinaus aufgehalten würde, so wird die Zeit der Verzögerung dem Herrn Zimpel auf die vorstehend festgesetzte Bauzeit von sieben Jahren nicht angerechnet.

§ 9. Die Gesellschafts-Direktion verpflichtet sich, dem Herrn Zimpel für seine persönlichen Leistungen und als Diäten die Summe von Achtzigtausend Gulden Conv. Münze zu zahlen. Von dieser Summe soll Herr Zimpel das Recht haben, jährlich Achttausend Gulden in vierteljährlichen Raten von Zweitausend Gulden zu erheben, der Rest zur Ergänzung der stipulierten Achtzigtausend Gulden ist erst nach Vollendung der ganzen in § 8 erwähnten Bahnstrecke, so daß der Betrieb auf denselben stattfinden könnte, von der

Gesellschafts-Direktion zu zahlen. Es wird hiebei ferner festgesetzt, daß wenn die Gesellschafts-Direktion den Bau innerhalb der ersten fünf Jahre vom Tage des Beginns des Baues gerechnet sistiert, so zahlt die Gesellschafts-Direktion dem Herrn Zimpel nur die Summe von fünfzigtausend Gulden Conv. Münze, es steht jedoch beim Wiederbeginn des Baues dem Herrn Zimpel frei, diesen Kontrakt fortbestehen zu lassen oder denselben zu annullieren. Das Annullieren soll jedoch nicht in der Absicht geschehen, um einen neuen Kontrakt abzuschließen. Sollte Herr Zimper die in § 8 erwähnte Bahnstrecke nach Ablauf von sieben Jahren von Beginn des Baues gerechnet nicht vollenden, ohne daß einer der in § 8 erwähnten Hindernisse als Konjunkturen, etc. eingetreten wären, oder daß die verspätete Vollendung durch alleiniges Verschulden von Herrn Zimpel herbeigeführt worden wäre, dann hat Herr Zimpel einen Abzug von Eintausend Gulden Conv. Münze für jeden Monat spätere Vollendung von den oben stipulierten Achtzigtausend Gulden zu erleiden. Wenn im anderen Falle Herr Zimpel auch die Bahn früher als nach Ablauf dieser sieben Jahre von Beginn des Baues gerechnet vollendet, hat er keinen Anspruch auf irgendeine Entschädigung, wenn aber der Bau der in § 8 erwähnten Bahnstrecke länger als sieben Jahre vom Tage des Kontraktes gerechnet durch die in § 8 erwähnten Hemmnisse, überhaupt ohne irgendein Verschulden über die ihm zu zahlende Entschädigung stattfindet, wobei der gegenwärtige Kontrakt zugrundegelegt wird.

Es wird ferner dem Herrn Zimpel die Erstattung aller zur Beschaffung, Unterhaltung und Überwachung der zur Ausübung der in diesem Kontrakt übernommenen Verpflichtungen, überhaupt erforderlichen Transportmittel, als z.B. Wagen, Dienstpferde, etc., etc. deren Zahl und Qualität von der Notwendigkeit abhängen soll, entstandene und nötige Auslagen, daher auch Vorspann oder Postgelder zugesichert, welche Kosten derselbe ohne vorherige Genehmigung der Gesellschafts-Direktion zu verausgaben, und derselbe zur monatlichen Bezahlung anzuzeigen hat.

Endlich verpflichtet sich die Gesellschafts-Direktion, dem Herrn Zimpel für sich und seine Geschäfts-Bureaux eine anständige, den Bedürfnissen des Herrn Zimpel und dem Zwecke der Sache entsprechende Wohnung während der Dauer dieses Kontrakts zu bezahlen, die er sich selbst zu ermitteln und zu besorgen hat. Sobald indes im obigen Sinne eigene geeignete Gebäude im bewohnbaren Zustand hiezu vorhanden sind, sollen diese zu diesem Zwecke hergegeben werden.

§ 10. Der dem Herrn Zimpel rücksichtlich dessen Erben gebührende Betrag ist den Erben binnen vier Wochen auszuzahlen und gilt hierbei im Todesfalle des Herrn Zimpel oder dessen gänzlicher Invalidität, so daß er die Geschäftsleitung gänzlich aufgibt, der Grundsatz, daß von der bedungenen Remuneration von Achtzigtausend Gulden Conv. Münze nur derjenige Teil dem Herrn Zimpel oder dessen Erben gezahlt wird, welcher der im Bau begriffene, gleichviel ob ganz oder teilweise vollendeten Bahnstrecke nach ihrer Länge repartiert entspricht, wobei als Grundsatz gilt, daß jede fünf Meilen Unterbau einer vollendeten Bahnstrecke von drei ein halb Meilen gleich zu achten ist.

§ 11. Es verpflichtet sich die Gesellschafts-Direction, dem Herrn Zimpel in allen Sachen und auf jede Art und Weise soviel zu unterstützen und seine Geschäftsführung zu erleichtern, als es nur immer möglich ist.

§ 12. Die Gesellschafts-Direction hat monatlich oder längstens jede drei Monate eine Revision der Kassen-Angelegenheiten, insoferne sie die vom Herrn Zimpel ausgestellten Anweisungen und Quittungen betrifft, ausführen zu lassen, und dem letzteren darüber Decharge zu erteilen, wenn diese Anweisungen und Quittungen in Ordnung gefunden worden sind.

§ 13. Sollte sich zwischen der Gesellschafts-Direction und dem Herrn Zimpel oder dessen Erben über die aus den durch diesen Kontrakt begründeten wechselseitigen Rechtsverhältnissen entspringenden Rechten und Pflichten eine Meinungsverschiedenheit ergeben, welche in gütlichem Wege nicht beigelegt werden könnte, so unterwerfen sich beide Teile einem Schiedsgericht, welches in Pest seinen Sitz haben soll, und wobei vor allem die Bestimmungen dieses Vertrages die Grundlagen der abzugebenden Entscheidung wird, insoferne sie aber für den besonderen Fall eines Streitpunktes nicht ausreichen oder zweideutig befinden werden, so sind die in Ungarn bestehenden gesetzlichen Verhältnisse zu beachten.

Jeder Teil ernennt einen in der Sache nicht interessierten Rechtskundigen, um, falls ein Teil der Anforderung, einen Schiedsrichter zu wählen, binnen vier Wochen nicht nachkommen sollte, oder der von der Gegenseite ernannte Schiedsrichter die Entscheidung oder die Wahl des Obmannes durch sechs Wochen vom Tage der Schließung des Verfahrens verzögern würde, so hat der Gegenteil das Recht, auch den zweiten Schiedsrichter zu ernennen, beide Schiedsrichter haben im Falle der Nichteinigung einen Obmann zu wählen. Als Obmann ist eine notorisch gerechte rechtskundige Person zu stellen.

Sollten die beiden Schiedsrichter sich über die Person des Obmannes nicht vereinigen können, so hat sogleich das Los zwischen den beiderseits vorgeschlagenen zu entscheiden. Das Schiedsgericht ist an die gesetzliche Prozeßform nicht gebunden, hat beide Teile oder deren Vertreter über die Klage mündlich zu vernehmen, keiner unnötigen Verzögerung stattzugeben und mit Rücksicht auf die vorgelegten schriftlichen Beweismittel nötigenfalls nach Einvernehmung von Kunstverständigen oder namhaft gemachten Zeugen, welche letztere zwar summarisch, jedoch eidlich zu vernehmen sind, nach Recht und Gewissen und in zweifelhaften Fällen mit Rücksicht auf Billigkeit zu entscheiden. Bloß mündlich geschehen sein sollende Verabredungen sind in keinem Falle zu berücksichtigen. Würde der Geklagte über Vorladung in angemessener Frist weder persönlich noch durch einen gehörig Bevollmächtigten erscheinen, so soll über dessen Ausbleiben was rechtens ist, erkannt werden. Der Ausspruch der Schiedsrichter ist für beide Kontrahenten definitiv bindend, daher dieselben auf jede weitere Appellation, Revision, und auf jeden Rechtszug hiemit feierlich verzichten und einverstanden sind, daß der Exekution des schiedsrichterlichen Urteils durch das Pester Wechselgericht erster Instanz der sich beide Streittheile mit Verzichtleistung auf ihren sonstigen ausländischen Gerichtsstand hiermit unterwerfen.

Pressburg, den 10ten Juli 1844“

Dienstvertrag des Bahnaufsehers Michael Skazil:

„Vertrag

Welcher zwischen der kk. Betriebsdirektion der östlichen Staatsbahn und dem Michael Skazil verabschiedeten kk. Ober Kanonier von Olmütz in Mähren gegenwärtig als Bauaufseher verwendet in der neuen Strecke Krakau-Débica an dem zu Ende angesetzten Tage und Jahre nächstehender Dienstverwendung abgeschlossen worden ist.

§.1.

Die genannte Direktion nimmt den Michael Skazil von heute an als Bahn- und Bau-Aufseher in den Staatsdienst für die österreichische Staatsbahn und es hat dieselbe den Anordnungen der kk. Betriebs Direktion, des kk. Oberingenieurs, kk. Sektions-Ingenieurs und kk. Strecken-Assistenten, unbedingt Folge zu leisten und sich mit den Instruktionen der kk. Bahn und Bauaufseher genau bekannt zu machen.

Während der Dienstzeit hat der Genannte einen Jahreslohn von Vierhundert Gulden /: 400 fl ./ CMze in monatlichen verfallenen Raten zu erhalten gegen skalamäßig gestempelte Quittungen.

§.2.

Michael Skazil hat als Bahn und Bau-Aufseher die ihm anvertraute Strecke auf das sorgfältigste zu hüten und überhaupt seinen Dienst so zu versehen wie dies bei der kk. östlichen Staatsbahn gegenwärtig bestehenden und alle künftig etwa zu erlassenden Instruktionen oder Änderungen derselben jeweilig bestimmen.

Die Dauer der Dienstzeit wird von demjenigen Tage an gerechnet, wo Michael Skazil als wirklicher Bahn und Bau-Aufseher in Verwendung tritt.

Sowohl der kk. Betriebs Direktion als auch dem Kontrahenten steht das Recht einer dreimonatlichen Kontraktsaufkündigung zu.

§.3.

Sollte Michael Skazil diesem Kontrakte und den erwähnten Instruktionen, welchen allenthalben nachzukommen derselbe sich hiermit wiederholt verbindlich macht, in irgend einer Art entgegenhandeln, so ist die Direktion berechtigt, den Michael Skazil ohne an die bedungene Aufkündigung gebunden zu sein, seines Dienstes zu entlassen, in welchem Falle derselbe weder auf die Kündigungsfrist, noch auf irgend eine andere Entschädigung was immer für eine Art, einen Anspruch haben soll.

§.4.

Für jeglichen Schaden, der aus Verschulden des Michael Skazil der kk. Betriebs Direktion für die östliche Staatsbahn oder dem die Eisenbahn benützenden Publikum zugefügt wird, hat derselbe einzustehen und demselben im baren Gelde zu ersetzen.

Er ist dafür mit seinem gesamten Vermögen verantwortlich, verfällt übrigens in allen dazu geeigneten Fällen noch insbesondere den Strafgesetzen für Österreich.

§.5.

Auf jedesmaliges Verlangen und zu jeder Zeit hat Michael Skazil seinen Dienst zu versehen und seinen Aufenthalt dorthin zu verlegen wo es das Interesse der kk. Betriebs Direktion von Zeit zu Zeit erfordern sollte.

§.6.

Ob die dem Michael Skazil obliegenden Arbeiten bei Tag oder in der Nacht vorgenommen werden müssen, ob sein Dienst eine längere oder kürzere Zeit erfordert, dies ist auf den im §.1. dieses Vertrages bestimmten Lohn ohne allen Einfluß, indem eine besondere Vergütung für außerordentliche Arbeiten am Tage oder solche Beschäftigungen die bei der Nacht notwendig sind, nicht bewilligt wird, auch macht es keinen Unterschied, wenn dergleichen Arbeiten an Sonn und Feiertagen erfordert werden.

In der Regel ist Michael Skazil verpflichtet, täglich und den ganzen Tag hindurch und wenn es wichtige Arbeiten fordern, auch zur Nachtzeit, auf der Bahn zu sein und in der ihm zugewiesenen Bahnstrecke die Bahn und die dazu gehörigen Objekte sorgfältig zu untersuchen, etwaige Anzeigen der Wächter zu empfangen und für die möglichst schnellste Abhilfe zu sorgen.

§.7.

Für seine Dienstleistung als Bahn und Bau-Aufseher erhält Michael Skazil nebst dem in dem §.1. dieses Vertrages bestimmten Lohne, die nach der mit dem hohen Ministerial-Erlasse vom 14. Juli 1851 Zl.3745 bekannt gegebenen Vorschriften über die Amtskleidung der Bediensteten bei dem Betriebe der kk. Staatseisenbahnen, für die Bahn und Bau-Aufseher vorgeschriebenen Dienstkleidungsstücke als:

Einen Uniformrock No.3 alle zwei Jahre

Ein Beinkleid No. 2 alle ein Jahr

Eine Sommerkappe No.4 alle zwei Jahre

Eine Winterkappe No.1 alle zwei Jahre

Einen Lodenpaletot No. 2 alle drei Jahre

Einen Pelzpaletot alle vier Jahre

Für die Erhaltung der Dienstkleidung in entsprechendem Zustande hat der Kontrahent aus eigenem zu sorgen.

§.8.

Michael Skazil erklärt sich einverstanden mit den von dem hohen Ministerium oder der gefertigten kk. Betriebs-Direktion erlassenen oder noch zu erlassenden Bestimmungen in Bezug auf den Krankenfonds, somit auch den gegenwärtig bestehenden Krankenfonds-Statuten.

§.9.

Dieser Vertrag wird in zwei wörtlich gleichlautenden Partien ausgefertigt.

Der Stempel zu dem einen Exemplar, welches von der kk. Betriebs-Direktion in Verwahrung genommen wird, hat der Kontrahent aus eigenem zu bestreiten.

Die kk. Betriebs Direktion der östlichen Staatsbahn.

Krakau, am 14. November 1855“

Unterschrift: Michael Skazil + 2 Zeugen“¹¹⁰⁰

¹¹⁰⁰ ÖSTA, AVA-VA, Östliche Staatsbahn, Fach IV Dc /Karton 8 – Zl. 7418/1856 vom 1.8.1856. Michael Skazil wurde wenig später aus disziplinären Gründen wieder entlassen, vgl. dazu Kapitel „Beschäftigungsnormen“

Name	Beruf	Geburts-/ Wohnort Alter	Studien	Sprachen	Staatsdienst	Privatdienste	f. welchen Dienst- posten geeignet	Aktenzl.	Anm.
Nordbahn:									
Aupic Franz	Techniker	Kauřim /Böhmen, 22 J	Technik, bis auf Baukunst u. Maschinenlehre im böhm- ständ. Polyt. Inst, 1846-9 abs.	k.A.	--	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	Beförderung
Berghofer Adolf	kk.Lieutenant u.Prof.d.Wr. Neustädter MilAkad	Wien, 36 J	Grammatikklassen in Graz	k.A.	19 Jahre Militär	--	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Bermann Johann	Kleinhändler	Prag, 27 J	einfache u. doppelte Buchhaltung	k.A.	--	1846-49 selbständig im Kleinhandel	admin. Eleve	Zl. 10635 /1851 (Neueinstellungen)	
Bernhart Otto	Oberaufseher kk. Finanzwache	Prag, 32 J	kein Nachweis	k.A.	11 Jahre Finanzwache	--	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Blaschek Johann	Auspasser im kk. Frachten-Ausgabe- Magazin Prag	Prag, ?	kein Nachweis	k.A.	1 J kk. Nördl. StB als Auspasser	angebl. 8 J bei d. Kaiser Ferd. NB	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Bobrowsky Paul	Patental-Invalider Feldwebel	Braunseifen, 44 J	kein Nachweis	k.A.	19 J 1 M Militär	--	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Böhm Franz	Praktikant kk. Bezirksverwalt.	Pilsen, 28 J	1. Jahrg. Philosophie	k.A.	3 J 3 M 29 T Praktikant Bez. Verw	--	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Bolleschka Kajetan	kk. Staatstelegrafist	Kufstein, 44 J.	Technik, Merkantil- u. Staatsrechn.- kunde, höhere Geometrie u. Analyse	k.A.	17 J 6 M Militär	2 Jahre Bauaufseher	admin. Eleve	Zl. 10635 /1851 (Neueinstellungen)	
Brandeis Josef	Gutsverwalter	Lettowitz, 39 J	kein Nachweis	k.A.	--	21 J bei versch. Privatämtern	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Brandl Laurenz	Telegrafist	Zamorsk, ?	kein Nachweis	k.A.	--	3 J. Kaiser Ferd. Nordbahn	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Brehm Gustav	Kanzleipraktikant	Prag, 36 J	1. Jahrgang d.Rechte	deutsch, böhmisch, französ.	11 J Praktikant kk Fiskalamt	--	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Bretschneider Anton	Buchhalter	Prag, 32 J	einfache u.doppelte Buchhaltung	k.A.	--	12 J. in versch. Handlungshäusern	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Burkhart Hugo	Praktikant	Iglau, 21 J	Gymnasialschule absolviert	k.A.	5 J.Prakt.b. kk.Kameral- Bezirksverw.	k.A.	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Büttner Gustav Herrmann	Maschinen-Asst. Sächs.-böhm Staatsbahn	Dresden, 25 J.	techn. Gegenstände a.d. Lehranstalt Dresden	k.A.	--	2 Jahre Maschinen- zeichner, seit 1848 königl.Dion sächs- böhm + sächs.-schles. Staatsbahn	techn. Eleve	Zl. 10635 /1851 (Neueinstellungen)	
Czermak Josef	Techniker	Wien, 29 J	1.Jg. Philosophie u.Technik absolv.	k.A.	--	k.A.	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Czerny Dominik	Diurnist bei kk. Staatseisenb.	27.3.1818 /Prag	4 Normalkl, Vorlesungen d.Technik + Privat- Zeichenunterr.	deutsch, böhmisch	8 M Pachtbetr, 3 J 8 M Bauunt. Klein /Dresden + Semm.Bahn	1 J. Buchhalter, 3 J.Magazineur Gebr.Klein	Admin. Eleve ab 1851	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	Beförderung
Czerny Julius	Praktikant	Neustadt a.d. Mittau, 21 J.	6 Gymnasialschulen absolviert	k.A.	--	1 1/2 J.Rentamt Neustadt als Praktikant	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Czerwenka Karl	Geschäftsleiter	Prag, 25 J.	4. Grammatikklasse absolviert	k.A.	--	5 Monate Privatschreiber	Admin. Eleve	Zl. 10635 /1851 (Neueinstellungen)	
Danjczek Anton	Studierender	Humpoletz /Böhmen, 24 J	Grammatikalkl., Real-schule u. Technik absolv., Prüfung als Staatstelegrafist in Wien, Vorlesungen böhm. Sprache u. Literatur	deutsch, böhmisch	--	k.A.	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	Beförderung
Deisz Josef	Techniker	Tischnowitz, ?	2. Jg. Philosophie + Technik absolviert	k.A.	--	k.A.	techn. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Dillmann Josef	Buchhalter	Wien, 29 J	kein Nachweis	k.A.	--	6 J in versch. Handelshäusern serveirt	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Dittrich Franz	Asst. Bezirksverw.	Prag, 45 J	Humaniora, Philosophie, 3 J Technik, Landwirtsch., Staatsrechn. wesen	k.A.	--	1 1/2 J Bauzeichner	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Dollansky Josef	Fabriksbuchhalter	Prag, 35 J	Grammatikalkl.u. prakt. Chirurgie absolvirt	k.A.	--	12 J als Fabriksbuchhalter	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Dolnitscher Johann	Beamter d. Kaiser Ferd. Nordbahn	Oderberg, 31 J	3 Jahrgänge Jus	k.A.	--	2 J. in Advokatenkanzlei	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Donio Emanuel	Aufpasser d. kk. n. Staatsbahn	Prag, ?	kein Nachweis	k.A.	angeblich 14 Jahre Militär	angeblich 4 J. b.d.priv. Kaiser Ferd. Nordbahn	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Doppler Anton	Handelsmann	Wien, 30 J	kein Nachweis	k.A.	--	7 J in versch. Handelshäusern conditioniert	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	

Name	Beruf	Geburts-/ Wohnort Alter	Studien	Sprachen	Staatsdienst	Privatdienste	f. welchen Dienst- posten geeignet	Aktenzl.	Anm.
Drda Johann	Magazineur	Prag, 28 J	kein Nachweis	k.A.	--	14 J in versch. Handelshäusern als Comis serviert	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Dudek Franz	Geschäftsleiter	Koschirz, 22 J	math.u.techn.Fächer frequentiert, f.d. Baukunst eingeschrieben	k.A.	--	1 J Geschäftsleiter bei Baumeister Barth	technischer Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Dworczak Ignaz	Kanzellist	Wien, 37 J	kein Nachweis	k.A.	--	11 J versch. Privat- ämter als Schreiber, 3 J Materialaufs., 2 1/2 J Kanzellist KF.Nordb	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Eckmayer Josef	Handlungs- Praktikant	Wien, 20 J	Normal-u. Realsch.am Polyt.Institut Wien	k.A.	--	1 J 10 M Handlungs- Prakt.	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Epstein Jakob	Handlungs-Comis	Prag, 26 J	4. Normalkl. absolv., techn. Vorlesungen besucht	k.A.	--	6 J. bei d. Handlung	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Fauchal Franz	Expedient d. Kaiser Ferd. Nordbahn	Wien, 28 J	1. Jg. Technik	k.A.	--	angebl. 4 J b. Forstwesen, 5J KF Nordbahn	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Feyl Josef	Diurnist /Quar- tiermeisteramt	Prag, 29 J	kein Nachweis	k.A.	--	1 J. Diurnist b. Prager Konskrip-tions- u.Quar- tiermeisteramt	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Feyth Franz	Finanzwach-Aufseher	Taus, 44 J	kein Nachweis	k.A.	10 J, 1 Mt, 20 Tg kk. Finanzwache	5 J Praktikant b. Privatämtern	Conducteur Stv.	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Figlowsky Franz	Condukteur Kaiser Ferd.NB	Wien, 37 J	kein Nachweis	k.A.	10 1/4 J kk. Gefällewache	2 1/2 J. Wiener Municipalwache	Conducteur Stv.	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Fischer Franz	Bauführer	Raudnitz, 38 J	kein Nachweis	k.A.	13 J 6 M 16 T Militär	10 J Bauführer b.Bauunternehmer Klein	Bauführer	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Frankl Heinrich	Postexpedient	Prag, 31 J	Hauptschulklassen	k.A.	--	13 J Postexped. i.d. Prager Judenstadt	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Frick Eduard	Beamter d. Kaiser Ferd. Nordbahn	Wien, 35 J	kaufmännische Buchhaltung	k.A.	--	5 J versch. Hand- lungshäuser als Comis, 1 J 8 M Kanzellist i.Dion d. KF NB	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Fröschl Johann	Kondukteur nördl. StB	Prag, ?	kein Nachweis	k.A.	--	5 J Packmeister i.d. Dion d.KF Nordbahn	Conducteur	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Fuchs Anton	Kondukteur n.kk. StB	Prag, ?	kein Nachweis	k.A.	--	5 J Packmeister i.d. Dion d.KF Nordbahn	Conducteur	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Fürst Johann	Bürgerssohn	Budweis, ?	4 Hauptschul-, 1. Grammatikalkl.	k.A.	--	--	Conducteur	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Gansl Josef	Magazineur d. KF Nordbahn	Wien, 40 J	kein Nachweis	k.A.	--	7 J in versch. Handelshäusern serviert	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Gantner Franz	Diurnist kk. nördl. StB	Prag, 54 J	kein Nachweis	k.A.	24 J Militär, 9 Mte. Diurnist kk.nördl. StB	12 1/2 J versch. Wirtschaftsämter	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Geißel Johann	abs. Hörer d. Philosophie	Prag, 23 J	Philosophie absolv	k.A.	--	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Glaser Veit	Techniker	Neuzerkwa, ?	2.Sem Mechanik, Land- Wasser-Straßenbaukunst frequ, übrige techn. Gegenstände abs	k.A.	--	--	techn. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Göbel Johann	Diurnist	Brünn, 38 J	kein Nachweis	k.A.	angeblich 18 J 6 Mte 6 Tge kk. Militär	2 J. Diurnist b. versch. Ämtern	Diurnist	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Goll Franz	Finanzwach- Oberaufseher	Prag, ?	kein Nachweis	k.A.	8 J kk. Finanzwache	Praktikant Magistrat Neupaka	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Grabner Mansuet	Correspondent	St. Pölten, ?	kein Nachweis	k.A.	--	10 J in versch. Handlungshäusern servirt	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Greiner Ignaz	Buchhalter	Mürzzuschlag, 23 J	beide Jahrgänge d. Philosophie	k.A.	--	4 M Aktuar b. Wirt- schaftsamt, 3 M Buchh. bei Bauunternehmen	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Gruber J. Camillo	Rechnungs- Revident	Preßburg, ?	beeideter Landesadvokat	k.A.	seit 26.3.850 Revident ung. Centralbahn	8 J Wien-Gloggnitzer Eisenbahn	--	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	Dienstl.in Preßburg nicht v.d. Art,um b.d. nördl.StB m.Erfolg verwendet zu werden

Name	Beruf	Geburts-/ Wohnort Alter	Studien	Sprachen	Staatsdienst	Privatdienste	f. welchen Dienst- posten geeignet	Aktenzl.	Anm.
Gruber Johann	Bürger u. Jurist	Prag, 46 J	Staatsrechnungs- wissensch., befugt, in deutschen Botschaften d. Richteramt auszuüben	k.A.	--	19 J versch. Ad- vokatenkanzlei.	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	wg.vorge- rücktem Alter vorerst nur admin. Eleve, um seine phys. Kräfte zur Dienstleistung zu prüfen
Haber Franz	Diurnist kk.n. Civilbauleitung	Außig, ?	kein Nachweis	k.A.	7 J 5 M Diurnist kk.nördl.Civilbauleitung	--	Diurnist	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Haufe Ignaz	Handlungs-Comis	Prag, 22 J	2.Kl. Trivialschule Maria Schein	k.A.	--	1 J 6 M 24 T versch.Hand- lungshäuser als Comis serviert	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Haunold Josef	Waldamts- Jungjäger	Landskron, 29 J	1. Jahrgang d. 4. Klasse	k.A.	--	11 J in versch. Forstämter als Adjunkt gedient	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Hauptmann Johann	kk Lieutenant	Neuhaus, 31 J	Regiments-Cadeten Schulen	k.A.	11 J 3 M 6 T	--	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Hawrda Josef	Diurnist kk. nördl. StB	Prag, ?	kein Nachweis	k.A.	angeblich beim Militär	--	k.A.	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Heinisch Franz	kk. Postcommissär f.d. Bezirk Prag	Wien, ?	kein Nachweis	k.A.	10 1/2 J kk. Postanstalt	--	legt keine Dokumente vor, um seine Befähigung beurtheilen zu können	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Heinrich Josef	Bergeleve	Přibram, 25 J.	Technik, höhere Math, Darst. Geom, 1.Jg. Berg- u.Hüttentechn. Lehranst.Přibram	k.A.	--	--	admin. Eleve	Zl. 10635 /1851 (Neueinstellungen)	
Heisler Eduard	Spediteur	Wien, 40 J	kein Nachweis	k.A.	--	7 J kk.pr. Wien- Gloggnitzer EisenbahnDion		Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	bringt Zeug- nisse bei, um sich über seine Befähigung aussprechen zu können
Hemsall Josef	Kanzleischreiber	Prag, ?	Lesekurs f. angehende Schulgehilfen absolviert	k.A.	9 J 6 M kk. Grenz-u. Gefällenwache	1 J 10 M Schulgehilfe, 2 J Aushelfer Glas- fabrik, 5 J Advoka- tenkanzlei, längere Zeit bei d. Ökonomie	Diurnist	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Herold Friedrich	Kanzlist öst. Kunstverein	Wien, 31 J	kein Nachweis	k.A.	--	4 1/4 J Buchh.u. Gesch.führer meh- rerer Handl. häuser, 4 J Expedit-beamter n.StB, 8 M Kanzlist Kunstverein	--	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	ist durch seine kfm. Dienst- leistg so gra- viert, daß er sich zur Dienstl. bei einer kk StaatsEB nicht mehr eignet
Hild Karl	Diurnist kk Cameral- Bezirks Verw	Prag, ?	Humanitätsklassen zurückgelegt	k.A.	kk Gubernialprakt, Diurnist Bez. Verw.	b.mehreren Herr- schaften Praktikant, Geschäftskanzlei Z.U. Dr. Merolt	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Hlawa Franz	Munitionair	Prag, 31 J	6 Gymnasialkl., 1 Jg Phil., Stabsschule	deutsch, böhmisch, etw. französ.	10 J 7 M 24 T Militär	seit 15.12.850 bei Civilpolizeiwache	Offizial	auch 10090/E /1852 NördStB	
Höck Franz	Inspizient	Brünn, 42 J	angeblich 1.Jg. Philosophie	k.A.	20 J kk. Gefällenwache	--	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Hoell Georg	absolvirter Pädagog	Prag, 25 J	beide Jg 4.Cl. Präparier-kurs, prakt. Geom., elem. Mathem.	k.A.	--	3 J Praktikant des Baufachs	Baufachseher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Hoffmann Karl	Handlungs-Comis	Wien, 27 J	kein Nachweis	k.A.	--	2 J in einem Handlungshause serviert	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Horak Josef	Diurnist	Pardubitz, 27 J	4. Normalschulkl absolviert	k.A.	--	10 J Aushelfer b.versch. Privatämtern	Diurnist	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Howorka Wenzl	Techniker	Prag, 30 J	einen Teil d.Technik absolv.	k.A.	6 J 2 M Militär	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Hraschan Georg	Diurnist	Wien, 26 J	beide Jahrgänge d. Philosophie	k.A.	1 J 3 M 29 T Militär	--	Diurnist	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Hron von Leuchtenberg, Daniel	kk. Gefällsbeamter	Außig, 51 J	kein Nachweis	k.A.	10 J 2 M Militär, 20 J 10 M Finanzwache	--	k.A.	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Hübl Eduard	Diurnist mähr. LandesbauDion	Brünn, 28 J	2 Jg Philosophie + Technik abs.	k.A.	--	--	techn. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	

Name	Beruf	Geburts-/ Wohnort Alter	Studien	Sprachen	Staatsdienst	Privatdienste	f. welchen Dienst- posten geeignet	Aktenzl.	Anm.
Hübner Josef	gewesener Theologe	Wien, 29 J	beide Jahrgänge d. Philosophie u.2 Jahre Theologie	k.A.	--	3 Jahre Privatlehrer	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Jagdmann Josef	Asst.Finanz- landesDion Graz	Bruck, 31 J	1.Kurs d.2.Jg Philosophie absolv.	k.A.	10 J 2 Mte 12 Tge kk. Finanzlandes Dion	--	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Jäger Anton	Diurnist kk. Post-Dion	Prag, 23 J	Philosophie, 1 J Theologie	k.A.	Diurnist kk. PostDion	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Jahn Johann	ständischer Praktikant	Prag, 23 J	Verrechnungskunde aus d.Steuerfach	k.A.	3 1/2 J Buchhaltungs- prakt.böhm. Stand. Landesausschuß	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Jakowitz Franz	Kaufmann	Prag, 30 J	kein Nachweis	k.A.	--	5 J versch. Hand- lungshäuser als Comis. 3 J selbst. Kaufmann	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Jaksch Johann	Forstmann	Mislibovitz, 30 J	kein Nachweis	k.A.	--	7 J Forstadjunt in versch.Revieren	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Janowsky Johann	Techniker	Cerharic, ?	Technik absolviert	k.A.	--	--	techn. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Jesser Rudolf	Handlungs Comis	Schönberg, 22 J	doppelte Buchführung	k.A.	--	3 J 10 Mte versch. Handlungshäuser als Comis	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
John Heinrich	kk. Mappier-adjunkt	Ryeszow, ?	Math, Geom, Baukunst abs., übrige Gegenst. frequ.	k.A.	seit 14.6.1859 Adjunkt II.Ci Mappierunginst. Lemberg	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Jordan Emmerich von	verabschiedeter Kadet	Prag, 29 J	6. Gymnasialkl. Absolvirt	k.A.	4 J 9 Mte 11 Tge Militär	--	Conducteur	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Kail Josef	Postexpedient	Hiemsen, 28 J	kein Nachweis	k.A.	--	5 J Postexpedient	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Kempff Heinrich	Asst. Handelsmin	Wien, ?	angeblich die 4 Grammatikalkl.	k.A.	3 J Praktikant, dann Asst. Handelsmin	--	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Kladik Karl	Techniker	Prag, 20 J	Technik absolviert	k.A.	--	--	techn. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Klauczek Franz	Bauzeichner	Prag, 31 J	2 Jg Technik	k.A.	--	3 J Bauinspizient	Baufaufseher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Klee Moriz	Korporal	Wien, 26 J	Unterricht i.d. kk. Artillerie genossen	k.A.	9 J 4 M 4 T Militär	5 M Rechnungsführer bei Apotheke	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Klein Carl Edler von	kk.Postoffizial	Prag, 29 J	Gymnasium, 1. Kurs Philosophie	k.A.	7 8/12 J Postanstalt	--	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Kleiner Alois	Handelsmann	Altbunzlau, 30 J	einfache u.doppelte Buchhaltung	k.A.	--	4 J 6 M als Comis serviert, dann selbst Kaufmann	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Klier Simon	kk Gefällsbeamter	Außig, 47 J	angeblich die Philosophie	k.A.	22 J 10 M 20 T kk. Kameralverw	--	k.A.	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Klimesch Johann	kk. Fourier	Prag, 23 J	3 Jg techn.Studien	k.A.	3 J Fourier im 28.Inf.Regt.	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Kluckauff Adolf	Handlungsbuchhalter	Prag, 29 J	österreichisches Wechselrecht	k.A.	--	4 J 5 Mte HandlungsComis	Diurnist	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Knessl Laurenz	kk. Katastral- schätzungsadj	Csaslau, 32 J	Landwirtschaftskunde	k.A.	3 J kk Katastralschät- zungsadjunkt	12 J versch. Privatämter als Schreiber u. Beamter	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Kögler Johann	kk. Post Conducteur	Wien, 40 J	Pädagogik	k.A.	12 J Militär; 11 J Post	--	Conducteur	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Köhler Friedrich	Revident	Prag, ?	kein Nachweis	k.A.	--	3 J 7 Mte Schreiber bei Privatämtern	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Kolb Karl	Handlungs-Comis	Prag, 29 J	kein Nachweis	k.A.	--	angeblich 9 J. 5 M in versch. Handlungs- häusern serviert	admin. Eleve	Zl. 10635 /1851 (Neueinstellungen)	
Kondr Johann	abs. Philosoph	Prag, 26 J	Philosophie absolviert	k.A.	--	--	k.A.	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Korab Josef	Forstamtsadjunkt	?, 30 J	Realsch., prakt. Forstwissenschaft, Rechnungsfach	k.A.	--	13 J Forstadj. Herr- schaft Slap, Clumetz, Kamnitz, u.a.m.	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	

Name	Beruf	Geburts-/ Wohnort Alter	Studien	Sprachen	Staatsdienst	Privatdienste	f. welchen Dienst- posten geeignet	Aktenzl.	Anm.
Koschek Josef	Techniker	Prag, 29 J	Technik absolviert	k.A.	--	1 1/2 J bei Baumeister Liebl	techn. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Kossina Johann	Hörer d.höheren Lesekurses f. Nationallehrer	Prag, 28 J	Schulunterricht f. Lesekandidaten	k.A.	--	9 J Unterlehrer kk Carnal Hft Smiřitz /Böhmen	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Kostezka Josef	subst. Kanzlist	Sobieslau, 40 J	1. Semester d. II.Jg Philosophie	k.A.	10 Mte kk Kanzlist beim Bezirksgericht	3 J 7 M versch Ökonomieämter, 3 J 7 M 26 T Diurnist bei Prager Magistrat	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Kresz Ludwig	Ökonomieschreiber	Prag, 28 J	die 4 Grammatikalklassen	k.A.	--	4 M b.d. Handlung, 4 J i.d. Ökonomie	Diurnist	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Krisch Laurenz	Patental-Oberjäger	Brünn, 39 J	kein Nachweis	k.A.	12.Feldjäger Baon 16 J 2 M 29 T	--	Konducteur	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Krobshofer Anton	Buchhalter	Karolinenthal, 28 J	kein Nachweis	k.A.	--	3 J 1 M 11 T Comis in versch. Handlungsh.	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Krompholz Franz	kk Postkonducteur	Wien, 40 J	die Gymnasialklassen	k.A.	14 J 1 M 10 T Militär, 6 J 5 M 26 T Post	--	Konducteur	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Kuderna Jakob	Rechnungs- Revident Gebr. Klein	Bodendorf, 41 J	Zögling eines Militärerziehungshauses	k.A.	14 J 5 M Militär	5 J Bauuntern. Gebr. Klein	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Kühnel Franz	Handlungs-Comis	Böhmisch- Leippa, 27 J	kein Nachweis	k.A.	--	3 J. Privatkanzlei als Schreiber, 4 Jahre als Handlungscomis serviert	Admin. Eleve	Zl. 10635 /1851 (Neueinstellungen)	
Kühnel Josef	Asst. Hauptzollamt	Wien, 44 J	Philosophie absolvirt	k.A.	1 J 1 M 10 T Courir, 14 J 2 M 4 T kk Bezirksverw.	--	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Kutilek Gustav	Ing.Asst. Nordb	Angern, 28 J	Chemie, Math, Maschinen- lehre frequ, übrige Technikgegenst absolv.	k.A.	--	seit 24.3.1846 Asst bei der Nordbahn	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Lachner Ferdinand	Handlungs Comis	Prag, 29 J	die doppelte Buchhaltung	k.A.	--	7 J 6 M Comis in versch. Handlungs- häusern	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Lachner Josef	Handlungs Comis	Wien, 26 J	1. Jg der 4. Normal- Hauptschule	k.A.	--	7 J in Comis in versch. Handlungshäusern	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Ladmann Josef	Finanzwachaufseher	Beneschau, 18 J	lesbare u. korrekte Handschrift, einen ziemlich bündigen Aufsatz, u. Kenntn. im Kanzleigeschäft	k.A.	1 J als beedeter Kanzlei- Praktikant der Kammer- Prokuratur	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Länger Ignaz	Expeditswächter kk Staatsb.	Uhersko, ?	kein Nachweis	k.A.	kk Staats Eisenbahn	--	Bahnwächter	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Laretz Dominik	Diurnist	Prag, 39 J	4 Grammatikalkl. + Verrechnungskunde	k.A.	4 J kk. Gefallenwache	14 J Schreiber in versch. Privatämtern	Diurnist	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Lechner Josef	Fourier	Wien, 31 J	1. Kurs II. Jg. Normal- Hauptsch.	k.A.	1 J 9 Mte Fourier	5 J 6 Mte Praktikant bei versch. Privatämtern	Diurnist	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
l'Hiver Wilhelm	Beamter ober Schles. Eisenbahn	Breslau, 26 J	kein Nachweis	k.A.	--	2 J 8 Mte Assistent Oberschles. Eisenb.	--	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	bringt seine Zeugnisse bei, um über seine Befähigung urteilen zu können
Linhart Anton	Oberlieutenant	Brandeis, 30 J	2 Jg Technik	k.A.	10 J 6 Mte Militär	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Lomicky Wenzel	Buchhalter	Prag, 32 J	kein Nachweis	k.A.	--	11 J 11 M versch Handlungshäuser	--	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	fehlt jeder Anhaltsgrund zur Beurteilung seiner Fähigkeiten
Lorenzo Franz von	Postconducteur	Wien, 40 J	4. Klasse Normal- Hauptschule	k.A.	3 J 2 M 2 T Militär; 4 J 5 M 10 T BauDion, 16 J 7 M 9 T Post	--	Konducteur	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Löwenthal David	Handlungs Comis	Wien, 30 J	kein Nachweis	k.A.	1 J 5 M 16 T Militär	15 J Magazineur, Spediteur u. Expedient in einem Handlungshaus	--	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	fehlt jeder Anhaltsgrund zur Beurteilung seiner Fähigkeiten
Ludwig Johann	Feuerwerker	Plaben, 29 J	4 Normalklassen	k.A.	9 J 24 T Militär	--	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Maly Ignaz	absolvirter Techniker	Prag, 26 J	6 Gymnasialkl. + Technik absolvirt	k.A.	--	4 J Kanzlei d. kk. Prager Konvikts als Aushilfe	technischer Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Marek Johann Emmerich	gewesener Finanzwachaufs	Güntersdorf /Böhmen, 39J	Humanitätsklassen u. Philosophie	k.A.	2 J Aufseher i.d. kk Finanzwache	--	Magazinsauf- seher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	

Name	Beruf	Geburts-/ Wohnort Alter	Studien	Sprachen	Staatsdienst	Privatdienste	f. welchen Dienst- posten geeignet	Aktenzl.	Anm.
Markowsky Ignaz	gew. Fourier	Prag, 19 J	6 Gymnasialkl	k.A.	9 M 19 T als Fourier	--	Diurnist	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Marqua Ferdinand	Assistent	Duino, 37 J	4.Kl. 1.Jahrg. Hauptschule	k.A.	18 J 9 T kk. GefällsOberamt	--	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Maschek von Maasburg Wilhelm	verabschiedeter Militär	Wien, ?	Rechte u.polit. Studien, kk Hochschule Prag	k.A.	9 J Militär	8 J Secretär bei Graf Bathyani	--	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	hat viel gelernt u. erlebt, dürfte aber keine Zeugn. haben, 50 J alt sein, da- her vorl.nur z. Eleven u. Magazinsaufs. sich eignen
Mastalier Rudolf	Concipient d. kk. GeneralDion f. Communication	Wien, 31 J	allg. juristische politische Studien	k.A.	versch. Kk. Ämter, 9 J 6 M 12 T	--	Sekretärs- stv.	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Mayer Rafael von	Sekretär	Wien, 28 J	Elementar-u. Höhere Math.am Polytechn. Inst. Physik, Mech., prakt. Geometrie	k.A.	--	8 J in versch. Handlungshäusern servirt	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Menzel Adolf	Kaufmann	Iglau, 29 J	3 Grammatikalklassen	k.A.	--	3 1/2 J in versch. Handlungsh., dann selbst.Kfm	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Merwart Johann	Hörer d.Physik	Prag, 21 J	7 Gymnasialkl. absolvirt	k.A.	--	--	Diurnist	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Michal Philipp	kk Postkondukteur	?, 42 J	2. Humanitätskl.	k.A.	10 J 11 M Militär; 11 J Postkondukteur	--	Kondukteur	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Mittelbeck Johann	Feuerwerker	Hohenberg, 28 J	im Bombardier Corps math., naturwissensch. u.prakt Ausbildung	k.A.	10 J 16 T Militär	--	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Mitterbacher Karl	Finanzwach-Aufseher	Prag, 28 J	kein Nachweis	k.A.	7 J Finanzwache	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Mjk Leopold	Techniker	Prag, ?	Technik absolviert	k.A.	--	1 J 1 M 15 T Praktikant bei einem Wirtschaftsamt	techn. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Mornstein Friedrich Ritter von	Buchhalter	Prag, 24 J	5 Gymnasialkl. u. doppelte Buchh. absolviert	k.A.	--	3 Jahre die Handlung erlernt	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Müller Anton	Artillerie-Unteroffizier	Prag, 36 J	4 Grammatikalklassen	k.A.	12 J 8 M Militär, 3 J Wechselgericht, 1 J Landesgericht	--	Magazins- aufseher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Müller Anton	fürstl.Colloredo- Mannsfeld'scher Rechnungs-Revident	Prag, 30 J	Realschule, 2 Jg Technik, Verrechnungskunde, Prüfung im Steuerfach abgel.	k.A.	--	3 J 5 M auf gräf. Clam- Gallas'scher Herrschaft, 5 J bei Fürst Colloredo' scher Central-Buchh.	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Müller Ludwig	Diurnist kk. Post-Dion	Prag, 30 J	1. Jg d. 4. Classe	k.A.	1 1/2 J Diurnist	6 J Wirtschafts- u.Rentamtsschreiber in Abtsdorf, 4 J in Fabrik, 1 J 5 M Handlungsbuchh.	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Mundorfer Johann	Buchhalter	Preßburg, 24 J	kein Nachweis	k.A.	--	3 J Comis in versch. Hand lungshäusern	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Nahke Wilhelm	Buchhalter	Pardubitz, ?	kein Nachweis	k.A.	--	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Neiser Friedrich	Magazineur	Adlitzgraben, 25 J	1. Gymnasialkl.	k.A.	10 Mte Fourier	6 J 3 M versch. Handelshäuser, 1 J 6 M Magazineur bei Gebr. Klein	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Nesslany Stephan	Briefträger	Wien, 34 J	kein Nachweis	k.A.	11 J 9 M 14 T Militär, 4 J b.d. Post	--	Kondukteur	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Nietsch Anton	Oberaufseher	Brünn, 32 J	kein Nachweis	k.A.	5 J Finanzwache	10 J Justizamtsasst.	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Notthas Johann	Diurnist	Wien, 30 J	kein Nachweis	k.A.	1848 b.d.frw. Tiroler Scharfschützen Compagnie	7 J Beamter in Privatämtern	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Nowak Moritz	Beamter	Raudnitz, ?	kein Nachweis	k.A.	--	15 J Schreiber b. versch.Privatämtern	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Oesterreicher Moritz	Buchhalter	Wien, ?	4 Grammatikalkl. u.commerz Gegenstände	k.A.	-	1 J 5 M Comis in versch. Handlungshäusern	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Operschal Paul	Handlungs Comis	Wien, ?	kein Nachweis	k.A.	--	3 J in versch. Handlungsh.	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Ott Johann	Geschäftsleiter	Prag, 26 J	4. Normalschulklasse	k.A.	--	7 J Comis in versch. Handlungshäusern	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	

Name	Beruf	Geburts-/ Wohnort Alter	Studien	Sprachen	Staatsdienst	Privatdienste	f. welchen Dienst- posten geeignet	Aktenzl.	Anm.
Pausch Johann	Magazinspacker	Pardubitz, ?	kein Nachweis	k.A.	6 M Magazinspacker	--	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Pawliczek Franz	Diurnist	Prag, 27 J	2.Jg Philosophie, mehrere Technikgegenstände	k.A.	7 M Diurnist kk Grundeinlösungs- commission	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Pek Josef	Diurnist bei d. nördl.StaatsEB	Prag, ?	kein Nachweis	k.A.	1 J Diurnist kk.StaatsEB	4 J in versch. Hand- lungsh., 10 J selbst. Kaufm, 6 J Accessist Magistrat Podiebrad, 2 J Diurnist Nordbahn Dion	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Pelzel Heinrich	Postdirektions Asst	Preßburg, 24 J	Grammatikalkl.	k.A.	1 J kk Post	4 J Wirtschaftsamt als Praktikant	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Pessiak Spiriotion	Buchführer	Graz, 29 J	kein Nachweis	k.A.	--	11 J Comis bei versch. Handlungshäusern	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Peterlik Oswald	Kaufmann	Lhotta, 24 J	kein Nachweis	k.A.	--	1 J 3M als Comis serviert	Magazins- aufseher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Pettin August	in Verwendung b. Hof- u.Staatsdruckerei	Wien, 34 J	kein Nachweis	k.A.	--	14 J Comis in versch. Handlungshäusern	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Pirnik Thomas	Hörer d.Rechte	Prag, 30 J	Jurist im III.Jahre	k.A.	--	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Plakwic Franz	Student	Prag, 19 J	7 Gymnasialkl.	k.A.	--	--	Diurnist	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Pleninger Franz	Bürger u. Geschäftsmann	Wien, ?	kein Nachweis	k.A.	angebl.längere Zeit PostDion als mani- pulierender Diurnist	selbständiger Geschäftsmann	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Podhagsky Johann	Handelsmann	Csaslau, 36 J	4 Normalklassen	k.A.	--	14 J Comis in versch. Handlungshäusern, 6 J selbst Kaufm.	Magazins- aufseher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Podiebrad Vinzenz	Praktikant	Brünn 23 J	6 Gymnasialkl.	k.A.	3 J 9 M 28 T Landes- gubernium; 5 M 14 T Finanzlandes Dion	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Poglies Ferdinand	Fourier	Verona, 20 J	1 Jg Realschule	k.A.	1 J 4 M Fourier	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Polaczek Ignaz	Ober Condukteur	Prag, ?	kein Nachweis	k.A.	angebl. 13 Jahre Militär, 1 J kk. Staats bahn	angeblich 4 J Condukteur beim Postbetrieb	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Poleschinsky Raimund	Feldwebel	Wien, 26 J	Militär-Erziehungsinstitut	k.A.	7 J 3 M 2 T Militär	--	Magazins- aufseher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Popp Josef	Condukteur	Prerau, ?	kein Nachweis	k.A.	angebl. 13 Jahre Militär, 1 J kk. Staats bahn als Conduct.	angebl. 4 J Conduk- teur bei d. Pacht- unternehmung	Condukteur	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Portzer Gustav	gewesener Oberlieutenant	Wien, 29 J	Zögling d. Olmützer Kadetten Compagnie	k.A.	Kadet u. Oberoffizier 11 J 3 M 15 T	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Posch Karl	kk. Telegrafist	Weltrus, ?	kein Nachweis	k.A.	1 J kk. Telegrafist	4 J versch.Privat- dienste, Zeichner, Baubesteller, dann Telegrafist	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Posch Siegfried	Ober-Aufseher	Wien, 30 J	Realschule	k.A.	7 J kk Finanzwache	1 J 5 M Beamter bei priv.Wien- Gloggnitzer EB	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Pottleschka Wenzl	Offizial kk. Fi- nanzlandesDion	Prag, 43 J	Rechts abs., Staatsrechn. Wissensch., Warenk., Prüfung als Conceptsbeamter abs.	k.A.	12 J 9 M Cameral- Gefällenverw.	--	Concipient stv.	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Prchlik Alexander	kk. Expedit-Beamter	Prag, 36 J	6 Gymnasialkl. Techn+ math Kurse im ArtillerieRegt frequ.	k.A.	16 J Militär; 2 J Diurnist, 1 J Expeditbeamter bei der nördl.StB	--	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Prchlik Alexander	kk. Expedit-Beamter	Prag, 29 J	w.o.	k.A.		--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Predak Johann	Bürger	Prag, 23 J	6 Gymnasialkl. absolvirt	k.A.	7 M Militär	1 J beim praktischen Baufache	Baufauf-seher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Pribil Johann	Techniker	Zahur, 22 J	Mechanik + Maschinen-lehre frequ, übrige techn. Fächer absolv.	k.A.	--	6 M in Zuckerfabrik bei Aufstellung d.Maschinen	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Przibislawsky Karl	Fourier	Brünn, 35 J	4 Grammatikalkl	k.A.	1 J 9 M Militär	5 J Comis in versch. Handlungshäusern	Magazins- aufseher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	

Name	Beruf	Geburts-/ Wohnort Alter	Studien	Sprachen	Staatsdienst	Privatdienste	f. welchen Dienst- posten geeignet	Aktenzl.	Anm.
Przyborsky Wenzl	Buchhalter	Prag, 40 J	kein Nachweis	k.A.	--	15 J Comis in versch. Handlungshäusern	Magazins- aufseher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Rabel Ludwig	gew. Magistrats beamter.ggw.Tele- grafenwächter	Müglitz, 25 J	2 Gymnasialkl. 1 Jg Philosophie	k.A.	seit 15.7.850 Telegrafenwächter in Müglitz	7.4.846-14.7.847 Steueramt, 10.8.847- 21.6.850 Müglitzer Magistrat	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Raschin Johann	kk. Postoffizial	Prag, 38 J	Phil., Weltgesch., Staats- rechn.- wissensch., Land- wirtsch., Erziehungskunde, Dezimalrechn. Math	k.A.	12 J 7 M kk. Postanstalt	--	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Reichhelm Karl	Liqueurfabrikant	Prag, 30 J	kein Nachweis	k.A.	--	3J in versch. Handels- häusern, seit 845 selbst. Fabrikant	Magazineur oder Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Reina Leonhard	Patental-Feldwebel	Mürzzuschlag, 40 J	kein Nachweis	k.A.	10 J 1 M 25 T Militär, 2 J kk Bezirksverw.	2 J 10 M bei versch. Privatunternehmen	--	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	Gesuch über sein Ansuchen zurückgestellt
Ries Josef	kk Gefällnamts praktikant	Leitmeritz, 22 J	Humanitätsklasse, Prüfung Zoll-u. Rechn.Wesen	k.A.	3 J 2 M 20 T Praktikant d. kk. Kameral Verw.	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Ritz Benedikt	Ober-Condukteur N.StB	Prag, ?	kein Nachweis	k.A.	angebl. 23 J Militär	seit 1.8.1842 Kondukteur auf d. Nordbahn	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Rochelt Wilhelm	Handlungs Comis	Prag, 26 J	die 4. Normalkl.	k.A.	--	5 J 8 M Comis in versch. Handlungshäusern	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Rösler Peter	Aushelfer im Schreibfach kk Filialwerkstätte Brünn	Brünn, ?	kein Nachweis	k.A.	--	3 J Kaiser Ferd. Nordbahn Aus- hilfskancellist	Diurnist	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Rothziegl Baruch	Handlungs Comis	Wien, ?	Handelswissenschaft Merkantil- Buchh.u. Rechnen am techn. Inst. Commerz.Abt. abs	k.A.	--	13 M in verschiedenen Handlungsh. serviert	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Rotsch Ignaz	Diurnist	Prag, 26 J	2 Gymnasialkl., einige Technikgegenst.frequ.	k.A.	--	3 M bei Ing. Häufner als Zeichner ausgeholfen	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Russ Johann	Munitionair	Wien, 37 J	Arithmetik u. Geom. i.d. Artillerie absolvirt	k.A.	19 J 10 M 25 T Militär	--	Magazins- aufseher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Sadil Wilhelm	Diurnist	Prag, 27 J	4 Hauptschulkl, im 1.Semester Studienjahr 1851 Arithmetik u. Algebra absolviert	k.A.	1844-50 k.k. Finanzwache	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Salzer Alois	Kassier in Buchdruckerei	Prag, 38 J	6 Gymnasialkl.	k.A.	12 J 6M Militär	2 J Buchhalter in Buchdruckerei	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Schäfer Johann	Handlungs Comis	Theresienau ?	kein Nachweis	k.A.	--	8 J Comis in versch. Handlungsh.	Magazins- aufseher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Schäfer Josef	Amtsdiener	Böhmisch- Leippa, 49 J	Arithm., Algebra, theor. u.prakt. Geometrie, Trigo- nometrie, Statik, Mecha-nik, Hydrostatik, Hydraulik absolviert	k.A.	14 J. 8 M Militär, 1 J Amtsdiener b. Landesgericht B.Leippa	1 J Gerichtsdiener beim Reichenberger Magistrate	Magazins- aufseher	Zl. 10635 /1851 (Neueinstellungen)	
Schallmayer Karl	Zeitungs-Expedient	Wien, 38 J	4 Hauptschulkl, 3 Gymnasialkl.	k.A.	13 1/2 J Militär, seit 1845 beideit als ZeitungsExp.	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Schefczik Peter	kk. Fourier	Prag, 27 J	Math.u. prakt. Geometrie	k.A.	2 1/2 J Militär	--	Diurnist	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Scheffeles Moses	Handlungs Comis	Prag, 24 J	4. Hauptschulkl.	k.A.	--	10 J Comis in versch. Handlungshäusern	Magazins- aufseher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Scherber Emanuel	absolvirter commerz. Zögling	Brünn, 20 J	alle Lehrfächer commerz. Abt. d. Polytechn.Inst., Normalhauptsch., Obst-u. Weinbaukultur	deutsch, böhmisch, italien.	--	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	Beförderung
Schmerhofsky Franz	Techniker	16.7.1830 /Chiesch, Böhmen	Technik abs., bis auf Maschinenzeichnung u. Baukunst	deutsch, böhmisch	ab 1851 techn. Eleve	--	Techn. Eleve /300 fl	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	Beförderung
Schmida Josef	Finanzwach- Oberaufseher	Patzdorf, 35 J	6 Gymnasialkl.	k.A.	8 J Finanzw.	bei Wirtschaftsämtern	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Schmidt Franz	Fabriksbuchhalter	Rumburg, 22 J	die Handlung erlernt, kfm. Buchh	k.A.	--	Buchhalter einer Fabrik in Rumburg	--	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	liegen keine Dok vor, um seine Befähig- ung beur. zu können
Schneider Franz	Finanzwach-Aufseher	Podiebrad, 31 J	kein Nachweis	k.A.	11 J 6 M kk. Finanzwache	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	

Name	Beruf	Geburts-/ Wohnort Alter	Studien	Sprachen	Staatsdienst	Privatdienste	f. welchen Dienst- posten geeignet	Aktenzl.	Anm.
Schober Wenzl	Hörer d. Rechte	Prag, 26 J	Philosophie, Jus, Staatsrechnungs- Wissenschaft	k.A.	--	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Scholz Karl	Diurnist	Olmütz, 20 J	kein Nachweis	k.A.	--	4 J Handlungs-Comis, seit 1849 Diurnist beim Pachtunternehmen	Diurnist	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Schramek Anton	Magazinsadj. Wien- Gloggnitzer EB	Wr. Neustadt, 38 J	kein Nachweis	k.A.	17 J Militär	1 J 4 M Forstadjunkt	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Schramek Joseph	Wirtschafts beamter	Zionitz, 30 J	1. Jahr d. Technik	k.A.	--	12 J Schreiber bei versch. Wirtschafts- ämtern	--	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	wg. Be- stechungs- versuch nicht berücksichtigt
Schuck Johann	kk Cameralamts praktikant	Ebersdorf, 21 J	6. Gymnasialklasse	k.A.	4 J Cameralbezirksverw.	--	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Schulz Alfred	Magazineur	Prag, 28 J	kein Nachweis	k.A.	--	2 J in versch. Handlungsh. serviert	Magazins- aufseher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Schulz Johann	Rentamts-Canzlist	Mallenowitz, 30 J	2 Grammatikal- u. 4 Hauptschulkl.	k.A.	--	11 J Techniker bei versch. Wirtschafts- häusern	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Schulz Josef	Buchbindergeselle	Wien, 30 J	1. Jahrgang d. 4. Klasse absolv.	k.A.	--	7 Jahre bei versch. Meistern als Buch- bindergeselle	Magazins- aufseher	Zl. 10635 /1851 (Neueinstellun-gen)	
Schwaiger Julius	Handlungs Comis	Wien, 23 J	kein Nachweis	k.A.	--	4 1/2 J in versch. Handlungsh.	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Schwarz Jakob	Postamtsprakt.	Wien, 28 J	kein Nachweis	k.A.	4 J 1 M 25 T Militär	7 M Praktikant bei der Post	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Schwarz Jakob	Finanzwachaufseher	Teschen, 28 J	vier Hauptschulkl.	k.A.	3 J Finanzwache	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Schweinberger Josef	Handelsmann	Wien, 35 J	commerz.Abt.am techn. Inst.absolv.	k.A.	--	5 J selbst.Kfm, 2 J Geschäftsleiter in Waren-Niederlage	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Seidl Josef Max	Privatlehrer	Prag, ?	Philosophie abs.	k.A.	--	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Seik Rudolph	Inspizient Prager Gasbeleuch-tungsanst.	Prag, 38 J	4 Grammatikalkl	k.A.	--	12 Jahre Schreiber bei versch. Privatämtern	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Selisko Franz	Diurnist kk. Ma- terialmagazin Brünn	Brünn, 35 J	Hauptschulklassen	k.A.	--	2 J 3 M versch. Pri- vatämter, 1 J 1M Brünner Material- magazin	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Sommer August	Postamtsprakt.	Prag, 24 J	6 Gymnasialkl.	k.A.	1 J 6 M Praktikant b.d.Post	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Spaczek Thomas	Geschäftsführer	Prag, 23 J	kein Nachweis	k.A.	--	3 J bei der Handlung	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Spanberg Heinrich	Unterlieutenant	Wien, 29 J	die i.d. Pionierschule erlernten Gegenstände	k.A.	11 J 2 M 16 T Militär	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Spanner Fedor von	Auspasser	Prag, 38 J	3 Grammatikalklassen	k.A.	22 J 10 M Militär	5 J Auspasser Kaiser Ferd.NB	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Spatschek Franz	ausgedienter Feldwebel	Pilsen, 38 J	vier Hauptschulkl.	k.A.	15 J 6 M Militär	1 J 3 M Wirtschaftsprakt.	Diurnist	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Springer Johann	Diurnist kk. böhm Grundein- lösungsComm.	Prag, ?	Elementarmath.u.prakt. Geometrie am techn.Institute	k.A.	--	2 J Diurnist bei der kk. böhm Grundein- lösungs-Commission	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Srb Franz	Techniker	Prag, 21 J	Technik absolv,bis auf Mechanik	k.A.	--	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Stein Simon	Briefträger	Prag, 19 J	3. Normalschulkl.	k.A.	--	1 J Briefträgergehilfe b.d. kk. Briefsamm-lung i.d. Josefstadt	Diurnist	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	

Name	Beruf	Geburts-/ Wohnort Alter	Studien	Sprachen	Staatsdienst	Privatdienste	f. welchen Dienst- posten geeignet	Aktenzl.	Anm.
Steinmann Karl	Finanzwach- Oberaufseher	Graz, 35 J	kein Nachweis	k.A.	12 J 8 M kk. Finanzwache dann Diurnist bei Bezirksverw.	--	Magazins- aufseher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Stepanek Franz	kk. Cameralamts- Prakt.	Pilsen, 28 J	1. Semester d. I. Philosoph. Jg	k.A.	8 J Amtspraktikant	--	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Stepnicka Johann	Diurnist Südl.Staats EB	Mürzzu- schlag.?	die Grammatikalkl	k.A.	--	12 J Schreiber bei versch. Wirtschafts- u. Justizämtern	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Stiller Karl	Beamter bei d. DDSG	Wien, 24 J	die doppelte Buchhaltung	k.A.	--	3 J Beamter bei der DDSG	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Stingl Ferdinand	Kontrollor kk. Elbezollamt	Außig, 48 J	die vier Grammatikalklassen	k.A.	27 J 7 M 28 T Kameralverw.	--	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Stöhr Josef	Handelsmann	Leitmeritz, 34 J	die Handlung erlernt	k.A.	--	8 J in versch. Hand- lungshäusern serviert, dann selbst Kfm	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Stuber Josef	kk. Magazinsgehilfe	Mürzzuschlag, ?	kein Nachweis	k.A.	seit 12.1.48 Magazinsgeh.	--	Magazins- aufseher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Stuschka Vinzenz	Postexpedient	Lipuwka, ?	kein Nachweis	k.A.	--	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Suda Gustav	Konzipist kk.GralDion f. C.I. Abth.	Wien, 39 J	juridisch-polit. Studien abs., Gefälle-Obergerichts- Prüfung abgelegt	k.A.	7 J 9 M 12 T Kanzlist	--	Sekretär	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Svacina Emanuel	Hörer der Rechte	Prag, 24 J	Philosophie absolviert, jurid. Studien frequ.	k.A.	--	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Swatschina Johann	Magazineur DDSG Wien	Wien, 30 J	kein Nachweis	k.A.	6 J Finanzwache	1 J bei der DDSG Dion	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Swoboda Adolf	Adjunkt d. KaiserFerd. NB	Wien, 39 J	Prüfung Strafgesetz II. Teil, dem Steuerfach	k.A.	--	8 J Schreiber u. Beamter bei Wirt- schaftsämtern, seit 1846 bei der KF NB	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Swoboda Franz	Handelsmann	Prag, 32 J	kein Nachweis	k.A.	--	seit 4.2.1850 selbst Kaufm.	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Swoboda Karl	Techniker, derzeit Eisenwerks-Direktor	Prag, 30 J	Technik absolviert	k.A.	--	10 J bei mehreren Berg- u. Hüttenwerken	Techn. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Thüringer Franz	Diurnist	Wien, 33 J	1. Grammatikalkl.	k.A.	2 J kk.Generalbau Dion als Diurnist	16 J Schreiber bei versch. Wirtschafts- ämtern	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Thurner Michael	Handelsmann	Wien, 34 J	kein Nachweis	k.A.	--	10 J selbst. Kaufmann	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Tiller Wilhelm	Feldwebel	Wr. Neustadt, 30 J	kein Nachweis	k.A.	10 J Militär	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Togner Josef	?	Prag, 21 J	1. Humanitätskl.	k.A.	1 J 8 M Militär	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Treislampel Josef	Handlungs Comis	Wien, ?	1. Jahrgang d. Realschule	k.A.	--	2 J als Comis in Handlungsh.	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Trolsch Karl	Aushilfs-Post- Kondukteur	Wien, 31 J	Zögling d.Regim. Knaben- erziehungsinstituts	k.A.	6 J 10 M Militär, 2 J Post	--	Condukteur	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Tyl Vinzenz	Rechtshörer, phil.Studien	Prag, 28 J	3 Jg d.Rechte abs, 4.Jg frequentirt	deutsch, böhmisch	6 M 10 T Concepts- Praktikant Pol.Dion	3 M Rechtsakzissist beim Magistrat	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	Beförderung
Uhlig Karl	Auspasser kk. Frachtenabgabs- Magazin	Prag, 27 J	Realschule abgeschlossen	k.A.	1 J kk. Staatseisenb.	5 J Kaiser Ferd Nordbahn	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Uhlir Franz	Privatlehrer	Prag, 36 J	juridische Studien absolviert	k.A.	--	hat sich durch lange Zeit mit Privatunter- richt befaßt	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Ulke Franz	Waarenhandler	Wien, 31 J	kein Nachweis	k.A.	--	7 J 3 M in versch. Handlungsh. serviert	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Ullmann Ludwig	Beamter Kais. Ferd. Nordbahn	Wien, ?	kein Nachweis	k.A.	--	5 J 8 M in versch. Handlungsh., 1 J 2 M Buchhalter bei croat. Sparkassa	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Unger Georg	Diurnist Statthalterei Wien	Wien, 28 J	kein Nachweis	k.A.	849-50 Finanzwache, seither Statthalterei	11 J in versch. Handlungsh.	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	

Name	Beruf	Geburts-/ Wohnort Alter	Studien	Sprachen	Staatsdienst	Privatdienste	f. welchen Dienst- posten geeignet	Aktenzl.	Anm.
Unschuld Gustav	Expeditor der Hauptagentur d.kk.priv. Erst. Ost.Vers.Ges.	Prag, 30 J	die vier Grammatikklassen	deutsch, böhmisch, französ.	--	10 J in versch. Handlungshäusern serviert	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Urban Josef	kk. Mappieradjunkt	Prag, 36 J	Technik absolv.bis auf Baukunst	k.A.	14 J 6 M 15 T beim Kataster	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Vogh Josef	Fabrikant	Wien, 27 J	kein Nachweis	k.A.	--	5 J in versch. Handlungsh. serviert, 3 J selbst. Fabrikant	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Wachtl Erasmus	Magazineur	Wien, 26 J	kein Nachweis	k.A.	--	6 J in versch. Handelshäusern serviert	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Wagner Karl	Techniker	Prag, ?	hat seine beigelegten Dokumente wieder ausgehoben	k.A.	--	--	--	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	hat sein Gesuch zurück- genommen
Wagner Leopold	Feuerwerker	Wien, 29 J	kein Nachweis	k.A.	9 J Militär	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Walter Gustav	Handlungs Comis	Prag, 26 J	kein Nachweis	k.A.	--	5 J 5 M Comis in versch. Handels- häusern serviert	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Walzl Franz	Wirtschafts- beamter	Groß Bitesch /Mähren, ?	2 Jahrgänge der ökon. Akademie	k.A.	--	14 Jahre bei versch. Wirtschaftsämtern	admin. Eleve	Zl. 10635 /1851 (Neueinstellungen)	
Waschko Anton	Postadministrator	Biechowitz, 27 J	kein Nachweis	k.A.	1839-42 Praktikant bei kk. Mappierungsinsp.	Seit 1842 bis jetzt versch. Postämtern	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Wasseige Baron Moritz	kk. Lieutenant	Wien, ?	kein Nachweis	k.A.	angeblich beim Militär	--	Kanzlist	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Wawra Georg	Finanzwach- Oberaufseher	Oderberg, 43 J	sechs Gymnasialkl	k.A.	10 J 4 M Militär, 9 J 8 M Finanzw.	--	Magazins- aufseher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Weidinger Josef	Bürger	Pilsen, ?	angeblich 1.Jg. Philosophie u.1.Jg Technik	k.A.	angeblich beim Militär	--	--	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	fehlen die Dokumente, um hernach seine Fähigk. beurteilen zu können
Wertfein Ignaz	Handlungs Comis	Wien, 24 J	Hauptschule, Handels- wissensch., Merkantil- rechnen, Handelsgeogr., kfm, Fächer absolviert	k.A.	--	5 J 7 M in versch. Handlungshäusern serviert	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Wetzlsteiner Alois	Bauassistent	Außig, 28 J	kein Nachweis	k.A.	--	9 J bei der Bau- unternehmung Klein gedient	Bauaufseher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Widner Josef	Finanzwach-Aufseher	Klattau, 40 J	kein Nachweis	k.A.	10 J Finanzwache	--	Magazins- aufseher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Wihliček Emanuel	Lehramtskandidat	Prag, 27 J	angeblich den Lehrkurs f. Privatgehilfen absolviert	k.A.	--	durch 5 J. als Unterlehrer sich verwendet	Admin. Eleve	Zl. 10635 /1851 (Neueinstellungen)	
Wildt Karl	Techniker	Prag, 27 J	Technik absolvirt	k.A.	--	2 J Zbirower Bauamt	Techn. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Wochoc Bernard	k.A.	Prag, 22 J	Technik frequentirt	k.A.	--	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Wolf Anton	absolvierter Philosoph	Prag, 27 J	2. Jahrgang d. Philosophie	k.A.	--	4 J Privatschreiber in einem Handlungshause	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Wölker Sarkander	Platzmeister einer Zuckerfabr	Mödriz b.Brünn, 39J	Philosophie absolv	k.A.	angeblich i.d. Artillerie Unteroffz als Bombardier	4 10/12 J mehrere Eisen- u.Hammer- werke, Schreiber u. Platzmeister	Magazins- aufseher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Wrabel Eduard	Finanzwach-Aufseher	Teschen, 34 J	kein Nachweis	k.A.	16 J Finanzwache	1 Jahr Bauschreiber	Magazins- aufseher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Wrba Wenzl	absolvierter Philosoph	Prag, 24 J	2. Jahrgang d. Philosophie	k.A.	--	--	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Young Josef	Handlungs Comis	Wien, 22 J	die doppelte Buchhaltung	k.A.	--	6 J in versch. Handelshäusern serviert	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Zabka Kaspar	Postbriefsammler	Fulnek, 35 J	kein Nachweis	k.A.	--	19 J bei versch. Postmeistern als Expeditor, derzeit Postbriefsammler gg. Vertrag	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	

Name	Beruf	Geburts-/ Wohnort Alter	Studien	Sprachen	Staatsdienst	Privatdienste	f. welchen Dienst- posten geeignet	Aktenzl.	Anm.
Zalabak Anton	Asst. Kk. Cameralkverw.	Prag, 29 J	Humaniora, Warenkunde, Staatsrechn. wiss., im Kanzleidiens im Rechn.Fach bewandert	k.A.	10 J kk. Cameral Bezirks- Verw.	--	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Zeidler Karl	Handelsmann	Prag, 32 J	kein Nachweis	k.A.	--	6 J Comis, seit 1845 selbst Kfm.	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Zemanek Josef	Finanzwach- Oberaufseher	Brünn, 39 J	Realschule	k.A.	16 J Finanzwache	--	Magazins- aufseher	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Zeybrdlich Emanuel	Wirtschaftsverwalter	Stattenitz, 24 J	4 Grammatikalkl	k.A.	--	4 J Schreiber u. Beamter bei versch. Wirtschaftsämtern	Condukteur	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Zidek Peter	kk. Condukteur	8.7.1819 /Prag	Unteroffz. Schule im Pioniercorps mit techn. Fächern	deutsch, böhmisch	angebl. 8 J Militär, 1 J KF Nordb., ab 1851 Cond.nördl.StB	3 J Condukteur bei Kaiser Ferd. Nordbahn	Magazins- aufseher /350 fl	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	Bewerbung als Condukteur
Zilbauer Josef	Handlungs Comis	Wien, 27 J	kein Nachweis	k.A.	--	7 J in einem Handlungshause serviert	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Zuhal Franz	Expedient d. Nordbahn	Brünn, 34 J	Philosophie absolvt	k.A.	3 J Praktikant Landesgubernium, 4 J. Brünner Pol.Dion	3 J Beamter bei Kaiser Ferd. NB	Offizial	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	
Zwerenz Karl	Diurnist kk Aerial Dion	Wien, 25 J	kein Nachweis	k.A.	3 M kk. Post- hofbuchhaltung als Diurnist	3 J bei Privatanstalten gedient	Admin. Eleve	Zl. 7742 /851 "Competenten- Tabelle"	

Name	Beruf	Geburts-/ Wohnort Alter	Studien	Sprachen	Staatsdienst	Privatdienste	f. welchen Dienst- posten geeignet	Aktenzl.	Anm.
Bewerbungen für die Südbahn:									
Allesch Karl	Postamts-Offizial	27.3.1824 /Klagenfurt, kath, ledig	2 1/2 J. jurid.-polit. Studien abs.	deutsch, italienisch	10 M Kreisamts-Prakt., 6 J 6 M Posteleve, seit 852 Postoffizial	k.A		ohne Zl. /Reg. B 857	500 fl./Jahr
Gollner Josef	Postoffizial def.	25.12.1822 /Graz, verh., kath	juridisch-polit. Studien, Ober- Gerichtsprüfung	italienisch	1 J 9 M Konzeptsprakt Gefällen-Verw, 2 J 7 M Konzipist Oberpostverw. Graz, 1 J Post-Sekretär Klagenfurt, 6 J 9 M def. Offizial Graz	k.A		ohne Zl. /Reg. B 857	700 fl./Jahr (600 fl Kautions)
Günther Franz	Postoffizial II.CI, def.	10.9.1820 /Prag, kath, verh.	juridisch-polit. Studien, Verrechnungskunde	deutsch, böhmisch, französ	2 J 6 M Kriminal- u. Zivilgericht Prag, 12 J 7 M Post: Praktikant bis Postoffizial	k.A		ohne Zl. /Reg. B 857	700 fl./Jahr
Koubinek Josef	Ratssekretär beim KG Karlsburg	30 J /Luže, Böhmen, verh., 2 Kinder	jurid.-polit. Studien Uni Wien + Prag, Richterprüfungen	deutsch, böhmisch, latein, ungarisch	1 J 9 M Rechtsprakt., 5 M Auskultant, 1 J 6 M prov. Gerichtsadjunkt Sieben- bürgen, 1 J 10 M Gerichtsadj. KG Udvarhely, 1 J 1 M Ratssekretär	k.A		ohne Zl. /Reg. B 857	800 fl./Jahr
Kubarth Josef	Auskultant Landesger. Brünn	24 J Altitschein /Mähren	jurid.-polit. Studien absolv.	deutsch, böhmisch	Stenografierlehrer am Obergym Krakau, 3 M Rechtsprakt Landesger. Brünn, 2 M Auskultant Landesger. Brünn	ist korresp. Mitglied des Zentral-Vereins d. Stenografen in Wien		Zl. 132 /1857 - Bewerbungen Konzeptsadj	300 fl./Jahr
Kurnigg Alois	Finanz-Konzipist def., FinanzlandesDion	30 J /Liebenau, Stmk, kath, verh.	jurid.-polit. Studien, Ober- gerichtsprüfung abs.	deutsch	1 J 2 M Konzeptsprakt, 3 M prov. Cameral-Konzip., 1 J 11 M prov. Konzipist, 8 M def. Konzipist LandesDion Graz, 2 J 9 M def. Finanz-Konzipist	k.A		ohne Zl. /Reg. B 857	700 fl./Jahr
Patek Mathias	Konzeptsprakt. Oberste Rechn. Kontr. Behörde	27 J /Nettolitz, Böhmen	jurid.-polit. Studien, Staats- prüfungen	deutsch, böhmisch, etw. italien.	2 J 5 M. Konzeptsprakt.	k.A		Zl. 132 /1857 - Bewerbungen Konzeptsadj	
Schmalz Eduard	k.A	27 J /Laibach	absolv. Jurist, Staatsprüfungen	deutsch, slowen., etw. italien.	k.A.	k.A		Zl. 132 /1857 - Bewerbungen Konzeptsadj	
Seeder Julius	Bezirksamtsaktuar	1824 geb /Rau, Stmk., ledig	juridisch-polit. Studien, Richterprüfung	deutsch, windisch	5 J 1 M Gerichtsaktuar Herberstein, 7 M Aktuar Grundentlastungskomm. Leoben, 1 J dto Murau, 1 J 11 M Rechtskonsulent, 11 M Aushilfsref. BH Bruck, 3 J 1 M Aktuar Bezirksamt Bruck	k.A		ohne Zl. /Reg. B 857	500 fl./Jahr
Suchanek Leopold	Finanz-Konzipist	32 J /Prag, verh.	jurid.-polit. Studien Uni Prag 1851 abs, Staatsprüfungen abgelegt	deutsch, böhmisch	10 M Konzeptsprakt böhm Finanzlandes Dion, 4 M Konzepts-prakt. ohne Bezüge, 3 J 2 M Konzipist	k.A		ohne Zl. /Reg. B 857	700 fl./Jahr
Szaivert Karl	Konzipist	50 J /Körmend, Ungarn, verh., 2 Kinder, kath	jurid.-polit. Studien, Ober- gerichtsprüfung abs.	deutsch, ungarisch	1 J 8 M Konzepts-Kand+ Konzepts-Prakt Wien, 2 J 10 M subst. Unterinsp., 2 J prov. Finanz-Comm, 5 J 1 M Konzepts Prakt, 7 J 2 M Konzipist	k.A		ohne Zl. /Reg. B 857	700 fl./Jahr
Zonazelka Georg	Akzissist kk. Tabak- u. Stempel-Hofbuchh.	35 J /Freistadt, OÖ	jurid. polit. Studien absolv	deutsch, etwas böhmisch u. französisch	2 J 8 M Fourier, 3 J 7 M Diurnist Landesger., 1 J 3 M Akzissist	k.A			400 fl./Jahr

Dienststabellen k.k. Central-Direction für Eisenbahnbauten - 1853 /1854											
Name	Geb.Ort /Datum	Verwendung	berufl. Laufbahn	Ausbildung	Sprachkenntnisse	Gehalt	Pflichterfüllung Verwendung Benehmen	Moralität	Anm.	Akt.ZI	
Schuler Albert	7.9.1823 Zams /Tirol	Bauleve	1848 Scharfschütze in Südtirol, 1849-50 Kaiser Ferd. Nordbahn, 1850 Zugführer b.Bau d.Telegr. Leitung Preßburg-Pest, 1850-51 Bauaufsicht SO-Staatsb., ab 1851 Bauleve Staatsbahn	Gymnasium, Polytechnikum Wien+München, Kenntnisse im Telegr.Wesen	deutsch, etw. ungarisch u. italienisch	1.15 /Tag + Bauzulage		k.A.	Silberne Kaiser Franz-Josef-Medaille 1848	540 /1854	
Wenke Karl	4.5.1805 Prag	Ing.II.CI, definitiv	4.6.831 beedeter unentgeltl. Prakt.-kant i.d. BauDion Land-Wasser-Straßen-Brückenbau; 6.12.832 Straßenmeister mit 300 fl, ab 839 böhm. Kohlenbahn Pilsen-Budweis als subst.Oblig., 840-2 Gebirgsbahn Wronau-Pilsen mit 1690 fl/Jahr; ab 1843 Ing.II.CI mit 75 + 60 fl/m. Ab 849 Führung d.Semmering-Haupttunnelbaus	Gym in Prag, techn. Beamtenprüfung im Land-, Wasser-, Straßen-, Brückenfache, daneben Studium d.Natur, Phil., math., histor. Wissensch., Lit. u. Kunst, Mitglied Gesellschaft d. Naturforscher. Verfasser: "Die Natur, der Mensch und sein Wissen" (Leipzig, 837)	deutsch, böhmisch, englisch, französisch, italienisch, lateinisch, griechisch	k.A.	unermüdl.Fleiß, rastlose Tätigkeit, viele theoret.u.prakt. Kenntnisse, wg. seines recht-schaffenen u. ehrenhaften Charakters bester Ruf unter Kollegen u. Vorgesetzten, verdient lobenswerteste Anerkennung, ausgezeichnete Baubeamter	musterhaft und tadellos	insgesamt 23 Jahre angerechneter Dienstzeit, davon 10 als Ing. II.CI. Verdient m.Vorzug Beförderung, wird Abt.Vorstand einer Bauleitung	7451 /1854	
Beamte im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten:											
Arizzi Johann	2.6.1807, Venedig	Rechn.-Revident, zeitl., Lombard-Venet. Staatsb	1827-30 Praktikant kk. Kriegsmarine; 1846 Rechn.Rev. Eisenbahn-Insp. /600 J.; 1846-49 dto /720 J.; 1849-51 dto EisenbahnDion; 1851-53 dto OberDion /800 J.; 1853-58 RechnungsRev. EisenbahnBauDion /1000 J.; Eid: 1853	k.A.	k.A.	1858: Abfertigung 87 fl 50 kr aus Baukassa ausbezahlt	k.A.	k.A.	lt. kaiserlichem Erlaß Weiterbeschäftigung bis Okt. 1859 (Schreiben Handelsmin. 30.12.1858)	ZI. 48 /1859	
Bartek Anton	20.1.1814 Pest	Ing.Asst., kath	15 Jahre Baupolier + Zeichner, 1845 Bau-inspizient ung. Centralbahn, 1846 Ing. Asst /48 fl/Jahr +240 fl Reisepausch, erhöht auf 300. Ab 1850 Staatsdienst /40 fl mtl+25 fl Reisepausch, insg.8 Jahre 9 Mte Staatsdienst	Normalschule, Zeichenschule Pest, Maurerlehre, Bauwissenschaft theor+prakt.	deutsch, ungarisch, etw. slawisch	k.A.	streng rechtliche Pflichterfüllung, unermüdet, verlässlich, besonders i.d.Praxis. Benehmen entspricht seiner Stellung als Beamter in jeder Hinsicht	Tadellos	Seine durch vieljährige Praxis u. Selbstunter-richt sich angeeigneten techn. Kenntnisse machen ihn einer Anstellung würdig	ZI. 145 /1856	
Bayer Johann	7.5.1822, Budweis /Böhmen	Konzeptsadj., kath	1847 Konzeptspraktikant, 1850 Konzeptsadj. Gen BauDion 400 fl+ 120 Quartierg., 1852 Konzeptsadj. Handelsmin. 500, 1853 auf 600 fl erhöht; insg. 7 J 4 M	Juridische Studien, Gefällsobergerichtsprüfung lt. Dekret v. 1848	čechisch Muttersprache, italienisch, etw. französ. + ungarisch	600 fl	rasche Auffassung, gründliche u. dennoch leichte Geschäftsbehandlung, Eifer, gefälliges Benehmen, gewandter Konzeptbeamter	tadelfrei	hat lt. Erlaß Gen. BauDion der GD f. Eisenbahn zu wiederholten Malen Remunerationen erhalten.	ZI. 11581 /1854	
Benesch Josef	20.1.1820 Budweis /Böhmen	Betriebs-Dions-Konzipist I.CI. (def.), kath., verh. 1 Kind	1844 Registraturspraktikant, 1849 prov. Kanzlei-Akzissist, 300 fl+ 100 Quartierg., 1850 Kanzlei-Offizial 600 fl+120 Quartierg., 1851 Bet.Dir. Conzipist II.CI Nördl.Staatsb.700 fl, 1852 Conzipist I.CI., 800 fl; insg. 10 J 4 M 20 T	Juridisch-politische Studien, Landwirtschaftslehre, Erziehungskunde, Staatsrechnungswissensch.	deutsch, lateinisch, böhmisch, etw. italien. + französisch	800 fl	Dept. Rechts-, Personal- u Cassa, große Hingebung, gediegene Geschicklichkeit u regster Eifer, Verwendung restlos u. mit bestem Erfolg verbunden. Achtbares, zu-vorkommendes Benehmen	vollkommen tadellos!	in Anbetracht seiner sehr lobenswerten Leistungen u. der i.d. Verwaltung d.Eisenbahnen gemachten Erfahrungen zur Vorrückung geeignet	ZI. 11581 /1854	
Bernardt Carl	15.11. 1810, Wischau /Mähren	Ing. II.CI., def., kath	1830 Praktikant WasserbauDion, Dienstleid 1831; 1831-42 mähr. Landesreg., 1842 Asst. StEB, 60 fl/mt+ 25 fl Reisepausch; 1845 Ing. 75 fl/mt+60 fl Reisepausch., 1850 def.Ing.II.CI	Polytechn. Inst. Wien 1827-30 math.-natur-wissenschaftl. + Baufächer	deutsch, böhmisch	900 fl /Jahr + 200 fl Quartiergeld	Geübt im Trassieren u. Entwerfen, theor.+prakt. Kenntnisse im Baufach, rastloser Fleiß, verlässlich u. ordnungsliebend, humanes Benehmen	lobenswert	1854 Anerkennung des Ministeriums für sein Wirken beim Bau der Semmeringbahn	ZI. 8698 /1856	
Beyer Josef	12.1.1820 Wien	Obering. zeitlich, kath	1850 beedid, bis 1851 ung. Centralbahn, 400 fl/Jahr, ab Sept.51 Obering., insg. 5 J 8 M 23 T Staatsdienst	Studium d. Technik in Wien, diplomiert in Vermessung	deutsch, französisch, etwas italien., ungarisch	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	ZI. 5549 /1866	
Bischoff Franz	27.11. 1823, Wien	Magazins-gehilfe, kath.	5 J. 8 Mte Kanzlist Grundgericht Margareten, 1848-50 Diurnist Militär-Stadtkomm., ab 1852 Magazineur-Gehilfe, Mürrzuschlag, Gloggnitz, Laibach, insg. 6 J. 4 M 24 T Staatsdienst	4 Normalklassen d. 2. Jahrganges, Math, Technologie, Zeichnen, Kanzleimanipulation, Expeditions- u. Rechnungsfächer	deutsch	350 fl /Jahr	k.A.	k.A.	k.A.	ZI. 5314 /1858	
Boscowitz Julius	10.10. 1828, Brünn	Ing.Asst.II.CI, Israelite	1850 techn. Diurnist mit 1.- fl; 1859-51 Bauleve mit 1.15 /Tag; ab 1851 Ing.Asst. II.CI mit 45 fl+10 fl Quartierg + 25 fl Bauzulage /mtl, Eid, 1851, 1 Jahr Semmeringbahn; insg. Staatsdienst 5 J., 8 Mte, 13 Tage	5 Jahrgänge Technik Wien, an der Uni Wien Höhere Math., einige Monate im kk Mappenarchiv Brünn	deutsch, französisch, etw. englisch, italienisch	45 fl + 10 fl Quartierg + 25 fl Bauzulage	Im Dienste unverdrossen, eifrig u.pünktlich, gg. Vorgesetzte dienstwillig u.zuvorkommend, außer dem Dienste solid, wirtschaftlich u.seiner weiteren Ausbildung sich widmend	untadelhaft	verdient Berücksichtigung d.CentralDion	ZI. 105/18 57	
Coeckel-bergh, Emil Ritter von	27.7.1820 Schönbrunn /NÖ	Konzeptsadj.	1843 Kameralbezirksverw. Wien u.Umg., Konzeptsprakt., 1847 Konzeptsprakt. Allg. Hofkammer, 1849 Konzeptsadj. Handelsmin. 500 fl + 120 Quartierg., 1850 auf 600 fl; insg. 11 J 1 M 27 T	Juridisch-politische Studien, 1846 die Gefälls-Obergerichtsprüfung mit Erfolg abgelegt	deutsch, lateinisch, französisch	600 fl	In der Erfüllung d. Pflichten treu und eifrig, sehr fleißige Verwendung, anstandsvolles, in jeder Hinsicht lobenswertes Benehmen	tadellos	--	ZI. 11581 /1854	
Dalla Tavola Anton	8.7.1827, Montagnana /Prov. Padua	Rechn.-Assistent I.CI., zeitlich, Lombard-Venet. Staatsb.	1848 Kanzlei-Prakt. Delegation Vicenza, Eid 1848; 1849 dto. Lombard-Venet.Dion f.Öffentl. Bauten; 1850 dto /200 J.; 1853 zeitl. Asst. Rechnungsabt. Eisenbahn BauDion 400 J., 1856 dto /500 J.	k.A.	k.A.	1858: Abfertigung 17 fl 50 kr aus Baukassa ausbezahlt	k.A.	k.A.	wie oben	ZI. 48 /1859	
Gintner Johann	30.11. 1796 Innsbruck	Finanz-Konzipist ledig, kath	1825 unentgeltl. Praktikant BauDion, 1828 Gefällsverw., 1834 Verwaltungsoffizial i.d. BauBezirksverw., 1835 z. Konzipisten ern., insg. 15 J 3 M 22 T	Absolv. Polytechn. Institut Wien mit sehr gut, in allen Zweigen der Finanzverwaltung gearbeitet	beide Landes-sprachen	700 fl	Viele Fähigkeiten, schnelle Auffassung, gründl. Kenntn., feste religiös sittl. Gesinnung, eifrig für d. Beste d. Dienstes	sehr gut	von ersprießlicher dienstlicher Verwendbarkeit	ZI. 11581 /1854	
Gran Franz	10.1.1811 München /Bayern	Rev.II.CI	2 Jg d.4.Kl. Piaristen-Hauptsch. Wien, 2 Jg Realschule, 4 Jg Technik Polyt Wien, 1 Jg Architektur Akad. Bild.Künste Wien	1835 Praktik. Hofbaurat, 1838 Diurnist 1.15 fl, 1842 Rev. III.KI /600 fl GD StB +120 QuG, 1843 Rev.II.CI /700 fl+140 QuG	deutsch, lateinisch	800 fl + 140 Quartiergeld		musterhaft	Beförderung	ZI.6240 /846 Hofkam mer	
Holcár Josef	33 Jahre, Topolau /Mähren	Konzeptsadjunkt, kath., ledig	ab 1855 Rechtspraktikant, dann Auskultant Kreisger. Olmütz /300 fl, insg. 1 J 3 M 5 T Staatsdienst	juridisch-polit. Studien a.d. Franzens-Uni /Olmütz, alle jurid. Staatsprüfungen	deutsch, slawisch	400 fl /Jahr	mit keinem kk. Beamten verwandt oder verschwägert,	ausgezeichnet, Moralität u. polit. Verhalten vollkommen tadellos	Im Falle keine technischen Kenntnisse erforderlich sind, vollkommen genügend	ZI. 3547 /1857	
Hornbostel Carl	22.7.1825 Wien	Ing. II. CI., kath	1842-47 Praktikant Maschinenfabrik Schmid, Fa.Köchl in Mulhouse /Elsaß: 1 Jahr, 1849 Asst.II.CI. BetriebsDion Staatseisenb. 45 fl + 10 fl Quartierg., ab Dez.1849: 75 fl+ 12 fl Quartierg.; insg. 5 J 6 M Staatsdienst	Realschule, Polytechn. Inst. Wien, techn. Studien, Reisen nach Deutschland, Belgien, Frankreich, Schweiz	französisch, etwas englisch	k.A.	theoret. + prakt. Gebildet, in jeder Hinsicht empfohlen, v.a. der sozialen u. ämtlichen Stellung	ganz vorzüglich	rücksichtlich seiner Befähigung und erlangter höherer Ausbildung alle Eigenschaften eines vorzüglichen Staatsbeamten, der Beförderung in hohem Grade würdig	ZI. 4953 /1855	
Hübner Otto	7.12.1812 Wien	Ministerial-Konzeptsadjunkt, kath	1837 Konzeptspraktikant Kameral-gefallenverw., 1850 Conceptsadj. Gremial BauDion /500, 1851 Min. Konzeptsadjunkt 500 + 120 QuG.; 1853 auf 600 fl; insg. 3 J 8 M 8 T	Juridisch-politische Studien, Obergerichtsprüfung, Auskultantenprüfung aus Criminal-Justiz	italienisch, französisch	600 fl	Ausgezeichnet durch Eifer in Erfüllung seiner Pflichten, sehr brauchbar u. gewandt, Benehmen sehr lobenswert	tadellos	--	ZI. 11581 /1854	

Name	Geb.Ort /Datum	Verwendung	berufl. Laufbahn	Ausbildung	Sprachkenntnisse	Gehalt	Pflichterfüllung Verwendung Benehmen	Moralität	Anm.	Akt.Zi
Jähnl Josef	12.12. 1820, Baden b. Wien	techn. Revident III.CI	2Jg Realsch., Polyt. Wien, prakt techn. Studien bei Wiener Baumeister, 3 Jg Architektur Akad.d. Bild. Künste, I.Preis in Geometrie	1844 Hofbauamt, Praktikant, Strnk prov.Bau Dion 1 fl 36 kr /Tag, 1846 prov. techn.Rev. III.CI	italienisch	400 fl + 120 fl Quartiergeld		tadellos	Beförderung	Zi.6240 /846 Hofkammer
John Josef von, Edler von Falkenwald	29.6.1812 Leitmeritz /Böhmen	Obering. Stv. def., Leiter Tracierungs-Abt. Nameny-Szigether StB, verh., 1 Kind	Humaniora, Prüfungen Math, Geom., Stereometrie, Trigonometrie, Mechanik, Land-Wasser-Straßenbau, Mineralogie, Geologie allg.u.spez.Chemie, italienisch	1830 Praktikant böhm. Landes-BauDion, 1839: 300 fl/J., 1843 Asst. II.CI GD StB /45 fl/Mt + 25 Reise-pausch, 1844 Asst.I.CI /60 fl/Mt, 1845 Stv. Bauleiter Brünn, 1846 Ing.II.CI /75 fl/Mt + 60 Reisepausch, 1850 Ing.def. /900 fl/Jahr, 1851 Obering. Stv., 1856 Obering. Stv+ Leiter Tracierungsabt.	deutsch, böhmisch, mährisch, ung., ital., frz, englisch	k.A., 100 fl Bauzulage	diensteifrigst, allseitig bes. gut verwendbar, sehr höflich und gg. das ihm zugewiesene Personal mit Ruhe u. Gelassenheit auftretend	vollkommen	sowohl für den Betriebsdienst als auch f.d. allg. Baudienst eine vorzügl. Akquisition	Zi. 10826 /1862 - Finanzmin. Ältere EB-Ang.
Kogerer Andreas Heinrich	18.3.1819 Leitmeritz /Böhmen, kath	Sekretär d.CentralDion f. EB-Bauten	juridisch-polit.Studien Uni Wien, Prüfung Gefällsbehörden f.d. Konzeptsdienst	1841 Konz. Prakt. Gefälls-Verw., 1844 Konz.Prakt Hofkammer, 1845 Dion StEB, 1846 Hofkammer /400 fl, 1849 Konz.Adj Finanzmin. /500 + 120 QuG, 1849 Ministerialkonz. 900+200 fl /1000lf, 1852 Betr Dion NördStB 1400, 1854 Direktionsadj. Südöstl. StB 1800 fl, 1855 Sekr. Centr.Dion 1400+240	deutsch, italienisch, französisch	k.A.	sehr befähigt, gründliche Geschäftskennntnis, strenge Rechtllichkeit, besonders ruhig und anständig	tadellos		Zi. 28391/ E /1856 Handel smin.
König Franz	17.2.1826 Kreuz-Kosteletz, Böhmen, kath	Konzepts-Adjunkt d. Centr. Dion f.EB-Bauten	juridische Studien abs, 2. Jg Polytechnikum Prag	1852 Östl.StB Krakau Diurn, 1853 prov. Rechn.Asst südl.StB /350 fl + 60 fl QuG, 1854 def.Konz. Adj /400 fl, 1858 Nordtir. StB Dions-Konzipist /700 fl	slawisch, deutsch	700 fl	k.A	tadellos	Gesuch um Beibehaltung im Staatsdienst	Zi. 52958/ 79 v. 1859 Finanz-Min.
Kovarik Vinzens	12.8.1824 Czaslau, Böhmen	Katastraladj I.CI.	1841-43 unentgeltl. Praktikant, 1843-49 Adjunkt 2.CI., 1849-50 Adj.I.CI. / Kataster, 1850-55 Vermessung d. nördl. Staatseisenb., 1856 Vermessung Semmeringbahn	vierte Hauptschulklasse u. Realschule in Prag	spricht u.schreibt deutsch u. mehrere slawische Mundarten	k.A.	fleißig u.eifrig, in Erfüllung seiner Dienstpflichten, unversdrossener Arbeiter, ausgezeichnete Schreiber u. Zeichner. Benehmen sehr anständig	vollständig vorwurfsfrei	ist zur Beförderung vorzuschlagen	Zi. 111723 /1856
Kusenitz Erasmus	18.6.1811 Brünn	Diurnist	4 Normalkl, 4 Grammatikalkl, Naturwissensch.im Mineurcorps, Privatstudium Baukunst	1831-44 Militär, ab 1844 GenDion EB /1 fl /Tag	deutsch, böhmisch	1 fl 20 kr	k.A	tadellos	Beförderung	Zi.6240 /846 Hofkammer
Lakatos Ludwig von	21.6.1820 Margitta /Ungarn	kk. Statthaltereikonzipist (def.), kath., adelig, verh.	1842 unentgeltl. Praktikant, 1847 Akzessist Kameral-Bezirks-Insp. Fiume, 250 + 40 Quartierg, 1848 akzess. Ung. Handelsmin.300-350fl, 1849 Akzess. Kameralverw. 300, 1950 Bezirkssek. 900, 1851 Statthaltereikonz.; insg. 10 J 11 M 8 T	Studium ungarische Rechte, Polytechnikum Wien, kommerzielle Abt.	deutsch, ungarisch, latein, französisch, italienisch	900 fl	zufriedenstellender Fleiß, gute Fähigkeiten, tadellose Haltung	tadellos, politisch loyal	besitzt für die Vernehmung d. angeführten Postens d. erforderlichen Eigenschaften	Zi. 11581 /1851
Lattke Felix	20.6.1829 Breslau /Preußen	Ing.Asst. II.CI. zeitl, evang	Praktikum b. Baumeister; 1849-50 bei Architekt Romano; 1851 Bau-Eleve /1.15/Tag, Eid; div. Bahnprojekte; ab 1853 Bauzulage, 1856 Ing.Asst. II.CI.	Elementarsch, Gym Breslau, 1844-47 kgl. Bauschule Breslau	deutsch	k.A.	in Erfüllung seiner Dienstpflichten pünktlich +verlässlich, beim äußeren Baudienst, im Projektieren sehr verwendbar. Benehmen gg. Vorgesetzte, Kollegen u.Untergebene lobenswert, im Umgang beliebt	tadellos	k.A.	Zi. 1024/1 859
Lenk Philipp	26.2.1820 Gratz, Steiermark	Ing.Asst. kk Bezirksbauamt Lebnitz	ab 1840 Baukandidat, Eid 1842, dann prov.Straßenmeister, 1843 def. Straßenmeister, 1850 Baueleve mit 300 fl Gehalt + fl 156.15 Zulage, 1852 Asst. II.CI mit 600 fl/Jahr; gesant 12 J 8 M 3 T Staatsdienst	Math., Geometrie, Mineralogie am Joanneum, höhere Math. Physik, Arch., Zeichnen, Land-, Wasser-, Straßenbau, Zeichnen v. arch.+ hydrotechn. Plänen am Polytechn. Inst. Wien	deutsch, etw. italienisch	k.A	hat ein ruhiges, sehr solides Benehmen, entwickelt viel Fleiß, ist in der Ausarbeitung sehr genau, besitzt schätzens-werte theoret.u.prakt. Kennt-nisse im Bauwesen, eignet sich vollkommen zum Ing.	k.A.	k.A.	Zi. 3194 /1866
Lewicki Anton	25.12. 1815 Krosienko /Galizien	Ing. I.CI.	10 Monate Zeichner bei Arch. Förster, 1842 Asst.II.CI BauDion Staatsbahnen; 1843-44 Asst.I.CI; 1849 prov.Ing.II.CI., Eid; 1850 def.Ing.II.CI.; 1856 def.Ing.I.CI.; insg. 9 J 5 M 26 T Staatsdienst	Math., Mechanik, prakt. Geometrie u. Baukunst im Polytechn.Wien	deutsch, polnisch, französisch, etw. englisch	k.A	gründliche theoret+ umfassende praktische Erfahrungen in allen Zweigen d. Baufachs. Besonderer Fleiß u.d. tätigste Bestreben das Interesse des hohen Aerars bestens zu wahren, zeichnen ihn bes.aus	musterhaft in jeder Beziehung	k.A	Zi. 3003 /1859
Mayer Albert	26.4.1814 Gut Dreischinko /Böhmen	Ing.Stellv.	ab 1833 Bauzeichner u.-aufseher im Privat-, Aerar-u.Festungsbau, ab 1842 LandesbauDion Linz Praktikant im Kunstfache, 1843 Dienststeid als zeitl.Asst+Bauinspizient II.CI., 1844 Asst. I.CI. Ab 1846 Wegmeister Staatseisenbahnen, Dienststeid 1847. 1850 Def.Ing.Asst. I.CI, 1851 Ing.Stellv.	Normalschule, 1830-33 Lehre Maurer + Steinmetz, 1838-42 Polytechn. Inst.Wien, Staatsprüfung in allen Bauzweigen	böhmisch, deutsch, z.T. italienisch	700 fl /Jahr + 60 fl /mtl Bauzulage	hat sich als sehr gründlicher, fleißiger, brauchbarer Beamter erwiesen, verdient jede Empfehlung.	fehllos	k.A.	Zi. 5827 /1856
Möser Anton	5.5.1823 Czernowitz /Bukowina	Ing.II.CI, zeitlich, kath	1847 Zeichnungsdiurn. 1 fl/Tag Ver-bindungsb. Wien; 1849 Asst.II.CI, Eid, 1850 45 fl mtl; 1851 Ing.Asst. II.CI def /600+ 120 QuG; 1856 Def.Asst.I.CI /700+200 QuG; 1857 Ing.II.CI. Zeitlich; insg. 9 J 1 M 17 T Staatsdienst	Gymnasium Stanislaw /Galizien, Polytechn. Inst. Wien sämtl. Gegenstände	deutsch, italienisch, polnisch	900 + 200 Qu.Geld /Jahr	In Erfüllung seiner Berufspflichten unverdrossen eifrig u.fleißig, sowohl f.d. Verfassung v.Projekten als auch Überwachung u.Führung. Betragen gg.Vorg. Bescheiden u. anständig, gg. Untergebene ruhig u.geziemend	untadelhaft	k.A.	Zi. 3003 /1859
Nendwich Albert	7.11.1817 Hermannstadt, Siebenbürgen	Betriebs-Dions-Konzipist (def.)	1842 Konzeptspraktikant, 1846 Adjunkt 400 fl, 1850 Konzeptsadj. 600 fl + 120 Quartierg., 1851 Konzipist I.CI (800fl; insg. 12 J 3 M	Juridisch-politische Studien a.d. Hochschule Wien, Kenntnisse in Kanzlei-, Konzepts u. EBdienst	deutsch, ungarisch, wallachisch, französisch	800 fl	sehr genauer u. geschäftskundiger Konzeptsbeamter, unermüdeter Fleiß und Eifer, höchst lobenswert	tadellos	--	Zi. 11581 /1854
Neugebauer Josef	26.2.1822 Prag	zeitl. Ing.Asst. II.CI.	Baumeister Peter Gerl Wien beim Bau des Sofienbadsaales, Bauleiter im Eisenbahnbau Gebr.Klein Prag-Dresden bis Übertritt i.d. Staatsdienst 1848. 1848-49 Diurnist /1 fl, 1849 zeitl.Ing.Asst. II.CI /45 fl + 25 fl Reisepausch. Eid 1849. Gesamtdienstzeit 7 J 4 M 14 T	Gymnasium Prag, Polytechnikum Wien, 1 Jahr Architektur Akademie Wien	deutsch, böhmisch	k.A.	sehr fleißig u. verlässlich, bescheiden gegen Kollegen, anständig u. geziemend.	untadelhaft	k.A.	Zi. 7984 /1856

Name	Geb.Ort Datum	Verwendung	berufl. Laufbahn	Ausbildung	Sprachkenntnisse	Gehalt	Pflichterfüllung Verwendung Benehmen	Moralität	Anm.	Akt.ZI
Ohmeyer Christoph	14.9.1809 Graz	Rev.II.CI	1832 Prakt. Hofbaurat, 1836 Diurnist 1.15 fl, 1843 Ingressist /500 fl, 1845 Rechn.Revident /600 fl	Normal-, Grammatikal-KI, 2 Humanitätskl, naturwiss., math. Fächer, Staatsrechnungswissensch, 1 Geschichts-, 2 Religionspreise, merkantilsche Kenntn.	ital, franz., ungar., englisch	700 fl	k.A	tadellos	Beförderung	ZI.6240 /846 Hofkammer
Orconi Emil	17.2.1820 Drahomischel /Schlesien	Magazineur, evang.	1848-50 Kanzlist Militärcommandantur Wien; 1850 v.Handelsmin. als Diurnist eing.; ab 1851 Magazineur, Müzzuschlag, Sessana, Triest, Dienstest 1851; insg. 7 J 4 M 17 T Staatsdienst	Gymnasial- Studien u. 1 Semester Philosophie, Kenntn. im Kanzlei- u. Magazins-Manipulationsdienste	deutsch, slawisch	400 fl /Jahr	ist sehr gewandt und verlässlich in der Führung der Magazinsgeschäfte, auch sonst in allen Rechnungs- u. Kanzleigeschäften gut zu brauchen. Sehr anständig u. dienstgemäß gegen Vorgesetzte u. Untergebene	sein Benehmen außer Dienst ist vollkommen tadellos und nicht der mindeste Hang zum Schuldenmachen bei ihm vorhanden	verdient bes. Berücksichtigung	ZI. 5314 /1858
Paulizza Eduard	28.3.1812 Franzen, Kreis Cilli	Ing.I.CI, zeitl + extra,	1831-34 Bauzeichner + Bauinspiz. Stadtbau- meister Ehmann, Wien; 1834-36 Esterhazy'sches Distriktsbaurat: Bau- zeichner+Inspiz.; 1836-38 Bauzeichner Erweiterung Polyt. Inst.; 1838-43 Bauleiter Nordbahn; 1843-44 Ing.Asst.+Insp.II.CI. Staatseisenb.; 1844-46 Ing.Asst. I.CI./60 fl+10 Qu.G.; 1846-47 Ing.II.CI./75+12 fl Qu.G.; 1847-50 Ing. I.CI./90+12 QuG.; ab 1850 Ing.I.CI, zeitl+extra staturum	techn. Fächer polytechn. Inst. Wien	deutsch, italienisch, krainischerisch	90 fl + 12 fl Quartierg. /mtl.	theor.+prakt. gebildet, im Baufach bestens verwendbar, tüchtig, fleißig, verlässlich, ausgezeichnetes Benehmen	in jeder Beziehung lobenswert	verdient die Berücksichtigung	ZI. 1038 /1857
Philipp Karl	20.8.1810 Kulin, Böhmen	Ing.Asst. III.CI, kath.	1831 als Praktikant eingestellt, Eidesleistung 1832, unbesoldeter, beedeter Baupraktikant. 1835 subst. Wegmeister mit 250 fl+24 fl Reisepausch. 1838 prov. Wegmeister I.CI / 300 fl. 1840 Def.Wegmeister II.CI /300 fl, 1845 Wegm. I.CI /350 fl+50 fl Reise+10 fl Schreibpausch. 1847 Ing.Asst. 45 fl/mtl+25 fl Reisepausch. 1850-55 def. Ing. II.CI /400 fl, ab 1853 III.CI. Insg. 23 J 4 M 2 T Staatsdienst	Grammatikalklassen, polytechn. Studien, Baufächer, Amts-, Rechnungs- u. Manipulations- kenntnisse im Büro u.auf Baustellen erworben	deutsch als Muttersprache, böhmisch, polnisch, italienisch	k.A.	Strecken-u. Platzdienst auf d.nördl. Staatsbahn, Station Theresienstadt, bes. im Bau- fach sehr verwendbar, hat sich ökonomisch bewiesen. Kennt die Vorschriften des Bahn- betriebes; anständiges, bescheidenes, lobenswertes Benehmen	ausgezeichnet, gut	Wegen seiner guten Verwendung und aus Ursache seiner langen Dienstzeit ist Asst. Philipp der Berücksichtigung würdig	ZI. 145 /1856
Pichl Maximilian	17.2.1813 Wien	def. Ing.II.CI, kath	selbst. Architekt, ab 1843-46 zeitl. Asst. II.CI. /45 fl.mtl., 1846-47 zeitl. Ing.II.CI /60 fl + 25 fl Reisepausch mtl.; bis 1859 75 fl+60 fl Reisepausch; 1850-55 def. Ing. II.CI, insgesamt 12 J 4 M 2 T Staatsdienst	Techn. Studien Polytechn.Inst. + Akademie, Aufenthalte in Deutschland u. Italien	deutsch, italienisch, französisch	900 fl /Jahr + 200 fl Quar- tiergeld	völk. ausgebildeter Architekt, besitzt Fleiß, leichte Auffassung, Schnelligkeit, gute Leitungsgaben, versieht mit dem elenden Gehalte des Ing. II.CI. Seit langer Zeit die Stelle eines Oberg. auf das Beste, Benehmen sehr anständig u. lobenswert	vollständig befriedigend	k.A.	ZI. 8225 /1856
Purschke Carl	31.12. 1817, Mähren, Nikols- burg	Konzipist II.CI., kath	1 Jahr Brünnener Magistrat als beedeter Civil- u.Communalgerichtsprakt., 1851 B.A. Offizial d. Nördl. Staatsbahn / 500 fl, 1852 Conceptsadjunkt N.StB., 500 fl, 1853 Concipist II.CI mit 700 fl; insg. 3 J 13 T	Juridische u. kameralistische Studien, beedeter Polizei-, Civil-, Criminal-, Politischer Richter	deutsch, versteht lateinisch u. griechisch	700 fl	Pflichterfüllung mit aller Umsicht u.Gediegenheit, als ehem. Bahnamtsoffizial Personal-, Rechts- u. Cassensachen	vollkommen tadellos!	wird nach Einarbeitung i.d. übrige Zweige d. Direktionsgeschäftes ein äußerst tüchtiger Betriebsbeamter. Sehr lobenswertes Benehmen	ZI. 11581 /1854
Pußwald Carl Ritter von	5.1.1825, Prag	Konzipist I.CI. (def.), kath	1847 Konzeptsprakt., 1850 Konzeptsadj / 500 fl, 1851 Minist. Concepts.Adj, 1852 def.Concipist I.CI. 800 fl, 1853 nach Wien /Bahndion.; insg. 7 J 3 M 29 T	Absolv. Juridische Studien, Prüfung bei d. Gefällsbehörden	deutsch, französisch, italienisch, versteht engl u. lateinisch	800 fl + 120 Quartierg.	in jeder Beziehung ausgezeichneter Beamter, vielfältige Kenntnisse, richtige Auffassung, verlässliche Arbeit, hat die Achtung aller, die ihn kennen	tadellos	verdient Berücksichtigung bzw. Beförderung im vollsten Maße	ZI. 11581 /1854
Ripelli Eduard	20.7.1819 Wišnicz /Galizien	Ing. II.CI., zeitlich	nach d.Probejahr beim Wasserbau Podgorze, 1841 BauDion Galizien als unentgeltl. Baupraktikant, 1841-45 Bauadjunkt 300 fl/J., 1845 Bauinspiz. /45 fl mtl + 25 fl Reise-pausch, 1850 Asst. I.CI. 700 fl/J.+ 140 Quartierg, ab 1855 zeitl.Ing. II.CI.	4 Jahre (1835-39) math.- techn. Wissenschaften im Polyt. Wien, neben-beruflich Weiterbildung Hochbau u.Wasserbau, Trassierung, Eisenbahnbau	polnisch, deutsch, französisch, ruthenisch, slowenisch, z.T. italienisch	900 fl/Jahr + 10 fl /mtl Quartier- geld	sehr verwendbar, fleißig, um die Wahrung d. Interessen d. Dienstes besorgt. Gegen Vorgesetzte zuvorkommend, gegen Untergebene aufmunternd, wirtschaftlich ohne Schulden	musterhaft	k.A.	ZI. 8698 /1856
Salzmann Johann	6.4.1807, Wien	def. Obering.	1828 Polytechn.Inst., 1830 galiz. BauDion /300 fl, 1833 Zeichnungskopist /400 fl; 1833-35 Uni Lemberg, Supplent d. Baukunst /1000fl.bis 1838; 1839 Directionsingenieur /600 fl; 1840 Inspector 1500 fl; 1850 Obering. 1400 fl + 240 fl /Qu.G., Gesamt Staatsd. 23 J 10 M 8 T	polytechn. Inst. /vorz. Qualifik., Akademie d. Bildenden Künste: Architektur in Wien unter Dir. Nobile	italienisch, slawisch, französisch	k.A.	verdient durch seine bedeutenden theor.+prakt. Fachkenntn., Fleiß u.Gewissenhaftigkeit bei seiner Pflichterfüllung in hohem Maße empfohlen zu werden.	tadellos	k.A.	ZI. 4304 /1857
Saudek Paul	18.8.1801 Spilau /Mähren	k.A.	1822 Adjunkt, 1822-40 Geometer IV.CI, 1840-45 Geom. III.CI, 1845-52 Geom. II.CI, ab 1852 Geom. I.CI, Verwendung i.d. Vermessung d. Staatseisenbahnstrecke Prag-Dresden u. Gloggnitz, insg. 33 J 7 M im Staatsdienst	Studien d.techn. Wissenschaften im Polytechn. Inst.Prag gänzlich zurückgelegt	deutsch, böhmisch	k.A.	in jeder Richtung ein eifriger u. gewissenhafter Beamter, sehr genaue u.gründliche Arbeitsweise, unermüdlicher Fleiß, große praktische Erfahrung, umfassende techn. Ausbil-dung, lebt sehr eingezogen mit seiner Familie	sehr lobenswert	ist zur Beförderung empfohlen	ZI. 111723 /1856
Schreiner Adolf	12.3.1823 Olmütz /Mähren	Betr. Dions Concipist I.CI. (def.) ledig, kath	Gefällsverw. Adjunkt II. + I.CI., 300-500 fl, seit 1851 Betr.Directions-Concipist I.CI. 800 fl, insg. Staatsdienst 13 J 14 T	Philosoph.+juridisch-polit. Studien, Prüfungen am Gefälls-Obergericht, Geologie, Botanik, Mineralogie, Maschinen-Zeichenkunde	deutsch, französisch, spricht italienisch	800 fl	Leitung d. Geschäftsabt. f.Personal, Disziplinar- u.Kassenangelegenh.	juridisch ausgeb., bewandert im EB-Geschäfte, glückliche Auffassungsgabe, ausgezeichnete Verwendung. Benehmen tadellos	für eine Secretairs-Stelle	ZI. 11581 /1854
Stromsky Emil	9.10.1826 Hilliersdorf /Schlesien	Ing.Asst. II CI, evang.	ab 1850 Diurnist 1.15 fl i.d. Generalbau Dion, Dienstest, 1850-51 Baueleve, 1851 Ing.Asst.II.CI. / 600 fl+120 fl Quartierg./J., ab 1854 Semmeringbahn	Philosoph. Kurse am Lyceum Preßburg, dann mathem.+ techn. Fächer, Zeichnen	latein, ungarisch, deutsch	k.A.	sehr fleißig, umsichtig und dienstwillig, eifrig, ordentlich, lebt sehr eingezogen	sehr gut	wird mit sehr gutem Erfolg zur Ausbesserungsarbeiten des Tunnels durch den Wolfsberg u.d. Viaduktes verwendet	ZI. 9898 /1856

Name	Geb.Ort Datum	Verwen- dung	berufl. Laufbahn	Ausbildung	Sprach- kenntnisse	Gehalt	Pflichterfüllung Verwendung Benehmen	Moralität	Anm.	Akt.ZI
Stummer Carl	11.4.1816 Korneuburg /NÖ	Ing.Asst. II.Cl., kath	1843 Asst.+Bauinspiz. /45 fl mtl, Diensteid 1843 1846 Asst.II.Cl /45 fl+25 fl Reise- pausch /mtl.; 1850 Diensteid als def. Ing.Asst II.Cl. /600 fl + 120 fl Quartiergeld; insg. 11 J. 8 Mte. Staatsdienst	2 Jahre Realschule, kommerzielle Abt. Polytechnikum Wien, Math., Geom.+Baukunst in Wien privat studiert. Maurer- u.Steinmetzlehre abgeschlossen	deutsch, italienisch	600 fl + 120 fl Quartierg /Jahr	erfüllt seinen Posten mit musterhafter Genauigkeit u.lobenswertem Fleiß,läßt nichts zu wünschen übrig, Benehmen gg. Niedere ange- messenen, gg. Höhere höflich u.artig	lobenswert	k.A.	ZI. 108/18 57
Ursprung Anton	17.2.1819 Korneuburg Troppau /Schle- sien	def.Ing. II.Cl., kath	1841 unentgelt. Praktikant Versatzamt, Ende 41 techn. Aspirant Bau Dion, 1843 unentgeltl. Praktikant, dann Adjutum /300 fl; bis 1847 Ing.Asst.II.Cl.+ Wegmeister, 1847 zeitl.Ing.Asst.I.Cl /300 fl; 1849 Ing.Stv., dann prov.Ing. II.Cl., zeitl Ing.Stv., 1850 def. Ing. II.Cl. insg. 14 J 5 M 24 T Staatsdienst	2 Jahre Realschule + polytechn. Inst. Wien, Landwirtschaft + böhm. Sprache a.d. Uni Wien, Staatsprüfungen über die 3 Baufächer abgelegt	deutsch, Kenntnisse französ., italienisch, böhmisch	k.A.	gründl. Theor. + prakt. Erfahrung gen u. allseitige Geschäfts- kenntnis. Fleiß u. strenge Rechtlichkeit	ganz vorzüglich in jeder Hinsicht	als eines der ausgezeichnetsten Individuen der bes. Berücksichtigung d. Direktion würdig	ZI. 8443 /1856
Valmagini Julius von	20.6.1817 Mailand /Lombardien	Rechn. Rev. III.Cl	Kadettenschule Graz, 3 Lehrkurse, Maschinenbaupraxis, Zeichnen, Kalligraphie	1831-1844 Militär, 1844 Zeichnungsdiurnist, 1845 Rev.III.Cl	deutsch, italienisch, französisch, viele Vorbegriffe d.böhm Sprache	400 fl + 120 fl Quartier geld	k.A	tadellos	Beförderung	ZI.6240 /846 Hofkam mer
Wächtler Gustav	1.12.1837 /Sieben- hirten, NÖ	Ing.Prakt ledig, kath	2 Monate Bauzeichner in Wien, ab 1857 Ing.Praktikant	Polytechn.Inst Wien	deutsch, französisch	300 fl Adjutum	k.A	k.A.	k.A.	ZI. 7559 /1857
Wallner Anton	20.9.1818 Preßburg	Ing.Asst.II.Cl l, zeitl., kath	1842-53 Praktikant bei Gebr. Klein im Eisenbahnbau; 1843 Asst. II.Cl. Beieidet, 1847 Asst. I.Cl., 1850 def.Ing.Asst. I.Cl. 700 fl+140 Quartierg./J., 1855 zeitl.Ing. II.Cl., insg. 12 J 7 M 2 T Staatsdienst	Gym, Philosophie Uni Wien, 4 Jahre Technik am Polytechn. Inst., abs. 1842	italienisch, etwas französisch	900 fl /J.+ 12 fl Quartierg. Tgl	ist theoretisch u. praktisch gebildet, sehr fleißig u. im hohen Grade dienstwillig	ausgezeich- net in jeder Hinsicht u. vorzüglich	k.A.	ZI. 9937 /1856
Weichbörn Anton	14.6.1815 NÖ, Petronell	Minist. Konzepts- Adjunkt, kath	1840 Konzeptsprakt., 1850 Minist. Konz. Adjunkt mit 500 /Jahr + 120 Quartierg., ab 1851 600 fl /Jahr; insg.14 Jahre, 7 Monate, 15 Tage	juridisch-politische Studien, Ermächtigung z.Ausübung d.Richteramtes, 1842 Prüfung z. Konzeptsdienst bei d. Gefälls-Behörden	italienisch, französisch	600 fl	sehr geschickt, fleißig, willig; befähigter Beamter	tadellos	Bestätigung des ehrenvollen Zeugnisses, Dienstleistung zur gänzlichen Zufriedenheit	ZI. 11581 /1854
Wolf Ludwig Ritter von	25 Jahre, Belluno	Bauprakt d.Landes- bauDion Salzburg kath, ledig	1852 Baupraktikant bei NÖ LandesbauDion, seit 1854 Statthaltereie Salzburg	4 Gym Klassen, 2 Humanitäts-Kl, 2 Philo- sophie Jahrg., Univ. Padua: Landwirtschaft, math.+techn. Fächer	italienisch, deutsch, französisch	k.A.	Baupraktikant		gut befähigt, arbeitet beim Pinzgauer Aerarial Straßenbau anererkennungswert. Moralität u. sonstiges Verhalten musterhaft	ZI. 11956 /1854

Name	Vaterland und Geburtsort	Alter	Rel.	erste Anstellung /Dienstleistung	letzte Anstellung u. Zeitpunkt derselben	ganze Dienstzeit	Erfüllung d. Pflichten	Eigenschaft in welcher d. Verwendung weiter stattfinden soll	Bezüge mit Taglohn	Datum d. Beurteilung	
Abt Carl (Zeichnungs-Diurnist)	Ungarn, Schemitz	25	kath	24.10.851 f.d. Bau-Inspection d. Banater Eisenbahn als Bauschreiber mit 50 kr Taggeld aufgenommen	mit 1.4.852 mit 25.- fl/mt als Bauschreiber bestätigt, als Zeichnungsdiurnist in Verwendung	2 5/12 J	Seine Verwendung verdient lobende Anerkennung	in seiner Eigenschaft	1.20 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Berg Friedrich (Magazin)	Großh. tum Mecklenburg Schwerin Biestow b. Rostok	28	evang	21.6.851 als Magazineur mit 1.- /Tag bei der Banater Eisenbahn, 2.4.852 Vorrückung auf 1.18 /Tag	nach Beendigung d. Baus Magazineur mit 1.20/Tag + 3 Überstd à 6 kr	2 9/12 J.	angemessene gute Geschäftskennntnisse, fleißig u. diensteifrig	als Magazineur für Bariarek	1.30/Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Constkiewicz Ludwig (Magazin)	Polen /Gorenice	38	kath	als Magazineur für Majdan mit 1.18 /Tag + 2 tgl. Überst à 6 kr v.d. Firma Gebr. Fleischmann übernommen mehrere Jahre Zivil-Ing. bei Fa. Klein, Picis & Puttaconi, 2 Jahre Ing. Asst. der Südl. Staatseisenb., 848-851 im 24. Feldjäger-Bataillon, Teiln. am Italien-Feldzug	in dieser Verwendung verblieben	2 Jahre	sehr fleißig, ordnungsliebend und umsichtig	als Magazineur für Maidan u. später für Gerlistic	1.30 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Czastka Ferdinand (Bauaufs.)	Böhmen, Prag	29	kath	als Magazineur für Majdan mit 1.18 /Tag + 2 tgl. Überst à 6 kr v.d. Firma Gebr. Fleischmann übernommen mehrere Jahre Zivil-Ing. bei Fa. Klein, Picis & Puttaconi, 2 Jahre Ing. Asst. der Südl. Staatseisenb., 848-851 im 24. Feldjäger-Bataillon, Teiln. am Italien-Feldzug	seit 20.11.853 als Bauaufseher mit 1.30 /Tag in Verwendung	4/12 J.	Vielseitige Verwendbarkeit und lobenswerther Eifer	als Ingenieurs-Diurnist	1.30 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Eisenkolb Andreas (Schreib-Diurnist)	Banat, Glogon	24	kath	1.6.849 bis 31.8.851 Stabs-schreiber b. Deutsch-Banater-Grenzregiment mit 96.- fl/Jahr + 24.- Zulage, 6.- fl Quartiergeld + 3 Klafter Brennholz; 24.7.851 aus dem Militär ausgetreten + als Bauschreiber mit 25.- fl/mt. angestellt	ab 1.4.852 als Bauschreiber mit 25.- fl/mt bestätigt, zuzügl. durchschn 4 Übstd à 6 kr tgl. Diurnist f.d. Material-Verwalter	4 8/12 J.	Sehr verwendbar, fleißig, umsichtig, besonders f. Material-u. Magazinsdienste geeignet	in seiner Eigenschaft f.d. Magazinsposten in Orawitza im Falle des Ablebens des dormaligen Magazineurs geeignet	1.20 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Gossenheimer Carl (Schreib-Diurnist)	Temescher Banat, Dognacska	35	kath	15.2.851 auf kurzem Wege als Cassa-Diurnist mit 45 kr /Tag aufgenommen	ab 1.11.853 durch die Material-Verwaltungskanzlei in dieselbe Verwendung genommen	3 1/12	gut verwendbar	in seiner Verwendung bis zur vollendeten Aufarbeitung alter Rechnungsrückstände	1.20 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Grace Franz (Schreib-Diurnist)	Siebenbürgen Offenbánya	31	kath	Diurnist ab 21.11.846 mit 30 kr, Bauleitung Banater Bahn ab 16.5.848 Bauschreiber mit 30 fl/mt Infolge der wg. der Wirren sistierten Bahnbauten als Bauschreiber an die Banater Bahn	ab 1.9.850 durch die Bauinspection auf kurzem Wege i.d. frühere Verwendung mit 48 kr /Tag+ durchschn. 3 Überstd à 4 kr	7 4/12 J	sehr fleißig, umsichtig und geschickt in der Kanzleimanipulation	in seiner Verwendung und als Ersatz für künftg erkrankte Aufseher	1.30 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Hechengartner Josef	Wojwodschafft Serbien und Temeser Banat; Oravitza	46	kath	seit dem Jahre 847 als Vermessungshelfe mit tgl. 40 kr	seit dem März 850 als Botengänger mit tgl. 24 kr		gut verwendbar	als Bothe	0.40 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Jarinay Alois (Schreib-Diurnist)	Temescher Banat, Oravicza	25	kath	ab 19.8.849 beim Inf. Regt. No.52 bis Feldwebel gedient, ab 3.6.853 beurlaubt auf unbest. Zeit	seit 9.6.853 Kanzlei-diurnist mit 1.- fl/Tag für Paßgeschäfte	4 6/12 J.	Brauchbar	der angeordneten Reducirung wegen in Entlassung zu geben	--	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Kochlatser Samuel (Schichtenschreiber)	Böhmen, Chrudim	32	kath	in Privatherrschafflichen Diensten gestanden	als Figurant und Schichtenschreiber vom März 851 mit tgl. 40 kr in Verwendung		gut verwendbar	als Materialwächter	0.50 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Kottek Alois (Bauaufs.)	Mähren, Rattalowitz	32	kath	mit d. Aufsicht bei mehreren Aerarial-Bauten betraut, ferner als Kontrahent d. Staats-Eisenbahn beschäftigt	seit 15.4.853 Bauaufseher mit 1.30 Tag	11/12 J.	Absolvirter Techniker mit vorzüglichem Verwendung	in seiner damaligen Eigenschaft f.d. Zeit des Bauens	1.40/Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Leist Carl (Maurerpolier)	Wojwodschafft Serbien, Temeser Banat; Oravitza	47	kath	Geprüfter Maurermeister, hat sich bei Privat-Baulichkeiten mehrjährig als Polier dann selbständig verwendet	als Baupolier seit Aug. 853 f.d. Civilbaulichkeiten im Oravitzer Stationsplatz in Verw., tgl. 1.30		gut verwendbar	der angeordneten Reducirung wegen in Entlassung zu geben	--	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Löffler Franz (Mag. Gehilfe)	Illirisch banater Militärgrenze Isbitje	30	kath	1.7.850 v.d. Banater Eisenbahn als Figurant aufgenommen mit 50 kr /Tag	1.4.851 zum Magazins-gehilfen befördert für Weißkirchen mit 25 fl/mt + 5 fl Quartiergeld + 2 Überst tgl à 5 kr	3 8/12 J.	Willig, aber ohne Geschäftskennntniß	Magazineur für Weißkirchen f.d. Dauer des Bestandes des Baumagazins	1.10 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Lüttig Carl (Bauaufs.)	Preußen, Berlin	34	kath	ab 1.4.852 als Schichtenschreiber v. Firma Gebr. Fleischmann übernommen, Taggeld 1.20 + durchschn. 2 tgl. Überst à 6 kr	Als Aufseher in Dienstleistung	2 Jahre	sehr verwendbar und brauchbar, bestätigt wird Eifer und Fleiß	in der dormaligen Verwendung	1.40 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Mittermayer Franz (Bauaufs.)	Ober Öster., Thalheim	39	kath	Bauaufs. ab 1.4.850 mit 1.24/Tag + durchschn. tgl. Überst à 6 kr Nach Sistierung d. Gebirgseisenbahn ab 2.3.853 als Magazinsgehilfe in Oravitza mit dens. Bezügen	Als Aufseher in Dienstleistung	3 11/12	sehr eifrig und fleißig	In seiner jetzigen Verwendung für die Dauer des Baues	1.30 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Nafz Georg (Bauaufseher)	Ober Öster., Hallein	34	kath	21.11.850 nördl. Bahn als Bahn aufseher mit 360.- fl/Jahr, ab 26.8.851 Bauaufs. Banater Bahn mit 1.42/Tag + Quartierg. 6 fl/mt + 2 durchschn. Übstd à 9 kr	f.d. Zivilbauten im Stationsplatz Orawitza in Verwendung	3 4/12 J	gute Verwendung mit wirklichem Geschick	in seiner Eigenschaft f.d. Dauer des Baues	2.- /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Neuber Alois (Bauaufs.)	Böhmen, Prag	32	kath	ab 13.12.847 als Figurant mit 50 kr/Tag, 848 zum Bauschreiber der BergbauDion mit 25 fl/mt ernannt	ab 9.5.851 von 30.- fl/mt auf 30 fl vorgerückt + 30kr /Tag Feldzulage als Bauaufseher	6 3/12 J	sehr brauchbar, diensteifrig und fleißig	In seiner jetzigen Verwendung für die Dauer des Baues	1.40 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Oehmann Wilhelm (Schreib-Diurnist)	Mähren, Olmütz	45	kath	v.d. Bauleitung d. Banater Montan-Eisenbahn am 28.11.849 als Figurant mit 40 kr/Tag aufgenommen	ab 8.1.852 Schichtenschreiber mit 50 kr/Tag + durchschn 3 Übstd tgl à 6 kr, als Kanzlei-Schreib-Diurnist in Verw.	4 4/12 J	?? Und fleißig, ohne Geschick	In gnädiger Berücksichtigung seines Alter und seiner Armuth mit einer Gnadengabe zu entlassen	--	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Olbrich Carl (Bauaufs.)	Nieder Öst. Wiener Neustadt	43	kath	841 nach 13 Jahren Militär als Cadetfeldwebel ausgetreten. Ab 20.3.847 Bau-Assistent BergbauDion mit 45.- fl/mt. 1.5.848 wg. ausgebrochener Unruhen in Ungarn beurlaubt	beim Wiederbeginn des Regiebaus März 850 als Bauaufseher mit 1.18/Tag + durchschn. 3 Überstd. Tgl à 7 kr	7 Jahre	hat die beständigsten Beweise seiner Umsicht und Sachkenntn. An den Tag gelegt, fleißig, strenge Pflichterfüllung	in seiner vormaligen Verwendung und seiner Zeit für die Gebirg Phase	2.- /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Perian Mihai	Wojwodschafft Serbien, Temeser Banat; Csiklova	35	nicht uniirt	bei Bauunternehmung Gebr. Fleischmann als Kanzlei-Diurnist	seit dem März 850 als Kanzleidiener mit tgl. 48 kr beschäftigt		gut verwendbar	als Kanzleidiener	0.50 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Ployer Franz (Bauaufs.)	Hall Tirol	33	kath	ab 1.8.838 als unentgeltl. Praktikant d. SalinenDion Hall. Ab 6.7.840 Schreib-u. Zeichnungsgeh. mit 30 kr /Tag. Ab 12.1.843 Kanzlei-praktikant. Ab 18.4.47 Manipulationsprakt. Bei d. Eisenbahn mit 20 fl/mt., ab 3.8.49 Bauschreiber mit 30 fl	ab 9.5.851 35 fl/mt + 30 kr/tgl. Bauzulage als Bauaufseher	15 7/12	Verlässlicher Arbeiter, fleißig und willig, lobenswertes Benehmen	in seiner dormaligen Verwendung	1.40 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky

Name	Vaterland und Geburtsort	Alter	Rel.	erste Anstellung /Dienstleistung	letzte Anstellung u.Zeitpunkt derselben	ganze Dienstzeit	Erfüllung d.Pflichten	Eigenschaft in welcher d. Verwendung weiter stattfinden soll	Bezüge mit Taglohn	Datum d. Beurteilung	
Pospischil Franz (Bauaufs.)	Mähren, Liwanowitz	33	kath	1.4.851 Banater Eisenbahn mit 1.- /Tag. 1.6.851-1.5.852 Bauaufseher mit 1.12/Tag, dann Erhöhung auf 1.24/Tag; ab 1.8.852 fl 1.40/Tag	als Aufseher in Verwendung	3 Jahre	seine Pflichterfüllung ist in jeder Hinsicht lobenswerth, der unermüdete Fleiß, einen erheblichen Dienst-eifer an den Tag legt, und bezüglich seines weiteren Beneh-mens verdient er Anerkennung und jede Empfehlung	In seiner jetzigen Verwendung und später für die Gebirgsbahn	2.- /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Raitmann Franz (Schreib-Diurnist)	Böhmen, Prag	40	kath	nach Absolvierung Normalschule + Gym in Prag in versch. Privat-Kanzleien verwendet	seit 13.3.853 Bau-schreiber mit 1.- fl/Tag	10/12 J.	sehr gut verwendlich	in seiner Eigenschaft	1.20 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Reif Anton (Bauaufseher)	Böhmen Rissut	52	kath	ab 14.7.846 Figurant b.d Vorerhebungen f.d. Bau d.Banater Bahn mit 40 kr/Tag, ab 1.4.847 Bau- aufseher mit 1.- Taggekl. Magazineur ab 3.4.850 mit 1.48 /Tag + durchschn. 4 tgl Überst à 10 kr, ab 20.5.851 Recipient d. Regiefuhrwesens mit dem selben Gehalt	ab 9.5.851 von 30.- fl mtl. Auf fl.35.- mtl + 5.- Feldzul.	7 8/12 J.	stets emsig, willig und ?? Recht gut	in seiner dermaligen Verwendung f.d. Dauer des Baues	1.40 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Seiberth Josef (Steinbruch-aufseher)	Baiern, Adresing	37	kath	ab 20.8.846 Figurant mit 40 kr/Tag ab 1.4.847 Bauschreiber mit 1.- /Tag	Als Steinbruchaufseher u.f.d. Beifuhr d. Baumaterialien	3 11/12 J.	sehr gut verwendbar	dermalige Eigenschaft als ??besorger	1.40 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Seifert Johann (Steinbruch-Aufseher)	Böhmen Micholub	47	kath	ab 20.8.846 Figurant mit 40 kr/Tag ab 1.4.847 Bauschreiber mit 1.- /Tag	ab 9.5.851 von 30.- fl/mtl auf 35 fl vorgerückt + 5 fl Feldzulage als Stein-bruchaufs + f.d. Beifuhr v.Baumat.	7 7/12 J.	sehr fleißig, sonst ohne Begabung	als ?mit einer Gnadengabe in Berücksichtigung seines Alters zu entbehren	--	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Strnadt Franz (Bauaufs.)	Böhmen, Klein Skall	27	kath	1.8.851 als Schichtenschreiber mit 1.- fl/Tag aufgenommen	Vorgerückt als Aufseher	2 9/12 J.	sehr fleißig und diensteifrig	in seiner Eigenschaft	1.30 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Thomich Adolf (Magazin)	Militärgrenze Slawonien Szolyana	50	kath	1.8.851 Magazineur bei kk. Bauinspektion mit 1.20/Tag	ab 1.10.851 Im Hauptmagazin Orawitz mit 1.24 /Tag + 3 Über-std./tgl à 8 kr	2 7/12 J.	ehem.kk. Haupt-mann, pünktlich, fleißig, verläßlich	als Magazineur für Orawitz; doch wg. Betheiligung a.d. Wirren des Jahres 48 u.49 zu einer wirklichen Anstel-lung nicht geeignet	1.40 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky (Vermerk: "ohne Aussicht auf sein Aufkommen")
Wagner Anton (Schreib-Diurnist)	Ungarn, Schmöllnitz	21	kath	1.3.852 v.d. Bau-Inspection im kurzen Wege als Schichten-schreiber mit 48 kr /Tag aufge-nommen	Kanzleidiurnist beim Rechnungsführer	2 1/12 J.	sehr gute Verwendbarkeit	in seiner Eigenschaft	1.20 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Welletics Alexander (Schichten-Schreiber)	Militärgrenze Szakallovatz	38	griech nicht uniirt	beim k.k. Grenz Infanterie Regt.No.14 vom Gemeinen bis Feldwebel gedient	als Figurant und Schichtenschreiber von März 851 mit tgl. 50 kr in Verwendung		gut verwendbar	als Materialwächter	0.50 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky
Wellimirovits Elias (Schreib-Diurnist)	Banater Militärgrenze Svinitz	28	griech nicht uniirt	1.11.843-1.11.850 Grenz Infanterieregiment vom Gemeinen bis Feldwebel gedient, sodann nach Orsowa übersetz	ab 11.9.852 Schreiber im Hauptmagazin Oravitza mit 48 kr /Tag	9 4/12 J.	rastloser Fleiß, sehr brauchbar	in der dermaligen Verwendung	1.20 /Tag	ausgestellt 1.4.1854 /Aufsichts- u. Aushilfspers	Banater Bahn /Z. 3569 v.10.8.1854 Unterschrift Lihotzky

Vor- und Zuname und dormaliger Dienstcharakter	Titel, Familienstand	Vaterland und Geburtsort	Jahr + Tag d. Geburt, Religion	Darstellung d. gesamten Dienstleistung bis zur letzten Dienst-Categorie mit Angabe der Eidestage und Genüsse	Gehalt /Quartierg	Dienstzeit nach Dienst-kategorien	Zusammen	Berufsstudien Eigenschaften und Kenntnisse	Sprach-kennntn	Anm.	Diensttab. Kärntner Bahn /Zu Aktenzl
Ackerl, Josef	Ing.Asst. I.Cl.,	k.A.	k.A.	seit 3.4.1857	1000 + 300 Quartierg + 360 Reise-pausch		Anrechn 3 J Vordienst-zeit	k.A.	k.A.	k.A.	Personal-verzeichnis 1858
Adamička, Johann	Ing.Assistent II.Cl., ledig	Hlitzow /Böhmen	18.11.1829	1852-53 Nördl. u. südl. Staatsbahn, seit 1855 Staatsbahn in Maschinen-abt., Zugförderung, Ing.Asst. II.Cl. seit 1857	900 + 300 Quartierg		Anrechn 3 J Vordienst-zeit	Realschule, Polytechn. Institut, Technik an der Uni Prag, Loko-motivführerprüfung	deutsch, böhmisch	stark und gesund	1391 /1857
Andreasch, Vinzenz	Bauaufseher, ledig	Sonnberg b. Althofen /Ktn.	6.4.1827	Praktikant im Eisenwalzwerk Buchscheiden /Ktn.	540 fl			Realschule, philosophische u. montanist. Studien	slovenisch, tschech., deutsch	k.A.	1341 /1857
Angerer, Josef	Ingenieur II. Cl., verwitwet, 1 Kind	Wien	26.1.1817	1842 Ingenieur bei Bau Südl.Staatsbahn, Eisenbahnbetrieb 1844-56	1400 + 350 Quartiergeld + 1200 Reise-pausch.	Kündig.frist vierteljährig	Anrechn 7 J Vordienst-zeit	k.k. Pioniercorps-Schule absolviert, prakt. Ausbildung als Offizier	deutsch	entsprechend f.d. Dienst	1341 /1857
Barek Karl	k.k.Rechnungspräs. II.Kl, definitiv, verh. 4 Kinder	Deutsch-Pruß /Mähren	14. 4. 1820, kath.	Buchhaltung vorm. Postbuchhaltung, 4 J 11 M Prakt.beeidet 1.4.1843 (ohne Sold), 6 M Akzessist 1843 (350/100), 1 J 6 M Ingrossist 1843 (400/100), 1J 5 M Rechn.Abt.BetriebsDion Prag, 1 J 5 M Rechn.Präs.def. 1854Verona dto, def.1855./800)	k.A.	k.A.		Studium Phil. + Staats-rechnungs-Wissensch, komplettes Eisenbahn-Rechnungswesen	k.A.		--
Bauer, Adolf	Volonteur, ledig	Gutenstein /NÖ	14.6.1835	Führer 5. Genie Bataillon in Verona, techn.Eleve ab Feb.1858	500 + 150 Quartierg + 240 Reise-pausch			5 Klassen Milak Wr. Neustadt, Genie Regi-mentsschule Verona	deutsch, italienisch	gesund und kräftig, v. Militär entlassen	1341 /1857
Biedermann, Josef	Ing.Asst., II.Cl., verh.	Böhmen	4.8.1827	1850-51 Bahnbau Semmering 1851 Betriebslevele südl. Eisenbahn, 1856-57 Ing.Asst. Staatsbahn	900 + 250 Quartierg + 360 Reise-pausch			Gymnasium, 4 Jg. Polytechn.Inst.Prag, Baukunst an Akad. d.Bildenden Künste Prag	böhmisch	k.A.	1341 /1857
Böhm, Martin	stabiler Bote der Bauleitung, ledig	Přestawek /Böhmen	1817	1831-57 Bedienter in mehreren herrschaftlichen Häusern	54 kr /Tag			2 Normalklassen	deutsch, böhmisch, etw.frz.	gesund und kräftig	Zl. 998 /1858
Brandl, Jakob	Kanzleidiener, verh., 3 Kinder	Imst /Tirol	1822	lt. Wanderbuch, staatl. Eisenbahn	50 kr /Tag			2 Normalklassen i.d. Kreishauptschule, Profession: Müller	deutsch, windisch, italienisch	gesund und kräftig	Zl. 998 /1858
Clemen-tschitsch, Johann	Ing.-Asst. Stellvertreter, ledig	Klagenfurt	15.6.1834	Volontär Mai-Dez.1856 Eleve ab 1857, Ing. Asst. Ab 1858	600 + 200 Quartierg + 300 Reise-pausch			Technik in Wien nach Gymnasium	etwas italienisch	kräftig, gesund	1290/1857 Kärntner Eisenbahn
DuHamel Chevalier de Querlonde, Ferdinand	Ing.Asst. III.Cl. Verh, 1 Kind	Prag	26.4.1811	bei Urbaringenieur in Ungarn, seit 3.4.1857 Ing.Asst.	800 + 300 Quartierg + 360 Reise-pausch			Wiener Neustädter Militärakademie	deutsch, italienisch, slowakisch, etw.französ.	vollk. gesund	1341 /1857
Eizinger, Karl	absolv. Techniker, Diurnist, ledig	k.A.	k.A.	Diurnist ab 29.Sept. 1857	k.A.			Untergymnasium, Absolvent Polytechn. Institut Wien	italienisch	vollk. gesund und kräftig	1341 /1857
Eizinger, Simon	Grundeinlösung s- Commissär	k.A.	k.A.	seit 2.4.1858	15.- /Tag einschl. Sonn- u.Feiertag	Kündig.frist vierteljährig, vor Ablauf von 3 Jahren 2000 fl Abfertigung	Remunera-tionszusage fl 150 /Meile	k.A.	k.A.	k.A.	Personal verzeichnis 1858
Elbel, Anton	Ing.Assistenten-Stellvertreter, ledig	Wien	6.1.1834	Schlosser in versch.Werkstätten seit 1850, 1854-56 Dreher, techn.Eleve seit Nov.56	600 + 200 Quartierg + 300 Reise-pausch			polytechn. Inst., Math + Geom. im Militärdienst	k.A.	gut	1391 /1857
Faber, Anton	techn. Eleve, ledig	Liebethal /Böhmen	9.12.1833	seit 3.6.1857	500 + 150 Quartierg + 20 /mtl Reise-pausch			techn. Studium in Brünn	deutsch, böhmisch	k.A.	1341 /1857
Fischbacher, Josef	Ingenieur III Cl., verh., 3 Kinder (1 verst.)	Meidling b.Wien	3.1.1825	1846-49 techn.Diurnist, 1849-53 Ing.Asst.II.Cl.befristet, 1853-56 Definitiv-Asst.II.Cl.	1200 + 400 Quartier + (Reisepausch 100./mtl)	Kündig.frist vierteljährig	Anrechn 7 J Vordienst-zeit	Realschule u. techn. Studien	Vorkenntn. Italienisch	k.A.	1341 /1857
Fischer v. Rößlerstamm, Franz	Oberingenieur I. Cl. f.d. Maschinenwesen, verh. 3 Kinder	Nixdorf /Kr. Leitmeritz /Böhmen	5.5.1819	Privatunternehmen in Sachsen, ab 1843 Zeichner und Modellbauer, ab 1844 Ing.Asst. in Staatsbahn, ab 1851 Ob.Ing. II.Cl., 400 Pensions-zusicherung	2000 + 500 Quartierg. + 800 Pers.Zul	Kündig.frist halbjährig		Maschinenwesen i.d. Polytechn.Schule Dresden	k.A.	aus-dauernd	1391 /1857
Frank, Ferdinand	Ing.Asst.-Stellvertreter	k.A.	k.A.	seit 3.4.1857	600 + 200 Quartierg + 300 Reise-pausch			k.A.	k.A.	k.A.	Personal verzeichnis 1858
Franz, Joseph	Ingenieur II. Cl., verh. 3 Kinder	Liebau /Mähren	28.9.1818,	ab 24.6.57 Ingenieur Cl.II, 6 M Ing. Assistent bei Kaiser Ferdinand-Nordbahn, Ing. beim Bahnprojekt Olmütz-Prag	1400 + 350 Quartiergeld + 1200 Reisepausch.	Kündig.frist vierteljährig	Anrechn 10 J Vordienst-zeit	Technik Prag, Absolutorium Okt.1837; Maurerlehre, 3 Jahre Zeichner und Polier in Wien	deutsch, slawisch, italienisch		1290/1857 Kärntner Eisenbahn
Fürst, August	Kanzlist II.Cl	k.A.	k.A.	seit 24.4.1857	500 + 150 Quartierg.			k.A.	k.A.	k.A.	Personal verzeichnis 1858
Gapp, Georg	Kanzleidiurnist, ledig	Kramsach /Tirol	2.11.1823	1841-53 Commis, 1853-55 Geschäfts-reisender, 1855-57 Schreiber bei Nordtyroler Staatsbahn	1.15 /Tag			Normalklassen, kaufmann.Kenntnisse	k.A.	stark und gesund	1290/1857 Kärntner Eisenbahn
Gautsch von Frankenthurn, Heinrich	Geometer II. Cl., verwitwet, 1 Kind	Wels /OÖ	5.8.1815	I.Cl. Geometer der Nordbahn, Geometer u.Bezirksleiter im k.k.Kataster	1000 + 250 Quartierg + 960 Reise-pausch			Absolvent Militärakademie Prag, techn. Studien in Prag	ungarisch, französ., etw. spanisch	gesund und kräftig,mit Offiziers-patent	1341 /1857

Vor- und Zuname und dormaliger Dienstcharakter	Titel, Familienstand	Vaterland und Geburtsort	Jahr + Tag d. Geburt, Religion	Darstellung d. gesamten Dienstleistung bis zur letzten Dienst-Categorie mit Angabe der Eidestage und Genüsse	Gehalt /Quartierg	Dienstzeit nach Dienst-kategorien	Zusammen	Berufsstudien Eigenschaften und Kenntnisse	Sprach-kenntn	Anm.	Diensttab. Kärntner Bahn /Zu Aktenztl
Gratzer, Josef	techn. Eleve, ledig	Klagenfurt	22.10.1834	Praktikant am Bauamt Klagenfurt, aufgrund Verpflichtung als Stipendiat am Polytechnikum (150 /Jahr), Diurnist. ab 16.2.1858 Eleve	500 + 150 Quartierg + 240 Reise pausch			Gymnasium absolviert, 5 Jahre Polytechn, 6 Semester Philosophie	k.A.	gesund	1290/1857 Kärntner Eisenbahn
Gregoritsch, Hugo	Ingenieureleve, ledig	Straßburg /Ktn	7.2.1834	Eleve	500 + 120 Quartierg + 240 Reise pausch			Gymnasium absolviert	k.A.	gesund, nicht gedient	1290/1857 Kärntner Eisenbahn
Gyra, Dr. Ritter von	General Secretär	k.A.	k.A.	seit 15.5.1857	6000 + 1000 Quartierg + 600 Reisepausch.	Kündig. frist halbjährig		k.A.	k.A.		Personalverzeichnis 1858
Herr, Moriz	Eleve, ledig	Wien	29.4.1833	seit April 1857 Eleve	500 + 150 Quartierg			absolv. Techniker Joanneum /Graz	k.A.	gesund	1391 /1857
Höllrigl, Josef	Ing.Assistent III.C., ledig	Hötting /Tirol	31.1.1822	1850-51 Baupraktikant Landesbaudion Innsbruck, 1851-57 Nordtiroler Staatsbahn, ab 1857 Kärntner Bahn Asst. III.Cl.	800 + 300 Quartierg + 360 Reise pausch			Gymnasium, Polytechn. Wien + München	deutsch	k.A.	Zl. 998 /1858
Horny, Rudolf	Ing. Assistent III.Cl., ledig	Wilfersdorf /NÖ	20.12.1830	1856-57 Betriebsassistent II.Cl., ab April 1857 Ing.Asst.III.Cl.	800 + 300 Quartierg + 360 Reise pausch			3 Grammatikal Kl., Polytechnikum Wien, 3 Jahre Akademie d. Bildend. Künste Wien	französisch, italienisch	vollk. gesund u. kräftig	1391 /1857
Kadletz, Anton	Ing.-Asst. Stellvertreter, ledig	Pettau /Stmk	9.4.1833	Ingenieureleven seit 24.6.1857	600 + 200 Quartierg + 300 Reise pausch			Technik in Graz	deutsch, etwas französisch	gesund und kräftig	1290/1857 Kärntner Eisenbahn
Kadletz, Anton	prov. Bauaufseher, ledig	Aussee /Stmk	23.2.1820	seit 1856 bei der Kärntner Bahn	fl 1.10 /Tag			4 Jahre Normalschule, 14 Jahre Militärdienst	deutsch	kräftig, Milit. Beurlaubt	1341 /1857
Keindl, Franz	Ing.Assistent I.Cl., verheiratet	Gröbmung /Stmk	20.11.1828	1850 techn. Diurnist, 1850-51 Bau-Eleve, 1851-57 Ing.Asst. II.Cl. Staatseisenbahn, 1857 Ing.Asst. I.Cl.	1000 + 300 Quartierg + 360 Reise pausch	Kündig. frist vierteljährig	Anrechn. 5 J Vordienstzeit	2 Jahre Realschule, Polytechnikum Wien u. Joanneum Graz	deutsch	k.A.	Zl. 998 /1858
Kielhauser, August	Ing. III. Cl.	k.A.	k.A.	seit 24.6.1857	1200 + 400 Quartierg. + 1200 Reise pausch	Kündig. frist vierteljährig	Anrechn. 6 J Vordienstzeit	k.A.	k.A.	k.A.	Personalverzeichnis 1858
Kitzer, Josef	Bauaufseher, ledig	Aussee /Stmk	1820	14 Jahre u. 3 Monate Schreiber, Korporal u. Fahnenführer bei Prohaska-Infanterieregiment	1.30 /Tag			Normalklassen	deutsch, etw. italienisch	Abschied als Fahnenführer	Zl. 998 /1858
Klein, Carl	Assistent-Aspirant IV.Cl., ledig	Lanczyn /Galizien	28.8.1831	Leutnant I. Cl. In k.k. Armee, seit 3.4.1857	600 + 150 Quartierg.			Realschule + 2 Jahre Technik in k.k.Pionierschule in Tulln	deutsch, polnisch, russisch	k.A.	1341 /1857
Klemensiewicz, Eduard	General Inspector seit 4.9.1856	k.A.	k.A.	Einstellungsdekret mit Punktationen betr. Gehalt, Pension, etc. v.4.9.1856	6000 + 1000 Quartierg + 3000 Reisepausch.			k.A.	k.A.	1800 Pensionszusätze, auch f. Gattin + Erziehungsbetr.	Personalverzeichnis 1858 + Zl. 79/1856
Klotz, Franz	Bauaufseher, verh.	Hinterbichl /Tirol	10.12.1823	Maurer und Polier, seit 1858 Kärntner Eisenbahn	1.30 /Tag			Schulzeugnisse, gelernter Maurer	deutsch	stark	Zl. 998 /1858
Klunzinger, Paul	Ing. III. Cl.	k.A.	k.A.	seit 3.6.1857	1200 + 400 Quartierg. + 1200 Reise pausch	Kündig. frist vierteljährig	Anrechn. 3 J Vordienstzeit	k.A.	k.A.	k.A.	Personalverzeichnis 1858
Kovač, Johann	Bauaufseher, ledig	Podwin /Stmk.	1828	Feldwebel in k.k. Pioniercorps (49 + 10 kr /Tag + 1 Portion Brot)	1.30 /Tag			Elementar-Geometer-Kenntnisse	deutsch, böhmisch, windisch	gesund u. ausdauernd	Zl. 998 /1858
Krader, Wilhelm	Diurnist, verh.	Wien	20.11.1826	Ing.Eleve bei Kaiser Ferd. Nordbahn	1.40 /Tag			Realschule, 2 Jahre Technik	k.A.	sehr gesund u. starker Körper	1391 /1857
Kretz, Ernest	techn. Diurnist, ledig	Klagenfurt	17.10.1835	k.A.	1.20 /Tag			Polytechnisches Institut Wien absolviert	deutsch	gesund und kräftig	Zl. 998 /1858
Lachner, Josef	Kanzlist I.Cl.	k.A.	k.A.	seit 24.4.1857	600 + 200 Quartierg.			k.A.	k.A.	k.A.	Personalverzeichnis 1858
Lechner, Josef	Ing. Assistenten-Stellv., ledig	Kaiser Ebersdorf /NÖ	6.3.1834	Nov. 1856 prov. Techn.Eleve, ab April 1857 Techn. Eleve	600 + 200 Quartierg + 300 Reise pausch			Realschule + techn. Studien sämtl. Fächer	k.A.	ohne Gebrechen	1391 /1857
Lendorfer, Julius	Bauaufseher, ledig	Pusarnitz /Ktn.	1827	9 1/3 Jahre bei Sappeur-Corps als Korporal und Führer, seit 1858 Bauaufseher	1.30 /Tag			k.A.	deutsch, italienisch	kräftig und gesund	Zl. 998 /1858
Liebenwein, Vinzenz	Kanzleidiurnist, verheiratet, 8 Kinder (3 verst.)	Himmelberg /Ktn.	5.1.1807	bis 1842 im Familienbetrieb, 1842-47 selbständig, 1851-53 Diurnist in Buchhaltung, 1854-57 Rechnungsabt. Finanzbez.Dion Klgt	1.15 /Tag			6 Kl.Gymnasium, 1 Jahr Polytechnikum Wien, Compagnie-Regimentschule 17.Como	italienisch, ökon. + handwerkli. Kenntnisse	gesund und kräftig, Real-invalide	1290/1857 Kärntner Eisenbahn
List, Josef	Diurnist, ledig	Aurolzmünster /OÖ	8.10.1828	im 1848-56 2. Feld Artillerie Rgt. Feuerwerker, Kanzlei-Manipulation u.Rechnungsdienst	1.20 /Tag			4 Cl. Gymnasium Salzburg u. Arithmetik + Geometrie im 2.Feld Artillerie Rgt.	deutsch, italienisch	v.Militär verabschiedet	1391 /1857
Mack, Maximilian Ritter von	Ingenieur-Assistent I. Cl., ledig	Mauer b.Wien	17.5.1831	ab 1853 techn.Diurnist der Staatsbahn, ab 1854 techn. Eleve, ab Dez.1855 Ing.Asst. II.Cl., Ing.-Assistent Cl. I	1000 + 250 Quartierg. + 30 /mtl. Reisepausch.			nach Gymnasium Technik in Wien u.Graz absolviert	deutsch, frz., ung., tw. ital. + span. deutsch,	rüstig	1290/1857 Kärntner Eisenbahn
Mack, Moritz Ritter von	Bauaufseher, ledig	Liesing /NÖ	1837	2Jahre Inf.Regiment E.H. Ferdinand d'Este, 2 Jahre Gendarm, 1858 Kärntner Bahn	k.A.			Realschule in Ungarn, Studium in Pest	ungarisch, französisch, italienisch	stark, gesund	Zl. 998 /1858

Vor- und Zuname und dormaliger Dienstcharakter	Titel, Familienstand	Vaterland und Geburtsort	Jahr + Tag d. Geburt, Religion	Darstellung d. gesamten Dienstleistung bis zur letzten Dienst-Categorie mit Angabe der Eidestage und Genüsse	Gehalt /Quartierg	Dienstzeit nach Dienst-kategorien	Zusammen	Berufsstudien Eigenschaften und Kenntnisse	Sprach-kennntn	Anm.	Dienststab. Kärntner Bahn /Zu Aktenzl
Mallanotti, Guido	Ing.Asst. II.Cl	Wien	28 J	seit 1848 Staatsdienst: 1849-56 Stationsbau Verona, Tracierung Linie Verona-Mantua, 1850-3 Etschbrücke /Verona, 53-4 EB-Bauten Peschiera, Desenzano, 54-5 Tracierung Tiroler Bahn Lavis, 55-6 EB-Bau Rovereto, seit 856 CentrDion EB-Constr. Wien	k.A.	k.A.	k.A.	Polytechn. wien: Tech-nologie, Darst.Geom, ConstrZeichnen, Maschinenlehre, Maschinenzeichnen, Planimetrie, Landes-Feld-meßkunde, Land-kartentheorie, Nivel-lieren, Planzeichnen, Wasser-Straßenbau, Bauökonomie	deutsch, italienisch, französisch, Englisch-Kenntnisse	Bewerbun- g	Zl. 47/56
Markhl, Adalbert	Ing.Asst. I.Cl., Verh. 1 Kind	Prag	8.10.1823	1851 Diurnist General-BauDionab 1853 kroat.Staatsbahn, 1856 Ing. Asst. II.Cl., seit 3.6.57 Ing.Asst. I.Cl.	1000 + 250 Quartierg. + 360 Reise pausch	Kündig.fris t vierteljähri- g	Anrechn. 5 J Vor- dienst-zeit	Absolutorium der techn.Gegenstände k.k. Polytechn. Inst. Wien. Staatsprüfung	deutsch, italienisch	dem Dienst vollk. ent-sprechend	1341 /1857
Meinczl, Johann	Geometer Adjunct II.Cl., verh.	Stein /Mähren	15.2.1829	1853 - 57 Geometer am k.k. Kataster Preßburg als Diurnist	700 + 200 Quartierg +720 Reise pausch			absolvierter Techniker	deutsch, slawisch, ungarisch	großer, starker u.gesunde r Körperbau	1341 /1857
Meißner, Maximilian	Obering. I.Cl., Stellv. des General-Insp.	k.A.	k.A.	seit 3.4.1857, 2000 Abfertigung zugesichert bei DGK	2000 + 500 Quartierg + 500 Personal-zul	Kündig.fris t halbjährig	Anrechn 7 J Vor- dienst-zeit	k.A.	k.A.	k.A.	Personal verzeichnis 1858
Michel, Josef	Ing. Assistent III.Cl., ledig	Norsingen /Großhztum Baaden	19.3.1830	Civil-Ingenieur in Lokomotivfabrik Wr. Neustadt, seit 3.4.1857 Ing.Asst.	800 + 300 Quartierg + 30 Reise pausch			Maurer-Profession, absolv. Techniker (Lemberg+Wien)	polnisch, tw. italienisch	k.A.	1391 /1857
Mikyška, Carl	Ingenieur Assistent, III.Cl., ledig	Alznov /Galizien	27.10.1824	1848-59 techn.Zeichner bei Architekten; 1849-52 Lehrer Gym + Gewerbeverein Salzburg, Custos Landw.ges.Sbg., Sekretär, bis 1856 Suppl.Lehrer	800 + 300 Quartiergeld + 360 Reise-pausch			Maurerlehre, 1847 Polytechn.Institut Wien abs., 1 Jahr Architekturstudium, zahlreiche 6 Kl. Gymnasium, Technikabsolvent, Ausbildung als Telegrafist	böhmisch, z.T. französ	ohne Gebreche n	1391 /1857
Minibeck, Franz	Ingenieureleve, ledig	Graz	13.5.1837	seit 3.4.1857 techn. Eleve	500 + 150 Quartierg + 240 Reise pausch				deutsch, italienisch	vollk. gesund und kräftig	1341 /1857
Modreiner, Carl	Ing. Assistenten - Stellvertreter	Pesth /Ungarn	6.5.1837	Nov. 1856 prov. Techn.Eleve, ab April 1857 Techn. Eleve	600 + 200 Quartierg + 300 Reise-pausch			Realschule u. sämtl. Techn. Lehrfächer	französisch	ohne Gebreche n	1391 /1857
Nagy, Alexander	Eleve, ledig	Pettau /Stmk	9.2.1834	techn.Diurnist, Ingenieurs-Praktikant, Provisor.Telegrafist, Eleve seit 3.4.1857	500 + 120 Quartierg + 240 Reise pausch			Polytechn. Institut Wien nach Gymnasium Marburg	italienisch	gesund, v.Militär frei	1290/1857 Kärntner Eisenbahn
Nemetz, Ignatz	Ing.Asst.- Stellvertreter, ledig	Kapfenberg /Stmk	6.7.1832	Ing.Eleve bei Kärntner Bahn seit 3.4.1857, seit 1858 Ing.Asst.	600 + 200 Quartierg + 300 Reise-pausch			Absolvent Technik Graz	k.A.	k.A.	1341 /1857
Neumayer, August	Kanzleidiener, ledig	Wien	1833	1849-57 Skontist bei Kaufmann, seit 1858 Kärntner Eisenbahn	55 kr /Tag			Normalschule	deutsch	gesund und kräftig	Zl. 998 /1858
Pawlowsky, Adolf	Ing.Asst. IV. Cl., Aspirant, ledig	Prag	2.2.1835	1856 Baueleve	700 + 200 Quartierg + 300 Reise pausch			Polytechn. Inst. Prag	deutsch, böhmisch	k.A.	1391 /1857
Petersmann, Josef	technischer Concepts- u. Rechn.beamter	k.A.	k.A.	seit 27.3.1857	600 + 200 Quartierg			k.A.	k.A.	k.A.	Personal verzeichnis 1858
Pfof, Johann	Diurnist, ledig	Sternberg /Mähren	18.8.1834	Unterleutnant 2.Cl. im Prinz v. Preußen 34.Linien-Inf. Regiment bis 1857	1.40 /Tag			Normal Classen, 2 lateinische Schulen, Stabs- u. Kadetten-schule absolviert	deutsch, slawisch, polnisch, ungarisch	vollk. gesund	1341 /1857
Pichler, Josef Max	Kanzleidiurnist, ledig	Klagenfurt	12.10.1837	Gehilfe im Bergbau + bei Bohrungen, Manipulationsbeamter in Baufirma	1.15 /Tag			4 Kl.Gymnasium,	bergmänn- sche Kennntn.	vollk. gesund, nicht gedient	1290/1857 Kärntner Eisenbahn
Pittner, Matthias	Obering. I. Cl.	k.A.	k.A.	seit 30.3.1857, Pensionszu- sicherung f.erworbene Ansprüche, Abfertigungszusage 1000 pro Jahr bei DGK	2000 + 500 Quartierg + 400 Personal-zul + 1680 Reisepausch.	Kündig.fris t halbjährig		k.A.	k.A.	Pensions- zusage	Personal verzeichnis 1858 + Zl. 98/856
Prenninger, Carl	Ingenieur II. Cl., ledig	Wien	2.7.1828	Ing. Cl.III 1854-56, Ingenieur Cl.II ab 1857	1400 + 350 Quartierg + 100 Reise pausch /mtl	Kündig.fris t vierteljähri- g	Anrechn 7 J Vor- dienst-zeit	polytechn. Institut Wien, Maurergeselle mit Lehrbrief, techn. Ausbildung bei Hochbaumeister	französisch, italienisch, tw.englisch	k.A.	1341 /1857
Prettenhofer, Ignaz	Ing. Assistenten- Stellv. , ledig	Graz	18.1.1834	ab 15.7.1856 prov. Ing.Eleve, seit 1858 Ing.Asst.	600 + 200 Quartierg + 300 Reise-pausch			Technik in Graz	deutsch etwas italienisch	gesund und kräftig	1290/1857 Kärntner Eisenbahn
Prodnigg, Josef	techn. Eleve, ledig	Lichtenwald /Stmk.	11.2.1834	1854-57 kroat. Eisenbahn als techn.Diurnist, ab 16.2.1857 techn. Zeichner	500 + 150 Quartierg + 240 Reise pausch			Normalschule, 2 Jahre Gymnasium, Real-schule + 3 Jahre Technik am Joanneum /Graz	deutsch, slawisch	vollkom- men gesund, v.Militär befreit	1341 /1857
Reina, Leonhard	Bauaufseher, verh., 1 Kind	Genua, aus Sardinien	1811	Diurnist, Eisenbahnassistent, Speditionsbeamter, 1831-41 Feldwebel 37.ung. InfanterieRgt., 1852-58 Bahnamtsoffizial	1.30 /Tag			4 Klassen, Anstellungsdekret f. Staatsdienste	deutsch, italienisch, ungarisch, polnisch, slawisch	gut und rüstig	Zl. 998 /1858
Reininger, Alois	Bauaufseher, verh.	Frontenhau- sen /Bayern	13.12.1824	Baupolier, Bauzeichner, Maurermeister, seit 1858 Bau- aufseher	1.20 /Tag			Landwirtschafts- und Gewerbeschule, 6 Gymnasialklassen in München	deutsch, etw. frz.	gut	Zl. 998 /1858

Vor- und Zuname und dormaliger Dienstcharakter	Titel, Familienstand	Vaterland und Geburtsort	Jahr + Tag d. Geburt, Religion	Darstellung d. gesamten Dienstleistung bis zur letzten Dienst-Categorie mit Angabe der Eidestage und Genüsse	Gehalt /Quartierg	Dienstzeit nach Dienst-kategorien	Zusammen	Berufsstudien Eigenschaften und Kenntnisse	Sprach-kennntn	Anm.	Dienststab. Kärntner Bahn /Zu Aktenztl
Riederer, Gustav	Ing. Asst.- Stellvertreter, ledig	Wien	2.2.1837	techn. Eleve bei Kärntner Bahn seit 1856 , Ing. Asst. seit 1858	600 + 200 Quartierg + 300 Reise- pausch			Absolvent Polytechn. Institut Wien	k.A.	k.A.	1341 /1857
Salzmann, Johann	Obering. I. Cl.	k.A.	k.A.	seit 30.3.1857, 700 Pension zugesichert, Abfertigungszusage 1400 pro Jahr bei DGK	2000 + 500 Quartierg + 500 Personal- zul.	Kündig. frist halbjährig		k.A.	k.A.	k.A.	Personal verzeichnis 1858
Schmid, Anton von	Ing.-Asst. Stellvertreter, ledig	Preßburg	20.3.1835	seit 1856 Eleve bei Kärntner Bahn, seit 1858 Ing. Asst.	600 + 200 Quartierg + 300 Reise- pausch			Absolvent Joanneum, Graz	deutsch	dem Dienst vollk. ent- sprechend	1341 /1857
Schöfl, Johann	Buchhalter	k.A.	k.A.	seit 6.6.1857	1500 + 500 Quartierg. + 500 Personal- zul. + 320 Pensions- zusage			k.A.	k.A.	k.A.	Personal verzeichnis 1858
Seenuß, Gustav Freiherr von	Ing. I.Cl., ledig	Töllerburg /Ktn.	1.7.1821	1844-46 Praktikant Hofbaurath, 1846-50 Ing.Asst.II.Cl. Gen.Dion Staatseisenb., 1850-56 Ing.Asst. I.Cl., 1856-57 Ing. II.Cl.	1600 + 350 Quartierg + 1200 Reise- pausch	Kündig. frist vierteljährig	Anrechn 10 J Vor- dienst- zeit	Polytechnikum Wien, Joanneum Graz, Mechanik + Astronomie Uni Wien	deutsch, italienisch	k.A.	Zl. 998 /1858
Séllyey, Carl	Ingenieur III.Cl., ledig	Zuczka /Bukowina	3.3.1825	seit 3.4.1857, Ing. Asst. Südl. Staatsbahn 1847-51	1200 + 400 Quartierg. + 1200 Reise- pausch		Anrechn 4 J Vor- dienst- zeit	Gymnasium + Philosophie Cours in Czernowitz, technische Schule Wien,	deutsch, polnisch, ruthenisch, französisch, italienisch, romanisch	ohne Gebrechen	1391 /1857
Semlitsch, Victor Edler von (auch Simlitsch)	techn. Eleve, ledig	Wien	30.3.1834	ab Dez. 1856 techn. Eleve bei der Kärntner Bahn /500 fl+120 QuG + 240 Reisepausch., ab 3.4.1857 Erhöhung	500 + 150 Quartierg + 240 Reise pausch			Absolvent techn. Studien	k.A.	vollk., Militär: frei	Zl. 1391 /1857 + Pers.Verzei chn. 1858
Starke, Georg	Kanzlist II.Cl.	k.A.	k.A.	seit 24.4.1857	500 + 150 Quartierg.			k.A.	k.A.	k.A.	Personal verzeichnis 1858
Stern, Franz	Ingenieur Assistent, III.Cl., ledig	Wien	14.7.1831	1852-55 Baupraktikant-Diurnist, ab 1855 Baueleve im Handels- ministerium, seit 3.4.1857 Ing. III. Cl.	800 + 300 Quartierg + 360 Reise pausch			Oberrealschule, Absolv-ent Polytechnikum Wien, Staatsprüfung Bauwissenschaften	k.A.	gesund	1392 /1857
Stopper, Johann	Bauaufseher, verh., 3 Kinder	k.A.	1822	10 Jahre Militärdienst, seit 1858 Kärntner Eisenbahn	fl 1.20 /Tag			Trivialschule	deutsch, windisch, etw.ital.	stark	Zl. 998 /1858
Stumm, Franz	Revident	k.A.	k.A.	seit 1857	800 + 200 Quartierg + 1000 Abfertigungszusage			k.A.	k.A.	k.A.	Personal verzeichnis 1858
Stummer, August	Oberingenieur I.Cl., def., verh., 3 Kinder	Korneuburg	17.1.1820	K.A.	2000 + 500 Quartierg + 400 Personal- zul + 1680 Reisepausch.			Polytechnisches Institut Wien 1834-1838	deutsch, Englisch kennnt.	vollk. gesund und kräftig	1341 /1857
Torschner, Eduard	Diurnist, ledig	Leschowitz /Böhmen	28.1.1828	1847-57Korporal im 8.Feld-Artillerie-Rgt, Schreiber u.prakt. Dienste	1.10 /Tag			k.A.	deutsch, etwas böhmisch	v.Militär ver- abschiedet	1391 /1857
Tschebull, Carl	Ing. Assistenten- Stellv. , ledig	Gutenstein /Ktn	24.5.1835	ab 1.8.1855-1.9.1856 techn. Beamter, ab Aug.1856 techn. Eleve, seit 1858 Ing.Asst.	600 + 200 Quartierg + 300 Reise- pausch			Technik in Graz	slawisch	gesund, v.Militär frei	1290/1857 Kärntner Eisenbahn
Türschner, Eduard	Diurnist, verh.	Laucha /Böhmen	18.1.1828	1847-57 8.Festungsartillerie Bataillon, Korporal, auf eigenen Wunsch verabschiedet	1.10 /Tag			k.A.	deutsch, böhmisch	gesund	Zl. 998 /1858
Vielhauser, August	Ingenieur, ledig	Kollmitz /Ktn.	13.3.1827	Ing. Cl. III	1200 + 300 Quartiergeld + 1200 Reisepausch.			Polytechnikum Wien	italienisch	gesund & kräftig, sehr fleißig und brauchbar	1290/1857 Kärntner Eisenbahn
Vielkind, Carl	Ingenieur-Assistenten- Stellvertreter, ledig	Lemberg /Galizien	25.11.1833	1856-57 Ing.Eleve bei ostgaliz. Carl Ludwig-Bahn	600 + 200 Quartierg + 300 Reise- pausch			5 Cl. Gymnasium, Polytechn. Institut Wien	deutsch, etw. poln. + frz., schreibt + liest italienisch	ohne Ge- brechen, Militär befreit	1391 /1857
Voll, Anton Josef	Ing.Asst., II.Cl., ledig	Wien	23.5.1829	1852-53 Assist.Anstalt f.Meteorologie; 1853-57 Asst. Polytechn.Inst. Graz	900 + 300 Quartierg + 30 Reise pausch			Oberrealschule u. Polytechn. Institut Wien	etwas französisch u.italienisch	k.a.	1341 /1857
Wanka, Josef	techn. Eleve, ledig	Ratkau /Mähren	6.2.1834	Bau-Praktikant, Revisions-Assistent, techn. Eleve	500 + 150 Quartierg + 240 Reise pausch			Polytechn. Institut Wien	deutsch, slawisch, etw. ital.		1290/1857 Kärntner Eisenbahn
Weber, Josef	Geometer Adjunct, I.Cl., verh., 3 Kinder	Moosburg /Ktn	1802	Geometer der südl.Staatseisenbahn	800 + 200 Quartierg + 60 Reise pausch			4 Gymnasial Schulen, math.+geom.Fächer	k.A.	gesunder und kräftiger Körperbau	1341 /1857
Wehrle, Victor	Ingenieur-Assistent I.Cl., ledig	Schemnitz, Ungarn	28.8.1829	techn. Eleve, Ing. Assistent II.Cl Ing.Assistent I. Cl.	1000 + 300 Quartierg + 360 Reise- pausch	Kündig. frist vierteljährig	Anrechn 3 J Vor- dienst- zeit	Technik in Wien	ungarisch, etwas frz.	gesund und kräftig	1290/1857 Kärntner Eisenbahn
Wimmer, Franz	Ing.Asst.IV. Cl. Aspirant, ledig	Graz	26.12.1828	seit 3.4.1857	700 + 200 Quartierg + 300 Reise- pausch			Techn. Studien, Ständ. Akademie, Graz	deutsch	gesund	1341 /1857

Vor- und Zuname und dormaliger Dienstcharakter	Titel, Familienstand	Vaterland und Geburtsort	Jahr + Tag d. Geburt, Religion	Darstellung d. gesamten Dienstleistung bis zur letzten Dienst-Categorie mit Angabe der Eidestage und Genüsse	Gehalt /Quartierg	Dienstzeit nach Dienst-kategorien	Zusammen	Berufsstudien Eigenschaften und Kenntnisse	Sprach-kenntn	Anm.	Dienststab. Kärntner Bahn /Zu Aktenzl
Wittmann, Peter	Kanzlist II.Cl., ledig	Villach	1.8.1820	11 Jahe, 10 Monate bis 1852 Lehrer am Knabenerziehungs- Institut	500 + 150 Quartierg + 20 Reise pausch			Absolvent Lehrkurs f.Stadtschulen, Zeugnis als Kunst- u. Naturschwimmer	etwas slawisch u. italienisch	jeder Anstrengung fähig	1341 /1857
Wogerer, Constantin	Diurnist, ledig	Waidhofen /Thaya, NO	14.2.1833	1848-53 Cadet beim Sappeur-Corps, 1853-55 Cadet Feldwebel beim Kaiser Alexander 2.Linien Ing. Regiment	1.36 /Tag			vier Grammatikal-Classen	deutsch, böhmisch	gesund, seit 1855 Reservist	1341 /1857
Wögerer, Constantin	Diurnist, ledig	Waidhofen /NO	1833	seit 1857 Diurnist bei der Kärntner Bahn	1.30 /Tag			3 Normalklassen, 4 Grammatikalklassen	k.A.	gesund u. kräftig, war 8 J Soldat, zuletzt Feldwebel	Zl. 998 /1858
Wonka, Josef	techn. Eleve	k.A.	k.A.	seit 3.6.1857	500 + 150 Quartierg + 240 Reise pausch			k.A.	k.A.	k.A.	Personal verzeichnis 1858
Wurzer, Ernst	Diurnist, ledig	Ried /Tirol	13.5.1830	1855-1850 techn.Assistent in Baufirma	k.A.			Elementare + höhere Kenntnisse Math., Physik, Technologie	deutsch	v.Militär verabschiedet	1290/1857 Kärntner Eisenbahn
Wurzer, Raimund	Ingenieur III. Cl.	k.A.	k.A.	seit 3.4.1857,	1200 + 400 Quartier + 1200 Reisepausch	Kündig.frist vierteljährig	Anrechn 5 J Vordienstzeit	k.A.	k.A.	k.A.	Personal verzeichnis 1858
Würzer, Raimund	Ing. III Cl., ledig	Pfunds /Tirol	30.10.1822	1850 Baudiurnist, 1856 Ing.Asst. II.Cl.	1000 + 200 Quartierg. + 360 Reise pausch /mtl			Technik Wien, praktische Kentnnisse in München	deutsch, italienisch	k.A.	1341 /1857
Zelinka, Carl	Ingenieur III. Cl., verh., 1 Kind	Vordernberg /Stmk	6.7.1832	1852-53 Diurnist Handelsmin., 1853-56 südl. Staatsbahn, ab 1857 Ing. III Cl.	1200 + 300 Quartierg + 100 Reise pausch /mtl	--	Anrechn 2 J Vordienstzeit	Oberrealschule, Ausbildung Maschinführer, ohne Prüfung	k.A.	k.A.	1341 /1857
Zillich, Hugo	Eleve, ledig	Ödenburg	25.5.1830	ab Nov. 1856 prov. Eleve, ab April 1857 angestellter techn.Eleve	500 + 150 Quartierg + 240 Reise pausch			sämtliche technische Lehrgänge	k.A.	besonders günstig	1391 /1857

Name:	Persönliche Daten	Darstellung Dienstzeiten	Gesamtdauer Vordienstzeit	Ausbildung	Sprachen	Verwendung /Gehalt	Aktenzahl	Anm.
Abelis Herrmann	24.1.1829 /Nikolsburg, Mähren	1 J 8 M 2 T	5 M 12 T Fourier-Asp. /Militär, 3 J 7 M 25 T Buchh., 1850 Kanzellist	3.KI Normalhauptsch., beide Jg Unter-Realsch, Polyt. Inst. Wien Comm. Abt	deutsch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 19436 /1855 Handelsmin.	
Antosch Johann	33 J /Přelauč, kath. verh. kinderlos	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	Stationswächter I.CI, Competenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	sehr brav in jeder Beziehung
Atzel Wilhelm	12.6.1817 /Neusohl, Ungarn	1 J 6 M 30 T	13 J 5 M 11 T Militär, 8 J 5 M Kondukteur, Ober-Cond., 1850 v.d. Staatsverw. überm.	die gewöhnl. Normalschulen	deutsch, etwas böhmisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tw. Hinweis auf 7742/1851)	
Bachmann Adam	1812 /Mühlgrün b. Eger	seit 1851	16 J Polizei Prag, Patentanl., Türsteher seit 1851	k.A.	k.A.	Türsteher	Zl. 5408 /1852	
Badaletz Emil	24.5.1817 /Serowitz, Böhmen	1 J 2 M	1 J techn.Diurn, 8 M Telegrafist Nordb., 5 J 11 M techn. Zeichner, 1851 adm.Eleve	3 Jg Technik, techn. Rechnungsfach, Grundbuchsführung	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	Zl.11665/E
Ballabene Heinrich	17.7.1816 /Prag	2 J 3 M 11 T	11 J 10 M Militär, 7 J 1 M Kassa-u. Rechn.fach bei Pachtbetrieb, 1850 Exp.bea	4 lat Schulen, 3-jähr math. Lehrkurs i.d. Artillerie, 7-jähr. Prakt. Kennt.im Kassa- u.Rechn.fach	deutsch, böhmisch, polnisch genügend, lateinisch ungen	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Bauer Wilhelm	13.3.1820 /Prag	1 J 2 M	10 J Geschäftssagent, 1850 Exp.Bea	1.+2. Gramm.KI + 4. deutsche Schule, Handelslehre	deutsch, böhmisch	Offizial mit 600 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Bechinie Josef	Prag	ab 1851	ab 1846 Magazineur Eisenbahn Prag	1842-45 Handlungslehre, 1845-6 Commis, Prakt.Geom, Vermessung, Zeichnen +Math am techn. Inst. Prag abs 1849	k.A.	ab 1851 admin. Eleve /200 fl	Zl. 11665 /E /1852 Min.f.Handel	Beförderung
Behaghel von Flammerdinghe Franz	29.11.1827 /Prag	k.A.	1 J 3 M 1 T Praktikant Stadt- Hauptmannschaft 1850 technDiurn	Technik am Polyt. Inst.Prag abs.	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Beiwinkler Eduard	k.A.	seit 1850	13 J. Buchführer u. Spediteur bedeutenderer Fabriken Wiens, 1846 Diurn. Kameralhauptbuchh., seit 1850 Dion Nördl.StB, Rechn.Asst. /400 fl	Humaniora, Staatsrechnungs- wissenschaft	k.A.	Revident /700 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Berger Anton	7.6.1806 /Geras	1 J 7 M	10 J Großhandl. Haus Wien, 8 J 10 M Nordbahn	4 Normalsch., Kenntn. Kommissions- u.Speditionsgesch	deutsch	Bahnamtsexpedito	Zl. 16578 /1851 (unter tw. Hinweis auf 7742/1851)	
Bergmann Gustav	18.10.1812 /Schwarz- Kostelec, Böhmen	5 M 23 T	4 J Militär, 14 J 6 M Gefällen-u. Finanzwache, 10 M 28 T Diurn., 1851 adm.Eleve	math.u.techn. Fächer Technik Prag	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Bernklau Gustav	8.12.1823 /Rossitz, Mähren	k.A.	8 J 4 M FinanzlandesDion 1851 Bahnams-Offizial	4 lat. Schulen, Fachprüfungen	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Bido Martin	2.11.1811 /Caransebes, Militärgrenze	1 J 6 M 21 T	11 J 2M Lehrer b.Militär d. Militär grenze; 2 J 7 M Diurnist Oberst. Gerichtsh, Staats-u.Postbuchh., 1846-50 nördl.StB Revisions-Asst.	4 Jg d.i.d. Militärgrenze bestehenden Hauptsch.u. 3 KI Math studiert	deutsch, wallachisch u. etw. italienisch	Offiziale mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tw. Hinweis auf 7742/1851)	
Blaha Wenzel	15.10.1830 /Lischau, Böhmen, ledig	k.A.	1851 Einstudieren d.Telegr.Dienstes Platzinspektion Brünn	4 HauptschulkI., 2 Jg Realschule Rakonitz, math. Gegenst. Polyt. Prag	k.A.	techn. Diurnist /1 fl /Tag	Zl. 11665 /E /1852 Min.f.Handel	Beförderung
Blaschek Johann	29.2.1812 /Mauth, Böhmen	1 J 7 M	2 J Militär, 2 J Bäckermeister, 1 J 10 M KF Nordb, 4 J 8 M Auspasser, 1850 als Auspasser überm.	1. GrammatikalkI, 4 KI. Hauptsch.	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Blau Adolf	14.6.1821 /Lipnik, Galizien	1 J 7 M	5 M Bauaufs. KK. Straßenbau, 5 M Bauaufs. Nordb, 2 J 4 M Ing.Asst nördl StB, 1850 als Asst.überm.	1841 polyt.Inst. Wien techn. Fach abs., Maurerlehre abs, Telegrafistenausbildung	polnisch, böhmisch, französisch mittelm.	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Bobrowsky Paul	1807 /Brünn	k.A.	1 J 8 M KF Nordb Bauschreiber, Baumagazineur, 1852 DepotAufs	Militärerziehungshaus, kfm. Buchführung	deutsch, böhmisch, polnisch	Depotaufseher III.CI /350 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot- Aufseher	
Bock Friedrich	8.9.1815 /Andreasberg Hannover	2 J 10 M	Maschinenschlosser in Fabrik, Monteur bei Kgl. Hannoverscher StB, Führerlehrling +Maschin-führer bei Pachtbetrieb + Nördl StB, 2 J 10 M	Normalschulen, Maschinenschlosser-u. Dreherlehre	k.A.	Lokomotivaufseher II.CI. (prov.) /700 fl	Zl. 28733 /16.12.1852	sehr geschickter Maschinar- beiter, bes. als Führer durch Umsicht, Si- cherheit u. Ruhe im Dienst ausge- zeichnet, eignet sich als Werk- führer u. Lokfö- hrer, Moralität: tadellos.
Böhm Franz	12.1.1812 /Chlumetz, Böhmen	1 J 7 M	Amtsschr, ReFu, Wirtschaftsbea, 4 J 9 M 15 T KF NordB Condukt, Obercond, ExpBea, 1850 ExpBea	Humaniora abs.	slawisch, deutsch, lateinisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Bozzi Alexander	6.1.1827 /Mailand, Lombardei	7 M	10 J 2 M 14 T Kadett, Oberoffizier, Dienstleistung im Militärgeogr. Institut	4 ElementarkI. bis einschl. Humaniora, Marine-Kadetten Collegium Mailand	deutsch, italienisch, französisch, lateinisch	Offizial mit 600 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Bradl Laurenz	11.4.1820 /Hainburg, NÖ	1 J 7 M	11 J 14 T Militär, 1 J 4 M 16 T KF Nordb, 1850 Telegrafist	4 NormalkI. math. +techn. Fächer, versteh admin. Dienst	deutsch, versteht böhmisch, ungarisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Brasda Franz	49 J, kath, verh, 1 Kind	seit 1850	8 J Wächter bei Nordbahn, 1.5.850 bei der StB über nommen	k.A.	in jeder Beziehung sehr ordentlich	Bahnwächter II.CI, Competenz-Tabelle: Wächter, zur Beför- derung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	
Bräuer Josef	45 J, kath, verh, 2 Kinder	ab 1850	13 J Militär, seit 1.6.1850 Bahnwächter	k.A.	sehr fleißig und zu allem verwendbar	Stationswächter, Competenz-Tabelle: Wächter, zur Beför- derung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	
Brehm Gustav	2.5.1815 /Prag	7 M 19 T	1840-52 unentgeltl. Prakt. Fiskalamt, 5 M Posteleve, 1851 admin.Eleve	1. Jg Rechte, Comptabilität	deutsch, böhmisch, französisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Breitenberger Johann	29.8.1796 /St. Peter i.d. Au, NÖ	1J 7 M	29 J 4 M Militär, 1842 kk Magazinsaufs., 1848 kk Magazineur	die nötigen Studien im Schreib- u. Rechn.fache im Militär erworben	deutsch	Materialdepotsverw. (Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tw. Hinweis auf 7742/1851)	

Name:	Persönliche Daten	Darstellung Dienstzeiten	Gesamtdauer Vordienstzeit	Ausbildung	Sprachen	Verwendung /Gehalt	Aktenzahl	Anm.
Brešnowsky Anton	21.7.1821 /Unter-Poyernitz, Böhmen	seit 16.5.1851	8 J Militär, noch nicht befreit, seit 1851 Nachtwächter	k.A.	spricht deutsch, spricht u. schreibt böhmisch	24 kr /Tag	Zl. 5408 /1852	
Brož Wenzl	1800 /Divischow, Böhmen	seit 1845	2 J 3 M im Krieg, 1815 als Schmied beim Militär, 1844-45 Bahnbau Nachtwächter	Schmied	k.A.	k.A.	Zl. 5408 /1852	als Nachtwächter wg. seiner Wachsamkeit u. Aufmerksamkeit bes. verwendbar
Bucher Eduard	6.2.1824 /Plan, Böhmen	1 J 7 M 3 T	4 J 11 M Handelshäuser, 2 J 9 M ReFu Gasanstalt Brünn, 5 M 10 T Kanzellist KF NordB, 1850 Exp.Bea	Normalsch. in Wien, Polytechn. Inst. Wien, Comm. Abt.	deutsch, italienisch, französisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Buhr Wilhelm	22.1.1829 /Hlinsko, Böhmen	1 J 7 M 15 T	1 J 4 M 17 T Aufseher Finanzwache, 4 J 11 M 26 T Prakt. Magistrat, 6 M 14 T Diurn. Pachtbetrieb, 1 J 7 M 15 T als Diurn. übern.	IV.Kl beider Jg, Kennntn. i.Telegrafieren u.Rechnungsfach	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Büsch Friedrich	20.3.1813 /Teschen, Schlesien	1 J 7 M	13 J 9 M 15 T Militär, 5 J 1 M 15 T KF Nordb, 1850 als Expedient übern.	5 Normalhauptschulkl. beim Militär, 5 Jahre Kadettenschule, 1 J Pionierunterr.	deutsch, polnisch	Offizial mit 600 fl	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Buttula Franz	2.4.1820 /Chotieborž, Böhmen	1 J 22 T	5 J 8 M 6 T Gefällsbeamter, 1850 Expedits-Beamter	6 Gym.Kl, 1.Jahr Philosophie u. Staatsrechn.Wiss	böhmisch, deutsch, lateinisch	Offizial mit 500 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Bžada Josef	34 J., kath, verh., 2 Kinder	k.A.	11 J Artillerie	k.A.	k.A.	Wegwächter-Substitut, Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	in jeder Beziehung sehr brav, wird durch Schrankenzugs-Vorrichtung entbehrlich
Chalupa Friedrich	5.3.1802 /Budweis, Böhmen	1 J 7 M	25 J 4 M 25 T Militär, 3 J 11 M Conducteur NB, 1850 v.d. Staatsverw.als Cond. Übern.	Syntax, dann Kunstgärtner; math. Fächer beim Militär	deutsch, böhmisch, etwas italienisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Ciganek Rudolf	k.A.	seit 1850 Dion Nördl.StB,	k.A.	Philosophie, Baukunst, Geometrie	4 J 11 M Ing.Assst. KF Nordb. /500 fl	Asst. Mat.Verw. Techn /500 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	Revident /700 fl
Cusak Johann	12.5.1822 /Auretz, Böhmen	ab 1850	1850 Diurnist, ab 1851 admin. Eleve	techn. Studien Polytechn. Prag 1849 abs.	k.A.	Telegr. Dienst /200 fl	Zl. 11665 /E /1852 Min.f.Handel	Beförderung
Czermak Anton Senior	3.6.1821 /Chrudim, Böhmen	1 J 8 M	1 J 4 M 13 T Diurnist Pachtges, 1850 Telegrafist	Beide Jg der 4. Klasse	deutsch, böhmisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Czermak Wilhelm Anton Junior	16.1.1821 /Littenschitz, Mähren	1 J 7 M	3 M Catastral-Schätzungsamt Diurnist; 2 J Gutspraktikant, 4 J 11 M 23 T Gerichtsaktuar, 3 J 26 T Pachtbetrieb Nbahn, 1850 Exp.Bea	Humaniora abs.	deutsch, böhmisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Czerny Josef	26.6.1825 /Groß-Morzin, Böhmen	1 J 7 M 10 T	1 J 2 T Prakt. Kreisamt, 6 J 10 M 21 T Kassa-u Buchh. Prakt. Böhm-Ständ. Landesausschuß, 1850 Exp.Bea	Realsch.abs, 1 J Technik, Staatsrechnungswiss., Prüfung für kk Steuer-Einnehmer	deutsch, böhmisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Cžuda Josef	3.2.1823 /Chrast, Böhmen	1 J 7 M	11 M 15 T Pachtbetr.Nördl StB, 1850 als Telegrafist v. Staatsverw.übern	Philosophie in Leitomischl, 1 Jahr MedUn Prag Wunderarznei-Kunde	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Destalles von Wallisburg, Eduard Josef	21.12.1807 /Graz, verh., 3 Kinder	9 J 1 M Aushilfs-kondukteur	k.A.	Mathematik, Geogr., Situations-zeichnen, Feldfortifikation	k.A.	Aushilfs-Kondukteur /250 fl (400 fl Kaution) + 50 fl Monturgeld	Zl. 15837 /E Min.f.Öff.B. /1852	Bewerbung als Offizial
Detela Anton	k.A.	seit 1850 Dion Nördl StB	10 J 3 M Militär, seit 1850 Dion Nördl. StB, 11 J 2 M Aktuar in herrschaftl. Diensten, Postexpeditor	1ter Jg Humaniora	k.A.	Exp. Bea Rechn.Abt. /400 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	Gesuch um Versetzung zur Südbahn
Dieterich Jakob	13.11.1813 Lauffen /Württemberg	seit 1851	mehrere Fabriken KgReich Württ. 2 J 10 M KF Nordb +Pachtbetr. Nördl StB: Maschinf.-Lehrling, Maschin-, Lok-, Werkführer	Normalsch., Schlosserlehre, Schmied, Dreher, Modellistischer	k.A.	Werkführer II.Cl. (prov.) Werkst. Pardubitz /800 fl	Zl. 28733 /16.12.1852	Fleiß u. Benehmen sehr gut, Moralität: sehr gut
Dlauhý Martin	7.11.1815 /Politschka, Böhmen	1 J 1 M 14 T	8 J 6 M Post-Expeditor, 2 J 3 M 10 T Wirtschaftsverw. auf Gut, 1850 Exp.Bea	Philosophie absolviert	deutsch, böhmisch, lateinisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Dobrawa Josef	20.11.1824 /Putzendorf, Mähren	2 J 3 M	ab 1845 Polier, Kanzleibea nördlStB, 1850 Wächter-Exp., 1851 Bahnaufseher-Exp.	3.u.4. Hauptsch.Kl, Erfahrung im Baufach u. beim Telegrafieren, Kanzlei-Kennt.	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Donio Ferdinand	12.1.1809 /Neuhaus, Böhmen	1 J 7 M	14 J 13 T Militär, 1 J 3 M Bauaufs., 1 J Hofaufs., 2 J 5 M Copist u. Geschäftsleiter, 4 J 2 M Pachtbetrieb, 1850 als Auspasser übern	als Soldatenkind 3 Institutskl, 1 Jg pädagogischer Lesekurs	deutsch, böhmisch nur sprechen	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Dreßler Ignaz	13.7.1826 /Groß borowitz, Böhmen	seit 1850	seit 1850 Diurnist Nördl. StB /48 kr/Tag, ab 1851 admin. Eleve	Philosophie und ein Jahr Rechte, Prüfung Merkantil u. Cameralrechn.	k.A.	Admin. Eleve /200 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	Zl.11665/E
Dubský Ignaz	25.5.1813 /Liban, Böhmen	1 J 7 M	9 J 6 M Postexp.u.Admin, 4 J 11 M 15 T Nordb. Oberexp.Stv., 1850 als Expeditor v.d. Staatsb. übern.	Philosophie, Post-Manipulation, Gefälls-Strafgesetzbetr. Postgefälle, admin Eisenbahn dienst	die obligaten Sprachen, dann böhmisch, slowenisch, italienisch, versteht polnisch u. kreinisch	Offiziale mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Entler Walter	1822 /Brünn	1 J 9 M	Diurnist, 1852 Mag.Aufs.	Gym abs.	deutsch, böhmisch	Mag.Aufseher III.Cl /350 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufseher	
Erben Fabricius	1822 /Olmütz	1 J 7 M	Diurnist, 1852 Mag.Aufs	Realschule, Handelswissenschaft	deutsch, spricht böhmisch, italienisch	Mag.Aufseher /350 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufseher	
Essig Jakob Friedrich	16.10.1814 Weissach /Württemberg	2 J 10 M	Monteur+Führer Wien-Gloggn. EB, Werkf. Maschinfabrik Günther Wr. Neustadt, Fa. Norris, Regiebetr. NördlStB	4 Normalhauptsch. Kl, Privat-Unterricht Arithmetik, Elementar-Geometrie. Zeichnen, Schlosserlehre, Schmied, Dreher, Tischler, Kennntn. Kupferschmied, Sattler, Spengler	k.A.	Werkführer II.Cl (prov.) /800 fl	Zl. 28733 /16.12.1852	sehr guter praktischer Mechaniker, vollkommen befähigt u. geeignet, Moralität: sehr gut

Name:	Persönliche Daten	Darstellung Dienstzeiten	Gesamtdauer Vordienstzeit	Ausbildung	Sprachen	Verwendung /Gehalt	Aktenzahl	Anm.
Eysert Hermann	5.4.1818 /Hohenelbe, Böhmen	1 J 7 M	10 J 1 M 23 T Forstwesen, 2 J 11 M 16 T Nordbahn, 1850 als Expedient übern.	Rhetorik, Arithm, Algebra am Polyt Inst. Prag, Forstwesen	deutsch, böhmisch, lateinisch	Offiziale mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Fabesch Gustav	1820 /Brünn	seit 1852	7 J 5 M 10 T Aufseher Finanzwache, 1852 DepotAufs def.	Gym + 1. Jg. Philosophie abs.	deutsch, lateinisch, böhmisch nur sprechen	Depotaufseher def. II. Cl /400 fl /Jahr	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufseher	
Fagenhauer Josef	1.1.1804 /Smichov, Böhmen	2 J 10 M	Maschinenfischer Fa. Porges /Prag, Modellfischer b. Gottlieb Haase Söhne /Wran, Modellfischer, Vorarb.+prov. Werkführer Pachtbetr. NSiB, Tischler+ Zimmerergeselle Feldzeugamt,	4 Kl Musterhauptsch., Tischlerlehre, beim Artillerie-Feldzeugamt Zeichnen erlernt	k.A	Werkführer III. Cl (zeitlich), guter, geschickter Tischler, sehr fleißig und besorgt, Moralität: sehr gut - 700 fl	Zl. 28733 /16.12.1852	
Falbrecht Johann	29.10.1829 /Leuten, Böhmen	seit 1851 Diurn, Dez.1851 admin. Eleve	3 J Praktikant in Herrschaften, Telegraph beim Pachtbetr.	3.u.4.Kl. beider Jg, 1 Jg Technologie Polyt. Wien	k.A	Admin. Eleve /200 fl	Zl. 11665 /E /1852 Min.f.Handel	Beförderung
Feldbacher Josef	31.7.1820, Wien	2 J 10 M	Führerlehrling+ Führer Nördl StB, Lokführer + Werkführer Regiebetrieb	3 Normalkl, 6 Grammatikalsch., 1 J Philosophie, 3 Jg Technik, praktisch im Maschinenbau u.zum Zeichnen ausgebildet	700 fl	def. Lokführer, prov. Werkführer, versieht die Stelle des Werkführers in Raudnitz ganz zur Zufriedenheit. Moralität: sehr gut	Zl. 28733 /16.12.1852	
Feldegger Alois	15.6.1803 /Jarnettitz, Mähren	1 J 7 M	19 J 8 M Militär, 10 J Patental u. Vorbehaltsstand, 1839-50 Conducteur, Packmeister Nordbahn, ab 1850 Kanzellist	Militärerziehungsschulen, Kanzeikenntnisse	deutsch, versteht u. spricht slawisch, ungarisch, italienisch	Offiziale mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Feltl Franz	13.3.1815 /Stadt Golna, Böhmen	1 J 7 M 5 T	4 J 5 M Reisender, 1850 Expeditsbeamter	gelernter Handelsmann	böhmisch, deutsch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Fenney von Harzberg Josef	28.7.1811 /Ischl OÖ	1 J 7 M	13 J 25 T Militär, 9 M 14 T Ober-Lieutenant, 7 M Nordb. Bau d. Oderberger Strecke, 6 M 18 T Ing.Asst. Pachtbetrieb, 1850 Ing.Asst.	1823-31 Wr.Neustädter MilAk	deutsch, französisch, versteht latein, italienisch	Offizial mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Fischer Adam	21.1.1818 Brunn /Gebirge, NÖ	1 J 8 M 20 T	14 J 9 M 12 T Waldbeamter u. Schätzungscom., Materialrevisor u. Asst. I.Cl.	Normalsch., ElementarMath, Geom, Chemie privat studiert; Forst-, Rechn-Fach i.Rosegg /Ktn.studiert	deutsch vollkommen, böhmisch gebrochen	Materialdepotsverw. (Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Fischer Anton	11.9.1828 /?	10 M 4 T	7 J 6 M Militär, 1851 Expedit-Beamter	Kadettenanstalt, Prager Polyt.Inst Math u.Geometrie	deutsch, böhmisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Formanek Josef	k.A.	ab 1851	seit 1851 Diurnist Nördl.StB Rechn. Abt. /48 kr /Tag	absolvierter Theolog	k.A	Admin. Eleve /200 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	Zl.11665/E
Förster Johann	44 J., kath, verh, kinderlos	seit 1851	früher Korporal, seit 1.3.851 Weichenwächter, ab Dez 851 Signalw.	k.A.	k.A	Signalwächter I.Cl, Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	entspricht allen Anforderungen
Franz Johann	7.9.1813 /Pilsen, Böhmen	1 J 7 M	6 M 22 T feldärztl Gehilfe Militär, 1 J 9 M 17 T Buchh, 2 J 16 T ReFu Staatsbahn, 2 J 2 M 22 T Conducteur, 1850 als Cond.v. Staatsverw.übern.	Humaniora + 1.Jg Philosophie	deutsch, böhmisch, polnisch	Offizial mit 400 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Friedl Adolf von	4.1.1814 /Wien	1 J 6 M	11 J 7 M Militär, 1842-44 Zeichner Maschinenfabrik, 1844-45 Magazineur, 1845-50 Kanzellist bei Pachtbetr, 1850 Kanzellist u.Mat.Depot Leiter	4 Normalkl, techn. Ausbildung beim Militär	deutsch, spricht etwas böhmisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Frischa Eduard	32 J /Prag	2 J 2 M 19 T	3 J 6 M 20 T Kanzeleprakt, 5 J 2 M 11 T Pachtbetr., 10 M 13 T Prager Gasanst., 1850 Telegraphist	Gym u.philos. Studien, techn.+ Kanzelekenntn.	deutsch, böhmisch	Offizial mit 500 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Fritsch Emanuel	25.9.1825 /Joachimsthal Böhmen, ledig, kath	ab 1850	seit 1850 Dion Nördl.StB, anfangs Diurnist /1 fl /Tag	Philosophie u. techn. Studien	k.A	Exp.Beamter Rechn.Abt. /Asst. /400 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Fritz Ferdinand	1.5.1826 /Hinterwasser Böhmen	1 J 2 M 17 T	11 M Postamt, 1 J 6 M 25 T Pachtbetrieb nördlStB, 1850 TelegrDiurn.	Lu.II.Grammatikalkl, IV. Kl beide Jahrgänge, Telegrafie	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Fürst Wilhelm	k.A.	seit 1850	5 J 5 M Handlungscommis, seit 1850 Dion Nördl.StB, Rechn.Abt. /400 fl	kommerzielle Abt. des Polytechn. Instituts	k.A	Exp.Beamter /Revident /600 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Gallia Israel	15.4.1823 /Ungarisch Ostrau, Mähren	1 J 8 M	5 J 1 M 2 T K.Ferd. Nordb Kanzellist u.Expedient, 1850 als Expedient übern.	allg., spezielle u. analytische Chemie, Merkantilrechnen, Buchh.	deutsch, böhmisch	Offizial mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Galster Wilhelm	21.5.1820 /Strakonitz, Böhmen	1 J 7 M	9 J 7 M 11 T Militär, 1 J 2 M Comptorist, 4 J 3 M Kanzlist bei d.Post d. nördl. StB, 1850 Magazineur	5 Kl Militärknabeninst. Pisek, als Militär a.d. Musterhauptschule Prag, Kenntn in kfm. u.Verw. fächern	deutsch, böhmisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Gantner Franz	7.8.1797 /Mönsingen, KgReich Württemberg	seit 1850	23 J 9 M 2 T Militär, 6 J Pflegegerichts-Kanzlist, 5 J 6 M privat, 1850 Diurnist Nördl StB	Militär-Knabenerziehungsschule, Erfahrung im Kanzelefach	deutsch, böhmisch, versteht etw.ungar.	Offizial mit 400 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Gibisch Johann	19.8.1819 /Barnklau, Böhmen	1 J 8 M	4 J 9 M privat, 1850 als Registrant v.d. Staatsverw.übern	Gymnasium, 2 Jg Philosophie, 1 Jg Theologie, 3 Jg Rechte	deutsch	Offiziale mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Giraczek Wilhelm	5.4.1818 /Leitomischl, Böhmen	1 J 7 M 10 T	6 J Kanzellist Fürst Liechtenstein'sche Güter, 4 J 9 M Diurnist Ing.Abt nördlStB, 1850 Exp-Bea	Philosophie	deutsch, böhmisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Glück Anton	1.3.1802 /Uttendorf, OÖ	2 J 3 M 8 T	24 J 3 M 15 T Militär, 4 J 9 M Kanzellist Nordb, 1850 als Magazineur v.d. Staats verw.übern.	Math.Fächer, Artilleriewesen, Kanzelegeschäfte	deutsch, spricht italienisch	Offiziale mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Gmoch Josef	1812 /Neudorf b. Kolin	ab 1846	Tagelöhner seit 1846, ab 1850 Nachtwächter	k.A.	k.A	Nachtwächter	Zl. 5408 /1852	Moralitätszeugnis d. Magistrats
Godfried August	31.5.1827 /Wien Neustadt	ab 1851	1844-6 Praktikant, 1846-48 Wien-Gloggn. EB Buchh.Kanzl	Realschule Wien, merkantilsche u. buchhalterische Kenntnisse	k.A	admin. Eleve /200 fl	Zl. 11665 /E /1852 Min.f.Handel	Beförderung
Görlich Emil	k.A.	seit 1850	2 J Diurnist Rechn. Abt., techn. Nördl.StB /1 fl /Tag	Gymnasialkl.u. ökonom. Studien	k.A	Revident /600 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	

Name:	Persönliche Daten	Darstellung Dienstzeiten	Gesamtdauer Vordienstzeit	Ausbildung	Sprachen	Verwendung /Gehalt	Aktenzahl	Anm.
Goth Josef	19.11.1827 /Maxdorf, Böhmen, ledig	ab 1850	1850 techn. Diurnist /1 fl, 1851 techn. Eleve	abs. Techniker	k.A.	techn. Eleve /300 fl	Zl. 18722 /E Min.f.Öff.B. /1852	Beförderung Ing.Asst.
Göttmann Josef	22.3.1811 /Wadowitze, Galizien	1 J 8 M	2 J 3 M 10 T Gutsaktuar, 1 J 7 M Subst Lotto-Collectur, 2 J 2 M 1 T Telegrafist, 10 J 10 M 16 T Militär, 1850 Telegrafist	5 Schulkl. im Institut d. Tiroler KaiserjägerRegts.	deutsch, italienisch, spricht böhmisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Götz Johann	25.12.1818 /Kirchstetten NO	8 J	1836-8 bei Sattlermeistern, Sattler, Wagenauf seher+ Wagenmeister bei KF Nordb, Wagenmeister + Werkführer bei Regiebetr. 2 J 10 M	Elementarklassen, Sattler- und Riemerlehre	k.A.	Werkführer + Wagenmeister III.Cl (prov.) /700 fl	Zl. 28733 /16.12.1852	sehr geschick-ter Sattler, seit 8 J Wagen-meister mit besonderer Umsicht u. großem Fleiß. Viel Energie, viele nützliche Kenntnisse, Moralität: gut
Grießl Sigmund	11.3.1812 /Grätz, Stmk	seit 1851	13 J Militär, 9 M 15 T Telegrafien-Diurnist, 1851 Bahnamtsoffizial	6 Gym.Kl. Polytechn.Inst Wien, Pioniers-u.Generalstabsw. u. Pyrotechnie	deutsch, italienisch, französisch, wenig böhmisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Gruber Anton	19.8.1824 /Wien	1 J 6 M	5 J 9 M 15 T Speditur, 6 J Nordb., 1850 Expeditbeamter	4 Kl d. 1.u.2. Jg, Buchhaltung, kfm. Rechnen	deutsch	Bahnamtsoffizial mit 800 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Gruber Johann	29.12.1828 /Wien	1 J 7 M 4 T	1850 z.Kanzellist ernannt	6 Grammatikalkl, 1 Kurs Philo. /Krems	deutsch, französisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Gruber Kamillo	3.12.1806 /Preßburg	1 J 9 M 10 T	Rechn.Rev. Betriebsüberw. Preßburg; 8 J Wien-Gloggnitzer EB; 3 J 1 M 6 T ung.Centralbahn admin Vorstand	Gymnasial-u. juristisch-polit. Studien abs, seit 1832 beed. ungar Landes u. Gerichtsadvokat, geprüfter Eisenbahn-telegrafist, hat im Auftrag d.Eisenbahn-betriebs Reisen n.Engl u.d. ganzen Kontinent unternommen	deutsch, ungarisch, latein, französisch, italienisch	Bahnamtsoffizial mit 800 fl	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Grünn Anton	k.A.	seit 1850	3 J 5 M ab 1846 Expedient auf d.Nordbahn-Strecke /400 fl, ab 1850 Exp.bea bei Dion Nördl StEB, Rechn.Abt. /400 fl	erster Jg der Philosophie	k.A.	Revident /800 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Gubsch Herrmann	kath, verh, kinderlos, 33 J.	k.A.	früher Handlungs-Commis, Stationswächter in Bělkowitz	hat Studien	k.A.	Bahnwächter I.Cl, Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	entspricht allen Anforderungen
Gusenbauer Johann	6.5.1822 /Wien	1 J 16 T	1842-43 Praktik. Landesreg., 1843-50 subst. Amtsschreiber, 1850 Expedient	Humaniora abs., praktische comm. Kenntnisse	deutsch, latein, versteht etwas slawisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Haas Johann, Edler von Ehrenfeld	17.2.1814 /Wien	k.A.	14 J 7 M 29 T Militär (Korporal), Pachtbetrieb: Visierer, Signalwächter, Bahnwächter (180 fl), 3 J Bauschreiber beim Bahnbau	3 Normalkl, Arithmetik, Linien- u. Situationszeichen erlernt	k.A.	Stationswächter /216 fl	Zl. 2358 /26.1.1853	Bewerbung als Bahnaufseher II.Cl. (nachfolg. Ernennung)
Hackele Wilhelm	1814 /Hohenstadt, Böhmen	1 J 4 M	5 J Grenzwache, 1 J 3 M KF Nordb Exp+ Mag.Packer, Condukteur, Mag.Aufs. 1 J 4 M	4 Hauptschulkl, Kanzleikenntn.	deutsch, böhmisch	Mag.Aufseher I. Cl /500 fl	Zl. 1632 /854 - Verzeichnis der Magazinsaufseher aller 3 Kategorien	
Hampl Karl	kath, verh, 1 Kind, 37 J.	am 1.5.850 als Bahnwächter übernommen	k.A.	k.A.	k.A.	Bahnwächter III.Cl, Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	allen Anforderungen entsprechend
Hanausek Cyrill	3.3.1807 /Schelletau, Mahren	1 J 7 M	1 J Militär, 7 J 8 M 6 T Post, 4 J 3 M Rechnungsw., 3 J 1 M 23 T MagazinsKanzl. Nördl StB, 1850 Expeditur	Gymnasialkl, Philosophie, comm. Fächer	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Handl Josef	1822 /Prag	1852 Depot-aufseher	2 J Diurnist Pachtbetrieb, 2 J 2 M 25 T Diurn.Regie-betrieb	4 GymKl abs., kfm. Lehre	deutsch, böhmisch	400 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufseher	
Hanisch Ernst	3.1.1808 /Brünn	k.A.	11 J 7 M 28 T Militär, ab 1842 kk Magazineur	Humanitätskl. am Gymnasium Brünn, Kenntn. Rechnungsw., Manipul.-Kanzlei-Konzeptsfach	deutsch, böhmisch, lateinisch	Materialdepotsverw (Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Hanslik Anton	11.12.1816 /Prag	1 J 3 T	1 J 5 M Amtsprakt., 7 M Schreiber, 1 M 11 T Diurn., 1850 ExpeditBea	Gymnasialstudien 1. Jg Philosophie, Landwirtschaft., Grundbuch, adeliges Richteramt	deutsch, böhmisch, französisch, weniger italienisch	Offizial mit 500 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Hauptmann Johann	16.5.1820 /Bischofteinitz, Böhmen	seit 1851	13 J 5 M 15 T Militär, 1851 Bahnamtsoffizial	Kadettenschule, techn.u.math. Fächer, Fechten u. Schwimmen	deutsch, böhmisch	Offizial mit 500 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Hawrda Josef	k.A.	seit 1850	3 J 7 M Amanuensis bei einem Landesadvokaten, 3 M Diurnist Rechn.Abt. Dion KF Nordb /1 fl /Tag	4 Grammatikalkl	k.A.	Asst. /400 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Hegenbart Franz Anton	kath, verh, 3 Kinder, 43 J.	k.A.	Bahnwächter im kgl. Sächs. Dienst	k.A.	k.A.	Wegwächter, Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	in jeder Beziehung sehr brav und fleißig
Heger Johann	18.6.1812 /Prag, verh.	seit 1851	3 J. Maurerpolier, bis 1834 bei Bmstr., 15 J Baumeister, 2 J Bausachver-ständiger, 1851 Diurnist /1 fl, Dez.851 techn. Eleve	1828 Maurenlehre abs, 1832 Technik Prag abs., 1835 Prüfung Oberbau Dion abs., 1835 Meisterprüfung als Baumeister, lt. Dekret 1835 "Bmstr.d. Hauptstadt Prag"	k.A.	techn.Eleve /300 fl	Zl. 18722 /E Min.f.Öff.B. /1852	Beförderung Ing.Asst.
Heinzel Thomas	1.12.1813 /Bernsdorf, Böhmen	k.A.	Drechsler +Maschinist bei versch. Wiener Betr., Maschinführer KF Nordb, Werkführer b Pachtbetr, Lok. Aufs. beim Regiebetr. 2 J 10 M	Unterrealschule, populäre Mechanik	k.A.	Lokomotivauf-seher I.Cl. (prov.) /800 fl, sehr guter praktischer Mechaniker + Maschinenschlosser	Zl. 28733 /16.12.1852	sehr gute Dienste als Führer, Verwendung entsprechend Moralität: sehr gut
Heizer Johann	7.5.1807 /Eger, Böhmen	2 J 10 M	Militär, KF Nordbahn u.Pachtbetrieb Nördl StB	Real-, Gewerbe-, Zeichnungsschule Kessel- u. Kupferschmied	k.A.	Werkführer II.Cl (prov.) /800 fl	Zl. 28733 /16.12.1852	besonders geeignet für Kessel- u. Kupferschmiede, Moralität: sehr gut
Heller Josef	15.3.1816 /Böhm. Leippa, Böhmen	1 J 7 M	selbst. Kfm, davor 8 J Comis, 1850 Expedient u. ambulanter Kassier	1.+2. Jg 4. Klasse, kfm. Praxis bis 1836, Akad.d. Bild.Künste Prag, Ausbildung z.Lithografen,	bloß deutsch, lernt französisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Henn Georg	1808 /Prag	seit 1852	12 J 9 M 23 T Militär, Pacht-u. Regiebetr. Nördl StB: 2 J 17 T Torwächter, 4 J 4 M Magazinsaufs, 1852 Depotaufs	3 Normalkl. Abs	deutsch, böhmisch	Depotaufseher /350 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufseher	

Name:	Persönliche Daten	Darstellung Dienstzeiten	Gesamtdauer Vordienstzeit	Ausbildung	Sprachen	Verwendung /Gehalt	Aktenzahl	Anm.
Herr Karl	1810 /Prag	seit 1852	19 J Finanzwache, 10 M Diurnist Steueramt, 1852 Mag.Aufs	Normalschule, Gefällskennntn.	deutsch	Magazinsaufseher /350 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufseher	
Herzer Peter	1812 /Hohenstadt, Böhmen	seit 1852	18 J 4 M 11 T Militär, 1850 MagAufs.III.Cl, 1852 Depotaufs	Regimentszögling	deutsch, böhmisch	Depotaufseher /350 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufseher	
Heyny Johann	4.2.1831 /Zelč, Mähren	seit 1851	6 M Telegrafengehilfe, 1850 Telegr. Diurnist, 1851 admin. Eleve	3. Hauptsch.Kl, beide Jg. 4.Kl Kremsier, Ökonomie, Technologie, Pomologie, Pädag. Abs.	k.A	Admin. Eleve /200 fl	Zl. 11665 /E /1852 Min.f.Handel	Beförderung
Hlawa Franz	1819 /Wildenschwert, Böhmen	seit 1852	11 J 7 M 24 T Militär, Diurnist Stadthauptmannschaft Prag, 1852 Mag.Aufs.	6 GymKl, ArtillerieStabsschule	deutsch, böhmisch, lateinisch, zum Teil ungarisch u. französisch	Magazinsaufseher /350 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufseher	
Höffler Moritz	30.9.1821 /Dubnitz, Mähren	1 J 7 M	9 J 2 M 11 T Militär, 1 J 2 M 16 T KF Nordb, 1 J 4 T Pachtbetr, 1850 als Telegrafist übern.	IV.Kl. Normal-Hauptsch, Militärschule mit math. Fächern	deutsch, slawisch nur gesprochen	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Holaus Heinrich	15.2.1822 /Wien	1 J 4 M 18 T	6 M Sped.Praktikant, 1 J 4 M Postprakt., 5 J 4 M 25 T Postexpeditor, 2 J 8 M KF Nordb, 1850 ReFu Frachtaufgabekassa	Gymnasialkl abs., Polyt.Inst. Wien comm.Abt., prakt. Erf.in Post-u.Bahndienst	deutsch, böhmisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Holley Josef	28.5.1805 /Litschau, Böhmen	seit 1850	7 J Fürst Dietrichstein'sche Herrschaft Ökonomiebeamter; 10 J Nordb., 1850 als Kanzlei-expeditor übernommen	Humaniora und Ökonomie	deutsch, böhmisch	Bahnamtsoffizial mit 800 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Holub Wenzl	8.9.1820 /Josefsstadt, Böhmen	seit 1851	13 J 2 M 26 T Militär, 1851 Bahnamtsoffz.	Kadettenanstalt, milit. Laufbahn, Telegrafist	deutsch, böhmisch	Offizial mit 500 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Hölzel Julius	27.10.1829 /Dittersbach, Böhmen	seit 1851	1 J 7 M techn. Diurnist Betr Dion nördl.StB /1 fl; ab 1851 techn. Eleve	Realschule Reichenberg u. techn. Studien in Prag absolviert	k.A	techn. Eleve /300 fl	Zl. 2710/E /1852 GD d.Comm. / Zl. 18722/E	Beförderung Ing.Asst. II.Cl
Holzer August	23.2.1822 /Wien	1 J 8 M	3 J 11 M KF Nordb, 4 J 9 M Betriebs Dion nördl StB, 1850 v.d. Staatsverw. Übern.	Realsch u Polyt. Inst. Comm.Abt.	deutsch, versteht mährisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Holzacker Johann	4.7.1819 /Hainburg NÖ	1 J 16 T	12 J 5 M 26 T Militär, 1850 RevisionsAsst.	Ausbildung i.kk. Genie-Regiment, Ober-Offiziers-Conduite	bloß deutsch	Offiziale mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Höniger Ludwig	k.A.	seit 1850	17 J Handlungs-Comis, Magazineur, Spediteur, seit 1850 Dion Nördl StB, Exp.Bea. Rechn.Abt. /400 fl	Handlungswissenschaft	k.A	Revident /600 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Honsa Karl	12.5.1811 /Neuhaus, Böhmen	1851 Ernennung admin. Eleve	1836-50 Gesch. Kanzlei, Lotto-GF, ab 1850 Diurnist Betr.Untern.	Humanitätskl.abs., Contabilität u. Ökonomie gehört	k.A	200 fl	Zl. 11665 /E /1852 Min.f.Handel	Beförderung
Horbach Franz	k.A.	seit 1850 Exp. Bea Rechn.Abt.	15 J 2 M Militär, seit 1850 Dion Nördl.StB Kanzlist /360 fl; 3 J 5 M	vier Normalkl., Staatsrechn.Wiss, Landwirtsch, Chemie, Physik	k.A	Asst. /400 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Hörl Josef	7.3.1810 /Schimuk BG Weheritz	k.A	Thierausstopfen, Weißbäckerei 10 J Militär, 2 J Gefällswächter, Magazinarbeiter, Nachtwächter 144 fl./Jahr	Pfarrschule, Naturkunde	k.A	Depotwächter u. Amtsdienner 192 fl./Jahr	Zl. 17268 /1854	
Horr Anton	kath, verh, 1 Kind, 39 J	k.A	früher Korporal beim Militär, Stationswächter in Aussig	4 Grammatikkl	k.A	Bahnwächter III. Cl, Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	allen Anforderungen entsprechend
Host Wenzl	1804 /Prag	seit 1851 Torwächter	seit 1847 beim Oberbau	k.A.	nur böhmisch lesen u. schreiben	Torwächter	Zl. 5408 /1852	
Hrabánek Johann	1811 /Lobositz	k.A	2 J 3 M 23 T Bau nördl. StB, Amtsdienner 5 J 10 M 17 T, 1851 Mag. Aufseher	Trivialschule	deutsch, böhmisch	Magazinsaufseher /400 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufs.	
Hrsek Josef	1812 /Prag	k.A	seit 1851 Arbeiter	kann lesen u. schreiben	deutsch, böhmisch	Torwächter	Zl. 5408 /1852	
Hübner Johann	kath, verh, kinderlos, 38 J.	k.A	früher Figurant beim Tracieren u. beim Bahnbau	k.A.	k.A	Bahnwächter III. Cl, Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	in jeder Beziehung anzupfehlen
Huemer Josef	6.1.1820 /St. Marienkirchen, OÖ	8 M	10 J 9 M 28 T Militär, 1851 Bahnamtsoffizial	Normalschule, 2 Jg Regimentsschule	bloß deutsch	Offizial mit 500 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Hug Lambert	23.5.1813 /Wien	2 J 3 M 9 T	1832-48 Militär, 1848 Telegrafist Nordb, 1849-50 Telegrafist Pachtbetrieb, 1850 nördl.StB Telegr.	2 Kl Pfarrschule, techn.Fächer Stabsschule, Kanzeleikennntn, Telegrafiekennntn	deutsch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Huska Alois	24.1.1826 /Tobitschau, Mähren	1851 Ernennung	k.A.	philos. Studien in Brünn, jurid. Studien Un Prag	k.A	admin. Eleve /200 fl	Zl. 11665 /E /1852 Min.f.Handel	Beförderung
Hussák Johann	12.5.1822 /Aufetz, Böhmen	seit 1851	1850 techn.Diurnist BetrDion /48 kr, 1851 admin. Eleve (300 fl Kautions) /200 fl	Polytechn.Inst. Prag, techn. Studien abs.	k.A	admin. Eleve /200 fl	Zl. 24080/E /1852 GD d.Comm	Bewerbung um techn. Elevenstelle
Jaksch Johann	13.8.1821 /Sadek, Mähren	seit 1851	1 J 3 M Forstadjunkt, 1 J 7 J 7 M Forstsreiber, 4 J 6 M Förster, 1851 BahnamtsOffz	IV. Normal-Hauptschulkl, prakt. Waldvermessung u. Taxationsw.	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Janda Josef	44 J /Olmütz, kath, verh., 1 Kind	k.A	früher Korporal beim Militär	k.A.	k.A	Bahnwächter II.Cl, Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	musterhafte Reinlichkeit
Jechl Franz	20.11.1833, Budweis, Böhmen, kath, ledig	k.A	4 M Aushilfsbeamter, 1851 unentgeltl. Aspirant im Armee-Corps 852 Fourier, adm.Eleve	Philos.in Budweis abs, 1854 Telegrafien-Prüfung	k.A	admin.Aspirant, unentgeltl.	Zl. 17055/1854	
Jirasek Anton	k.A.	seit 1850	10 J 11 M Expeditur bei Post-Gesellsch. Wagen-Untern., Diurn Mat.techn. /1 fl /Tag Verw. Nordb.	Polytechn. Studien, prakt. Geometrie, höhere Mathematik	k.A	Asst. /400 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Jodl Anton	13.6.1814 /Beraun, Böhmen	1 J 7 M 5 T	6 J 30 T Rent-u. Steueramtsschr., 7 J 1 M 2 T Pachtbetrieb, 1850 Exp.Bea	k.A.	deutsch, böhmisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Jonas Konrad	8.1.1814 /Wien	1 J 6 M 21 T	1835-45 Buchh., bis 1850 bei Bahnpächter NB, 1850 als Expeditbeamter übern.	Polyt.Inst.Com. Fächer	deutsch, italienisch, wenig böhmisch	Offiziale mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Jung Franz	9.7.1807 /Marschendorf, Mähren	1 J 7 M	11 M 15 T Post-Exp., 4 J 6 M KF NordB, 1850 als Expedient übern.	4 Normalkl, 20 J im Handel	deutsch, böhmisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	

Name:	Persönliche Daten	Darstellung Dienstzeiten	Gesamtdauer Vordienstzeit	Ausbildung	Sprachen	Verwendung /Gehalt	Aktenzahl	Anm.
Just Alexander	17.1.1821 /Wien	11 M 23 T	9 M Vers.Ges., 8 M 20 T Aspirant Staatsverw, 2 J 4 M 14 T Praktikant, 1850 Expeditbea	Mathematik, techn.+Bauwissenschaft am Polyt.Inst. Wien	deutsch, französisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Kaiser Paul	20.5.1820, Lauterbach, Böhmen, kath, verh., 1 Kind	ab 1851	1850-51 Kanzleidiener Ing. Sekt. Aussig, 1851 Weichenwächter, 1851-54 Signalwächter I.CI	Lesen, Schreiben u. etwas Rechnen	k.A	Bahnwächter	Zl. 16040 /1854	
Kaltofen Anton	41 J, kath. verh., 4 Kinder	seit 1850	13 J Militär, seit 1.5.1850 Bahnwächter	k.A.	k.A	Bahnwächter III. CI, Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	war Stationsw. I.CI in Bodenbach, wurde degradiert, aber einer der ausgezeichnetsten Wächter
Kanzler Karl	k.A.	seit 1850	13 J 10 M Unterlehrer u. Wirtschbea, Expeditbea. 360 - 500 fl /Rechn.Abt. Dion KF Nordb. /500 fl	4 Normalkl., Pädagogik, Land-wirtsch, Seuchenlehre, Veterinärpolizei, techn. Chemie, Handelswissenschaft.	k.A	Revident /700 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Kascha von Wallenthurm, Adalbert	11.2.1814 /Wien	1 J 7 M	15 J 6 M 18 T Militär, 2 J 4 M andere Staatsämter, 1850 Exp.Beamter	beim Militär Artillerieausb.u. Verwaltungswiss.	deutsch, ungarisch, slawisch nur sprechen	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Kneifl Ferdinand	29.6.1820 /Gitschein, Böhmen	1 J 1 M 8 T	4 M 19 T Amtsschreiber, 12 J 2 T bei Cameral-Behörden, 1850 prov. Kanzlist	4 Lateinklassen, Prüfungen kfm. Fächer, wohnt der Telegraf-Ausbildung bei	böhmisch, deutsch, italienisch, illyrisch z. T.	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Kober Josef	1823 /Kolin	ab 1850	1850 Kondukteur, 1852 Mag.Aufseher	3 Normalschulen, kfm. Lehre	deutsch, böhmisch	Magazinsaufseher /350 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufseher	
Köhler Friedrich	1810 /Prag	seit 1851	1849-51 Auspasser /Taglohn, 1851 Mag.Aufs	2 Gymkl, kfm. Lehre	deutsch, böhmisch	Magazinsaufseher /500 fl	Zl. 1632 /854 - Verzeichnis der Magazinsaufs. aller 3 Kategorien	
Kohout Johann Franz	k.A.	seit 1850 Dion Nördl. StB,	1 J 7 M Masch. Werkstätte Ringhofer Prag	sämtl. Polytechn. Studien, Mineralogie, Geographie, höhere Math, Situationszeichn., Maschinenzeichn.	k.A	Diurnist Rechn.Abt., technisch /1 fl /Tag, Asst. /360 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Kolar Karl	k.A.	seit 1850	3 J 10 M Korrektor Buchdruckerei, Diurnist KF Nordbahn, 1843-6 Finanzhauptwache, seit 1850 Dion Nördl. StB	Rhetorik	k.A	Diurnist Rechn.Abt., technisch /1 fl /Tag, Asst. /360 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Kolbensteiner Karl	1.2.1832 /Linz, OÖ	1 J 5 M 18 T Diurnist StB	1 J 11 M 5 T Apotheker	6 GymSchulen, 1.Jg Philosophie, Telegraf-, Kanzeikenntn.	deutsch, ungarisch	Offizial mit 400 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Kolisa Johann	30.5.1819 /Wischau, Mähren	2 J 5 M	2 J 3 M 6 T Mag.Wischau; 10 J 10 M 7 T Postamt; 3 J Nordb.Dion, 1850 als Expeditbeamter übern.	1. J Philosophie abs, durch lange Praxis vertraut mit Postmanipulation	deutsch, böhmisch, lateinisch, letzteres unvollk.	Offiziale mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Koller Franz X.	21.11.1826 /Budweis, Böhmen	1 J 3 M 9 T	4 J Handelslehre, 1 J 2 M Händler, 10 M Fabriksbuchh. 1850 Exp.Beamter	2 Grammatikalkl, Polyt.Inst Wien, comm. Abt., Handelslehre	deutsch, böhmisch, etwas italienisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Kondr Johann	k.A.	k.A	k.A.	Philosophische Studien, Hörer d. Medizin 2. Jahr	k.A	Student /Admin. Eleve /200 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Konrad Josef	21.8.1815 /Olmütz	seit 1850	17 J 6 M Militär, 3 J 9 M 16 T nördl. StB, 1850 Expeditbeamter	Zögling kk galiz. Soldatenknabeninstitut, Kenntn Kanzlei-u. Conceptsfach, Math, Eisenbahnbetriebsdienste	deutsch, böhmisch, spricht u. versteht etw. Polnisch	Bahnamtsoffizial mit 800 fl	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Kopatz Franz	8.12.1822 /Trschitz, Mähren	1 J 7 M 10 T	8 J 2 M 27 T Schreiber Forstamt, 1850 ExpeditBeamter	math. Fächer, Landwirtschafts-Veterinär-Seuchenlehre. Kenntn. Wirtsch. + Forstfache	deutsch, slawisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Kornhäuser Johann	kath, verh, 1 Kind, 45 J.	seit 1850	früher Grenadier-Corporal, seit 1.5.850 Wegwächter	k.A.	k.A	Signalwächter I.CI, Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	in jeder Beziehung sehr brav und ordentlich
Kotzian Franz	24.3.1809 /Mihowitz, Mähren	11 M 18 T	16 J 2 M 15 T Militär, 6 J 6 M 21 T Conducteur, 1850 Exp.Bea	in Zivil 4 Normalkl, beim Militär Artillerieausbildung	deutsch, böhmisch, italienisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Kral Rudolf	8.1.1825 /Eger, Böhmen	seit 1850	1 J 9 M 23 T Militär, 1850 als Conducteur übern.	4 Grammatikal-, 2 Humanitätskl, 2 J Technik frequ, tlw. absolviert	deutsch, böhmisch, ziemlich italienisch	Offizial mit 400 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Kratky Wenzl	16.6.1829 /Doubrawitz, Böhmen	ab 1851	k.A.	Zoologie, Mineralogie, Landwirtschaft., Baukunst Polyt. Prag, Akad. d. Schönen Künste Perspektive	k.A	Admin. Eleve /200 fl	Zl. 11665 /E /1852 Min.f.Handel	Beförderung
Kratochwil Jakob	5.5.1830 /Wien	1 J 7 M	1848-49 Versicherung, 11 M Prakt. u.Adj., 1 J 3 M Volontär Telegr. Dion, 1850 Exp.Beamter	Polyt.Inst. Wien, comm. Abt.	deutsch, französisch, italienisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Kratochwila Johann	7.5.1829 /Hostenitz, Mähren	1 J 8 M	2 J Prakt. Fürst Liechtenstein Güter, 1850 Exp-Beamter	Humanitätskl.abs 1 Jahr Technik, Kenntn. Konzepts-Kassa-Rechn.w.	deutsch, spricht böhmisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Krauß Josef Gustav	25.3.1815 /Reichenberg Böhmen	1 J 7 M 5 T	2 J Comis, 11 J 6 M Militär, 1850 Expeditbeamter	Militärerziehungshaus, 3 J Handelslehre	deutsch, versteht etwas böhmisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Kreiker Philipp	16.11.1828 /Wesely a.d. March, Mähren	seit 1850 Nördl. StB	ab 1849 KF Nordb. Telegr.	1.Grammatikalkl, Piaristen-hauptsch.Wien beide Jg 4.Kl, 5 Jg Polytechn. Wien, außerdem praktische Kenntn. Baufach	k.A	Telegrafist /360 fl, Eignung zum BetriebsAsst	Zl. 6571/E /1850 GD Comm	
Krütznér Eduard	4.11.1818 /Grulich, Böhmen	1 J 7 M	3 J Rentamtsschreiber auf Gut Liechtenstein, 7 J Forstamtsschreiber, 4 J 7 M Pachtbetr. Nördl StB, 1850 Expedient	4 Grammatikalkl, 2 Jg IV.Normalkl, 2 Jg Technik	deutsch, böhmisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Krzenovsky Anton	k.A.	ab 1850	seit 1850 Diurnist Dion Nördl. StB /Mat.Verw. /1 fl /Tag	techn.u. pädag. Studien	k.A	Techn. Eleve /300 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Kržiwka Anton	9.6.1810 /Leitomischl, Böhmen	1 J 8 M	10 J 5 M 13 T Militär, 2 J 3 M 14 T Zeichner u. RefÜ, 2 J 1 M 18 T Buch-u.Gesch. Fü, 3 J 5 M Ing. Asst. Nordbahnbau, 2 J Ing.Asst Bahnbetrieb, 1850 Ing.Asst	Humaniora abs, 3-jähr.Lehrkurs Math beim Militär, 1838-39 Polyt.Inst Wien Baukunst	deutsch, böhmisch, latein	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Kubasta Jakob	27.8.1810 /Podewur, Böhmen	1 J 3 M 19 T	4 J unentgeltl. Prakt. Kreisamt Pisek, 9 J 2 M Buchh.privat, 1850 Expedit-Bea nördl. StB	Gymnasialstudien	deutsch, böhmisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	

Name:	Persönliche Daten	Darstellung Dienstzeiten	Gesamtdauer Vordienstzeit	Ausbildung	Sprachen	Verwendung /Gehalt	Aktenzahl	Anm.
Kubes Franz	6.10.1815 /Budweis, Böhmen	1 J 7 M	4 J Concepts-Prakt.Magistrat u.Post, 1845-50 Nordbahn, 1850 als Expeditbeamter übern.	Philosophie, Jus, 1 J Theologie, Ökonomie, Mechanik, Altertums-kunde, Staatsrechn.Wissensch.	lateinisch, böhmisch, deutsch ziemlich gut; versteht die meisten slaw. Sprachen u.Italien.	Offiziale mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Kuderna Franz	19.4.1813 /Königgrätz, Böhmen	1 J 3 M 20 T	12 J Militär, 6J 3M 9 T Diurnist GrundeinlösungsCom.StB, 1850 Kanzellist	Kadettenanstalt, Kenntn. Rechn. Fach und Kanzlei-Manipulation	deutsch, böhmisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Kuderna Jakob	9.6.1810 /Schönaun, Böhmen	9 M	14 J 5 M 5 T Militär, 5 J Revident Pachtbetr., 1851 adm.Eleve	Regimentszögling 4 Normalkl., 3.J. jurid. Studium abs	deutsch, böhmisch, lateinisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	Zl.11665/E
Kunstfeld Ferdinand	30.5.1816 /Mügilitz, Mähren	1 J 6 M 9 T	10 J 5 M Magazinsdiener Nordb, 1 J 6 M 9 T Magazinsaufseher, 1851 Bahnamtsoffz	4 Hauptschulkl abs., prakt.Kenntn. Speditionsgew.	deutsch, böhmisch nur sprechen	Offizial mit 400 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Kurz Lorenz	kath, verh, 4 Kinder, 39 J	seit 1850	10 J Militär, seit 12.9.850 Wächter	k.A.	k.A.	Bahnwächter III. Cl, Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	in jeder Beziehung sehr brav
Kuß Anton	24.8.1817 /Laibach, Krain	1 J 6 M 27 T	16 J 4 M Sped. Fach, 1850 Exp.Bea	4 Normalkl, 3 J Landeslehranst. Laibach, Handelslehre, Speditionspraxis	deutsch, krainisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Lampa Josef	26.3.1826 /Libotz, Rakonitzer Kreis, Böhmen	seit 1850	1844-5 Forstadjunkt Kinsky'sche Herrschaft, 1848-9 Praktikum Hofbauamt Prag /150 fl, 1849 Betriebstelegr. Büro Prag , seit 1850 Nordbahn	1841-2 Fürstenberg'sche Forst-lehranstalt, 1842-2 Techn. Lehranstalt Prag, 1844-5 prakt. Forstwesen, 1845-8 Techn. Studien Prag	k.A.	Telegrafist /360 fl in Pfelouc /Eignung zum Betriebs-Asst.	Zl. 6571/E /1850 GD Comm	
Lang Eduard	1830 /Wessely, Böhmen	seit 1851	k.A.	6 Kl Gym zu Klattau, Phil. in Pilsen abs, Matura abgelegt	k.A.	admin. Eleve /200 fl	Zl. 11665 /E /1852 Min.f.Handel	Beförderung
Lang Karl	k.A.	seit 1850 Betr.Dion Nördl StB	17 J 7 M herrschaftl. Dienste als polit, Zivil-, Landgerichts- Grundbuchs- Steuer-, Ökonomiebea., 5 J 2 M Expeditor I.Cl. Rechn. Abt. KF Nordb /600 fl	Humaniora, Landwirtschaft.komp-tabilität, Zivilrecht, Zoll, geprüfter Richter in schweren Polizeüber-tretungen, gepr. Ökonom	k.A.	Revident /900 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Langer Franz	20.11.1811 /Landskron, Böhmen	seit 1851	9 J 2 M 15 T Fürst Liechtenstein, 1 J 6 M 3 T BG Hradisch, Mähren, 1851 Bahnamts-Offz.	juridisch-polit. Studien, Civil-u. Criminalpraxis, abs. Criminalprüfung	deutsch, böhmisch nur sprechen, lateinisch	Offizial mit 500 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Länger Franz	1810 /Chotzen	seit 1852	8 J 8 M 21 T, 4 J Aufs. Gefallen-wache, 5 J Nachtwächter KF NordB, 6 J 7 M Wächter im Pachtbetrieb, 1852 Mag.Aufs	3 Normalschulen, Weiterbildung b. Militär	deutsch, böhmisch, polnisch	350 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufseher	
Lasser Josef, Ritter von	4.5.1813 /Salzburg	1 J 7 M	3 J 10 M 20 T Militär, 1835 Manip.Prakt. Hauptzollamt Sbg, 1 J 4 M Grenzwachoberjäger; 1846-50 KF Nordbahn, 1850 als Exp. Beamter übern.	private Studien: Ökonomie, Grund-buchsführung, Rentamtsgeschäfte, doppelte Buchh.	deutsch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Lauda Karl	15.1.1815 /Chlumetz, Böhmen	1 J 7 M	1833-38 Rent-, Ökon-u. Fabriksschreiber, 1838-45 Steueramtsschreiber, 1848 KF NordB, 1850 als Exp.übern.	Humaniora abs, Ökonomie u. Rechnungsfach	böhmisch, deutsch, lateinisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Lego Ignaz	30.12.1812 /Schütten-hofen, Böhmen	1 J 10 M 10 T	6 J 7 M 22 T Amtsschreiber, 4 J 4 M 9 T Kanzellist, 3 J 3 M 13 T Rentamtsschr, 11 M 15 T Rechn.Adj. 1850 Exp.Bea	2 Jg IV.Hauptsch.Kl, Kenntn. Concepts-u.Kassawesen	deutsch, böhmisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Leidesdorf Eduard	20.5.1824 /Wien	seit 1851	1 J 6 M 9 T Kriegsmin., 10 M 13 T PostDion, 1851 Bahnamts-Offz.	Abs. Akad.Gym, abs. Philosophie u. Jus	deutsch, französisch, etwas italienisch	Offizial mit 400 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Leschatka Anton	11.6.1822 /Kremsier, Mähren	1 J 5 M 15 T	1 J 1 M Geschäftsleiter, 2 J 8 T Bauschreiber, 1 J 5 M 22 T Betriebstelegrafist, 1850 Expeditbea	Gym.u. Philosophie abs. prakt. Kenntnisse Eisenbahnbau u. -verw., Telegrafie	deutsch, böhmisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Liebscher August	28.8.1822 /Prag	2 J 3 M 11 T	10 J Handelslehre, Spediteur, 3 J Fabrikfaktor, 1850 ExpBea	Normal-u.Grammatikalkl, Kenntn. Handel, Buchh, Sped-u. Zollfach	deutsch, böhmisch	Offizial mit 500 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Limpik Peter	17.12.1817 /Wien	1 J 6 M 3 T	2 J 9 M Gefälls-Oberamt Wien, 1 J 6 M privat, ab 1847 Nordbahn Magazineur, Controllor, Exp. Beamter	Philosophie, Polytechn.Inst. Com.Abt., kk. Inst. f.Tierarznei Wien, Prüfung b. Steuerregulierungs-Comm abs.	deutsch, französisch, italienisch, latein	Bahnamtsexpeditor (Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Link Wilhelm	13.8.1816 Königsberg /Preußen, ledig	1850 v. Staatsverw übernommen u. beeidet	9 M Wien-Gloggnitzer EB, 7 M Mechaniker Wien, 5 J 7 M Maschinist Nordbahn	Realsch., Kunst-u. Gewerbeschule, Maschinenlehre, prakt. Maschinenbau	k.A.	Maschinführer I.Cl., 600 fl /Jahr, def.,	Zl. 4404 /1855	Werkführer oder Lokomotiv-Aufseher
Lipp Adolf	27.3.1827 /Czaslau, Böhmen	10 M 12 T	4 J 4 M 12 T Finanzlandes Dion Böhmen, 1851 Exp.Beamter	1. Jg Philosophie abs, div. Staats-prüfungen Zoll-, Steuer, Verw.Ang	deutsch, böhmisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Ludwig Johann	1822 /Brünn	k.A.	1851 Kondukteur, 1852 Aufseher I.Cl	1 Gramm.Kl, Militärausbildung	deutsch	Magazinsaufs. /500 fl	Zl. 1632 /854 - Verzeichnis d. Magazinsaufs. aller 3 Kategorien	
Lustig Albert	1811 /Egerer Kreis	seit 1851 Tor-wächter	ab 1850 Gehilfe i.d. Tischlerei	gelernter Gärtner, kann schreiben u. lesen	böhmisch, deutsch	Torwächter	Zl. 5408 /1852	
Lyer Josef	15.11.1828 /Kunwald, Böhmen, ledig, kath	ab 1854	1851-3 Konzipist /Konzipient bei Notar Steffek /Prag, 1853-4 Diurnist Steueramt Prag, 2 M Konzeptsprakt. Böhm. Finanz-landesDion, ab 1854 Betr.Dion Nördl StB	Juristisch-polit. Studien Prag abs, 3 theoret. Staatsprüfungen + Handelsrechte abs	k.A.	prov. Konzeptsadjunkt II.Cl/400 fl	Zl. 3897/E /1854 GD Comm	Bewerbung Konzepts-adjunkt
Magerstein Friedrich	19.9.1822 /Prag	1 J 1 M 15 T	1837-47 Amtsschreiber u. Aktuar, 1847-50 Post-Expeditor u. Adm, 1850 Exp.Beamter	deutsche Hauptsch., Realsch 2 Jg Technik, Fachprüfungen a.d. Post abgelegt	deutsch, böhmisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Mainelli Rudolf	k.A.	4 J 10 M	15 J 10 M Aufseher /Oberaufs. Tabak-u. Stempelgefälle, Finanz-wache, seit 1850 Dion Nördl StB, Ing.Asst.Rechn. Abt.techn. /400 fl	Elementarmath., höhere Math., prakt. Geometrie, Zeichnen	k.A.	Revident /600 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Malkowsky Karl	13.7.1813 /Holleschau, Mähren	1 J 6 M 10 T	15 J Amtsschreiber u.-richter Olmütz, 11 M Pachtbetrieb nördl StB, 1 J 6 M 10 T Diurnist	2 Jg 4.Kl, Humanitätskl, Baukunst-u. Richteramtprüfung, Kenntn. Kanzleiwesen	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Maly Johann	kath, verh., 4 Kinder, 33 J	k.A.	3 J Diurnist beim kk Lottoamt	4 Grammatikalkl	k.A.	Bahnwächter II.Cl, Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	in jeder Beziehung ordentlich

Name:	Persönliche Daten	Darstellung Dienstzeiten	Gesamtdauer Vordienstzeit	Ausbildung	Sprachen	Verwendung /Gehalt	Aktenzahl	Anm.
Mandel Franz, Edler von Mandelstein	k.A.	seit 1850	1849 Feldkriegs-Koats-Aspirant Graz, 1850 Exp.Bea Nördl. StB	juridisch-polit. Studien abs., 1 J Praxis bei Hof- u. Gerichts-advokaten	k.A.	Exp.Bea Rechn. Abt. /400 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	Gesuch um Versetzung zur Südbahn
Mann Michael	22.8.1802 Windhof	3 J 9 M	1839 Pachtbetr. Ober-u. Unterbau Nordb, dann Excenter-Wächter Hohenstadt u. Bahnwächter, ab 1850 Bahnwächter Nordbahn	2 Normalkl, 1 Kl herrschaftl.Dorf-schule Stift Zwettl, gel. Jäger, Kenntn. Ober-/Unterbau	k.A.	Bahnwächter II.Cl	Zl. 7937 /1854	nicht bes. z. Bahnwächterdienst geeignet, da linke Hand gelähmt, sonst ziemlich fleißig, Benehmen tadellos
Mařák Alexander	4.2.1826 /Leitomischl, Böhmen, ledig	seit 1850	1850 techn.Diurn techn. Insp.Prag /1 fl, 1851 techn. Eleve Podiebrad + Raudnitz	Realschule, techn. Studien	k.A.	techn.Eleve /300 fl	Zl. 18722 /E Min.f.Öff.B. /1852	Beförderung Ing.Asst.
Marqua Ferdinand	1815 /Triest, Küstenland	k.A.	5 J 2 M 5 T Manip-Prakt Zoll Triest, 1 J 10 M 19 T Accipist, 2 J 5 M 22 T Kanzelist, 6 J 10 M 24 T AmtsOff, 1 J 3 M 1 T Grenz-zollamtsContr.	Prüfung aus Staats-Comptabilität, Zoll- u. Staatsmonopol, Warenkunde abs.	deutsch, italienisch, krainisch, etwas französisch, spricht kroatisch u. friaulisch	Offizial mit 600 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Martini Franz	31.3.1818 /Wien	1 J 8 M	10 J Militär, 7 M privat, 1 J 3 M KF NordB, 1850 Exp.Bea.	4. Kl Normalhauptschule	deutsch, slawisch, böhmisch	Offizial mit 600 fl	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Masacz Franz	2.12.1824 /Zabor, Böhmen	1 J 8 M 17 T	7 J Handel u. Sped, 10 M KF Nordb, 1850 Magazinsadj von Staatsverw.	Handelslehre, Expeditionspraxis	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Maschek Wenzl	12.1.1826 /Radoschitz, Böhmen	seit 1851 Telegrafien Prag Salest,	k.A.	4 Jg Prager Polyt. abs.	k.A.	Telegrafendiurnist /48 kr /Tag	Zl. 18722 /E Min.f.Öff.B. /1852	ausgezeichnet, Beförderung techn. Eleve
Matusiak Michael	kath, verh, 1 Kind, 47 J	seit 1852	26 J Militär, Kavallerie-Wachtmeister, seit 21.8. 852 im Dienst	k.A.	k.A.	Signalwächter II. Cl, Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	sehr ausgezeichnet in jeder Beziehung
Mayer Johann	1820 /Brünn	seit 1850	1850 Condukteur, 1852 Mag.Aufs	Normalschule, Graveurslehre	deutsch	Magazinsaufseher /350 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufs.	
Meinl Johann	10.5.1816 /Graslitz, Böhmen	1 J 7 M	11 J 5 M 3 T Militär, 1850 Condukteur Staatsb.Verw. /Exp.Bea	math. Lehrkurs b.Militär abs., Kenntn. Schiffsbaukunst, Erdbewegungen	deutsch, etwas böhmisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Menzl Moritz	k.A.	ab 1850	11 J 11 M Militär, 8 J 11 M Diurnist, Bahnaufseher, Kanzlist, Asst. /500 fl, seit 1850 Dion NördlStB	Gymnasialkl.	k.A.	Asst. Material verwaltung technisch /500 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	Revident /800 fl
Monse Josef	kath, verh, 1 Kind, 41 J	ab 1850	früher Grenadier-Gefreiter, seit 1.5.850 Weichenwächter	k.A.	k.A.	Signalwächter I.Cl, Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	in jeder Beziehung sehr brav
Möser Wenzl	1810 /Bunzlauer Kreis	ab 1845	ab 1845 Arbeiter, seit 2 J Nachtwächter	k.A.	deutsch und böhmisch schreiben und lesen	Nachtwächter	Zl. 5408 /1852	
Müchel Johann	k.A.	ab 1851	11 M Polier u. Zeichner bei Baumeistern, 9 M Diurnist Kreisamt Eger, seit 1851 Dion Nördl.StB, Diurnist Rechn.Abt. / 1 f	Humaniora, techn. Studien,	k.A.	Techn. Eleve /300 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Müller Johann Simon	11.4.1803, Wien	2 J 10 M	Subst. Maschinenmeister Wien-Gloggnitzer EB, Werkführer Pachtbetrieb NördlStB	4 Kl.evang. Schule Wien, Zeichnen a.d. Akademie, Feilen, Drehen, Schneiden, Metallgießerei	k.A.	Werkführer I.Cl (prov.) /900 fl	Zl. 28733 /16.12.1852	fähigster Werkführer durch langj. Verwendung als Arbeiter u. Werkf
Nawratil Johann	kath, verh, 8 Kinder, 40 J.	seit 1.Okt.1850 Wächter	k.A.	k.A.	k.A.	Bahnwächter II.Cl, Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	sehr brav u. verträglich, lebt mit seiner Familie in großer Not
Neißer Friedrich	10.1.1825 /Butschowitz, Mähren	seit 1851	10 M 24 T Militär, 4 J 10 M Comis, 2 J 4 M Sped, 3 J 9 M 7 T Buchh, 2 J 2 M 7 T Magazineur, 1851 Bahnamtsoffz	2.Grammatikalkl, Handlungswissenschaft, Telegrafieren	deutsch, böhmisch, versteht gut italienisch u. französisch	Offizial mit 400 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Nemczek Thomas	24.4.1819 /Sadská, Böhmen	1 J 7 M 4 T	12 J selbst. Händler, 1850 Exp.Beamter	IV. Kl besucht, 3 J Handelslehre	deutsch, böhmisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Neugebauer Herrmann	21.9.1818 /B. Laipa, Böhmen	11 M 25 T	13 J 2 M 16 T FinanzlandesDion 1850 Expeditbeamter	2. Grammatikalkl. abs., Prüfungen aus Gefällsvorschriften, Warenkunde, Staatsrechn.Wiss	außer deutsch bloß böhmisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Neumayer Franz	5.5.1824 /Kejřlitz, Böhmen	11 M 19 T	6 M 17 T Diurnist BH Deutschbrod, 10 J 10 M 26 T Amts-u.Gerichtsaktuar Justizamt, 1850 ExpedBea	beide Jg 4. Hauptschulkl, prakt. Kenntn. Kanzleiwesen	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Newole Josef	1809 /Wiska, Böhmen	1 J 7 M 6 T	7 J 2 M Schreiber auf Gut Willimow 7 J Bau-ReFu, 1850 ExpeditBea	Humaniora abs., Prakt. Erf. In Unter-u.Oberbau Staatsbahn, Rechnungsw. i.Baufach	deutsch, böhmisch, etwas lateinisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Nickles Josef	25.10.1809 /Weikersdorf NO	k.A.	18 J 5 M 14 T Militär, 3 J 11 M 13 T Magazinsgeh.	Pädagogik, 6 Kl. Artillerieunterr.	deutsch	Materialdepotsverw.	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Noe Ferdinand	Krems /Öst.	ab 1851	1841-9 Kanzlei u. Herrschaften, Recht- u. Steuerämter	1 lat.Schule, 2 Jg IV.Cl Pilsen, Kenntn Kanzleigesch, landwirtsch. Rechnungskunde	k.A.	admin. Eleve /200 fl	Zl. 11665 /E /1852 Min.f.Handel	Beförderung
Noe Karl	27.10.1830 /Pilsen, Böhmen	1 J 7 M 5 T	6 J im Handel, 1850 Expedit-Beamter	3. Grammatikalkl, Handelslehre	deutsch, böhmisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Obermayer Wenzl	k.A.	seit 1850	4 J 3 M Bauzeichner, 1850 Diurnist Mat.Verw. /48 kr /Tag	polytechn. Studien	k.A.	Asst. /360 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Ottendorf Johann Otto Ritter von	11.6.1832, Venedig, ledig, kath.	ab 1850	3 J 7 M ab 1850 Regiments-Kadett derzeit Frachten-Abgabe	6 Gym.Klassen absolv.	k.A.	admin. Aspirant, unentgeltl., Telegrafendienst	Zl. 17055/1854	
Pabst Franz	26.12.1821 /Waltrowitz, Mähren	1 J 7 M 3 T	8 J 7 M 21 T Comis, 1850 Expeditbeamter	3 Hauptschulkl, Handelslehre	deutsch, böhmisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Pagliarucci, Ferdinand Ritter von Kieselstein	10.10.1826 /Leopoldsrube b. Laibach /Krain, verh.	1 J 4 M	6 M Kameralprokurator Laibach, 8 M Kreisamt Cilli, 2 J 2 M Stadthauptmannsch. Wien /Konz.Adj,	juridisch-polit. Studien maria theresianische Akademie, Chemie, prakt.Geometrie, Landwirtschaft, Forstkunde, Ästhetik, diplomat. Geschäfte Volker- Zivilrecht, Seerecht, deutsch u. ital. Geschäftsstil	k.A.	Konzeptsadjunkt II.Cl	Zl. 3897/E /1854 GD Comm	Bewerbung Konzepts-adjunkt I.Cl. /500 fl
Paroubek Anton	13.4.1826 /Kolin, Böhmen	ab 1850	9 M Aspirant kk. Prov.BauDion, 2 J 10 M Praktikant, ab 1850	2 Jg Realsch., 3 Jg Technik Prager Techn. Inst., Prüfung der 3 Baufächer bestanden	k.A.	techn. Eleve BetrDion /300 fl	Zl. 2710/E /1852 GD d.Comm	Beförderung Ing.Asst. II.Cl

Name:	Persönliche Daten	Darstellung Dienstzeiten	Gesamtdauer Vordienstzeit	Ausbildung	Sprachen	Verwendung /Gehalt	Aktenzahl	Anm.
Patocžka Johann	31.10.1825 /Chrast, Böhmen	3 M	2 J 2 M Comis, 2 J 9 M Comptoirist 1 J 4 M Geschäftsführer, 3 M Diurn. StB	beide Jg 4.Kl., 1.Jg Realschule, Handelslehre 3 J	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Patzelt Josef	13.5.1806 /Časlau, Böhmen	1 J 3 M 10 T	10 J 9 M 18 T Militär, 11 J. privat, 1850 Diurnist kk. BetriebsDion, Kanzellist	4 Grammatikalkl, 1.Jg Technik Polytechn.Inst. Prag, umfangr. Prakt. Kenntn.	deutsch, böhmisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Patzelt Josef	k.A.	ab 1851	seit 1851 Diurnist Nördl. StB Rechn.Abt. /1 fl /Tag	sämtliche Polytechn. Studien	k.A.	Techn. Eleve /300 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Patzelt Josef	5.11.1826 /Prag	1851 techn. Diurnist	k.A.	Polytechn. Studien abgeschlossen, Perspektive u. Architektur gehört, Zimmermannslehre	k.A.	techn. Eleve /300 fl	Zl. 18722 /E Min.f.Öff.B. /1852	Beförderung Ing.Asst.
Paukert Franz	20.2.1824 /Rudelsdorf, Böhmen	1850 telegr. Diurnist	8 M Stenograph Reichstag, 1 J 5 M 9 T Prakt., 1850-51 Stenographielehrer am Polytechn.Prag	1845-48 böhm-ständ.Polyt.Inst Prag, techn+naturwissenschaftl Fächer frequentiert, Stenographie-Prüfung a.d. Uni Prag	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Pausch Johann	1812 /Bodenbach, Böhmen	seit 1852	2 J 3 M Packer bei Pacht-u.Regiebetrieb, 1852 MagAufs	Normalschule	deutsch, böhmisch	Magazinsaufseher /350 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufseher	
Pauswein Josef	23.5.1814 /Pardubitz, Böhmen	1 J 7 M 5 T	9 J 3 M 12 T Militär, 2 J 9 M 13 T Finanzw., 1844-50 RefÜ privat, 1850 Exp.Bea	10 J. Militärinstitut	deutsch, spricht böhmisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Pawelka Josef	7.5.1813 /Groß Senitz, Mähren	1 J 7 M	6 M Hauptzollamt Olmütz, 8 J 1 M Kreisamt Olmütz, 3 J 1 M 17 T Nordb, 1850 als Expeditbeamter übern.	Philosophie u. 1 Jg Theologie, Pädagogik, Naturlehre, prakt.Erf.	deutsch, böhmisch, lateinisch	Offiziale mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Pech Josef	k.A.	ab 1850	3 J Bauzeichner, 1 J 7 M galizische BauDion, seit 1850 Dion Nördl. StB Diurnist Rechn.Abt.techn. /1 fl /Tag	Polytechn. Studien, Archäologie	k.A.	Asst. /360 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Pech Vinzenz	13.4.1814, Brandeis, Karolinenthal, Böhmen, verh., 2 Kinder, kath.	k.A.	k.A.	Schuster	k.A.	prov. Wegmeister /Signalwächter wg. guter Dienstbeschreibung	Zl. 4372 /854 /Conduittliste	
Peck Josef Ferdinand	Podiebrad /Böhmen	seit 1851	ab 1830 Comis, 1842-8 Diurnist Mag. Podiebrad, 1848-50 Diurnist Pachtbetr.	1823-8 die Handlung erlernt	k.A.	admin. Eleve /200 fl	Zl. 11665 /E /1852 Min.f.Handel	Beförderung
Pelzer Jakob	kath. verh, 3 Kinder, 41 J.	k.A.	früher Korporal bei der kk. Artillerie	Militär-Cours gehört	k.A.	Bahnwächter I.Cl, Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	allen Anforderun gen entsprechend
Petrides Anton	9.5.1819 /Neustadt, Mähren	1 J 7 M	9 J 4 M privat, 1850 als Expedient übern.	4 deutsche, 3 lateinische Klassen abs., landwirtsch. Studien, kfm.+ verw. Kenntnisse	deutsch, böhmisch	Offizial mit 600 fl	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Pfeiler Josef	17.6.1818 /Pawlowitz, Mähren	ab 1850	6 J Militär, 5 J Arbeiter im Bahnbau, 1850 als Weichenwächter übern., 852 Signalw.	3 Normalkl.	k.A.	Signalwächter I.C. /192 fl, tätig u. besonnen, nicht immer nüchtern, gehorsam, verträglich, ziemlich sparsam, ruhig	Zl. 6249 /1854 (2 J Weichenwächter im Pachtbetrieb	moral.u.polit.Verhalten tadellos, lebt ggw. im Concubinat
Philipp Karl	20.8.1810 /Kulm, Böhmen	1850 BetrDion nördlStB	1831-2 Manip. Prakt. Hauptzoll amt Prag, 1832-5 Prakt. Straßenbau Dion Lemberg, 1835-8 Wegmeistersubst., 1838-40 prov. Wegmeister, 1840-6 Wegmeister BauDion Linz, -47 Wegm. I.Cl, 1847-8 Ing. Asst.II.Cl GD StEB, -48 Obering. Abt Prag	latein. Schulen Leitmeritz, techn. Studien Prag, ital. Sprache + Literatur in Sbg, Prüfungen Land-, Wasser- Straßenbau in Linz	k.A.	Ing.Asst.II.Cl StEB /45 fl + 25 fl Reisepausch.	Zl. 2642/E /1852 GD d. Comm.	Versetzungs-gesuch
Picha Karl	2.3.1819 /Prag	1 J 5 M 21 T	5 J 2 M Militär, 4 J Diurnist Pachtbetrieb nördl StB, 1850 v.d. StB als Diurn. übern	4 Normalschulkl, math.Studien beim Militär, amtl Prüfung im Telegrafieren abs.	deutsch, böhmisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Piwonka Philipp	1.3.1829 /Prag	seit 1851	1851 Betriebsinspektion Lubositz	Polyt. Prag abs.	k.A.	techn. Diurnist, vorzügliche Kenntn, eiserner Fleiß, sehr zuverlässig, musterhaftes Individuum	Zl. 18722 /E Min.f.Öff.B. /1852	Beförderung Ing.Asst.
Podmeschill Josef	Wessely /Böhmen	seit 1851	ab 1839 versch. Postämter, 1851 admin. Eleve	4 Grammatikalkl., Verrechn. Kunde theor.u.prakt. Kenntn Postmanipulationsgesch. Gepr. Postexped	k.A.	admin.Eleve /200 fl	Zl. 11665 /E /1852 Min.f.Handel	Beförderung
Pokorny Franz	29.10.1815 /Lischna, Böhmen, kath.	seit 1845	1845-51 Magazinspacher II.Cl, 1851-52 Packer I.Cl.	Normalschule	k.A.	Packer I.Cl. /300 fl	Zl. 17344 /1854	fleißig, ordentlich in jeder Hinsicht anständig
Pokorny Wilhelm	29.11.1820 /Prag	1 J 5 M	9 M Geometer, 3 J 5 M Bau-Asst, 1850 Telegr.-Diurnist	theor.u.prakt. Kenntn Math, Physik, Geome-trie, Mechanik, Baukunst	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Pollacžek Ignaz	13.2.1814 /Przibram, Böhmen	1 J 7 M	12 J 1 M 8 T Militär /Feldwebel, 4 J Kondukteur KF Nordb, 1850 als Cond. übern.	Normalschulen, Weiterbildung b.Militär	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Pollaschek Josef	12.12.1810 /Prossnitz, Mähren	1 J 8 M	10 J Militär, 4 J 8 M bei Eisenbahn-pächter, als Expeditor zur StB übern., 1851 Bahnamtsoffizial	Polyt.Inst.Wien kfm.Fächer und Chemie	deutsch, böhmisch	Offiziale mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Popp Karl	1814 /Kolin	ab 1850	16 J Militär, KF Nordb: 1 J 7 M Magazinsarb, 2 J 5 M Packer, 1850 Cond, 1852 MagAufs	Normalschule	deutsch	Magazinsaufseher /350 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufseher	
Portzer Gustav	18.10.1822 /Storozenitz, Bukowina	1851 Bahnamts-Offizial	11 J 10 M Militär	Realschule, Kadettenschule	deutsch, polnisch	Offizial mit 400 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Posch Karl	16.5.1821 /Laun, Böhmen	1 J 7 M	9 J Militär, 5 M techn. Zeichner, 10 M BauAsst Bahnbau, 5 M Telegrafist KF Nordb, 2 J 6 M Telegr. Staatsb, 1850 Telegrafisi	Militär-Erziehungsinst., Kadettenschule	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Prchlik Alexander	21.3.1715 /Stanislawow, Galizien	1 J 6 M 23 T	13 J 6 M 2 T Militär, 2 J 10 M Maschinenfabrik, 2 M 15 T Nordbahn techn. Diurnist, 1850 Expeditbeamter	Philosophie besucht, math.u. techn. Fächer beim Militär	slawisch, deutsch, minder gut latein	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Prohaska Martin	5.11.1798 /Eibenschitz, Mähren, verw., 1 Kind	seit 1850	12 J. Amtsschr., 6 J M KF Nordb, 1845-50 Bahnwächter Pachtbetrieb nördl. StB, 2 J Eisenbahnbau, 1850 i.d. StB übern.	Gym.Klassen u. I.Jg Philosophie abs.	k.A.	Bahn- u. Stationswächter I.Cl. /216 fl /polit.Haltung rühmenswert,sehr gut verwendbar, rühmliches Benehmen	Zl. 14010 /1854	hat eine alte Weibsperson z.Führung häusl. Ang.
Prowaznik Josef	16.2.1819 /Smřick, Böhmen	ab 1850 Bahnwächter 853 wg. angeschuldigten Diebstahls susp. wieder eingest.	1846-48 herrschaftl. Bote, 1848-50 Oberbauarb, Bahnmeister im Pachtbetrieb	2 Normalkl, Schuhmachermeister	k.A.	Bahnwächter III. Cl. /192 fl	Zl. 4546 /1854	sehr fleißig und verlässlich

Name:	Persönliche Daten	Darstellung Dienstzeiten	Gesamtdauer Vordienstzeit	Ausbildung	Sprachen	Verwendung /Gehalt	Aktenzahl	Anm.
Pfzibislawsky Emanuel	30.11.1811 /Triesch, Mähren	1 J 6 M 5 T	5 J Schreiber Rentamt Brand-eis, 838-42 Gerichts-Aktuar, 842-5 Rechnungsführer privat, 845-50 Kanzellist, ab 850 Magazin-ReFu +Expeditisleiter	Humanitätsklassen Iglau, 2. Teil Strafgesetzprüfung abgelegt, z. Richter f.Polizeiübertretungen ernannt, Kenntn. Kanzlei-u. Konzeptsfach + Postdienst	deutsch, böhmisch	Bahnamtsverw.	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Pržihoda Karl	7.3.1819 /Trhow Kamenitz, Böhmen	1 J 7 M 5 T	10 J 3 M Rechnungsbea bei Wirtschafts- u. Waldämtern, 1 J 4 M 6 T Zeichner Nördl StB Bauleitung, 3 J 8 M 28 T Buchh., 1850 Kanzellist	beide Jg 4. Hauptschulkl, prakt. Kenntn. Baubuchhaltung, Zeichnen, Kanzleifach	deutsch, böhmisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Purtl Johann	1810 /Böhmisch Trübau	k.A.	13 J 6 M 22 T Militär, 7 J 5 M 20 T Hofburgwache, Hausknecht Handelsmin. 1 J 7 M 22 T	Normalschule	deutsch, wenig böhmisch	400 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufs.	
Rabl Ludwig	19.8.1825 /Müglitz, Mähren	seit 1850	1 J 3 M gräfl. Herrschaft, ab 1848 Mag. Müglitz /60 fl, Kanzl.Stv ab 1850 /15 fl/ Diurnist + Telegr. Platzinsp. Müglitz /30 kr ab 1850	Humanitätskl, 1.Jg phil. Studien abs.	k.A.	admin.Eleve /200 fl	Zl. 11665 /E /1852 Min.f.Handel	Beförderung
Rady Friedrich	15.11.1806 /Bromberg, Hztum Posen	2 J 10 M	Schlosser Rolle-Fabrik /Wien, Schlosser u.prov. Werkführer KF Nordb+ Pachtbetrieb, Schlosser bei Regiebetrieb	4 KI Gymnasium Bromberg, Schlosserlehre	k.A.	Werkführer III.Cl (Zeitl.) /700 fl	Zl. 28733 /16.12.1852	sehr geschick-ter Wagen-schlosser Fleiß u. Benehmen sehr gut, Moralität: sehr gut
Rappaič Ladislaus	1.11.1817 /Kerbawicza, Kroatien	1 J 7 M	10 J 10 M 22 T Militär, 4 J 9 M 15 T Kondukteur, Oberkond., Kanzleigeh KF Nordb, 1850 als ExpBea v.d. Staatsverw übern.	frequ. Oberschule, hat aber keine Zeugnisse, prakt. Kenntnisse als Prakt.b.d. Grenzverw. Schreib-u.Rechnungsfach	deutsch, kroatisch, versteht d.übrigen slaw. Mundarten	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Rechtenberg Moritz Edler v.	2.5.1821 Rechtenberg /Galizien	ab 1850	Kanzellist Nordbahn 1 J 1 M; 3 J 1 M Expedient +Rechn.führer, ab 1850 Expeditbeamter	Gymnasium, Polytechn. Inst. Komm. Abt., beide Jg Philosophie als Hörer	lateinisch, deutsch, französisch, polnisch, spricht u.versteht ruthenisch	Bahnamtsverw. (lt.Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Reichhelm Karl	6.9.1820 /Carvesee b.Fehrbellin, Preußen	seit 1851	4 J Comis, 1845-50 Compagnon in eigener Liqueur-Fabrik, 1851 BahnamtsOffz.	Gym., höhere Studien Math, Physik, alte Sprachen, Handelslehre	deutsch, böhmisch, französisch	Offizial mit 400 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Reim Franz	1810 /Prag	seit 1852	8 J 9 M 21 T Militär, 1852 Mag.Aufs	3 GymKI, Schneiderlehre	deutsch	Magazinsaufseher /350 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufs.	
Reinelt Wenzl	20.11.1826 /Trauschkowitz, Böhmen, Kreis Eger	seit 1851	1851 techn. Diurnist Telegr.Büro Prag	Gym. Komotau, techn. Studien Prag abs.	k.A.	sehr fleißig und willig, beim auswärtigen Telegrafendienst sehr gut qualifiziert	Zl. 18722 /E Min.f.Öff.B. /1852	Beförderung techn. Eleve
Richling Anton	15.9.1821 /Hartenberg, Böhmen	1 J 5 M 22 T	8 J Handel, 2 J Sped.Büro KF Nordb., 1850 Expeditbeamter	Normal-u.Grammatikalsch, Handlungs-u. Buchh.-Kenntn.	deutsch, spricht etwas böhmisch	Offizial mit 500 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Richter Ferdinand	14.2.1814 /Kremsier, Mähren	1 J 7 M 6 T	11 J 5 M Militär, 5 J Zeichner, Kassier u. Bauführer, 1850 Expeditbeamter	4 Grammatikkl, Stabsschule Prag, 1.Regt. prakt. Erfahrung im Straßen- u. Bahnbau	deutsch, italienisch, französisch, spricht sla-wisch, spricht u. schreibt mit-tele. Englisch, bildet sich darin fort	Offiziale mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Richter Johann Emanuel	11.4.1809 /Iglau, Mähren	1 J 8 M 6 T	5 J 11 M Notariat, 11 J 19 T Nordb., 1850 als Expedient übern.	Gymnasial-u.phil. Studien, Kenntn. Rechn.,Kassa, Kanzeiwesen	deutsch, latein, versteht u.spricht böhmisch	Offiziale mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Richter Karl	k.A.	ab 1850	seit 1850 Rechn. Diurnist Nördl. StB /1 fl /Tag	3 Gym.KI., Realschule, Elementar Math, prakt. Geometrie, Physik, Mechanik, Baukunst	k.A.	Techn. Eleve /300 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Rinaldi Josef	19.3.1808 /Wien	1 J 7 M	8 J 9 M 16 T Militär, 3 J Asst. Bahnbauunter., KF Nordb. 9 J 8 M 1850 als Expedient übern.	beide Jahrgänge d. Realschule	deutsch, versteht italienisch, französisch	Offizial mit 600 fl	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Rischawy Wolfgang	Kleinbubna, Böhmen	1850 Diurnist, ab 1851 admin. Eleve /200 fl	1 J 6 M Pachtbetr., 1850 Diurnist, ab 1851 admin. Eleve	Gym.Studien, abs. Rhetor	k.A.	admin. Eleve /200 fl	Zl. 11665 /E /1852 Min.f.Handel	Beförderung
Ristoci Karl	6.7.1821 /Frankfurt a.M.	1 J 6 M 24 T	4 J 11 M 15 T Handelslehre, 7 J 9 M Commis u. Sped, 1 J 1 M 23 T KF NordB, 1850 ExpBea	4 Normal- 1.Latein u. 1.Realschule, Handlungs- u.Sped. Kenntnisse	deutsch, französisch, italienisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Ritz Benedikt	1.11.1801 /Altheim, OÖ	1 J 7 M	22 J 2 M 8 T Militär, ab 1842: 7 J 9 M Conducteur, Obercon. NordB, 1850 als Obercond übern.	Normalsch, weitere Ausbildung beim Militär	deutsch, italienisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Rodler Paul	29.11.1823 /Prag	1 J 5 M 5 T	6 J Comis, 2 J 3 M 26 T Diurnist KF Nordb, 1850 Expeditbeamter	II. Humanitätskl abs., Handelslehre	deutsch, böhmisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Rohleder Johann Erhardt	1820 Neuburg /Kreis Eger	seit 1851	verabsch. Patentalinvalide	k.A.	deutsch und böhmisch schreiben und lesen	Nachtwächter	Zl. 5408 /1852	
Ronge Josef	19.9.1815 /Neurothwasser, Schlesien	ab 1850	13 J 1 M Grenz- u.Finanz-wache, 1848-50 Telegr. Wächter, 1850 Diurnist,	Normalschule abs. weitere Kenntnisse in 13 J Gefällsd.	k.A.	ab 1851 admin. Eleve /200 fl	Zl. 11665 /E /1852 Min.f.Handel	Beförderung
Rösler Wilhelm	1.11.1825 /Sandau, Böhmen, ledig	seit 1851	1850 techn. Diurn /48 kr; Telegrafist /360 fl, 1851 Streckendienst /360 fl, Dez.851 techn. Eleve	4 Normalsch., gepr. Hauptschul-lehrer f. beide Jg, 1846-9 Poly. Inst. Prag, 1849-50 Uni Prag Theorie der Elektriz u. Magnetismus + böhm Sprache	deutsch, böhmisch	techn. Eleve /300 fl	Zl. 18722 /E Min.f.Öff.B. /1852	Beförderung Ing.Asst.
Roth Johann Pantaleon	k.A.	seit 1851	1831 Praktikant, Rechnungsakzist Tabakrechn. Kanzlei /300 fl, Rechn Kanzlist Gefällenverrechn. /400 fl, Offizial 500-700 fl, seit 1851 Betr Dion nördl.EB (gesamt 20 J 1 M)	sämtl. GymKI, polytechn.Studien, techn. Mineralogie u. Geographie	k.A.	Revident /900 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Rubricius Colestin	11.7.1833 /Rakonitz, Böhmen	seit 1851	k.A.	2 Jg Realsch. Rakonitz, techn. Fachstudien Polyt. Prag	k.A.	techn. Diurnist /40 kr/Tag	Zl. 18722 /E Min.f.Öff.B. /1852	Beförderung
Rudolf Franz	13.4.1812 /Pisek, Böhmen	seit 1850	13 J Militär, 2 J 1 M Schreiber privat, 2 J 3 M 19 T Diurn. Pachtbetrieb, 1850 als Diurn.übern.	Militär-Erziehungshaus Pisek, Pädagogischer Lehrkurs Prag	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Ruppert Johann	1819 /Böhmisch Trübau	1 J 5 M	2 J 6 M Grenzw., 1 J 5 M nördl StB 1852 Depotaufs	5 GymKI abs, Kenntnisse Berg- u. Hüttenwesen	deutsch, böhmisch	Depotaufseher /350 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufseher	

Name:	Persönliche Daten	Darstellung Dienstzeiten	Gesamtdauer Vordienstzeit	Ausbildung	Sprachen	Verwendung /Gehalt	Aktenzahl	Anm.
Ružek Anton	25.12.1818 /Petrovič, Böhmen	6 M 20 T	6 M Amanuensis, 4 J Privatlehrer, 3 J Korrektor "Prager Zeitung", 1850 Diurnist, 1851 Kanzellist	6. Gymnasialkl., Typographie	deutsch, böhmisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Ružiczka Christof	1815 /Dobrzychowicz, Böhmen	seit 1850	17 J Militär, ab 1850 Obering.Abt Diurnist,	4 Gramm.Kl; i.d. Artillerie Arithmetik u. Geometrie erl.	k.A	ab 1851 admin. Eleve /200 fl	Zl. 11665 /E /1852 Min.f.Handel	Beförderung
Sadowsky Jakob	22.11.1812 /Podhayce, Galizien	11 M 17 T	14 J 3 M Resipient im Gefälldienst, 1850 Expeditbeamer	III. Grammatikalkl. besitzt sämtl. Zoll- u. Gefälldkenntnisse	deutsch, polnisch, böhmisch, ruthenisch, russisch, etwas latein, versteht u.spricht wallachisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Sagner Josef	kath. verh. 6 Kinder, 43 J.	seit 1.10.850 Wächter	k.A	k.A.	k.A	Bahnwächter III.Cl, Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	einer der ausgezeichnetsten Wächter
Sajowitz Josef	20.1.1807 /St. Georgen, Krain	1 J 7 M	16 J 7 M 19 T Militär, 10 M Diurnist Bez Koat, 5 J 4 M 8 T Kanzellist N StB, 1850 v.d. Staatsverw.übern.	3 Normal-u. 6 Grammatikalkl., I.Jg höhere Geometrie, Kennnt. Kanzlei wesen	deutsch, krainisch, slowenisch, versteht italienisch, böhmisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Sandru Jakob Heinrich	1816 /Prag	seit 1851	6 J 5 M MatDepot Aufs bei Pacht-u.Regiebetrieb nördl StB, 1852 MatDepotAufs	k.A.	deutsch, dänisch, schwedisch, holländisch	Mat.Depotaufseher /350 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufs.	
Sarlay Emmerich	6.11.1809 /Krzewowice, Gebiet ehem. Freistadt Krakau	seit 1849	16 J 5 M Militär, zuletzt Leutnant, 1841 Cameralver-waltung, 1845 prov. Gefällden-Amtsschreiber /300 fl + QuG, bis 1849, seither Nördl StB	4 Normalsch., 4 Grammatikalkl Olmütz, techn.u. Vermessungstätigkeit im Militär, Prüfung Kameralkunde, Staatsrechn Wesen	k.A	prov. Telegrafist /1 fl 20 /Tag	Zl. 6571/E /1850 GD Comm	Eignung zum Büroleiter wg. ausgezeichneten Eigenschaften, viel Eifer, Applikation u guten Willen, beste moralische Grundsätze
Schaffelner Anton	15.5.1821 /Linz	seit 1850	1838 Diurnist Bez. Amt Linz Bergverrechn., 1844-8 Hauptzollamt Venedig/350 fl., 1848 Bez.Verw. Linz, Asst. Hauptzollamt Linz, 1849 def., Gesamt 11 J 6 M 29 T, 1850 Kassier Prag /500 fl	4 Grammatikalkl, Prüfung Gefällden-u.Verr.Vorschr., Staatsrechnung, Warenkunde, Verrechn.Wesen, Manipulation	k.A	Kassier, Rechn.-Asst. /500 fl + 50 fl Quartiergeld /in der Gefällden-Manip. sehr gut bewandert, musterhaftes Benehmen	Zl. 3615/C /1850 Handelsmin. + Zl. 4529/E Gdion d.Comm	Revident /800 fl
Schaffner Karl	1818 /Hallein, Sbg.	ab 1850	Baukatasterzeichner bei Bergwerks u.Salinen-Adm, Revisor KF Nordb /700 fl, seit 1850 Betr.Dion nördlEB	Maurerlehre, Elementar-Math., prakt. Geometrie, Naturlehre u. 3 Jg. Architektur	k.A	techn. Revisor /700 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	Revident /900 fl
Scharl Josef	13.3.1818 /Penzing NÖ	1 J 7 M	1 J 6 M Post-Expedient, 5 J 11 M 8 T Herrschaftsamt, 4 J Fabrikbuchh., 3 J 3 T Nordb., 1850 als Expedient übern	deutsche Normalkl, 4 Grammatikalkl, Kennnt. Politi.u. Jurid. Kanzleifach, Buchh., Eisenbahn-Kanzleigeschäfte	deutsch, versteht etwas böhmisch	Offiziale mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851	
Schebesta Wilhelm Josef	k.A.	seit 1850	21 J Buchführer in Großhandl. Häusern, Sped. Wien-Gloggn. EB	Realschule, Grammatikalkl.	k.A	seit 1850 Dion Nördl. StB., Exp.Bea Rechn. Abt. /400 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	Gesuch um Versetzung zur Südbahn
Schell Wilhelm	k.A.	k.A	k.A	Philosophische Studien, Hörer d. Medizin 2. Jahr	k.A	Student /Admin. Eleve /200 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Schennet Nikolaus	7.4.1816 /Wien	11 M 13 T	12 J 2 M 3 T Militär, 6 J Prakt FamilienFonds-GüterDion, 1850 Expeditbea	Corpschule im Pontonniercorps	deutsch	Offizial mit 400 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Scherak Alexander	5.10.1825 /Czemowitz, Galizien	10 M 23 T	2 J Spedition, 4 J 8 M 18 T SpeditionBea südl.StB, 1850 Expeditbeamer	4 Normal, 2 Grammatikalkl, Polyt. Inst. Wien comm. Abt, Kennnt admin Eisenbahndienst u. Spedition	deutsch, krainisch, italienisch, französisch nicht ganz gelaufic	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Scherzer Georg	k.A.	seit 1850	1834 Amtsprakt. Gefälldenverw., Rechn.Kanzlist 250-350 fl, Asst. Rechn. Abt. Handelsmin. /400 fl + 100 QuG, seit 1850 nördl EB Dion (gesamt16 J 10 M)	Realsch., einige techn.Abt. Polyt., Landwirtschaft, Staatsrechn. wissensch, Prüfung über sämtl. Kameral-Gefällden-Vorschr.	k.A	Revisor /700 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	Revident /900 fl
Schewczik Ignaz	17.7.1820 /Lechwitz, Mähren	1 J 8 M 4 T	2 J 2 M gräfl. Herrschaft, 2 J 6 M Waldamtsschreiber, 2 J 1 M Kanzlist, 2 J 5 M 24 T bei Advokat, 1850 Expeditbeamer	Verr- u. Kassawesen, Manipulations-Kanzleikennnt.	böhmisch, deutsch	Offizial mit 600 fl	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851	
Schilk Michael	21.8.1816 /Heiligenstadt b. Wien	1 J 7 M 3 T	5 J Post-Expeditor, 5 J 8 M 20 T Kanzellist Nordb.	Humaniora abs., beide Zweige d. Post Manipulation gepr., prakt. Ausbildung b.d. Nordbahn	deutsch, französisch, italienisch	Bahnamtsexp.	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851	Beförderung
Schimke Franz	21.1.1819 /Wischau, Mähren	2 J 3 M 16 T	14 J 5 M Schreiber auf Gütern, 2 J 4 M 20 T Speditionbeamer, ab 1850 Expeditbeamer	Normalschulen u.okon. Studien, Kennnt. im Kanzleifach	deutsch, böhmisch	Offiziale mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851	Beförderung
Schimmer Anton	17.1.1833 /Rakowitz, Böhmen	seit 1850	k.A.	Technik in Prag u. Realschule in Rakonitz abs.	k.A	seit 1850 Dion Nördl. StB., Exp.Bea Rechn. Abt. /400 fl	Zl. 11665 /E /1852 Min.f.Handel	Beförderung
Schimon Anton	24.5.1806 /Hohenmauth Böhmen	1 J 7 M	5 J 10 M 20 T Militär, 1 J Bauaufs, 2 J Schreiber, 4 J 9 M Bahnaufs. Exp+ Telegrafist Nördl.StB	Realschule, Pädagogie a.d. Musterhauptschule Prag	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Schiroky Mathias	2.2.1811 /Weiskirchen Mähren	ab 1850	1831-39 Schreiber, Controllor, bis 1850 Revisor, Adjunkt, dann Übernahme v.StB	2 Jg der 2.Cl. Gym+Ökonomie abs., Land-u Forstwissensch, Rechnungsw	deutsch, böhmisch	Offiziale mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851	
Schlager Karl	22.2.1824 /Prag	1 J 6 M 22 T	6 J 5 M 15 T Handlung, Diurn. Bahn-Pachtbetr. 4 J 8 M 22 T, 1850 Exp.Bea	Grammatikalkl, Handels-u.Sped. Wissenschaft	deutsch, böhmisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851	
Schloßer Ignaz	1.2.1807 /Mügglitz, Mähren	1 J 7 M 10 T	9 J 6 M Magazi-neur, 2 J 3 M Bau Asst, 4 J 6 M Bahnaufs /Pachtbetrieb, 1850 als Bahnaufs übern.	4. Hauptschulkl, Landwirtschaft Uni Wien, prakt. Techn.u.comm. Erfahrung	deutsch, böhmisch unvollkommen	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Schmalnauer Mathias	27.11.1808 /Ischl OÖ	1 J 8 M	8 J Salinenamt, 13 J 2 T Militär, 3 J 11 M Nordb., 4 J 8 M nördl.StB, 1850 Expedit	Normalklassen, 3 Jg Kadettenschule abs, Schwimm- u. Fechtmeister Regt G.H. Baden	deutsch, böhmisch nur sprechen	Offiziale mit 700 fl	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851	
Schmid Josef	27.4.1813 /Preßburg, Ungarn	1 J 7 M	6 J Militär, 1838-45 BauAsst, 1845-50 Ing.Asst in Pachtbetrieb, 1850 Ing. Asst.	6 Gymnasialkl, techn. Ausbildung Kadettenschule Pest, Kennnt.im Baufach u. Telegrafienwesen	deutsch, ungarisch, latein, spricht polnisch, mährisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	

Name:	Persönliche Daten	Darstellung Dienstzeiten	Gesamtdauer Vordienstzeit	Ausbildung	Sprachen	Verwendung /Gehalt	Aktenzahl	Anm.
Schmidt Wenzl	kath, verh, 4 Kinder, 42 J.	k.A	früher Korporal	schöne orthographische Handschrift	k.A	Weichenwächter, Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	gehört zu den ausgezeichnetsten Weichenwächtern, könnte einem Stationsw. vorstehen
Schmied Karl	1812 /Komotau, Böhmen	seit 1849	ab 1849 Oberbauarb, Kanzleidienst	Schneider, verabsch. Korporal, kann schreiben u.lesen	deutsch, böhmisch	Torwächter	Zl. 5408 /1852	
Schmutzer Johann	19.12.1809 /Drösing NÖ	1 J 6 M 21 T	16 J 2 M Militär, 1845-50 bei Pachtbetrieb N.StB, 1850 Expeditbeamter	1 Jg Philosophie zu Krems	deutsch, böhmisch, versteht lateinisch	Offiziale mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tw. Hinweis auf 7742/1851)	
Schnabel Karl	10.11.1816 /Haid, Böhmen	1 J 9 M 29 T	6 M Aspirant böhm.Landes-unterkammeramt; 11 J 6 M 19 T Praktikant, Aktuar Justizamt Waseritz, 3 J 6 M 24 T öst. StEB	I. Humanitätskl. Abs., Prüfungen aus Staatsrechnungswissensch., prakt.Kenntn. Concepts-,Rechn.-u. Kassafach	bloß deutsch	Materialdepotsverw.	Zl. 16578 /1851 (unter tw. Hinweis auf 7742/1851)	
Schnorfeit Karl	2.2.1814 /Johannesberg, Schlesien	2 J 3 M	2 J 7 M 18 T Post-Manip, 6 J 4 M nördl.StB-Pachtbetrieb, 1850 Expeditbea	Philosophie abs.	deutsch, lateinisch, spricht slawisch, französisch, italienisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Schober Josef	12.1.1797 /Hadersdorf NÖ	1 J 3 M	17 J in angeseh. Banquiers-u. Handlungsh., 20 J selbst Kfm, ab 1850 Bahnamtsverw.	Realschule, kfm.+Sped. Ausbildung	deutsch, französisch, italienisch	Bahnamtsverw.	Zl. 16578 /1851 (unter tw. Hinweis auf 7742/1851)	
Shubert Wilhelm	3.12.1825 /Brünn, ledig	ab 1850	2 J 8 M BauAsst beim Bahnbau bei Fa. Klein, 2 M beim Bau des Olmützer Forts	abs. Techniker, gelernter Maurer	k.A	1850 techn. Diurn./ 1 fl, 1851 techn. Eleve /300 fl	Zl. 18722 /E Min.f.Öff.B. /1852	Beförderung Ing.Asst.
Schüller Johann	? /Dambositz, Mähren	2 J 3 M	11 J privat Magazineur + Spediteur, 3 J 2 M nördl.Staatsb. Magazineur	Realschule, com.Abt., vollk. Kennt. Speditionsgesch.	deutsch, böhmisch	Bahnamtsexpeditior (Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tw. Hinweis auf 7742/1851)	
Schwarzenberger Leopold	28.7.1808 /Hermleiß, NÖ	ab 1847	KF Nordbahn: 1842-4 Magazinsarb., 1844-7 fahrender Packer, 1847-50 Packmeister	Militärschule	k.A	Conducteur /300 fl	Zl. 6406 /22.4.1854	pünktlich i.d. Pflichterfüllung, ausdauernd, unverdrossen
Schwipp Alexander	19.8.1824 /Libochowitz, Böhmen	1 J 6 M 21 T	4 J 5 M 24 T Prakt.u. Schreiber auf Herrschaften, 1 J 1 M 3 T Diurn Pachtbetrieb NStB, 1850 als Diurn.übern., Exp-Beamter	beide Jg 4.Kl Pianistenhauptsch Prag, Techn. Lehr anst. Prag, Prüfung in Telegrafie u.Behandlung d. Telegr.Apparats	deutsch, böhmisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Sedlmayer Franz	1800 /Zwittau	seit 1852	k.A.	Handelslehre, Zollkenntnisse	deutsch, böhmisch nur sprechen	Magazinsaufseher II.Cl def./400 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufs.	
Seidenschnur Karl	13.8.1812 /Prag, verh.	ab 1850	5 J 11 M seit 1837 Geschäftsleiter u. Zeichner bei Prager Baumeister, 6 J 1 M ab 1843 Baufa. Klein als Baumeister, 1850 Techn. Diurnist Betr.Dion /1 fl; 1851 techn. Eleve GD f.Comm /300 fl	ständisch-techn. Inst.Prag, höhere Math.+Mechanik Uni Prag gehört, 1834 Uni Prag Staatsrechn.geh.	k.A	Techn. Eleve /300 fl	Zl. 18722 /E Min.f.Öff.B. /1852	Beförderung Ing.Asst.
Seik Josef	30.4.1822 /Pisek, Böhmen	1 J 6 M 14 T	2 J 1 M 20 T Prakt. Katastral-Vermessung; 3 J 3 M 20 T Bauzeichner, 6 M Zeichner, 9 M 25 T Asst. Pachtbetr., 3 J 8 M 25 T Zeichen-diurn. KF Nordbahn, 1851 Exp.Bea	techn. Studien, Baufach, Kanzleikenntnisse	deutsch, böhmisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Selisko Franz	32 J, Olmütz /Mähren, kath., verh., 1 Kind	ab 1847/9 Oberbau Pachtbetr.	1837/8 Mag. Bistritz, 1838/9 Grenzwache, 5 J Militär, 1850 Amtsdienster Steueramt /250 fl	2 Kl. Hauptschule, Militärschule	k.A	Kondukteur	Zl. 6412 /23.4.1851	
Seyler Adam	10.6.1817 /Plan, Böhmen	2 J 6 M 2 T	8 J 3 M Schul-, Hauptschulgehilfe, 1 J 6 M Privatlehrer, 2 J 4 M 10 T Zeichnungskopist StaatsEB Bau, 1850 Kanzellist	4 Grammatikalkl, Lehrkurs f. Trivial lehrer, Konservatorium Wien,	bloß deutsch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Sigmund Alexander	26.10.1826 /Prag	seit 1851	kk. Vermessungsadjunkt /24 fl /mtl bis 1849, 1850-1 Geometer /34 fl, Beförderung 2 fl /Tag, 1851 Diurnist Gen.Dion /1 fl., 1851 techn. Eleve	Realsch. 1844-5, Technik 1846, 47, 49 - Bauzeichner + Maurerlehre	k.A	techn. Eleve /200 fl /Beförderung	Zl. 11665 /E /1852 Min.f.Handel	Bauzeichner + Maurerlehre beim Smichover Maurermeister Seemann, 1847-8
Sikora Paul	1.7.1823 /Lomna, kk Schlesien	1 J 7 M	1 J 1 M 14 T Ing.Asst.III.Cl Eisenbahn-Pachtbetrieb, 1 J 5 M 8 T Ing.Asst. II.Cl +Ober-Telegrafist, 1850 als Telegrafist v. Staatsverw. übern.	5 Jg techn.Abt. Polytechn.Inst Wien, Ausbildung im Telegrafen, gelernter Maurer	deutsch, polnisch, böhmisch, Vorkenntn. ungarisch u. englisch	Offiziale mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tw. Hinweis auf 7742/1851)	
Snopek Wenzl	13.9.1814 /Neumettl, Böhmen	seit 1850	5 J auf Gütern, 10 Amanuensis in Advokatur, 1850 Diurnist nördl StB	grammatikalische u.techn. Studien, Kanzleikenntn.	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Söllnwanger Anton	3.3.1811 /Wien	1 J 7 M	10 J 1 M 5 T Militär, 2 J Festungsbau, 5 M 3 T Baupolier, 4 J 10 M 10 T Ing.Asst. Nördl St	Polytechn.Inst. Techn.Abt, 1.Kurs Architektur Akad d.Bild. Künste abs.	deutsch, etwas böhmisch u. italienisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Spanner Fedor von	1808 /Prag	seit 1852	22 J Militär, Pachtbetrieb dann Regie nördl.StB, 1852 Mag.Aufs.	2 Grammatikalkl, Militärausbildung	böhmisch, polnisch, ungarisch, französisch	Magazinsaufseher /500 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufseher	
Spitzer David	27.5.1822 /Stettin, Schlesien	11 M 18 T	3 M 14 T Post-Aspirant, 2 J 10 M 9 T Buchh, 1850 Expeditbeamter	Absolvent philos. Studien u. comm Abt. Technik Wien, Kurs Höhere Erziehungsk	böhmisch, französisch, italienisch, böhmisch, deutsch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Spitzer Josef	8.3.1816 /Hollenbach, NÖ	seit 1851	15 J 5 M 19 T Lehrer, 5 M 8 T Telegrafist, 1851 Bahnamts-Offz.	Beide Jg 4. Kl, Hauptschullehrer-Prüfung u. Unterricht f. Taubstumme, techn. Fächer, Telegrafie	deutsch, versteht italienisch, französisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Srnez Karl	21.9.1827 /Raitz, Mähren	1 J 7 M	4 J 7 M 7 T Bau-Asst. +Zeichner, 3 M Telegrff.-Diurnist, 1 J 2 M 22 T Telegrafist, 1850 v.d. StB übernommen	4 Normalkl Hauptschule, Kenntn. Eisenbahnbau u.Kanzleifach	deutsch, böhmisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Stachl Josef	17.12.1800 /Dornbach, NÖ	k.A	25 J 10 M 14 T Militär, 3 J 10 T Magazinsgeh.	Hauptschule Wien, weitere Ausbildung ArtillerieRegt.No2	deutsch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Stanus Josef	5.11.1812 /Pest, Ungarn	1 J 7 M	10 J 9 T Militär, 2 J 5 M Konzipist, 2 J 4 M Assing im Straßen-u.EB-Bau, 5 J 2 M Asst. KF Nordb, 1850 als Asst.übern	Gymnasialstudien, Kanzleikenntn.	deutsch, ungarisch, spricht böhmisch	Offizial mit 500 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Steinebach Viktor	24.12.1826 /Wien	k.A	8 J 3 M Militär, 1851 Bahnamts-offiziel	Humaniora abs.	deutsch, lateinisch, italienisch bloß sprechen	Offizial mit 500 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	

Name:	Persönliche Daten	Darstellung Dienstzeiten	Gesamtdauer Vordienstzeit	Ausbildung	Sprachen	Verwendung /Gehalt	Aktenzahl	Anm.
Steinpöck Alexander	23.3.1822 /Rottenmann, Stmk	seit 1851	8 J 3 M Militär, 2 J 10 M 20 T Magazinsgeh., 1851 Bahnmts-Offizial	4 Grammatikalkl, Kennntn. Math.+ Situationszeichn.	deutsch, italienisch zur Verständigung	Offizial mit 400 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Stibor Wenzel	1820, Budweis-Tabor, Böhmen, kath, verh, 1 Kind	k.A.	Knecht	k.A.	k.A.	prov. Signalwächter II.Cl /180 fl	Zl. 4372 /854 /Conduittliste	
Stöhr Josef	1.9.1808 /Klitschin, Böhmen, verh.	5 J 3 M 10 T Bahnmts-expeditor	18 J 8 M 17 T andere Staatsbehörden (Postwesen),	1. Semester Logik	deutsch, böhmisch, italienisch, französisch	Bahnamtsexp. Station Teplitz /1000 fl (1000 fl Kaution) /Bericht 7742	Zl. 16578 /1851 (unter tw. Hinweis auf 7742/1851	+ Zl.59 /1855
Strauß Johann	26.6.1805 /Prag	1 J 7 M	9 J 7 M privat, 4 J 10 M 15 T KF Nordbahn, 1850 Rechnungskanzlist v.d. Staatsb Verw. übern.	4 Normalkl.+ Realschule u. Zeichnen, Handelslehre, techn. Kenntnisse praktisch erworben	deutsch, böhmisch, französisch minder gut	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Stribersky Karl	6.3.1813 /Lodenitz, Böhmen	1 J 8 M 28 T	Werkstättenleiter zu Steinbrück, Südl.StB, Lokaufseher Regiebetr. Nördl StB, insg: 1 J 8 M 28 T	Vorlesungen über populäre Mechanik, 5 J Privatunterricht Arithmetik, Geometrie u. Maschinzeichnen	k.A.	Lokomotivaufseher II.Cl. (prov.), 700 fl	Zl. 28733 /16.12.1852	hat viel guten Willen, ist fleißig und verwendbar, aber wenig Energie. Moralität: sehr gut
Strigl Wenzl	k.A.	seit 1850	1829 Praktikant, Hofbauamtssch., Kanzlist, Insp.Bea im Belvedere, Rev. GD StEB /500 - 700 fl, techn.Rev. Nördl. StB (gesamt 22 J 4 M)	Humaniora, techn. Studien, prakt. Geometrie, Ökon, techn Botanik, Staatsrechn.Wesen, prakt. Vorbildung im Zeichnen	k.A.	Techn. Adjunkt /1000 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	Liste d.Besetzungsvorschl. Rechn.Abt. Nördl StB
Stuchlik Anton	k.A.	seit 1850 Dion Nördl.StB	11 J 9 M Prakt. Königshofer Magistrat, Amtsschreiber Herrsch Altenbuch, Sped. Geschf. Pardubitz Diurnist /Kanzlist Nordb.	Normalhauptsch., Arithmetik, Algebra, theoret.u. prakt. Geometrie, Sternometrie, Trigonometrie	k.A.	Exp.Bea Rechn.Abt. /400 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Sturz Franz	1807 /Pardubitz	seit 1852	9 J 2 M 15 T Militär, 9 J 5 M kk.Convikt, 11 M 15 T Handelsmin, 1852 MagAufs	2 GymKl.	deutsch, böhmisch, italienisch	Magazinsaufseher /350 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufs.	
Swirak Franz	26.4.1798 /Zbirow, Böhmen	1 J 4 M 3 T	5 J 2 M 20 T Schreiber auf Gütern, 18 J 1 M 25 T Burggraf, 9 J Nordb, 1850 Bahnaufs.+Exp.	k.A.	deutsch, böhmisch, polnisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Swoboda Adolf	14.6.1818 /Neutitschein, Mähren	1 J 7 M	ab 1844 Rechnungsführer i.d. Nordbahn, 1850 Expeditbeamter	Humaniora, Landw.Lehre, Veterinärkunde, abs., Kennntn. In EB-Verw. u.Transp	deutsch, böhmisch, französisch, versteht ital.	Bahnmtsverw. (lt.Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tw. Hinweis auf 7742/1851	
Swoboda Johann	1810 /Kolin	ab 1849	Tagelöhner seit 1849, ab 1850 Nachtwächter	k.A.	k.A.	Nachtwächter	Zl. 5408 /1852	Moralitätszeugnis d. Magistrats
Swoboda Johann	23.10.1818 /Prag, verh	ab 1850	1838-43 Privatlehrer, 7 J 7 M bis 1850 Landesadvokatur Morolt, 1 M Diurnist BG Prager Kleinseite, ab 1850 Diurnist Nördl.StB /48 kr /Tag	4 Normalsch., Lehrpräparandenkurs & Pomologie, einf. + doppelte Buchh. Wissenschaft	k.A.	Diurnist /48 kr /Tag	Zl. 3986/E /1852 GD f. Comm.	Belobigung wg. "angestrenzter Dienstleistung"
Taschner Johann	5.9.1816 /Pilsen, Böhmen	1J 2M	3 J Erzieher, 6 J Kanzlist, 2 J 11 M Hauptzollamt, 1850 Expedit-Beamter	beide Jg Philosophie abs., Praxis im Kanzlei u.Verw.wesen, Erfahrung im Bahn u.Telegrafendienst	deutsch, böhmisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tw. Hinweis auf 7742/1851	
Tetik Jakob	5.6.1813 /Branna, Böhmen	1 J 7	11 J 10 M 10 T Militär, 4 J 7 M 3 T KF Nordb, 1850 als ExpBea v. Staatsverw übernommen	4 Grammatikalkl, Regimentsschule	deutsch, böhmisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tw. Hinweis auf 7742/1851	
Thiel Johann	k.A.	seit 1850	5 J Magazineur Handlungshaus, seit 1850 Dion Nördl StB, Exp.Bea. Rechn.Abt. /400 fl	Normalhauptsch., merkantilsche Wissenschaften	k.A.	Revident /700 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	
Tille Wenzl	20.1.1822 /Binej, Kr. Bunzlau	ab 1850	4 J 10 M Militär, 8 J 7 M Gärtner und Deichgräber, ab 1850 Aushilfswächter Staatsbahn	2 Normalklassen, gel. Gärtner	k.A.	Bahnwächter III.Cl. /192 fl	Zl. 5284 /1854	
Töppner Wilhelm	25.5.1819 /Engelhaus, Böhmen	1 J 7 M 5 T	1834-37 Comis, 1837-47 Kfm, 1847-50 Magazineur Pachtbetr, 1850 Exp.Bea	Normalschule, Handelslehre	deutsch, böhmisch nur sprechen	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Trapp Johann	1794 /?	Nachtwächter	ab 1845 Zimmergeselle, 1848 Bahnwächter	Zimmermann	böhmisch, deutsch, nur böhmisch lesen und schreiben	k.A.	Zl. 5408 /1852	
Tröly ?	k.A.	seit 1850 Dion Nördl.StB	10 J 6 M seit 1840 KF Nordb. Kondukteur /360 fl, Oberkond. 500 fl, Revisor /700 fl	Militärwissenschaften	k.A.	Exp.Bea Rechn.Abt. /700 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	Revident /800 fl
Uhlig Karl	28.3.1823 /Görkau, Böhmen	1 J 7 M	5 J 4 M Forstwesen, 2 J Versicherungssagent, 1 J 6 M Kanzleigeh., 4 J KF Nordb Auspasser, 1850 als Auspasser übern.	Normalsch, 4.Kl II.Jg Realsch, geprüfter Forstmann	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Ujk Leopold	6.11.1818 /Wostfedek, Böhmen	ab 1852	k.A.	beide Jg Realsch, Polytechnikum	k.A.	1852 techn. Diurnist /1 fl	Zl. 18722 /E Min.f.Öff.B. /1852	musterhaft /Beförderung
Unschuld Gustav	25.7.1821 /Neuhaus, Böhmen	7 M 12 T	5 J 11 M Comis, 5 J 2 M 6 T Versicherungsbea, 6 M 4 T Diurn. StaatsEB, 1851 admin.Eleve	4 Grammatikalkl, Handelslehre, gepr.Buchhalter	deutsch, böhmisch, französisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Urban Ferdinand	15.6.1819 /Oberreith, Böhmen	ab 1850	12 J Finanz-Oberaufseher, ab 1844 def., 1850 Kondukteur	2 Humanitätsk, Gefällen-, Kanzlei-+Telegraf-Kennntn.	deutsch, böhmisch nur sprechen	seit 1852 Magazinsaufseher II.Cl. /400 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufseher	Beförderung
Wanbacher Franz	25.8.1815 /Wien	1851 Bahnmts-offizial	11 J 2 M Comis, 3 J 4 M 16 T Versicherungsbea,	Normalsch., 1 Grammatikalkl, Handelslehre	deutsch	Offizial mit 400 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Wehmuth Alexander	25.5.1810 /Wien	1 J 8 M	19 J 11 M Militär, 1 J 8 M 11 T Munizipalgarde Wien, 1850 Expeditbeamter	3 Normal-u. 3 Grammatikalkl.	deutsch, italienisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tw. Hinweis auf 7742/1851	
Weich Franz	k.A.	ab 1850	13 J 4 M Diurnist Hauptzollamt Wien, seit 1850 Dion Nördl StB	Humaniora, pädagogischer Lesekurs	k.A.	3 M Kanzlist KF Nordb. /360 fl, Exp.Bea. /Rechn. Abt. /400 fl	Zl. 4529/E Gdion d.Comm.	Revident /700 fl
Weigel Josef	kath, verh, 7 Kinder, 43 J.	ab 1850	am 1.5.850 als Bahnwächter übernommen	k.A.	k.A.	Stationswächter III.Cl, Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	noch nie ein Anstand, hält den Stations-platz in Ordnung
Weisheit Josef	3.3.1827 /Unhoscht, Böhmen	seit 1851	k.A.	Jurid. Studien, Prüfung über böhm. +frz. Sprache u. Staatsverr.Kunde	k.A.	1851 admin. Eleve /200 fl	Zl. 11665 /E /1852 Min.f.Handel	fleißig u. willig, aber ohne bes. Fähigkeiten, sogar "leisen Anflug von Blödsinn", ordnet Rechnungen i.d. Rechn.Abt.

Name:	Persönliche Daten	Darstellung Dienstzeiten	Gesamtdauer Vordienstzeit	Ausbildung	Sprachen	Verwendung /Gehalt	Aktenzahl	Anm.
Wenninger Josef	k.A.	seit 1850	14 J 5 M Militär, ab 1846 Rev. Asst., seit 1850 Dion Nördl. Stb	Pädagogik	k.A.	Revisions-Asst. /540 fl + 300 fl Reisepausch.	Zl. 4529/E Gdion d. Comm.	Revident /800 fl
Werner Franz	4.4.1817 /Prag	1 J 7 M	10 J 2 M Militär, 4 J 9 M nördl StB Kanzleidiener, Conducteur, Magazinskanzlist, 1850 als Kanzlist übernommen	4 Grammatikalkl. Handlungsfach	deutsch, böhmisch, polnisch lesen u. sprechen, etwas französisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Werthmüller Franz	10.12.1798 /Prag	1 J 7 M	18 J 5 M Ökonomiebeamter b. Graf Waldstein, 4 J 9 M Eisenbahn-Pachtbetrieb, 1850 als Protokollist übern.	Humanitätskl., Privatunterricht in Ökonomie, kfm. Fächer	deutsch, böhmisch	Offiziale mit 700 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Weselák Leopold	1.2.1825 /Koryt, Böhmen	ab 1850	ab 1849 KF Nordb. Telegrafist	absolvierter Techniker, Prüfung kk. Hofbaurat, praktische Maurerausbildung	k.A.	Telegrafist /360 fl	Zl. 6571/E /1850 GD Comm	Eignung zum BetriebsAsst
Wiedemann Adalbert	27.10.1823 /Vossow, Böhmen	1 J 7 M	1 J Prakt.Forstw, 2 J 1 M 21 T Diurn., 5 M 13 T Expedit-kanzleigeh., 1850 als Expedient v.d. Staatsverw. übern	4 Kl u. Realschule, Prüfung als Leser, 2 J Zeichnungsakad Prag, prakt. Kennntn. Forstw.	beide Landes-sprachen, französisch	Offizial mit 600 fl	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Wild Heinrich	26.2.1824 /Mailand	seit 1849	1849 KF Nordb Telegrafist	5 Jahrgänge Polytechn. Inst. Wien	k.A.	Telegrafist /360 fl, seit 1850 Nördl. StB	Zl. 6571/E /1850 GD Comm	Ing.Asst. Anwärter, Eignung zum Betriebs-Asst
Wildau Bernard	kath, verh., 3 Kinder, 56 J.	ab 1850	seit 1.Mai 1850 Wächter, früher 19 J Militär (Korporal)	die Gymnasialklassen	k.A.	Bahnwächter II.Cl., Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	allen Anforderun-gen ent-sprechend
Wischatta Wenzl	kath, verh, 2 Kinder, 39 J	k.A.	früher Militär u. Finanzwächter	k.A.	k.A.	Weichenwächter, Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	entspricht allen Anfor-derungen
Wissgrill Heinrich	23.6.1823 /Latein, Mähren	1 J 9 T	7 J 4 M 26 T i.d. Handlung; 1 J 1 M 8 T Nordb., 1850 Expedit-beamter	Grammatikalkl, im Merkantilfach grad, Speditionsausb., Verr.- u.Kassawesen	deutsch, böhmisch	Bahnamtsoffizial mit 800 fl (Bezug Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Witt Johann	28.11.1820 /Prag	1 J 7 M	1 J 2 M Schreiber Jurisdiktions-amt 3 J 2 M 15 T Pachtbetrieb n.StB, 1850 Kanzlelist	Gym.u. phil. Lehrgegenstände Uni Prag abs. Kennntn.im Kanzleifach	deutsch, böhmisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Wittek Johann	1795 /Hohenwarth, Kr.Pardubitz	seit 23.4.1851	verabsch. Patentalinw, ab 1845 Arbeiter Oberbau	k.A.	deutsch u. böhmisch schreiben, französisch	Nachtwächter	Zl. 5408 /1852	
Wodiczka Friedrich	25.11.1925 /Ronsperg, Böhmen	ab 1850	2 J 3 M privat, 1 J 3 M 8 T Bahn-Pachtbetrieb, 1850 techn. Diurnist	4 Grammatikalkl, beide Jg Realsch, techn.Studien am böhmisch-ständischen Polyt.Inst Prag, Telegrafenkennntn	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Wolansky Kasimir	25.2.1817 /Wieliczka, Galizien	1 J 7 M 11 T	12 J Post, ab 1850 Magazineur-Expeditor	Hauptschule, 4 Grammatikalkl.	deutsch, polnisch, spricht böhmisch	Bahnamsverw (lt. Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Wolf Alexander	1815 /Aussig	ab 1851	1851 Kondukteur, 1852 Mag.Aufs. II.Cl	Realschule abs, theor.+prakt. Kennntn. Zoll Gefällen	deutsch, versteht ungarisch, böhmisch	Magazinsaufseher /II.Cl /400 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufs.	
Wolf Anton Johann	24.4.1824 /Prag	ab 1851	k.A.	Philos. Studien in Prag	k.A.	1851 admin.Eleve /200 fl	Zl. 11665 /E /1852 Min.f.Handel	Beförderung
Wolf Richard	12.7.1805 /Wieliczka, Galizien	k.A.	kk. Artillerie, Kadetten-Comp Olmütz, Werkmeister I.Cl bei Olmützer Fortifikation, Werkführer Regiebetrieb, kein Staatsdienst	4 Normalkl, Math. Kurs im Bombar-diercorps, Zeichnen, Straßen-u.Brückenbau, Physik, Chemie	k.A.	Werkführer III.Cl (zeitl) /700 fl. Wagenführer Wagenschlosserei Prag,	Zl. 28733 /16.12.1852	wenig Erfah-rung, aber sehr fleißig. Beneh-men + Moralität: gut
Woller von Wollersthal Ignaz	1804 /Prag	10 J	10 J KF Nordb: Inspizient, Condukteur, Obercondukteur, 1852 Mag.Aufseher	absolv.Logiker	ungarisch, deutsch, slawisch, lateinisch, französisch	Magazinsaufseher /500 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufseher	
Wrany Johann	6.1.1806 /Bohntitz, Böhmen	ab 1850	22 J 1 M 23 T Militär, 7 M 11 T Diurn., 5 J 4 M 20 T Diurn. Pachtbetrieb, 1850 als Diurn.übern.	4 Grammatikalkl, 3 J Artillerie-Regimentssch., Kanzleikenntn.	deutsch, böhmisch	Offizial mit 400 fl	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Zahler Josef	22.11.1812 Siebenhirten NO	1 J 7 M	3 J Pfarrschule Hauskirchen, 5 J 9 M Stadtschule Zistersdorf, 7 M Pfarrschule Ottakring, 1840 Nordb, Expedit-beamter, 1850 als ReFu übern.	Lesekurs d.kk. Normalhauptsch., 1833 Leseprüfung, Konservatorium, div. prakt. Weiterbildungen	deutsch	Bahnamtsoffizial mit 800 fl	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Zamisch Anton	14.4.1820 /Semin, Böhmen	1 J 6 M 2 T	14 J in Familienhandlung, 1848-50 Pachtbetr. Nördl. StB, 1850 Expedit-bea.	2 Jg d.4. Normalklasse, merkantilistische Kenntnisse	deutsch, böhmisch	Offizial mit 500 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Zanetti Josef	20.3.1818 /Wien, verh. 6 Kinder	1 J 7 M 12 T	3 J 10 M Militär, 6 J Familien-betr, J 10 M Konzipist, 3 J 4 M 23 T KF NordB, 1850 Expedit-bea	4 deutsche Kl. Piaristenhauptsch. Wien, Handelslehre, gepr. Städt. Markt-Inspizient	deutsch, versteht etwas böhmisch u.italienisch	Offizial mit 600 fl	sowie 19436 /1855 Han-delsmin.	
Zaunek Franz	30.12.1816 /Postupitz, Böhmen	1 J 7 M 6 T	2 J 6 M Aufseher u. Expedient Wien Gloggnitzer EB, 2 J 4 M 10 T Bauleitung Bruck /Mur, 5 J 5 M 20 T Oberling.Abt Graz, 1850 ExpBea	Normalschulen, 6 Grammatikalkl Prag, Kennntn. Tracieren, Ober- Unterbau Bahn, sowie Postmanipulation	slawisch, deutsch, lateinisch	Offizial mit 600 fl (Bezug Bericht 7742)	sowie 19436 /1855 Handelsmin.	
Zaunek Josef	1815 /Waderovsk, Kreis Perau	k.A.	ab 1845 Arbeiter am Oberbau, dann Wasserstation Prag	k.A.	lesen u. schreiben nur böhmisch	Nachtwächter	Zl. 5408 /1852	
Zelniczek Johann	3.3.1826 /Dukowan, Mähren	1 J 8 M	1841-42 väterl. Betrieb, 2 J 3 M Nordbahn GenInspektorat, MatVerw.	4 Normalsch. Brünn, 5 J Polyt.Inst. Wien, alle obligaten u.nicht obligaten Gegenst.	deutsch, böhmisch, versteht etw. italienisch	Materialdepotsverw. (Bericht 7742)	Zl. 16578 /1851 (unter tlw. Hinweis auf 7742/1851)	
Zidek Peter	1819 /Prag	seit 1850	7 J 6 M 13 T Militär, 2 J 7 M 15 T Obercond. KF Nordb, 1850 als Cond. übern.	Unteroffiziersschule	deutsch, böhmisch	ab 1852 Magazins-aufseher /350 fl	Zl. 1632 /854 Verzeichnis der Material-Depot-Aufs.	
Ziegler Karl	kath, verh. 4 Kinder, 56 J.	seit 1.6.850	k.A.	k.A.	k.A.	Signalwächter I.Cl., Kompetenz-Tabelle: Wächter, zur Beförderung geeignet	Zl. 14948 /4.10.1854	gehört zu den ausgezeichnet-sten Signal-wächtern
Zitowiecky Nikolaus	1812 /Laminka, Galizien	ab 1852	11 J 7 M 23 T Militär, 6 M Wassers schöpfer Brünn, 4 M Oberbauarb., ab 1852 Weichenwächter	Trivialschulen	k.A.	Weichenwächter	Zl. 10649 /1854	ggw. Verwen-dung vollkom-men entspre-chend, lebt zwar ggw. im Konkubin-at, sonst ausge-zeichnet

Name	Titel	geb. in /Religion	Privatdienste	Staatsdienste	Gehalt	Studien /Ausbildung	Sprachen	Anm	Aktenzahl
Androletti Gustav	techn.Eleve	1.10.1828 /Warschau, ledig, kath	9 M Zeichner in Krakau	1851 techn.Diurnist,1852 techn. Eleve	300 fl /Jahr	techn.Studien in Lemberg + Krakau abs.	deutsch, polnisch		Zi. 15/1853
Bienek Franz	Wege- wächter	1818 Krzeszowice /Krakau, verh, kath	bis 1829 bei den Eltern, bis 1846 Pferde knecht, Bedienter, bis 1850 Streckenarb, bis 1851 Wegewächter	Wegewächter	120 fl /Jahr	keine	spricht nur polnisch		Zi. 1033 /1854
Bochenek August	Signalwäch- ter	Aug.1826 /Dotzga, Galizien, verh, 1 Kind, kath	bis 1841 bei den Eltern, bis 1846 Lakai b.d. Gutsbesitze-rin, bis 1847 Stuben-u. Küchendiener Krakau, 1848 krank, 1849-50 Gartendiener, 1850-52 Wagenschieber	6 M Wegewächter, ab 1852 Signalwächter	180 fl /Jahr	keine, schreibt etwas	spricht nur polnisch		Zi. 1033 /1854
Clement Rudolf	Ing.Asst.II.CI prov.	31.12.1825 /Brünn, ledig, kath	9 M Maschinenzeichner Brünn	1850 Ing.Asst.II. CI /540fl+300 fl Reisegeb., 1851 Asst.II.CI	600 fl /Jahr	techn.Studien Poly- techn.Inst. Wien abs., 1 Jg Bauakad. frequ.	deutsch, böhmisch		Zi. 15/1853
Czerszyk Johann	prov.Bahn- amtssoffizial III.CI	16.10.1811 /Krakau, verh, kath	6 Jahre Comis, 4 J 9 M Frachtenkassier Krakau- Oberschl.EB	1851 prov.Bahnamtsoffizial	600 fl /Jahr	Normalsch., 3 GymKlassen abs, Kennntn.Kassa- u. Rechnungswesen, Speditionsfach	deutsch, polnisch, französisch, italienisch, englisch		Zi. 15/1853
Deutscher Isak	Bahnwäch- ter I.CI., prov.	45 Jahre, verh, 6 Kinder, mosaisch	k.A.	ab 1852 Bahnwächter	216 fl /Jahr + Naturalquartier	keine	deutsch, polnisch		Zi. 4745 /1855
Edler von Kunsti, Karl	Konzipist BetrDion II.CI, prov	2.9.1815 /Ehrenhausen, Stmk., verh, kath	1846-61 Betriebs Untern. südlStB als Konzipist	1838-43 Konzeptsprakt. Gefallenverw 1851 Konzi- pient, 1852 Konzeptsadj., ab 1852 Konzipist	700 fl /Jahr	abs. juridisch-polit. Studien 1838, abs. Gefallen-Ober- gerichtsprüfung	deutsch, italienisch		Zi. 15/1853
Florkowski Peter	Wege- wächter	1820 /Grbatów, Krakau, verh, kath	1833-44 Bedienter Krakau, 1844- 7 Eisenbahnbau, bis 1850 Bahnwächter, 1850-1 Wegewächter	seit 1852 Wegewächter	120 fl /Jahr	keine Schulkenntnisse, liest jedoch polnische Druckschrift	spricht nur polnisch		Zi. 1033 /1854
Franzl Johann	Ing.II.CI., def.	7.3.1812 /Světla, Böhmen, ledig, kath	k.A.	1833-47 Hofkriegsbuch- haltung, 1847-8 GenDion StaatsEB Ing.Asst.II.CI,ab 1849 Ing.Asst. II.CI, ab 1850 Ing.Stv. Krakau, ab 1851 def.Ing.	900 fl /Jahr	4 GymKlassen u.techn.Studien am Polytechn. Inst. Wien abs.	deutsch, böhmisch, französisch, etw. polnisch		Zi. 15/1853
Galewski Peter	prov.Bahn- amtssoffizial II.CI	29.4.1821 /Laszczow, Russisch-Polen, verh, kath	KF Nordbahn 1845-50 als Ing.Asst.	3 J Regierungswasser- leitungsinsp. Wien; 1850-1 Ing.Asst. Nördl. StB, ab 1851 Offizial II.CI	k.A	Real-u.Handels- akademie Lemberg abs, Polytechn. Wien	deutsch, polnisch, böhmisch		Zi. 15/1853
Grünn Anton	Direktions- kassier, Bahn- amtsverw. III.CI	25.4.1826 /Wien, ledig, kath	1846-60 KF Nordb.	ab 1850: 1 J 6 M ExpBea /400 fl; ab 1851: 1 J 8 M DionsKassier	900 fl /Jahr	Abs. 1.Jg Philosophie, Kennntn. Kanzlei, Konzepts-u. Rechn.wesen	deutsch		Zi. 15/1853
Gurasz Paul	prov. Wagen- schmierer	35 J /Banica, Kreis Jaslo, Galizien, griech.kath, ledig	k.A.	14 J 8 M Militär, 1855 Wagenschmierer	180 fl /Jahr	keine	polnisch	Gesuch Heirats- erlaubnis	Zi. 10539 /1856
Jaskowski Otto	prov.Bahn- amtssoffizial III.CI	27.8.1818 /Posen, Preußen, verh, evang.	Feuer-Societäts Dion Posen 3 J, 7 J königl. Generalkommission f. Regulierung gutscherrlicher u. bäuerl.Verhältn. 5 J Oberschles EB Güterexpedient	ab 1852 Bahnamtsoffizial	600 fl /Jahr	abs. 3 GymKl. in Posen, Kennntn. Kanzlei- u.Eisenbahnmanipula- tion, Kassa-Rechn.+ Speditionswesen	deutsch, polnisch		Zi. 15/1853
Kamalski Stanislaus	Ing.Asst.I.CI prov.	25.4.1822 /Krakau, ledig, kath	6 J Ing.Asst. Krakau-Oberschl. EB	ab 1851 Ing.Asst..	700 fl /Jahr	techn.Studien techn. Inst. Krakau, prakt. Ausbildung Baufach	deutsch, polnisch		Zi. 15/1853
Karapita Stefan recte Samson	Wagen- schmierer, prov	33 J, ledig, griech.kath.	k.A.	12 J 7 M Militär, 6 M Wagenschm.	180 fl /Jahr	etwas polnisch schreiben, sonst keine Kennntn.	polnisch gut, deutsch, unga- risch ziemlich gut	Antrag Heirats- erlaubnis	Zi. 7913 /1856
Kirchberger Franz	Ing.Asst. IV.CI prov	Lochotin /Böhmen, 27 J, verh, 1 Kind, kath	k.A.	1 J 1 M Diurnist u.Telegrafist, 3 J 10 M Ing.Eleve südöstl.StB	400 fl /Jahr	techn.u. Forst- wissenschaften	deutsch, etw. böhmisch, polnisch, ungarisch	Beförderung	Zi. 1947 /1855
Knapp Alois	Konzeptsadj. I.CI.	19.2.1829 /Klattau, Böhmen, kath, ledig	k.A.	1853 Konzepts-Prakt.Polizei, 1854 Konzpts-Adj. Polizei Krakau	400 fl /Jahr	juridisch-polit. Studien Prag 1852 abs., theoret- admin. Staatsprüfung abgelegt	deutsch, böhmisch, etwas polnisch	Dienstent- hebung	Zi. 6425 /1855
Kohout Johann Franz	prov. Rechn. Rev. IV.CI	1.12.1823 /Peierad, Böhmen, ledig, kath	1 J Zeichner bei Architekten	1 J 7 M techn. Diurnist Betriebs Dion, 1 J 7 M prov. Rechn.Rev. Ab 1851	500 fl /Jahr	Polytechn.Inst. Prag, Schlosser- u. Drechslerlehre, Praxis in Kanzleifächern	deutsch, böhmisch		Zi. 15/1853
Koutnik Wenzl	admin. Eleve	27.1.1823 /Königgrätz, Böhmen, verh, kath	eine lithographische Anstalt in Brünn geleitet	1852 admin.Eleve	200 fl /Jahr	1 Jahrg. Theologie abs., Landwirtschaftslehre, böhm Sprache, Malkunst, Lithographie	deutsch, böhmisch, polnisch, etw. französisch, italienisch		Zi. 15/1853
Krzeciński Stanislaus	Maschin- schlosser EB- Werkstatt	8.5.1821 /Krakau, verh., 2 Kinder	2 J Geselle, 1 J Maschinschlosser, 5 J in Fabriken in Rußland (St.Petersburg u.a.)	1 J östl.StB Masch.Schlosser, 3 J Heizer, 2 J Schlosser	1 fl 5 kr /Tag	Normalschulen, ausgebildeter Schlosser u. Zeugschmied	spricht deutsch, schreibt polnisch, russisch	Bewerbung Lokführer	Zi. 77 /1853
Lewicki Daniel Alexander	Rechn.Asst II.CI, prov.	6.2.1827 /Radom, Russisch-Polen, verh, evang	1848-51 Krakau-Oberschlesische EB	seit 1852 Rechn.Asst.	350 fl /Jahr	Gymn.abs., Eisen bahnextedit, Kennntn. Rechnungsw. + Kanzleimanip	deutsch, polnisch, russisch		Zi. 15/1853
Mandel Franz, Edler von Mandelstein	Konzipist	18.11.1825 /Graz	k.A.	1 J 1 M Militär, 1 J 8 M nördl.StB, 4 J 1 M östl.StB	700 fl /Jahr	juridisch-polit Studien abs.	deutsch, italienisch	Versetzung Baubehörde Triest	Zi. 5485 /1856
Mendrella Thomas	Tagelöhner	1826 /Bobrek, Großhz.tum Krakau, ledig	3 J 6 M Bahnwärter O.S.EB	1 J 6 M Militär	120 fl /Jahr	kann weder lesen noch schreiben	k.A	Beförderung z. Wegewächter	Zi. 819 /1853
Mrozowski Franz	prov.Bahn- amtssoffizial IV.CI	3.12.1795 /Witulin, Russisch-Polen, verh, kath	4 J Kopist Katasteramt Brünn, 4 J 4 M Gepäcks-Expeditor Krakau- Oberschles EB	4 J Offizier poln.Armees, ab 1851 Bahnamtsoffizial	500 fl /Jahr	Normalkl., Gymnasial- schulen, Kennntn. Kassen- u.Rechn. Wesen	deutsch, polnisch		Zi. 15/1853
Mrozowski Ladislaus	admin. Eleve	1.10.1826 /Przybyslawice, Russisch-Polen, ledig, kath	7 M Diurnist Baumeister Krakau, 1 J 5 M Praktikant Gf. Potocki Gewerke, 7 M Eleve Krakau- Oberschl.EB	1851 admin.Eleve,	200 fl /Jahr	Normalsch., 2 Gym- Klassen, 4 Kurs techn. Akademie Krakau, Kennntn. Kanzlei- u.Bahnweser	deutsch, polnisch		Zi. 15/1853
Mucha Franz	Streckenarb.	1831 /Rudawa, Krakau, ledig, kath	bis 1844 elterl. Wirtschaft, bis 1851 beim Bahnbau	Tagelöhner	Taglohn k.A.	keine, liest u. schreibt etwas polnisch	polnisch		Zi. 1033 /1854

Name	Titel	geb. in /Religion	Privatdienste	Staatsdienste	Gehalt	Studien /Ausbildung	Sprachen	Anm	Aktenzahl
Mühle Josef	Posteleve	31.3.1823 /Berehydólne, Sanoker Kreis /Galizien, ledig	1848-50 Ökonomiebeamter, 1851 Postexpeditorskandidat	1851 Postamt Krakau Diumist	200 fl /Jahr (Kaution 300)	Normalsch., Gym, 1 Jg Philosophie, techn. Studien, Landwirtschaft, Offiziers-prüfung "vorzüglich"	deutsch, pol- nisch, ruthe- nisch, latein gründlich, Anfangsgründe italien.	Ernennung z. Bahnamtsoffizial V.Cl.	Zi. 1207 /1854
Nadwieśniak Mathäus	Strecken-arb	1815 /Mszana, Galizien, verh, kath	bis 1835 bei den Eltern, bis 1853 Bedienter, Aufseher, Zimmermann	seit 1853 Streckenarb.	Taglohn k.A.	keine Schulkenntn versteht die Zim- mermannsarbeit	polnisch		Zi. 1033 /1854
Nepallek Anton	prov.Bahn- amtsoffizial V.Cl	14.6.1819 /Wien, ledig, kath	18 J Comis in Handlungshäusern Pest, Wien, Graz	1851 admin.Eleve, 1852 Offizial	400 fl /Jahr	Realschule, merkantil + EB-Manipulations- kenntnisse	deutsch, etw. ungar, italienisch, französisch		Zi. 15/1853
Palluch Georg	Amtsdiener I.Cl	30 J, ledig, kath	k.A.	11 J 9 M Militär, 3 M Amtsdiener	300 fl /Jahr	Elementarschule	deutsch, polnisch, böhmisch	Gesuch Hei- raterlaubn. + Beförderung Kondukteur	Zi. 4210 /1858
Pierron Franz	Konzeptsadj. II.Cl, prov.	19.10.1827 /Wien, ledig, kath	1 J 2 M Konzipient bei Advokatur	ab 1851 prov. Konzeptsadj	400 fl /Jahr	abs. juristisch-polit. Studien Uni Wien, admin. Staatsprüfungs- Grammatikalklassen	deutsch, italienisch		Zi. 15/1853
Pohobradsky Franz	Werkführer II.Cl, prov.	10.1.1810 /Podiebrad, Böhmen, verh, kath	11 1/2 Jahre Maschinenführer KF Nordbahn	1850 prov. Werkführer nördlStB, 1852 Werkführer II.Cl	800 fl /Jahr	abs, Schlosser-u. Maschinenbaulehre, Lokführerprüfung	deutsch, böhmisch		Zi. 15/1853
Polnicki Franz	Signalwäch- ter	1807 /Andrichan, Galizien, verh, 2 Kinder, kath	bis 1829 im Haus, 1845-8 Kutscher Bielitz, 1848-51 Bahnwächter	1829-45 Militär	180 fl /Jahr + Montur	Leinweber, des Schreibens unkundig	deutsch, polnisch		Zi. 1033 /1854
Reim Franz	Magazinsauf- s. III.Cl	11.7.1810 /Schottwien /NO, verh. kath	1840-49 bürgerl. Schneidermeister Wien	9 J Militär, 1849-50 Inkasso der an gewer-betreibende mittellose Bürger verabfolgten aear. Geldvorschüsse im Finanzmin. 1852 Mag.Aufs	350 fl /Jahr	4 deutsche, 3 Grammatikalkl, Schneider	deutsch	Versetzung v.d. Nordbahn	Zi. 1094 /1854
Roesler Valentin	Vorarbeiter	1817 /Lemberg, Galizien, ledig, kath	k.A.	1831-46 Militär, 1846-51 Bahnwächter	Taglohn k.A.	schreibt und liest nur etwas polnisch	deutsch, polnisch		Zi. 1033 /1854
Scherzer Georg	Rechnungsre- v II.Cl., def. Leiter Rechn.Abt	24.8.1814 /Wien, verh, kath	k.A.	9 J Kameral-u.Gefälleverw., 2 J 7 M Rechn.Abt. Wr.Neustadt, 10 M def., 2 J 9 M def.Asst./450 fl, ab 1851 Rechn.Rev./800 fl	800 fl /Jahr	Realschule, Polytechn. Inst. Wien,	deutsch		Zi. 15/1853
Schneider Johann	Magazins- aufs. Def.	27.4.1816, verh, kath, 2 Kinder	5 J Magazinsaufseher	ab 1851 Magazinsaufseher	250 fl /Jahr + Quartiergeld	4 Normalschulen	deutsch	Beförderung	Zi. 8410 /1856
Scholze Anton	Ing.Asst.I.Cl prov.	29.3.1826 /Tannwald, Böhmen, ledig, kath	2 J 7 M Zeichner Escher-Wyss, Zürich	1850 Ing.Asst.I.Cl /400 fl, 1851 /700 fl	700 fl /Jahr	techn. Studien Poly techn. Prag abs, Lokführerprüfung abgelegt	deutsch, böhmisch		Zi. 15/1853
Schreder Josef	prov.Bahn- amtsoffizial II.Cl	4.7.1819 /Warschau, Russisch-Polen, verh, kath	2 J Baueleve Krakau, 2 J Bau- adjunkt, 2 J Ober schlesischer EB- Bau, 3 J 4 M Bahnhofinsp + Depotverw. Krakau-Oberschles EB	ab 1851 Bahnamtsoffizial	400 fl /Jahr	abs. Gymnasium Krakau, techn. Lehranstalt	deutsch, polnisch		Zi. 15/1853
Sikora Kaspar	Wege- wächter	6.1.1822 /Reguliv, Krakau, verh, kath	bis 1839 bei den Eltern, bis 1847 Knecht, bis 1850 Bahnarb, bis 1852 Hilfswächter	Wegewächter	120 fl /Jahr + Montur	keine	spricht nur polnisch		Zi. 1033 /1854
Starke Josef	Kondukteur I.Cl	31 J, kath, ledig	k.A.	10 J 7 M Militär, 1849 silberne Tapferkeits- medaille, 1855 Kondukteu	300 fl /Jahr	Steinmetz von Profession	deutsch, etw böhmisch u. moldauisch	Gesuch Heirats- erlaubnis	Zi. 4058 /1856
Stary Josef	prov. Maga- zinsaufs. II.Cl	36 J, kath, ledig	k.A.	15 J 6 M Militär, 1855 Magazinsaufseher	k.A.	3 Normalkl., im Militär Manipulation erlernt	böhmisch, deutsch	Gesuch Heirats- erlaubnis	Zi. 10539 /1856
Suchanek Wenzl	prov.Bahn- amtsoffizial III.Cl	27.8.1812 /Patzau, Böhmen, verw., kath	k.A.	2 J 3 M Diumist Post, 2 J Aushilfs telegr. Handels-min, 1 J 7 M prov. Expeditbea., ab 1851 Offizial	600 fl /Jahr	Militär-Erziehungs haus, Kenntn. Telegrafien, Eisenbahn, Postdienst	deutsch, böhmisch		Zi. 15/1853
Thierling Wilhelm	Oberkondu- teur prov.	45 J, kath, Witwer, 2 Kinder	k.A.	1848-51 Krakau- Oberschles.EB Kondukteur, seit 1842 Kondukteur Östl.StB, seit 1855 Oberkond.	350 fl /Jahr + Montur	Normalkl. abs	deutsch, polnisch	Gesuch Heirats- erlaubnis	Zi. 7070 /1856
Tittl Anton	Maschinfüh- rer II.Cl	8.11.1815 /Krasstitz, Böhmen, verh,	3 J 3 M Maschinenfabriken, 5 J 10 M Arbeiter, Maschinführer-lehrling, Maschinführer Ung. Central-EB	ab 1851 Maschinführer II.Cl	500 fl /Jahr + Montur	2 Normalkl., mechanische Kenntnisse	böhmisch, deutsch, ungarisch	Ernennung	Zi. 2323 /1855
Urašínski Josef	prov.Bahn- amtsoffizial III.Cl	19.3.1798 /Krzenčín, Galizien, verh, kath	4 J 5 M Krakau-Oberschles. EB Fahrkarten-Expedient, Kalkulator, Kassier	ab 1852 Bahnamtsoffizial	600 fl /Jahr	Normalsch., Kenntn. Kassa- u. Rechnungswesen	deutsch, polnisch		Zi. 15/1853
Walter Leonhard	techn.Eleve	23.3.1837 /Swidnik, Galizien	k.A.	1855 Aspirant östl StB, 1856 techn. Eleve	k.A.	Normalsch., 2 Jg Unterrealis., 2 J Oberrealis., Technik abs. 1855	deutsch, polnisch	Beförderung zum Betriebsasst. II.Cl	Zi. 7090 /1856
Wandruszka Alois	techn.Eleve	10.7.1830 /Lemberg, Galizien, ledig, kath	k.A.	1851 techn. Eleve	300 fl /Jahr	techn. Studien in Lemberg, Wien und Prag abs.	deutsch, polnisch, etw. französ.		Zi. 15/1853
Weber Theodor	prov.Bahn- amtsoffizial III.Cl	21.8.1809 /Grafenort, preuß.Schlesien, verh, kath	Erzieher bei Lord Blair /Edinburg, Prof.f.deutsche Sprache u. Lite- ratur Uni Glasgow, 4 J 5 M Bahn- hofinsp.Krakau-Oberschles EB	ab 1851 prov. Bahnamtsoffizial	600 fl /Jahr	Gymn.Krakau abs, phil + med. Studien Krakau + Edinburg, Kenntn. Eisenbahn-u.Postdienst	deutsch, polnisch, englisch, französisch		Zi. 15/1853
Wohánka Josef	Kondukteur I.Cl, prov	26 J, ledig, kath	k.A.	11 J ab ab 1845 Militär, ab 1756: 14 T Portier I.Cl, 2 M Kond.II.Cl, 3 M Kond.I.C	300 fl /Jahr + Montur + Stundengelder	3 Gymnasialkl.	deutsch, böhmisch, polnisch,	Gesuch Heirats- erlaubnis	Zi. 7158 /1856

Name	Dienst-eigenschaft	Personal-daten /geb	Privatdienste	Staatsdienst	Lohn	Ausbildung	Sprache	Anm.erkung	Aktenzl.
Adelhart Josef	Kondukteur II.Cl	9.8.1828 /Wien, kath	k.A	9 J 4 M Militär, 2 J 2 M Kond., Dienstprüfungen	250 fl /Jahr	4 Normalkl, Militärausbildung	deutsch	Gesuch um Entlassung	Zl. 3797 /1854
Angerer Johann	Bahnwächter III.Cl.	15.9.1807 /Irschen, Ktr 6.1.1816 /Jamnitz, Mähren, ledig, kath	1 J 5 M Stationsarb. Betriebsunternehmer 3 J 10 M Bahnrichter bei Betriebsuntern., 10 M Bahnaufseher dto, 1 J 2 M Förster Mauer/Wien	12 J 8 M Militär, seit 1852 (3 J 4 M) Bahnwächter	192 fl /Jahr	Normalschule, Schneiderlehre	deutsch	Heirats-gesuch	Zl. 22878 /1854
Augusta Anton	Bahnaufseher II.Cl.	26.1.1816 /Böhmen, kath	k.A	ab 1852 Bahnaufs. II.Cl.+ Naturalquartier + Dienstkleidung	350 fl /Jahr	Forstkenntnisse	deutsch, böhmisch	Disz. Verfahren	Zl. 19360 /1856
Bartosch Josef	Bahnaufseher II.Cl.	24.12.1809 /Galizien, verh. 5 Kinder	7 M Bahnarbeiter, 5 J 7 M Bahnwächter bei Betr.Untern.	15 J 6 M Militär, seit 1852 Bahnwächter II.Cl	204 fl /Jahr + Naturalquartier	Pionierschule abs, hat dort auch theur.u. prakt. Unterricht erteilt	böhmisch, deutsch	Beförderung	Zl. 61 /1853
Batko Johann	prov. Bahnwächter II.Cl	17.1.1820 /Deutsch Preusnitz, Böhmen, kath	davor erlernter Beruf, 1850-1 Betriebsuntern. südl.EB	ab 1851 Wagenschmied	180 fl /Jahr + Meilengeld + Dienstkleidung	lesen und schreiben, Glasschneider	deutsch, böhmisch	Gesuch Heirats-er-laubnis	Zl. 8847 /1855
Beck Christof	Bahnwächter II.Cl	12.1.1811 /Gunzenhausen, Bayern, ledig	11 J Schuhmacher, 2 J Unterbauarbeiter, 3 J Stationsarb., 5 J Bahnwächter bei Betriebsunt	seit 1852 Bahnwächter II.Cl	204 fl /Jahr, Natural-quartier, Dienstmontur	Schulkenntnisse 2 Kl, Schuhmachergeselle	deutsch gut	Gesuch Heirats-er-laubnis	Zl. 10486 /854
Bernardelli Eduard	Obering.II.Cl def.	49 J, verw. 5 Kinder	k.A	8 J Ing.Prakt. ohne Adjutum, 3 Adj, 2 J Asst 2 J Inspizient, 7 J Ing.II.Cl prov, 2 J Ing.I.Cl def, 2 J Obering. Prov.	k.A.	4 Normal, 4 Grammatikalkl., Polyt.Inst. Wien, Akad.Bild.Künste, Beamtenprüfung, Straßen-, Brückenbaufach	deutsch, italienisch	Gesuch Heirats-er-laubnis	Zl. 551 /1856 - Besetzung Oberingenieurs-Stelle I.Cl
Blaschke Anton	Nachtwächter	21.7.1796 /Gubeln, Schlesien, verh	k.A	20 J Sappeurcorps, 3 J 6 M Straßenmeister Gf.Harrach, 1 J 4M Bauinspizient Preß-burg-Tyrnauer EB, 1 J 10 M Wien-Gloggnitzer EB Bahnaufseher, 1 J 5 M Zimmermann bei Bahn-Pachtbetr.	15 fl /Mt	k.A.	deutsch	k.A	Zl. 288 /1853
Bodanzky Arnold	AmtsOffz. II.Cl, Groß Kanisza	1.6.1821 /Wien, ledig	k.A	4 M Amtsprakt., 2 J 4 M Gouvernements-Kanzlist Siebenbürgen, 1 J 6 M Rechnungs-Asst. Groß-wardein, 2 J 7 M Amts-Offz.	600 fl /Jahr	6 Gym-Klassen, philos. Studien abs., Verwaltungskennntnisse	deutsch, latein, französisch, etw. ungar.	Gesuch um Beförderung	Zl. 133/1857 - Bewerbun-gen um Offizial-stellen
Böhm Anton	Rechn.-Rev. IV.Cl	29.3.1819 /Chrudim, Böhmen, ledig, kath	2 J Zeichner b.Baumeister	1 J kk. Fortif.-Baurechnung, 1851-3 Rechn. Asst. II.Cl, 1853 4 Rechn. Asst.I.Cl, ab 1854 Rechn. Rev.IV.Cl	600 fl /Jahr + 180 fl Quartiergeld	philos.Studien Leitomischl, 2. Jg Technik in Prag abs, 3.+ 4.Jg besucht, Verrechn. + Erziehung, Landeswirtschaft	böhm. Sprach-lehre, gute Zeugnisse, deutsch, latein hinreichend	Gesuch Heirats-er-laubnis	Zl. 20365 /856
Bolzano Johann	Obering.	1790 Triest /Küstenland	1812 frz. Regierung Zeichner-Topograph /Triest	1813 küstenl. Bau Dion Zeichner, 1821 Wasserbau-Ing. Görz, 1831 Ing. Küstenl. BauDion, 1850 Obering. (Gesamt 43 J 1 M)	k.A.	Mathematik u. Architektur a.d. Akademie zu Neapel abs.	italienisch, deutsch, französisch, illyrisch	Verhalten tadellos	Zl. 190 VP /CentDion EB-Bauten 1854
Braschinger Friedrich von	prov.Bahn-amtsOffz. V.Cl.	3.4.1833 /Baja, Ungarn, ledig	3 J 5 M Sped., Telegr., Kassabeamter bei EB-Betriebsuntern.	5 M Expedient, 5 J 1 M Offizial	400 fl /Jahr	Normalsch., Elementar-math, Kennntn. Kanzlei wesen +Telegraf	deutsch, ungarisch	nicht zufr-stellend wg. liederlichen u. unordent-lichen Le-benswandels u. Schulden-machen	Handels-min: An-weisung zur Kündi-gung
Braun Georg	Bahn-amts-offizial IV.Cl	22.7.1821 /Wien, verh., 1 Kind	1 J 1 M Forstvermessung S-Tirol, 8 J 7 M Revier-u.Oberförster Herrschaft Gleichenberg	ab 1851 Bahnaufs. II.Cl, Kanzlist im Obering.Büro	350 fl /Jahr + 54 fl Teuerungs-beitrag, Naturalquart.	4 Kl. Protest. Haupt-schule, Polytechn.Inst. geprüfter Förster u. Jäger	deutsch	Dienst-enthebung	Zl. 78 /1853
Braun Johann	Conducteur	6.12.1816 /Wien, verh., 3 Kinder	1842-47 Meerscham-pfeifenschneider	1848 Diurnist, ab 1849 Kondukteur	20 fl 50 kr /Mt + 3 fl Stations-zulage	4 kl protest. Hauptschule Wien, Graveurschule Poly-techn. Inst.Wien	deutsch	Bewerbung Oberkond. (35 fl)	bei Über-nahme i.d. Staats-dienst Gehalts-reduktion.
Brauneder Josef	Amtsdiener-gehilfe	3.3.1812 /Vösendorf, NO	k.A	18 J 3 M Militär, seit 1850 Amtsdienergeh.	216 fl /Jahr + 20 fl Quartier geld + normalmäßige Bezüge	Normalschule	deutsch	Bewerbung Kondukteur	Zl. 979 /854
Breindl Friedrich	Ing.Asst.I.Cl prov + Werk-stättenleiter Steinbrück	29 J, verh	k.A	2 J 6 M Kadett Pioniercorps, 3 J 7 M Ing.Asst.II.Cl, 4 M Ing.Asst.I.Cl	k.A.	Polyt.Inst.Wien, techn. Studien, Lokführerprüfung abgelegt	deutsch	Ing.III.Cl	Zl. 551 /1856 - Besetzung Obering.- Stelle I.Cl
Buchta Johann	Ing.Asst. I.Cl prov + Vor-stand Werk-stätte Bruck /Mur	35 J, verh.	k.A	4 J Ing.Asst. II.Cl, 4 M Ing.Asst.I.Cl	k.A.	alle techn. Studien	deutsch, böhmisch	Ing. II. oder III.Cl.	Zl. 551 /1856 - Besetzung Obering.- Stelle I.Cl
Chmelik Josef	Amtsdiener II.Cl.	17.11.1833 /Königinhof Böhmen, verh	Schlossier 1 J 5 M /50 kr tgl	6 M Lokomotiv-Heizer, 1 J Amtsdienier	250 fl	3.Kl abs, vertraut mit Postexpedition, Telegraf-Prüfung abs.	deutsch, böhmisch	Verwen-dung im Telegraf-en-dienst	Zl. 13660 /1856 - Telegrafisten /Diurnisten
Czerwinka Franz	Ing. II.Cl. Landesbau Dion Graz, Bezirksing. Liezen	55 J, verh.	k.A	4 J Praktikant, 12 J Straßenmeister, 6 J Wasserbau-asst, 3 J Ing.Asst Eisen-bahn, 1 J Ing. II.Cl, 1 J StraßenKommissar, 6 J Bezirks-Ing.	k.A.	Techn.Schule Prag, Prüfungen Straßen-, Hoch-u.Wasserbau	deutsch, böhmisch	Bewerbung um Beför-derung	Zl. 551 /1856 - Besetzung Oberingenieurs-Stelle I.Cl
Dadic Franz	Führer-Lehr-ling u. Subst.	27.10.1826 /Pettau, Stmk, ledig, kath	4 J Dreher Graz, 2 J Dreher Wien, 1 J 6 M Metallgießer bei Gasbeleuchtungsges Graz	1855-7 Dreher, 1858 Heizer, ab 1859 gepr. Heizer u. Führersubst.	250 fl /Jahr	Normalschule, Eisen- u. Metalldreher	deutsch, italienisch	Beförderung Lokführer III.Cl	Zl. 6401 1860 /Beförderung von Maschin-führern
de Lorenzo Franz	Bahn-amts-offizial III.Cl	22.2.1810 /Groß-Höflein, Ungarn	k.A	3 J 2 M Militär, 4 J 4 M un-entgeltl Kanzlei-Prakt, 17 J 6 M Kondukteur, 1851-56 Bahn-amts-offizial 400 bis 600 fl	600 fl /Jahr	4. Kl.des I.u.II. Jahrgangs d. Normalhauptschule, Kadettenschule	k.A.	Gesuch um Beförderung	Zl. 133/1857 - Bewerbungen um Offizial-stellen
Delrinis Carl	Bahnwächter II.Cl.	27.2.1822 /Graz, verh, kath	4 J Handlungs-Comis, 2 J Bahnwächter II.Cl.bei Regieuntern.	4 J Militär, 1 J 6 M Finanzwache, 2 J Bahnw.III.Cl, 1 J 2 M Bahnwächter II.Cl, 1 J Aushilfe Expedit	17 fl /Mt	deutsche Normalschule, 3 Gramm.Schulen, kfm. Kennntn.	deutsch sprechen u.schreiben, krainerisch u. italienisch sprechen		Zl. 13660 /1856 - Telegrafisten /Diurnisten

Name	Dienst-eigenschaft	Personal-daten /geb	Privatdienste	Staatsdienst	Lohn	Ausbildung	Sprache	Anm.erkung	Aktenzl.
Diminger Franz	Mag.Aufseher II.Cl.	7.10.1822 /Amstetten, NÖ, kath, ledig	12 J Kammerdiener bei Graf Wickenburg, 6 M EB-Betriebsunternehmung	5 M Mag.Aufs. III.Cl /1851, seit 1855 Mag.Aufs.	400 fl	3 Normalkl., kfm. Kenntnisse, Telegrafprüfung	deutsch, französisch u. italienisch ziemlich	als Telegrafist in Verwendung	Zl. 17630 /1856
Dinter Augustin	Magazins-Gehilfe	9.6.1803, Ernsdorf /Schlesien	5 J bei Dr. Ghega	ab 1844 StEB Aerarialmagazin Marburg	240 fl /Jahr	3 Normalkl, Kenntn.im Kanzleigeschäft	deutsch	verlässlicher Charakter, im Rechnungsw schwach	Zl. 1978 VP /GD StEB /1848
Dittelbach Johann	Amtsdiener	27.4.1819 /Graz, verh. 3 Kinder	1 J 10 M Kanzleidiener bei EB-Unternehmer	7 J Militär, seit 1852 Amtsdienner = 4 J 2 M	300 fl /Jahr	Normalkl, erlernte bei der StB Post-, Eisenbahn-u. Telegr. Dienst	deutsch		Zl. 13660 /1856 - Telegrafisten /Diurnisten
Dobsch Johann	Diurnist	27.6.1822 /Mühlhausen, Böhmen, ledig	bis 1848 väterliche Ökonomie, 2 J 4 M unentgeltl. Praktikant Stmk	2 J 3 M Grundentlastungs-Dion, seit 1854 Aushilfsbea Betriebs Dion Graz	48 kr /Tag	4. Normalsch. I.Jahrgang, Musterhauptsch Prag 1840 abs.	deutsch, böhmisch		Zl. 13660 /1856 - Telegrafisten /Diurnisten
Dolezal Wenzel	Lokomotiv-heizer	1823 /Kretschau, Böhmen, verh., kath, 3 Kinder	k.A	seit 1854 Lokomotivheizer	k.A.	böhmisch lesen und schreiben, kein erlernter Beruf	deutsch, böhmisch	als Dampf-maschinen-wärter vorgeschlagen	Zl. 7682 /1859 - Nationale der Werkstätte Wien
Doubek Wenzl	Bahnwächter II.Cl.	16.9.1826 /Rother-schitz, Böhmen, ledig	3 J Schuhmacher Geselle	2 J 3 M Ung. Bahn Bergmann, 7 J Steir. Bahn Steinbrecher + Wagenverschieber, 1 J 8 M Bergmann Semmeringb.	204 fl /Jahr + 36 fl Pers.Zul.	böhmische Trivialschule	böhmisch, deutsch	Gesuch Heirats-erlaubnis	Zl. 1510 /1855
Druxis Michael	Packer I.Cl	2.11.1805 /Fermitz, Stmk., verh	11 J Kammerdiener, 7 J Hausmeister, 3 J EB-Betriebsunt.	12 J 7 M Militär, seit 1851 Packer	300 fl /Jahr	kann etwas lesen u. schreiben	deutsch	Pensions-Antrag Witwe	Zl 21780 /857
Engelhart Ignaz	Telegrafien-Diurnist	13.4.1820 /Güns, Ungarn, verh	7 J 4 M Privat-Sekretär beim ung. Gesandten am öst. Hof	k.A.	1 fl /Tag	Philosophie, Telegrafprüfung abgelegt	deutsch, ungarisch, versteht französisch, latein		Zl. 13660 /1856 - Telegrafisten /Diurnisten
Fabritzky Franz	Packer, Gepäckträger u. Holzleger	3.12.1808 /Stara Jastrzembka, Galizien, verh.	1847-53 Packer bei EB	18 J 6 M Militär, ab 1.7.53 Packer	15 fl /Mt, ab 1.7.1853 15% Teuerungs-beitrag	1 und 2 Elementarschule, ohne Profession	polnisch gut, deutsch ziemlich gut		Zl. 446 /1853
Fischer Nathan	Werkstätten arbeiter	1832 Piesling /Mähren, mos., ledig	seit 1850 bei Meistern u. EB-Werkst. Mürzzu-schlag, Spengler	seit 1857 Schlosserlehrling b.d. Bahn	k.A.	Spengler, wird wg. Personalmangel auch als Heizer eingesetzt	k.A.	Beförderung zum Heizer auf Antrag der Werkst. Leitung Triest	Zl. 15500 /25.7.1858
Fister Josef	Packer I.Cl, def.	28.3.1819 /Dobruschka Böhmen, verh, 3 Kinder	k.A	bis 1855 Militär, Verdienstkreuz, seit 1855 Packer II.Cl /250 fl, ab 1857 Packer I.Cl	400 fl	4 Normalkl,	liest u. schreibt deutsch, spricht böhmisch	Moral tadellos	Zl. 258/41 /1861 Handelsmin.
Fortenaty Karl	Zwischen-wächter	6.8.1818, Wv. Neustadt, verh.	k.A	ab 1.8.53 Zwischenwächter	13 fl mtl + Naturalquartier, ab 1.8.53 15% Teuerungs-szuschlag	1 und 2 Elementarschule, Pfeifenschnneider	deutsch, sprechen gut, schreiben ziemlich gut	k.A	Zl. 446 /1853
Friese Hugo	Geometer bei StaatsEB	31 J, ledig	k.A	4 J 9 M Ing.Asst.I.Cl, seit 1855 StaatsEB	k.A.	Gym + philos. Studien, Technik Prag abs, Werkst. Prag+ Wien, Lokführerprüfung	deutsch, italienisch, französisch	Ing.III.Cl	Zl. 551 /1856 - Besetzung Obergeringenurs-Stelle I.Cl
Fritz Ferdinand	Lampist	2.6.1832 /Irdning, Stmk, ledig	4 J Knecht "zu Hause", 1 J Bahnarb., 1 J 3 M Wagenschieber	2 J 3 M Lampist	40 kr /Tag	2 deutsche Elementarkl.	deutsch, etwas windisch	Beförderung Weichen-wächter II.Cl	Zl. 2991 /1853
Gallée Anton	Packer II.Cl, prov.	9.12.1822 /Prinzendorf NÖ, kath	k.A	14 J 9 M Militär, 1 J 5 M Packer	250 fl /Jahr	3 Normalkl., Tischlerlehre	deutsch, versteht italienisch	Gesuch Heirats-erlaubnis	Zl. 962 /1859
Gallia Ismael	Bahnamts-offizial I.Cl, Vorstand Bahnamt Zittau	15.4.1823 /Ungarisch Ostrau, Mähren, verh, israelit.	5 J 7 M Kanzlist KF Nordbahn,	ab 1850 in d. Staatsverw., ab 1851 Kanzlist, ab 1853 Kanzlist I.Cl	800 fl /Jahr	allg., spezielle, analyt. Chemie, Merkantilwesen u. Buchhaltung	deutsch, böhmisch	Gesuch Versetzung an die südl. StB	Zl. 2328 /1854
Gans Anton	Werkstätten arbeiter	9.12.1832 Haindorf /öst. Schlesien, ledig, kath	seit 1851 bei Meistern u. in Fabriken	seit 1858 Schlosser bei der Bahn	k.A.	Schlosser, wird wg. Personalmangel auch als Heizer eingesetzt	k.A.	Beförderung zum Heizer auf Antrag der Werkst. Leitung Triest	Zl. 15500 /25.7.1858
Garreis Josef	Aushelfer	3.3.1816 /Graz, verh.	k.A	11 J 6 M Militär, 1 J Post, seit 1850 Bahn	36 kr /Tag	1.-3.Klasse	deutsch lesen und schreiben	Bewerbung Kondukteur oder Amts-dienner	Zl. 3328 /1851
Gausterer Anton	def.Mat.Depot. Aufs.I.Cl.	4.4.1818 /Straß, NÖ, verh. 2 Kinder, kath	4 J 8 M Kammerdiener bei Reichsratspräs. Frh.v. Kübeck	14 J 7 M Militär, 1 J 5 M Amts-dienner, 2 J Mat. Depot Aufs. III.Cl, 1 J Mat.Depot Aufs. II.Cl, 1 J 11 M MatDep.Aufs I.Cl	500 fl /Jahr	4 Normalklassen	deutsch	Gesuch um Beförderung	Zl. 133/1857 - Bewerbungen um Official-stellen
Göbl Franz	Ing. III.Cl.def	34 J, verh, 5 Kinder	k.A	2 J Ing.Asst. II.Cl, 2 J Ing.Asst. I.Cl, Ing.III.Cl.	k.A.	Humaniora + techn. Studien Joanneum, Montanistik Vordernberg abs., Lokführerprüfung	deutsch	Beförderung Ing.II.Cl.	Zl. 551 /1856 - Besetzung Obergeringenurs-Stelle I.Cl
Gold Wenzl	Bahnwächter III.Cl., prov	27.9.1819 /Alt Reisch, Mähren, verh	seit 1849 Bahnwächter Betriebsunt.	10 J 6 M Militär, ab 1852 Bahnwächter III.Cl	192 fl /Jahr + Naturalquartier + Montur	4 deutsche Normalkl.	deutsch und böhmisch gut		Zl 2170 /1854
Graf Johann	Packer II.Cl,	15.6.1824 /Krieglach, Stmk., ledig	1851-4 Magazinarbeiter, bis 1856 Trainpacker	2 J 7 M Militär, seit 1856 Packer	250 fl /Jahr + Dienstkleidung	spricht bloß deutsch ohne Schulkenntnisse (Analphabet)	deutsch	Gesuch Heirats-erlaubnis	Zl. 17894 /1856
Grebetschitscher Thomas	adm. Aspirant	1.1.1826 /Spittal, Ktn, ledig	2 J Amtsschreiber Herrschaft Wasserleonburg	1 J 4 M Praktikant Koat Spittal, ab 1853 Telegrafist	ohne Besoldung	mehrere techn. Gegenstände absolviert	deutsch, etwas polnisch	Entlassung	Zl. 19579 /1854
Gregor Josef	Auskultant Kreisger. Teschen	25 J /Hostietitz, Mähren	k.A	4 M Probepraxis BG Teltsch, 2 M Auskultant Kreisger. Tescher	300 fl /Jahr	jurid.-polit. Studien, Staatsprüfungen	deutsch, slawisch		Zl. 132 /1857 - Bewerbungen Konzeptsadj
Gruber Johann	Bahnwächter I.Cl, prov.	9.8.1810 /verh, kath.	22 J Binder, 5 J 10 M Bahnwächter Betriebsunternehmung	seit 1852 Bahnwächter I.Cl	216 fl /Jahr	lesen, schreiben, rechnen (l. Unterschrift: Analphabet	(deutsch, windisch	Todesfall	Zl. 6797 /1857
Gschwandt-ner Anton	Magazineur	12.8.1810 /Wien, verh.	ab 1840 Wien-Gloggnitzer EB: Bahnaufs./20fl, Magazineur /30fl+Qu,	ab 1853: Stations Kassier/50fl+Qu, ab 1855 Wien Raaber-EB	41 fl 40 kr /Monat + QuG	die gewöhnl. Normalschulen	bloß deutsch	Wien-Raaber EB	Zl. 3385 /1855 (Handelsmin.)

Name	Dienst-eigenschaft	Personal-daten /geb	Privatdienste	Staatsdienst	Lohn	Ausbildung	Sprache	Anmerkung	Aktenzl.	
Gutmann Adolf	techn.admin Eleve	27.11.1830 /Krems, ledig	k.A.	1849-51 Versatzamt Graz, seit 1851 Südl.StB	200 fl./Jahr	1., 2., 3. Kl Wien, 1., 2. Kl Gym. Uni Wien, Lu. II. Jg Polytechnikum Wien, Situationspläne, höhere Kalligraphie	italienisch, bei fehlender Übung	in jeder Beziehung lobens- wert	Zl. 10402/E /1852 Handelsmin	
Habian Josef	Signalwächter I.CI, Weichen- wächter	4.6.1815 /Holataschitz, Krain, verh.	1 J 6 M Bahnwächter bei Betriebsuntern.	15 J Militär, 1 J 6 M Weichenwächter	16 fl./Monat	k.A.	spricht u. schreibt deutsch und krainerisch	Beförderung	Zl. 756 /1853	
Hanke Josef	Offizial II.CI	17.8.1824 /Hotzen-plotz, öst. Schlesien, kath	k.A.	5 J 10 M Wien-Gloggnitzer EB, 1 J 1 M Exp-Beamter Südl StEB, 1 J 2 M Offiz.III.CI, seit 1856 Offiz. II.CI	700 fl./Jahr	4 Normalhauptschulkl., kfm. Ausbildung, Staatsrechn. Wissensch. II. Zeugnis 1853	deutsch	Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 16200 /1856	
Hartmeyer Johann	Lokführer	19.11.1822 /Riga, Rußland	Schweiz, Italien, Österr., seit 1843 Wien-Gloggn. EB. Jän. 1844 Lokführer- Lehrling, Mai 1844 Lokführer-Prüfung	1845 Übertritt aus der Wien- Gloggn. EB zur StB	k.A.	Mechanikerlehre in Riga	deutsch	Verset- zung auf die StB	Zl. 5816 /Hofkammer 1845	
Haslinger Anton	Aushilfs- Briefträger	25.3.1821 /Tulln, NO, verh, kath	k.A.	8 J 9 M Militär, 1850 Aushilfs- diener (Kautio 250), 1850 Aushilfs-Briefeinsammler, seit 1851 Aushilfs Brieftr.	250 fl./Jahr (Kautio 300)	Normalschule	deutsch	Bewerbung Kondukteur	Zl. 594 /1853	
Hawliczek Franz	prov. Lokführer	3.7.1827 /Seslawek, Böhmen, ledig	3 J Kesselschmied Masch. Fabrik Wr. Neustadt, 2 J Masch. Schlosser, 4 J 8 M Wien-Gloggnitzer EB Heizer u.gepr. Führerlehrling	seit 1850 prov. Lokführer	700 fl./Jahr + Paletot + Kappe	Normalschule, Schlosserlehre	böhmisch, deutsch	Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 16811 /1856	
Heck Nikolaus	Lokführer	8.12.1828 /Josefstadt, Böhmen, kath	4 M Schlosser	1850-3 Heizer, 1853-6 gepr. Lokführer-Lehrl., 5 M Lokführer	500 fl./Jahr	3 Normalkl., Schlosserlehre	böhmisch, deutsch	Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 18612 /1856	
Heilingner Vinzenz	Packer I.CI, def.	14.3.1821 /Unterhalb, NO, ledig	1842-853 Arbeiter, Nachtwächter, Trainpacker bei Wien-Gloggnitzer EB	seit 1854 Packer	315 fl./Jahr + Montur	2 Normalklassen	deutsch	Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 7605 /1850	
Heim Carl	Werkführer	43 J /Stutt- gart, Würt., verh	Maschinenbauer: 1 J 6 M Paris, 1 J 9 M Zürich, 3 J 6 M St.Gallen, 1 J 9 M Feldkirch, 3 J Gmünd, 3 J München, 2 J Wien	2 J Werkführer in Reschitzta, 3 StB in Württemberg, seit 1853 Werkführer	700 fl./Jahr	Realschulkenntnisse, theor.+ prakt.mechan. Kenntnisse	deutsch, etw. französ.	Beförderung	Zl. 243 /1854	
Heinzmann Johann	Telegrafen- Diurnist	Juni 1831 /Hartmanns- grün, Böh- men, ledig	2 J Geselle, 4 J Wagenschieber	k.A.	1 fl./Tag	2 Kl Normalschule, gelernter Seifensieder	deutsch, etwas böhmisch		Zl. 13660 /1856 - Telegrafisten /Diurnisten	
Hlawa Josef	Ing.III.CI Östl.StB Kraukau	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	Ing.II.CI.	Zl. 551 /1856 - Besetzung Oberingenieurs- Stelle I.CI	
Holler- geschwandner Johann	Bahnwächter II.CI.	25.7.1819 /Kottin- brunn, NO, Witwer, kath	1 J 6 M Bahnwächter bei Wien-Gloggn.EB	8 J 6 M Militär, 1 J 8 M Bauaufseher Festung Temesvar, 854 Signal-wächter II.CI, Signalw. I.CI, 1855 Bahnwächter II.C	204 fl./Jahr + 24 fl Quartiergeld	Normalschule, Hufschmied	deutsch	Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 12424 /1856	
Holzhaacker Johann	Expeditor	4.7.1819 /Hainburg, NO, kath, verh, 1 Kind	k.A.	12 J Militär, ab 1850 Revisions Asst., ab 851 Offizial /700 fl.- 800 fl, 1855 Expeditior /800 fl	800 fl./Jahr	Mineur-Corps-Schule	deutsch	Bewerbung Bahnamts- verwalter	Zl. 956/HM - 1855	
Horak Wenzel	Steuer- Unterinspek- tor I.CI. Pettau def	33 J /Laibach, ledig, kath	1 J Justizpraktikant	3 J 3 M Cameral-Konzepts- Prakt, 1 J 6 M Konzipist Bezirksverw., 7 M Konzipist Steueradmin., 3 J 1 M Kommissär Finanzlandes Dion Fiume /Agram, 3 M Steuer Unterinsp.	k.A.	juridisch-polit. Studien, krainische Richter- amtsprüfung	deutsch, krainerisch kroatisch, etw. italien.	Bewerbung als Konzipist	Zl. 25919 /1858	
Hoschitzky Ignaz	Weichen- wächter I.CI	28.7.1830 /Tabor, Böhmen, ledig	k.A.	9 M Aushilfswächter, Militär, seit 1854 Weichenwächter	192 fl./Jahr + 2 fl /Mt Teuerungszul + 1 fl/Mt Lokalzul + Montur	2 Kl Normalsch. Schneiderlehre	deutsch, böhmisch	Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 21265 /1856	
Hrdina Josef	Schmied + Heizer	18.3.1822 /Tussowitz, Böhmen, verh, kath	8 J 6 M Schmied u. Heizer südl. StB	k.A.	40 kr./Tag	lesen, schreiben u. rechnen	deutsch, böhmisch	Zulassung zur Führerprüfung	Zl. 6401 1860 /Beför- derung von Maschin- führern	
Huber Anton	Bahnwächter III.CI	1819 /Fürstenfeld Stmk, verh., kath	k.A.	8 J 7 M Militär, 3 J 3 M Signalwächter, 1 J 8 M Bahnwächter	192 fl./Jahr	lesen und schreiben	deutsch	Gesuch um Dienstent- hebung	Zl. 2534 /1857	
Huber Ignatz	Oberkonduk- teur I.CI, def.	5.7.1813 /Pest, verh, 4 Kinder	3 J 10 M Ober- u. Unterbaub., Wächter Ung Centralbahn,	ab 1856 Oberkond. I.CI. Def, ab 1857 prov. Magazinsaufs. I.CI	400 fl./Jahr	4 Normalschulkl., Schneiderlehre	deutsch, ungarisch	Unfall	Zl. 24234 /1858	
Huth Ignaz	Gerichts- Aktuar	32 J /Ober- Laibach, Krain, ledig	k.A.	3 J 8 M Auskultant, 1 J 5 M Gerichtsaktuar	400 fl./Jahr	jurid.-polit.Studien	deutsch, slawisch	Bewerbung	ohne Zl. /Reg. B 857	
Jech Josef	Heizer II.CI	1.4.1822 /Battellau, Mähren, ledig	10 J Beischlosser u. Fabriksschlosser, 1 J Heizer Betriebsuntern. Südl StB /360 fl	seit 1851 1. Heizer /2.Kl.	250 fl./Jahr	Normalschule, Schlosserlehre	deutsch, böhmisch	Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 13300 /1853	
Jedlička Josef	techn. Eleve	10.3.1827 /Příšednic, Böhmen, ledig	k.A.	6 M Diurnist süd-östl.StB Telegr. Büro, seit 1851 SüdlStB	300 fl	absolvierte Technik	böhmisch, deutsch		Zl. 10402/E /1852 Handelsmin	
Jentsch Vinzenz	techn. Eleve	15.8.1827 /Chrastian, Böhmen, ledig	k.A.	1 J 3 M Nördl. StB techn. Diurnist, ab 1852 Südl.StB	300 fl	absolvierter Techniker	deutsch, böhmisch vollkommen	Aufarbeitung d.Werkst. Materialjour- nale, Bestel- lung u. Nachrechn.	Verwen- dung in- folge Fleiß u. leichter Auffas- sung sehr befriedi- gend	Zl. 10402/E /1852 Handelsmin
Kalkus Franz	Ing.Asst. III.CI prov.	31 J, ledig	k.A.	2 J 3 M techn. Eleve, 1 J 8 M Ing.Asst. IV. CI, 1 M Ing.Asst.III CI.	k.A.	techn.Studien Prag, höhere Baukunst, Prüfung abgelegt	deutsch, böhmisch	Ing.Stelle im Maschi- nenfach	Zl. 551 /1856 - Besetzung Oberingenieurs- Stelle I.CI	
Kampter Melchior	Amtsdiener	4.12.1802 /Ehingen, Würt., verh, kath	2 J 3 M Betriebsuntern.	1851-4 Kondukteur, ab 1855 Amtsdiener	300 fl./Jahr	geprüfter Wundarzt	deutsch	Verleihung Gnaden- pension	Zl. 19018 /1856	
Karl Johann	Amtsdiener II.CI	27.5.1829 /Kleinhöflein b.Rötz, NO, verh.	k.A.	1 J 8 M 4 T Feuerwerks-Corps, seit 1851 prov. Amtsdiener	250 fl	Normal-Hauptschule abs. in Wien	deutsch vollständig	Gesuch Magazins- aufseher	Zl. 135 /1853	
Keller Ludwig Friedrich	Telegr-Diurnist	18.3.1831, Calw /Württemberg, ledig, Prot	k.A.	8 J Beamter Württemberg, 5 M Telegr-Prakt., 6 M Telegrafist	48 kr./Tag	kfm. Ausbildung, unter richtete Turnen, Gesang u. Klavier, Telegrafenprüfung, prakt. Post- u. Eisenbahndiens	latein, griechisch, italienisch, französisch, etwas windisch		Zl. 13660 /1856 - Telegrafisten /Diurnisten	

Name	Dienst-eigenschaft	Personal-daten /geb	Privatdienste	Staatsdienst	Lohn	Ausbildung	Sprache	Anm.erkung	Aktenzl.
Keusch Martin	I.Heizer	23.9.1830 /Wien, verh, kath	1 J div.Meister, 4 J 9 M EB- Werkstätte Gloggnitz + Graz, 3 M Heizer	8 J 7 M Militär	68 kr /Tag	3 Kl deutsche Schule, Schlosserlehre	deutsch	Bewerbung Lokomotiv- führer	Zl. 7682 /1859 - Nationale der Werkstätte Wien
Kirchberger Carl	Telegraf-en- wächter	8.7.1821 /Leitmeritz, Böhmen, verh	1 J 6 M bei einem Advokaten	seit 1856 Telegr.wächter	40 kr /Tag	Normalschule a.d. Muster- hauptschule Leitmeritz	deutsch	als Telegrafist in Verwen- dung	Zl. 17630 /1856
Kirchberger Johann	Lokführer II.Cl. def.	22.12.1822 /Hohenmau- ten, Stmk, verh, kath	3 J Schlossergeselle, 1 J 6 M Lessler'sche Eisen- werke, 2 J 8 M Masch. Schlosser EB, 6 M Maschinist, 9 M Heizer, 1 J 4 M Lokführer-Lehrinc	3 M Heizer I.Cl, 1 J gepr.Heizer + Führersubst., 4 J 1 M Lokführer III.Cl, 1 J 11 M Lokführer II.Cl.	500 fl /Jahr	Normalschulen, Schlosser u. Praxis im Maschinenfach	deutsch	Beförderung Lokführer I.Cl	Zl. 6401 1860 /Beförderung von Maschinführern
Klemenz Michael	Bahnwächter III.Cl, def.	29.9.1803 /Studa, Krain, Witwer, 1 Kind	k.A.	23 J Militär, 1852-4 Signalwächter, 1854 Bahn- wächter III.Cl, 1854 def.	192 fl /Jahr	3 Normalschulen, kein Beruf	deutsch, italienisch, krainischerisch	Gesuch Heirats bewilligung	Zl. 1100 /1858
Klobuk Urban	Bahnwächter II.Cl, def	17.5.1811 St. Nikolai Unterstmk, verh, kath	1 J 5 M Bahnarb. 5 J 1 M Signalwächter Betriebs- untern. Südl StB	14 J 4 M Militär, 1851 Bahnwächter III.Cl, prov., ab 1854 Bahnw. II.Cl. Def.	204 fl /Jahr + Naturalquartier + Montur	Landschule	windisch, deutsch lesen u. schreiben	Pensions- gesuch Witwe	Zl. 19934 /1856
Koeckh Eduard	Ing.Asst.I.Cl (prov)	47 J, verwit- wet, 4 Kinder	Mechaniker Kraft Wien	15 J 10 M Militär, 6 M Ing.Asst, 4 J Ing.Asst.I.Cl	k.A.	Normal-, Realschule, Pioniercorpsschule, Lokführerprüfung	deutsch	Ing.III.Cl	Zl. 551 /1856 - Besetzung Oberingenieurs- Stelle I.Cl
Koßl Andreas	Ing. I.Cl. Def.	36 J, verh.	k.A.	6 M Werkmeister, 4 J Ing.I.Cl.prov	k.A.	Polyt.Inst.Wien,1833-36 Schlosserlehre, gepr. Lokomotivführer, Werk- meister Maschi-nenweser	deutsch, slawisch, etw. ungar.	w.o.	Zl. 551 /1856 - Besetzung Oberingenieurs- Stelle I.Cl
Kolarsky Josef	Diurnist	14.3.1818 /Daschitz, Böhmen, verh.	2 J Amtsdienr Wien- Gloggn.EB	1851 Amtsdienr, 1853 Telegrafist, 1855 Diurnist	1 fl /Tag	2 Normalschulen	deutsch, böhmisch		Zl. 13660 /1856 - Telegrafisten /Diurnisten
Konečný Martin	Bahnwächter I.Cl	5.11.1808 /Naßwald, Stmk, kath	4 J 9 M Bahnwächter Pachtbetr.	14 J 7 M Militär, ab 1850 Bahnwächter, ab 1852 Bahnwächter I.Cl	216 fl /Jahr	keine Schulkenntn. Kenntn. prakt. Handarbeiten beim Unter- u. Oberbau	deutsch, böhmisch sprechen	Versetzung	Zl. 13245 /1755
König Stefan	prov. Portier II.Cl.	29.12.1816 /Mürzzu- schlag, kath Witwer	1 J Stadtwachtmeister Bruck/M, 5 J 1 M Portier Betriebsuntern.	6 J 11 M Militär, ab 1851 Portier II.Cl	250 fl /Jahr	3 Normalkl, lesen, schreiben rechnen	deutsch lesen u. schreiben, italienisch sprechen	Gesuch Heirats bewilligung	Ehefrau = 60 Jahre alt! Zl. 377 /1855
Krauth Johann	Wagen- schieber	1.2.1812 /Hermans- reith, Böh- men, verh	k.A.	15 J 4 M Militär, 1845-9 Bahnarb., 1849 Wagensch., 1849-51 Wächter II.Cl, ab 1853 Wagenschieber	30 kr /Tag	ziemlich lesen und schreiben	deutsch, böhmisch, schreiben ersteres	Bewerbung Bahnwächter III.Cl	Zl. 20793 /1853
Kreutzer Georg	Aufsichts- Telegraf-en- diener	22.4.1821 /Neuhäusl, Böhmen, ledig, kath	k.A.	ab 1853 versch.Amter Bahn Graz, seit 1854 Telegrafendiener	32 kr /Tgl.	lesen, schreiben, rechnen, Telegrafenzugnis	deutsch		Zl. 13660 /1856 - Telegrafisten /Diurnisten
Kropf Franz	Bahnwächter III.Cl	15.9.1816 /Maria Trost b.Golling, Stmk /ledig, kath	k.A.	15 J 4 M Militär, ab 1855 Bahnw.III.Cl	192 fl /Jahr + 28 fl 48 kr Quartierg.	kann lesen und schreiben	deutsch	Beförd. Wächtersubst zu Bahnw.	Zl. 1671 /1855
Künl Johann	prov. Bahnamts- Vorstand	9.4.1819 /Porto Ré, Küstenland, verh., 3 Kinder	9 J 2 M Handelsreisender, 10 M Sped.Beamter /Betr.Unt. /500 fl; 10 M 2 Spediteur /600 fl+450 Pers. Zul.+60 fl QuG; 4 J 1.Spediteur 800-1000 fl	k.A.	1000 fl + Deputate (Holz, Licht, Naturalqu. + 10% Teue- rungszul.	Handelssch. Abs, Spezerei- Material-Farbwaren-Hand- lungslehre, Kenntn. Warenkunde, Buchhaltung, Korrespondent, Spediteur	deutsch, krainischerisch kroatisch, italien.bloß sprechen	vorzügl. Verwendung, Umsicht, Energie, z.Beförde- rung,	wenn nicht Ansprüche verdienter Staatsdie- ner entge- genstün- den Zl. 11071 /51 /GD f.Comm.
Lagner Wolfgang	Stations- arbeiter	24.7.1824 /Wilstein, Böhmen, ledig	8 J Hammerschmied	1 J 7 M Militär, 1 J 7 M Strafhausverw., 7 M prov. Kanzleidienr, 3 M Stationsarb.	34 kr /Tag	Trivialschule	deutsch		Zl. 13660 /1856 - Telegrafisten /Diurnisten
Lampel Brictius	Ing. III.Cl, prov.	34 J, verh	k.A.	1 J 7 M Aspirant böhmBau Dion, 1 J Praktikant Südl StB, 3 J 8 M Ing.Asst. I.Cl.	3 k.A.	volk. Techn. Studien, Landwirtschaft, Lokomotivführer	deutsch	Ing.II.Cl.	Zl. 551 /1856 - Besetzung Oberingenieurs- Stelle I.Cl
Langer Franz	Expeditsbea /Staats-EB	k.A.	k.A.	1 J 6 M Kanzlist, 4 J Offizial nördl.StB	k.A.	jurid.-polit. Studien, Richteramtsprüfung	k.A.		Zl. 132 /1857 - Bewerbungen Konzepts-adj
Langer Johann	Ing. III.Cl. def.	29 J, ledig	k.A.	2 J ZeichnungsDiurn +Ing.Asst. 3 J 8 M Ing.Asst. I.Cl.	k.A.	volk.techn. Studien, Geologie, Mineralogie, prakt. Maschinenbau	deutsch	Ing.II.Cl.	Zl. 551 /1856 - Besetzung Oberingenieurs- Stelle I.Cl
Lebeda Franz	Offizial IV.Cl, def.	17.8.1810 /Radim, Böhmen, verh, 4 Kinder, kath	9 J 5 M Buchh. Prag, 7 M Wien-Gloggnitzer EB	12 J 6 M Militär, 11 M nördl. StB, ab 1853 Kanzlist, 1854 Betriebs Asst.I.Cl, 1857 Offizial IV.Cl	420 fl + 120 fl Quartierg.	Gymnasialstudien, gründliche Merkantil- kenntnisse	deutsch, böhmisch, ungarisch	Beförderung	Zl. 80 /1859
Leberbauer Leopold	Magazins- Aufseher	18.8.1806, Wien	k.A.	14 J 4 M Militär, 2 J 3 M Landwehr, 3 J 11 M ab 1844 Mag.Aufs.	300 fl /Jahr	Normalklassen	deutsch, französisch	verlässlicher Charakter, im Rechnungswes- sen nach Kräften genau gut	natürl.Anl: schwach, Fleiß: vorzügl., Wille: vorzügl., Betragen gut Zl. 1978 VP /GD StEB /1848
Lechky Franz	Telegraf-en- Zögling	26.7.1838 /Prašberg, Stmk, ledig	3 M Handlungs-Agent	k.A.	ohne Bezüge	4 Gym-Klassen	deutsch, slowenisch		Zl. 13660 /1856 - Telegrafisten /Diurnisten
Lehmann Johann	Admin.Eleve	6.3.1823 /Göding, Mähren, ledig	12 J 5 M Schnitt- warenhandlungen	ab 1851 Südl.StB	200 fl/Jahr	3. Normalkl abs	deutsch, spricht böhmisch		fleißig, willig, sehr artig, zuvor- kommend Zl. 10402/E /1852 Handelsmin
Lindner Anton	Signalwächter II.Cl,	24.5.1823 /Lebern, Untersteier, ledig, kath	2 J Aushilfwächter bei Betriebsuntern. STB	6 J 4 M Militär, ab 1852 Signalwächter II.Cl	180 fl /Jahr + Montur	die 3 ersten Klassen abs., lesen, schreiben, rechnen	deutsch lesen u. schreiben, etw. ital. sprechen	Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 2019 /1855
Lohr Gustav	def. Offizial III.Cl	28.11.1816 /Prag, verh, kath, 1 Kind	k.A.	18 J 2 M Militär, ab 1853 Offizial IV.Cl. Prov., ab 1857 def. III.Cl	500 fl (600 fl Kaution)	abs. Grammatikal u. Humanitätsklassen, Telegrafist lt. Zeugnis	deutsch korrekt lesen, schreiben, sprechen, böhmisch, italienisch, polnisch	Todesfall	Zl. 25866 /1858
Lousche Mathias	Bahnwächter III.Cl	24.2.1811 /Fischern, Krain, ledig, 2 Kinder	k.A.	14 J 6 M Militär, ab 1852 Bahnwächter III.Cl	192 fl /Jahr + Naturalquartier + Montur	2 Normalkl.	deutsch, krainischerisch sprechen u. schreiben, spricht böhmisch	Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 1316 /1854

Name	Dienst-eigenschaft	Personal-daten /geb	Privatdienste	Staatsdienst	Lohn	Ausbildung	Sprache	Anm	erkerkung	Aktenzl.
Ludikar Wenzl	Ing.Asst. II.CI + Leiter Heizhaus Graz	31 J, ledig	k.A	11 M Ing.Asst. IV CI, 10 M Ing.Asst. III.CI, 1 J 8 M Ing.Asst.II.CI	k.A.	Realschule + techn. Studien Prag, 1. Kurs Architektur Wien	deutsch, böhmisch	höhere Dienststelle	Zl. 82 /1855 Hei-ratsertl (500fl /Ing. Asst. III.CI.)	Zl. 551 /1856 - Besetzung Oberingenieurs-Stelle I.CI
Ludold Josef	Ing.Asst.II.CI +Werkstät-tenleiter Neustadt (prov.)	31 J, ledig	Masch.Fabrik Wurm u. Fletscher, Wien, Löse Wien Mechanik-Ing. bei G.Sigl u. L. Mayer /Wien	8 M Eleve Gen.Dion, 2 J Ing.Asst., 3 M Ing.Asst II.CI+ 10 M Ing.Asst.II.CI. Bei Sektion I, 9 M Werkst-Leiter	k.A.	Realakademie Lemberg, techn. Studien Wien, prakt. Ausbildung in Masch. Fabriken	deutsch, polnisch, etw. französ.	Ing.Stelle im Maschinen-fach		Zl. 551 /1856 - Besetzung Oberingenieurs-Stelle I.CI
Magniet Klement	Ing.I.CI prov	29 J, verh /Böhmen	6 J 6 M in Fabriken, 1 J 11 M Ing.Asst. EB, 2 J 10 M Ing.III.+II.CI def	k.A.	k.A.	techn. Studien Prag	deutsch + böhmisch gut, französisch	wünscht keine Übernahme i.d. Staats-dienst		Zl. 551 /1856 - Besetzung Oberingenieurs-Stelle I.CI
Maichenz Josef	Bahnwächter III.CI	18.3.1810, Wercha /Krain, verh., 2 Kinder	2 J 1 M Knecht, 5 M Hilfswächter Betriebsunt. StB	14 J 4 M Militär, seit 1852 Bahnw.	192 fl /Jahr + Naturalquar-tier + Montur	slaw. Volkssch, deutsch lesen u. schreiben beim Militär mittelmäßig	spricht u. schreibt krainerisch u. deutsch	Todesfall		Zl. 24449 /1857
März Adam	Wächter-substitut	8.11.1807 /Klingford, Böhmen, verh	4 J 6 M Weber, 2 J Amtsdienr Bürger-meisteramt Steingrub	14 J 7 M Militär, seit 1854 Wächtersubst.	32 kr /Tag	Normalschule, Weber	spricht, liest u. schreibt bloß deutsch gut	Beförderung zum Wächter		Zl. 16331 /1854
Maurig Anton	Werkstätten arbeiter	12.6.1824 /Heiden-schaft, Illyrien, verh., kath	seit 1843 Schlosser bei Meistern u. Maschinenfabr.	seit 1857 Schlosser bei der Bahn	k.A.	Schlosser, wird wg. Personalmangel auch als Heizer eingesetzt	k.A.		Beförde-rung z. Heizer auf Antrag d. Werkst. Leitung Triest	Zl. 15500 /25.7.1858
Mazon Karl	Bahnaufseher I.CI.	15.11.1809 /Pettau, Untersteier, Witwer	1846-51 Bahnaufseher Betr. Untern. StB	18 J 7 M Militär, ab 1852 Bahnaufs. I.CI	400 fl /Jahr + 60 fl Quartierg + Montur	2 Jg Artillerie-Stabsschule Verona abs.	deutsch, italienisch	Gesuch Heirats-erlaubnis		Zl. 2896 /1855
Merwerth Josef	Signalwächter I.CI.	6.1.1812 /Eichstadt, Bayern, ledig, kath	2 J 7 M Bahnarb, 4 M Vorarb., 4 M Aushilfswächter bei Betriebsunt.	2 J 2 M bayr. Militär, 4 J griech. Militär, 1851-2 Aushilfswächter, 1852-4 Signalw. II.CI, ab 1854 I.CI	192 fl /Jahr	lesen und schreiben	deutsch	Gesuch Heirats-erlaubnis		Zl. 16818 /1855
Mlakar Georg	Partieführer	9.5.1822, ledig, kath	1 J Bahnarbeiter BetriebsUnt. Cilli, 7 M Vorarb. + Partieführer	10 J 11 M Militär, seit 1858 Partief.	50 kr /Tag	lesen, schreiben, rechnen, gelernter Schmied	deutsch u. windisch sprechen u. schreiben	Beförderung z. Aufseher		Zl. 13703 /1858
Moser Karl	Bahnaufseher II.CI.	k.A /Neudörf, Ungarn, kath	ab 1845 Bahnrichter Wien-Gloggnitzer EB. Ab 1852 Bahnaufseher	1853 als Bahnaufs.Subst. übernommen, ab 1855 Bahnaufseher II.CI	k.A.	Trivialschule, Seiden-zeugmacher u. Zimmer-handwerk erlernt, viele Jahr Praxis im Bahnbau	deutsch ("teitsch")	Beförderung		Zl. 61 /1853
Moskat Thomas	Bahnwächter I.CI, prov.	16.12.1824 /Kirchheim, Krain, ledig	3 J Bergmann, 2 J 1 M Oberbauarb. Pachtges.	ab 1852 Bahnwächter	216 fl /Jahr + Naturalquartier + Montur	deutsche Normalschule	spricht u.schreibt deutsch, krainerisch	Gesuch Heirats-erlaubnis		Zl. 3363 /1854
Möstl Johann	Obercon-ducteur II.CI	13.5.1832 /Graz, verh., 2 Kinder	1847 Kondukteur Südl.Stb, 1851 Cond.I.CI., 1852 Obercond. II.CI	4 J Rechnungskanzlei Artillerie, ab 1847 Kondukteur	35 fl /M + Montur	3 Grammatikalkl., Architektur u.Situations-zeichnen	deutsch	Disziplinar-verfahren	bei Über-nahme i.d. Staats-dienst Gehalts-reduktion	Zl. 6353 /853 +Zl. 10843 /1855
Müller Karl August	Zimmerpolier	1.4.1825 /Lojnik b. Berlin, Preußen	seit 1842 im Ausland, 1845-6 Polier im EB-Bau, 1846-51 südl. StaatsEB Zimmerpolier	seit 1851 Ing.Sektion Mürzzuschlag Zimmerpolier	k.A.	Zimmermannslehre, Bauschulen	deutsch	Gesuch Bauaufseher		Zl. 12175 /1852
Naglich Valentin	Bahnwächter III.CI	4.2.1822 /Zawerse, Kroatien, ledig, kath	4 J 6 M Bahnarbeiter Betriebsunt.	ab 1852 Bahnwächter	16 fl /Monat + Naturalquartier + Montur	keine	deutsch, kroatisch, krainerisch böhmisch nach ländl. Mundart, schreibt in mittlerem Grade	Gesuch Heirats-erlaubnis		Zl. 18837 /1856
Negrello Michael	Konzepts-Adjunkt	31.12.1818 /Valstagna, Venetien, kath	k.A	3 J 7 M ab 1844 Konz.Prakt. Distrikts Koat Bassano, 11 M Konz.Prakt. Telegr. OberDion Verona, /300 fl, 2 J 1 M Konz.Adj Oberbau Dion /500 fl, ab 1854 Konz.Adj EB-BetrDion	500 fl	polit.-juridische Studien, Kennntn admin. Fach u. Eisenbahnverwaltung	italienisch	steht im Verdacht, mit Lieferanten im Einverstänđn. zu stehen, polit. vorbelastet	ist ehestens zu entlassen	Zl. 24311 /1854 Handelsmin.
Nödl Anton	prov. Wagen-aufseher I.CI	12.6.1820 /Welna, Böhmen, verh, 1 Kind	11 J 6 M bis 1844 Spezereihändler, ab 1844 Betriebsunt. 3 J 8 M Bahnaufseher II.CI, 11 M Kondukt, 11 M Oberkond., 10 M Wagenmeister	ab 1851 Wagenmeister, ab 1851 Wagenaufseher	400 fl /Jahr + Naturalquartier + Montur	Normalschule, 1833 Spezereihandlung erlernt	deutsch, böhmisch nicht schreiben	Unfall		Zl. 1661 /1854
Nowak Franz	Wagenauf-seher II.CI def	9.12.1814 /Veszprem, Ungarn, verh. 3 Kinder, kath	3 M Figurant Bahnbau, 184-4 Kassadiener Mödling, 2 J 11 M Kassadiener Graz, 1845-6 Bauaufs., 1846-7 Platzaufs., 1847-50 Wagenmeister Szolnok	6 J 4 M Militär, ab 1851 Wagenmeister II.CI def., ab 1854 Wagenmeister I.CI prov., ab 1856 Wagenaufs. II.CI	300 fl /Jahr	Ziemlich lesen und schreiben	spricht u.schreibt deutsch + ungarisch, spricht wallach., etw. italien, slawisch	Beförderung		Zl. 6604 /1857
Nowak Josef	Finanz-Konzipist def, Finanz-Landesdion Prag	19.2.1829 /Časlau, Böhmen, verh., kath.	k.A	1 J 2 M Konzepts-Kandidat, 10 M KonzeptsPrakt, 4 M Finanzkonzepts-Prakt, 2 J 2 M Finanzkonzipist	600 fl /Jahr	jurid.-polit. Studien in Prag 852 abs, Staatsprüfungen abgel.	deutsch, böhmisch	Bewerbung		ohne Zl. /Reg. B 857
Orzechovsky Johann	Schlosser	8.5.1827 /Kajetein, Mähren, verh, kath	1854-6 Schlossermeister, 1856-7 KF Nordb. Werkstättenleitung, ab 1857 Werkst. Ödenburg Schlosser+I. Heizer	k.A.	k.A.	Normalschule, Schlosserlehre	deutsch, böhmisch	Bewerbung Heizer II.CI		Zl. 7682 /1859 - Nationale der Werkstätte Wien
Osimitsch Wilhelm	Ing.Asst. III.CI prov.	26 J, ledig	k.A	2 J 6 M Ing.Asst. IV.CI, 1 J 10 M Ing.Asst. III.CI	k.A.	höhere techn. Studien Graz abs, Asst.Lehrkanzel f. Höhere Math. + prakt. Geometrie	deutsch, slowenisch	Ing.Asst. Stelle höherer CI.		Zl. 551 /1856 - Besetzung Oberingenieurs-Stelle I.CI
Parreyß Ferdinand	Lokomotiv-heizer	1821 /Wien, verwitwet, kath	k.A	seit 1855 Lokomotivheizer	k.A.	3 Kl Trivialsch., lesen, schreiben, rechnen	deutsch	als Dampf-maschinen-wärter vor-geschlagen		Zl. 7682 /1859 - Nationale der Werkstätte Wien
Pfeiffer Albert	Admin.Eleve	10.2.1827 /Frauenthal, Strmk, ledig	1 J Deutscher Ritterorden Commende Lech	2 J Oberfeldkriegs Koat, 1 J 5 M SteuerAdmin., seit 1851 Südl.StB	200 fl/Jahr (300 fl Kaution)	3 Normalkl, u. 6 Gym.Schulen	deutsch	Frachten-aufnahme, Parteien-verkehr	große Ge-nauigkeit, Eifer, Un-verdros-senheit, tadelloses sittl. Betra-gen	Zl. 10402/E /1852 Handelsmin

Name	Dienst-eigenschaft	Personal-daten /geb	Privatdienste	Staatsdienst	Lohn	Ausbildung	Sprache	Anm	erkennung	Aktenzl.
Pfenig Anton	Kanzleidner	13.5.1823, /Muschau /Mähren, verh	ab 1850 Wien-Gloggnitzer EB: Packer/36 kr, 1863 Kassadiener/45 kr, ab 1854 Kanzleidner/45 kr	8 J 8 M Militär	20 fl /M., 3 fl QuG, 15% Teuerungszuschlag	die gewöhnl. Landschulen	deutsch, mährisch bloß sprechen		Wien-Raaber EB	Zl. 3385 /1855 (Handelsmin.)
Pirc Johann (Jovan)	Offizial V.Cl	4.6.1829 /Krainburg, Krain, ledig	k.A	ab 1851 adm.Eleve, ab 1853 Offizial	400 fl /Jahr + Reisepauschalen (600 Kaution)	1842-7 Gym, 1847-9 phil. Studien, Handelslehranst. Laibach 1849-50 Handelskunde	spricht u. schreibt deutsch, slowenisch versteht u.italienisch u.franz.	Gesuch Heirats-erlaubnis		Zl. 21981 /1853
Plank Josef	Nachtwächter	25.2.1825 /Marz, Ungarn, ledig	k.A	6 J 2 M Militär, ab 1.8.1853 Nachtwächter	13 fl mtl, ab 1.8.853 15% Teuerungszuschlag	1 und 2 Elementarschule, ohne Profession	deutsch u. ungarisch sprechen gut, schreiben deutsch mittelm.	k.A		Zl. 446 /1853
Pöck Franz	Werkstättenarbeiter	5.3.1834 /Bukowina, ledig, kath	1851-4 bei Meistern	seit 1854 Militär, seit 1857 Schlosser b.d. Bahn	k.A.	Schlosser, wird wg. Personalmangel auch als Heizer eingesetzt	k.A.		Beförderung z. Heizer auf Antrag d. Werkst. Leitung Triest	Zl. 15500 /25.7.1858
Pollanetz Josef	prov. Bahn-amts-offizial V.Cl	20.10.1829 /Graz, ledig, kath	k.A	3 J 2 M admin.Eleve StB, 11 M prov. Bahnamtsoffz.	400 fl /Jahr	jurid.-polit. Studien Uni Graz. zur Staatsprüfung gemeldet	französisch			Zl. 132 /1857 - Bewerbungen Konzeptsadj
Porati Antonio	Ing.II.Cl.	24.12.1817 /Milano, ledig	1838-42 Ing. Büro Mailand, 1842-4 GenDion Mailänder Polizei, 1849 private Geschäfte	1849 Ing.Asst. lomb-venet EB /100 fl /600 fl, 1851 Ing. II.Cl	1000 fl /Jahr + 60 fl QuG /Monat	Technik u. Ziviling. Studien Mailand abs., jurid, wirtsch, Buchh. Kenntn	italienisch, latein, französ., deutsch versteht u.liest englisch	Beförderung zur def. Anstellung	Diensttab = italienisch	Zl. 177 VP /CentDion EB-Bauten 1854
Postitsch Franz von	Admin. Beamter	21.11.1820 /St.Anna am Kreichen-berg Stmk	k.A	9 J 3 M Bezirksbea., Grundbuchführer, Steuereinnahmer, 8 M BG Mureck, seit 1851 GD f.Comm.Wien	400 fl	die 2 Jahrgänge der Philosophie, Komptabilitäts-Kenntnisse, Konzeptsfach	deutsch, slawisch			Zl. 2262/E /1852 Handelsmin.
Prinz Ferdinand	techn. Eleve	20.11.1827 /Brandeis a.d. Elbe, Böhmen, ledig	k.A	1851 techn. Diurnist BetrDion Nördl.StB /360 fl, 1852 techn. Eleve /Graz	300 fl	Realschule u. techn.Studien Prag, 1.Jg Architektur Akad d.Bild.Künste Wien	deutsch, böhmisch	im techn. Inspektorat, Abt. Zivilbau	sehr fleißig, in architekten Arbeiten bes. gut verwendbar	Zl. 10402/E /1852 Handelsmin
Puchelt Konrad	Obering.II.Cl def.	37 J verh.	k.A	2 J Maschinen-Direktionsadjunkt ung.Zentralbahn, Werkst.Leiter südöstl. StB, 3 J Ing.I.Cl.prov. Betriebs Dion, 5 J Obering.II.Cl	k.A.	techn.Studien Uni Heidelberg + Polyt.Inst. Wien, prakt. Maschinenbau Ausbildung	deutsch, etw. franz.u. englisch	Bewerbung Obering.		Zl. 551 /1856 - Besetzung Oberingeneurs-Stelle I.Cl
Rechfeld Ernest	Adm.Eleve	27.6.1819 /Kuttenberg, Böhmen, ledig	k.A	seit 1851 Südl.StB	200 fl /Jahr (300 Kaution)	6 Gym-Klassen, Mathematik, Technologie Polyt.Wien, kfm. Abt, Nebensstudium Chemie	deutsch, böhmisch vollkommen, italienisch	Manipulations-u.Verr. Geschäfte	zum kk. Offizial volk. Geeignet	Zl. 10402/E /1852 Handelsmin
Reinberger Peregrin	Conducteur	25.4.1819 /Haugsdorf, NO, verh., 2 Kinder	2 J 11 M Privatdiener	8 J 6 M Militär, ab 1840 Condukteur	25 fl Mt.	Normalschule	deutsch	Bewerbung Oberkond. (35 fl)	bei Übernahme i.d. Staatsdienst Gehaltsreduktion.	Zl. 6353 /853
Reiter Karl	I.Heizer	18.10.1832 /Burgau, Stmk,ledig, kath	1 J 5 M Schlosser +Dreher in Textilfabrik, 15 M Masch. Fabrik, 4 J 5 M Schlosser +Dreher in Textilfabrik, div. Werkstätten	k.A.	68 kr /Tag	4 Kl deutsche Normalschule, Schlosser- u. Dreherlehre	deutsch	Bewerbung Lokomotiv-führer		Zl. 7682 /1859 - Nationale der Werkstätte Wien
Reßmann Johann	Bahnwächter III.Cl	4.11.1830 /Vigaun, Oberkrain, ledig, kath	5 J 3 M Hammer-schmied Assling, 2 J 2 M Bahnarb. +Wächtersubst. Betriebsunt.ern.	ab 1852 Bahnwächter	192 fl /Jahr + Naturalquartier + Montur	3 Klassen	deutsch u. krainerisch lesen u. schreiben	Gesuch Heirats-erlaubnis		Zl. 18837 /1856
Rettcher Wilhelm	Kondukteur	24.8.1809 /Köpenick, Preußen, verh., evang	1829 nach Ö eingewandert, bis 1835 Beruf ausgeübt,1835-46 Meister	ab 1847 Kondukteur, ab 1850 Zugführer	300 fl /Jahr	4 Kl. Normalschule, Sattler	deutsch	Todesfall		Zl. 3186 /23.4.1855
Ribka Karl	Schlosser, als I.Heizer verwendet	17.10.1837 /Borohradek Böhmen, ledig, kath	2 J bei versch. Meistern (lt. Wanderbuch), 5 M Masch. Schlosser Werkst. Gloggnitz, 1 J 9 M als I.Heizer	k.A.	1 fl 4 kr /Tag	Normalschule, Schlosserlehre	deutsch, böhmisch	Bewerbung Lokomotiv-führer		Zl. 7682 /1859 - Nationale der Werkstätte Wien
Riedl Carl	prov. Condukteur II.Cl	21.2.1821 /Zukmantl, kk Schle-sien, ledig	5 J 2 M Bauschreiber, Mag. Aufseher, Kondukteur Betriebsunt.ern. KF Nordbahn bis 1851	14 J 5 M Militär ab 1851 Kondukteur (300 fl)	250 fl /Jahr	vier Hauptschulklassen, math. Artillerie-Kurs abs.	deutsch, böhmisch, polnisch	Entlassungs-gesuch		Zl. 1165 /1853
Riemel Josef	Kassen-Adjunkt	26.5.1813 /Retz, NO, verh.	k.A	1845-6 Kassierwächter /17 fl; 1846-50 Kassierwächter /20 fl, ab 1850 Kassen Adjunkt	30 fl /Mt.+ 15% Teuerungsbeitrag ab 1851 + Naturalquartier	Normalklassen, keine Studien	deutsch lesen u. schreiben, etw. böhmisch sprechen	Entlassungs-gesuch		Zl. 29 / 1856
Rienzner Jakob	techn. Eleve	17.11.1826 /Toblach, Tirol, ledig	k.A	2 M Freicorps-Garde Tirol	300 fl	gymnasial-, philosoph.u. techn. Studien absolviert	deutsch volk, ital.u. latein mittelmäßig	Kanzleigeschäfte u. thw. Beaufsichtigung Werkst. Personal	vollkommen entsprechend	Zl. 10402/E /1852 Handelsmin
Roch Franz	Maurerpolier	1821 /Rabaschitz Böhmen, verh	5 J Maurer, 1 J 6 M Polier, 4 J 3 M EB-Pachtbetrieb	seit 1851 Maurerpolier Sektion Mürzzuschlag	k.A.	Maurerlehre	deutsch	Gesuch Bauaufseher		Zl. 12175 /1852
Rößler Heinrich	Stations-u. Strecken-zimmermann	1.6.1819 /Pest, Ungarn, ledig	5 J Geselle, 3 J Fabriks-Zimmermann 4 J Polier+ Brückenbaumeister bei EB, 6 J EB Stations-zimmermann	kein Militärdienst, seit 1851 Eisenbahnbetrieb Cilli	1 fl /Tag	deutsche u.ung. 4. Normalhauptsch., Zimmermannslehre	deutsch u. ungarisch in Wort u.schrift	bes. verwendbar zu Brückenbauarbeiten z. Bauaufseher vorgeschlagen		Zl. 12175 /1852
Rost Anton	Obering. StV	13.6.1813 /Czimelitz, Brachierer Kreis /Böhmen	k.A	1832 Praktik. Böhm BauDion, 1833 Subst. Straßenmeister /219 fl 36 kr, 1839 Kreis-Ing. aushilfsw. /300 fl, 1840 Landes BauDion Prag, 1843 Asst.II.Cl, 1844 Asst.I. Cl,1846 Ing.II.Cl Südb, 1849 Ing.I. Cl, 1850 Chef Bauverw./Obering. StV	k.A.	Polytechn. Prag m. Auszeichn. abs., Geom.-u. Masch. Zeichnen,Architektur, Bauwesen prakt. erlernt Zivilbau, Straßen-u. Wasserbau	deutsch, slawisch, italienisch	ausgezeichnet, sehr eifrig, erprobt, fest u. gewissenhaft sehr intelligent u. verlässlich	verstorben	Zl. 14097/855 Handelsmin.
Rupprecht Philipp	Maschinführer I.Cl, prov	7.11.1823 /Hofgeismar Kurhessen, ledig	1 J 11 M Schlosser in Betrieben, 5 J Heizer u.Führer Betriebsunt.ern.	1851 Maschinführer (700 fl), ab Dez. 1851 kk. Maschinführer	600 fl /Jahr	Normalschule, Schlosserlehre	deutsch	Gesuch Heirats-erlaubnis		Zl. 18659 /1853

Name	Dienst-eigenschaft	Personal-daten /geb	Privatdienste	Staatsdienst	Lohn	Ausbildung	Sprache	Anm.erkung	Aktenzl.	
Sagner Wolfgang	Tagelöhner i.d. Wasserstation Mixnitz	24.7.1824 /Wildstein, Böhmen, ledig, kath	2 J Arbeiter /Lohnschreiber, 5 J Hammerschmied in Losenstein /OO	1 J 9 M Militär, 1 J 7 M Gefangenenaufseher, 2 J Bahnarb, 7 M Aushilfe IngKanzlei Graz, 4 M Stationsarb	34 kr /Tag	Trivialschule	deutsch sprechen u. schreiben	als Telegrafist in Verwendung	Zl. 17630 /1856	
Sanleque, Baron Anton	techn. Eleve	1.11.1828 /Prag, ledig	5 M Pachtges. Nördl.StB Diurnist 1 fl/Tag	von Pachtges.als Diurnist übernommen, seit 1852 techn.Eleve	300 fl	Technik in Prag absolviert	deutsch, böhmisch, versteht etw. italien.	techn. Inspektorat Ober- u. Unterbau	Zl. 10402/E /1852 Handelsmin	
Schäfer Friedrich	Ingenieur u. Maschinenbauer /Prag	38 J /Preußen, Stand: k.A.	Masch.Fabrik Albert Wever /Westfalen, Zivil-Ing. Direktor Maschinenbauanstalt Breitfeld	k.A.	k.A.	Gewerbs-Institut Berlin, Maschinenbau, Maschinenzichnen	k.A.	w.o.	Zl. 551 /1856 - Besetzung Obergeringieurs-Stelle I.CI	
Schäffer Mathias	Trainpacker I.CI. prov.	23.2.1809 /Schärding, OO, verh.	11 J 4 M Lampist Wien-Raaber EB	12 J 4 M Militär, ab 1853 Aushilfspacker, ab 1854 Packer I.CI	300 fl /Jahr + Montur	Elementar-Schule	deutsch	Todesfall	Zl. 13547 /1857	
Schimke Johann	Obering.Stv.	20.6.1815 /Wischau, Mähren	4 J Bauunter. KF Nordbahn, 3 M Planung Strecke Olmütz-Prag	1842 Asst.II.CI Hofkammer /45 fl+ Reisesp., 1843 Asst.I.CI /60 fl+ 25 Reisesp., 1843 Ing.II.CI /75 fl+60 Reiseip., 1846 Ing.I.CI/90 fl+60 Reiseip., 1848 techn. Kommissär+ Obering. StV., Gesamt: 6 J 5 M 29 T	k.A.	Humaniora, 1.Jg Philosophie Brünn, Math+ Baukunst Polyt. Wien, Maurer-u.Zimmermannslehre, Meisterprüfung BauDion Brünn,	deutsch, böhmisch, italienisch	Vorschlag zur Beförderung	Zl. 2131/C /1851 Handelsmin	
Schneider Jakob	Diener im Mat.Depot Graz	18.9.1828 /Schomlau, Galizien, ledig, evang.	k.A	8 J 6 M Militär, seit 1855 Diener Materialdepot	36 kr /tgl	2 Normalkl	deutsch, italienisch, versteht polnisch		Zl. 13660 /1856 - Telegrafisten /Diurnisten	
Schröpfer Georg	Bahnwächter I.CI.	19.2.1819 /Prohatin, Böhmen, verh. 2 Kinder, kath	1 J 4 M Akkordarb. Betriebsunterm., 6 M Vorarb. Oberbau, 6 J 4 M Bahnwächter südl StB	8 M Bahnwächter StB, ab 1852 Bahnwächter I.CI	216 fl /Jahr + Naturalquartier + Montur	2 Normalschulklassen	deutsch sprechen u. schreiben, böhmisch verstehen	Bewerbung zum Bahnaufseher II.CI	Zl. 2114 /1854	
Schrötter Heinrich	prov.Mat.DepotAufs.I.CI	9.6.1822 /Lechwitz, Mähren, verh. 7 Kinder, kath	8 J 5 M Wien-Gloggnitzer EB Bahnrichter + Kanzellist	1 J 11 M Kadett, 3 J 5 M Reit-Scolar Hofreitschule, 5 M Depotaufs. II.CI, 1 J 8 M Depotaufs. I.CI	500 fl /Jahr	4 Normalschulkl., Veterinar-Kurs im Tierarzneiinstitut	deutsch, italienisch	Gesuch um Beförderung	Zl. 133/1857 - Bewerbungen um Offizialstellen	
Schrottmüller Karl	techn. Eleve	19.12.1830 /Mainz Groß-Hztum Hessen, ledig	k.A	seit 1851 techn. Eleve	300 fl	sämtliche Jahrgänge Polytechn. Fachinst. Wien	k.A.	Inspektionsdienst 2.Ing: Abt. Pläne, techn. Ausweise, kleinere Bau-objekte	sehr viel Fleiß, ruhige Überlegung, bes. bescheidenes Benehmen	Zl. 10402/E /1852 Handelsmin
Seidl Franz	Schlosser u. Heizer	11.8.1826 /Heinzendorf Mähren, ledig, kath	10 M Schlosser in Maschinenfabrik, 1 J 3 M EB-Werkstätte Mürrzuschlag, 7 M Heizhaus Bruck	9 J 2 M Militär	40 kr /Tag	lesen, schreiben, rechnen,	deutsch	Zulassung zur Führerprüfung	Zl. 6401 1860 /Beförderung vom Maschinführern	
Sitto Nikolaus	Kondukteur I.CI	29.3.1825 /Weiskirchen, Ungarn, ledig	1 J Maschinenfabrik Gloggnitzer EB als Wagner, 3 J 11 M Kondukteur, 3 J 1 M Kondukteur Betr.Untern.	ab 1852 Kondukteur	300 fl /Jahr + Montur + Meilengelder	2 Normalkl., Wagnerlehre	deutsch, ungarisch, illyrisch, romanisch, schreibt nur erstere	Entlassung	Zl. 3335 /1856	
Skala Josef	I.Heizer	27.2.1826 /Ratibor, Böhmen, verh. 2 Kinder, kath	3 J 4 M div. Meister, 8 J 5 M Spengler EB-Werkstätte Graz, 7 M dto Schlosser, 3 M Heizer	k.A.	68 kr /Tag	deutsche Lehr-gegenstände Schlosserlehre, Spengler	deutsch, böhmisch	Bewerbung Lokomotivführer	Zl. 7682 /1859 - Nationale der Werkstätte Wien	
Sorger Ferdinand	Admin.Eleve	15.5.1827 /Graz, ledig	k.A	10 M Aushilfsbea Grundeinl. Coon West-Graz, seit 1851 Südl.StB	200 fl /Jahr	Gymnasium u. Technik, des Telegraphierens kundig	k.A.	betr. sittlichen Verhaltens alles Lob	Zl. 10402/E /1852 Handelsmin	
Spausta Johann	Oberkond. I.CI prov.	10.5.1818 /Triest /Küstenland, verh. 5 Kinder, kath	1845-51 Kondukteur bei Pachtbetrieb südl.StB	11 J 10 M Militär, ab 1851 Kondukteur /300 fl, 1857 /350 fl, 1858 /400 fl	400 fl /Jahr	Erziehungshaus Regt.Gf Kinsky /Marburg	deutsch	Gnadenpension wg. Dienstunfähigkeit (Augen schwäche)	Zl. 20432 /908 Pension: 183 fl 75 kr öW /1859 Handelsmin.	
Srabotnig Alois	Erster Heizer III.CI	10.11.1818 /St. Magdalena, Stmk, ledig	7 J Schlosser Hauptwerkst. Graz, 3 J Schlosser bei versch. Meistern	ab 1851 Heizer	200 fl /Jahr + Montur	Normalschule vollendet	spricht slawisch u. deutsch, schreibt bloß deutsch	Gesuch Heirats-erlaubnis	Zl. 2736 /1857	
Stach Thomas	Bahnwächter II.CI.	16.12.1819 /Stachau, Böhmen, ledig	8 J 2 M Geschäftsmann	8 J Südl StB Wagenschieber, Träger, Wächter, ab 1854 Bahnwächter II.CI	204 fl /Jahr + 36 fl Pers.Zul.	böhmische Trivialschule	böhmisch, deutsch	Gesuch Heirats-erlaubnis	Zl. 1743 /1855	
Stain Josef	Ing. I.CI. Def.	50 J, verw. 1 Kind	k.A	15 J 7 M Bau-Praktikant, 10 M Ing.Asst.II.CI, 5 J Ing.Asst.I.CI, 2 J Ing-Stv., 4 J Ing.I.CI.	k.A.	volk. Techn. Studien, Prüfung in Straßen-, Wasser-, Zivilbau	deutsch, böhmisch	w.o.	Zl. 551 /1856 - Besetzung Obergeringieurs-Stelle I.CI	
Steiner Johann	Aushilfsdiener	25.11.1819 /Königswiesen, OO, ledig, kath	k.A	9 J 2 M Militär, ab 1853 Aushilfsdiener Postamt Gloggnitz	36 kr /Tag (200 fl Kautiön)	3 Normalkl.	deutsch	Bewerbung zum Kondukteur	Zl. 3838 /1854	
Steinhauser Ignaz Georg	Bahnamts-Offizial def	15.3.1810 /Wien, verh., 3 Kinder	k.A	23 J 6 M Justiz u.polit. Behörde bis 1851, ab 1851 Offizial	700 fl /Jahr (600 fl Kau-tiön)	Konzepts-, Kassa- u. Rechnungsfach, Registraturkenntn., korresp. Mitglied des historisch-archäol. Vereins Wetzlar /Kreich Preußen	italienisch	Bewerbung Expeditors-Stelle	Zl. 2296 /1854	
Stohwasser Anton	techn. Eleve	25.12.1825 /Graslitz, Böhmen, ledig	k.A	7 J 8 M Militär, seit 1851 techn. Eleve	200 fl /Jahr	Grammatikalkl, weitere Bildung im Militär genossen	deutsch, versteht böhmisch	Manipulations u. Verrechn. Geschäfte	sehr eifrig im lobenswerter Umsicht u. Beharrlichkeit	Zl. 10402/E /1852 Handelsmin
Stokar Adrian	Ing.II.CI. def.	41 J, verh	k.A	2 J Ing.Asst. II.CI prov, 2 J Ing. III.CI prov,	k.A.	8 J Gym Winterthur, 3 J Technik Zürich, Schlosserlehre, kfm. Ausbildung, Wartung u. Bedienung d. Lokomotive	deutsch, etw. franz. u. latein	Bewerbung	Zl. 551 /1856 - Besetzung Obergeringieurs-Stelle I.CI	
Sturm Georg	Signalwächter II.CI.	21.4.1827 /Abtissendorf, Stmk ledig, kath	Webergeselle, 2 J 5 M Bahnarb. Bis 1856	6 J 8 M Militär, ab 1856 Signalwächter	180 fl /Jahr + Naturalquartier + Montur	2 erste Elementarkl. Pfarrschule Feldkirchen	deutsch	Gesuch Heiratsbewilligung	Zl. 21308 /1856	

Name	Dienst-eigenschaft	Personal-daten /geb	Privatdienste	Staatsdienst	Lohn	Ausbildung	Sprache	Anm.erkung	Aktenzl.
Terpotek Mathias	Signalwächter II.CI.	21.2.1820 /St. Marein bei Cilli, ledig	7 J Bergknappe, 5 J Oberbauarb. Betriebsuntern	ab 1852 Signalwächter	180 fl /Jahr	Pfarrschule, Bergarbeiter	deutsch, windisch, schreibt nur deutsch	Gesuch Heiratsbewilligung	Zl. 12842 /1854
Tonsem Ferdinand	Bahnamts-Offizial III.CI prov	30.10.1827 /Villach, ledig, kath	5 J Privatfirmen, 4 J 6 M Betriebsuntern. Südl StB	ab 1851 Offizial	600 fl /Jahr (600 Kaution)	Speditionsfach, Comptoirfach	deutsch, etw. italien.	Gesuch Heiratsbewilligung	Zl. 18799 /1854
Trinker Alexander	Bahnamts-Offizial IV CI	29.10.1815 /Graz, ledig	2 J Privatfirmen, 3 J 6 M Betriebsuntern.südl StB	8 J 3 M Militär, seit 1851 Offizial	500 fl /Jahr (600 Kaution)	Rechnungs- u. Kassawesen, Handels- u. Speditionsfach, Kanzlei- u. Conzeptsfach	deutsch, italienisch, französisch, versteht latein, ungar.	Gesuch Heiratsbewilligung	Zl. 12315 /1853
Tschandera Josef	Bahnwächter I.CI.	5.4.1810 /Graz, verw.	1827-49 Seidenzeugmachergeselle, 1849-50 Bahnwächter Betriebsuntern	seit 1852 Bahnwächter	216 fl /Jahr + Naturalquartier + Montur	2 Klassen Normalschule	deutsch	Gesuch Heiratsbewilligung	Zl. 5929 /1854
Visini Josef	Bahnwächter II.CI. Prov	11.3.1809 /Görz, Küstenland, kath, verh, 4 Kinder	4 J 7 M Figurant, 3 J 9 M Materialwächter	12 J 11 M Militär, 1852 Wächter III.CI, 1854 Wächter II.CI	17 fl /Mt.+ Naturalquartier + Montur	Artillerie, kann deutsch u. italien. lesen + schreiben	deutsch, italienisch, krainischerisch	Gesuch Heiratsbewilligung	Zl. 695 /1855
Vogelbauer Johann	Zimmermann	10.5.1811 /Roitzhofen b.Mailbach OÖ, ledig	Oberbau 1844-50	kein Militärdienst, seit 1850 Zimmermann	k.A.	Normalschule, Zimmermannslehre	deutsch	Gesuch Bauaufseher	Zl. 12175 /1852
von Gall, Julius	Ing. III.CI def.	24.5.1824 /Wien, verh., 1 Kind	4 J 8 M I.Construkteur KF-Bahn Wien	6 M GenDion Staats-EB, 1 J 5 M Ing.Asst.I.CI	800 fl	k.A.	k.A.	wünscht keine Übernahme i.d. Staatsdienst	Zl. 551 /1856 - Besetzung Oberingenieurs-Stelle I.CI
Wallner Johann	Bahnamts-Offizial	25.4.1822 /Deutschlandsberg, Stmk, ledig	Kanzlei-u. Ökonomiebeamter, 2 3/4 J Betriebsuntern. Südl.StB	1851 Telegrafist (300 fl + 36 Pers.Zul.), 1854 Offizial /400 fl, ab 1853 500 fl	500 fl /Jahr (600 Kaution)	Privatunterricht nach Normalsch., Rechnungswesen, Physik, Ökonomie, Kennntn. im Kassawesen, Telegrafie, Post- u.Sped. Fach, Kanzleiwesen	spricht u. schreibt deutsch, spricht u. versteht etw. krainischerisch	Gesuch Heiratsbewilligung	Zl. 18581 /1855
Walloch Michael	Bahnarb., Wächter-substitut	14.9.1824 /Ober Puchhain, Krain, ledig	k.A	9 J 5 M Militär	28 kr /Tag	2 deutsche Normalkl.	spricht+ schreibt deutsch, krainischerisch gut, etw. italienisch	Gesuch wg. Festanstellung	Zl. 15844 /1852
Weber Franz	Lokführer II.CI	1.6.1826 /Pittendorf, Ost, verh, kath	1 J Schlosser, 3 M Günter'sche Fabrik als Monteur	1 J 7 M Schlosser, 3 J 8 M Heizer II.CI, 2 J 2 M Heizer I.CI, 2 M Lokführer III.CI, 1 J 8 M Lokführer II.CI	500 fl /Jahr	Normalschule, prakt. Schlosser u. Zeugschmied	deutsch	Beförderung Lokführer I.CI	Zl. 6401 1860 /Beförderung von Maschinführern
Weidinger Jacob	prov. Weichenwächter	7.6.1807 /Oberneidorf, Unterstmk.	k.A	13 J 1 M Militär, ab 1852 Weichenw.	192 fl /Jahr + Montur	gar keine	spricht deutsch	Gesuch Heirats-erlaubnis	Analphabet Zl. 12845 /1854
Weidmann Georg	prov. Bahnwächter I.CI	22.3.1808 /Fratres, NO, ledig	3 J Fabrik Breunlich /Pottschach	18 J 3 M Militär, ab 1854 Wächter südl.StB	226 fl 80 kr öW /Jahr + 3 fl 15 kr /Mt. Pers.Zul + Naturalquart. + Montur	3 Normalklassen	spricht deutsch u.italien, schreibt deutsch	Gesuch Heirats-erlaubnis	Zl. 5302 /1859
Weirer Josef	Diurnist	16.11.1816 /Höhenberg /NO, kath, verh, 3 Kinder	1849-51 Magazinpacker Station Spielfeld, 1853-5 Mag. Packer Ehrenhausen	seit 1856 Diurnist	50 kr /Tag	Normalklassen	deutsch	als ungepr. Telegrafist in Verwendg	Zl. 17630 /1856
Weisel Gregor	Bahnamts-offizial III.CI, Südl StB	11.3.1827 /Schwarzenberg, Krain	3 J 10 M EB-Pachtbetrieb	5 M Telegrafist, 3 J 7 M Offzl.V.CI, 6 M Offzl.IV.CI, 9 M Offzl.III.CI	600 fl /Jahr	Philosophie, naturwissenschaftl. Fächer, Telegrafenprüfung	slawisch, krainischerisch deutsch, italienisch	Gesuch um Beförderung	Zl. 133/1857 - Bewerbungen um Offizial-stellen
Weiß Johann	prov. Signalwächter II.CI	16.3.1813 /Jortowitz, Mähren, ledig	1849-50 Reitknecht, 1851 Kutscher, 1 M Bahnarbeiter	14 J 6 M Militär, ab 1851 Wächtersubst., ab 1852 Signalwächter	180 fl /Jahr + Montur	lesen u. schreiben	deutsch, böhmisch, ungarisch	Gesuch Heirats-erlaubnis	Zl. 16965 /1853
Welkhamer Ludwig	Vorstand kommerz. Abt. Steinbrück	15.8.1818 /Marburg, Stmk, verh. m. Anna Sicherl, Professorstochter aus Laibach	insges. 19 J Handlung u. Sped.Lehre, Sped. Klagenfurt, Buchh+ Kassier Marburg + Wien, 4 J 5 M Betr.Unt	k.A.	700 fl + Naturalqu.	3 Gramm.Kl., Handels-u. Sped.Geschäfte, einfache u. doppelte Buchh. Kassa, Staatsrechn.Wissenschaft	spricht u. schreibt deutsch gut, kroat., krainischerisch schreibt beide mittelm., spricht u. versteht ital.	ausgezeichnet, einer der geschicktesten Sped. der Betr.Unt.	Zl. 11071 /51 /GD f.Comm.
Wellai Josef	Telegr-Diurnist	16.3.1833 /Cilli, ledig, kath	1850-2 Bergprakt bei Bergbau Cilli u. Reichenburg	1853-5 Diurnist Eisenbahnamt	54 kr /Tag	Unterrealisch. abs, Bergpraktikant Cilli	windisch, deutsch, etw. italienisch		Zl. 13660 /1856 - Telegrafisten /Diurnister
Werkzak Leopold	Werkstättenarbeiter	15.11.1835 Moldaustein /Böhmen, ledig, kath	seit 1851 bei Meistern u. in Fabriken	seit 1857 Schlosser bei der Bahn	k.A.	Schlosser, wird wg. Personalmangel auch als Heizer eingesetzt	k.A.	Beförderung z. Heizer auf Antrag d. Werkst. Leitung Triest	Zl. 15500 /25.7.1858
Wojtechowsky Wenzl	Ing.Asst.II.CI (prov.)	26 J, ledig	k.A	2 J 7 M Ing.Asst. IV.CI, 1 J 8 M Ing.Asst.III.CI., 4 M Ing.Asst.II.CI	k.A.	Realschule + techn. Fachstudien in Prag abs.	deutsch, böhmisch	Ing.III CI oder Ing.Asst. I.CI	Zl. 551 /1856 - Besetzung Oberingenieurs-Stelle I.CI
Wytláčil Johann	I.Heizer	13.8.1826 /Chlamez, Böhmen, ledig, kath	4 J versch.Betriebe, 9 M EB Werkstätte Cilli, 1 J 7 M I.Heizer, 1 J 3 M EB-Werkst. Graz Schlosser, 3 M Heizer	vom Militär dauernd beurlaubt	68 kr /Tag	deutsche Lehr-gegenstände Schlosserlehre	deutsch, böhmisch	Bewerbung Lokomotivführer	Zl. 7682 /1859 - Nationale der Werkstätte Wien
Zaleský Josef	Bahnwächter I.CI.	8.6.1811 /Trhrow-Kamenitz, Böhmen, verh, kath	1 J Wagenschieber, 4 J Nachtwächter, 2 J Bahnwächter Betriebsunt. SüdlStB	12 J Militär, ab 1852 Bahnwächter I.CI	216 fl /Jahr + Naturalquartier + Montur	1.+2. Normalkl	spricht u. schreibt deutsch böhmisch	Bewerbung Trainpacker	Zl. 19872 /1856
Zanker Andreas	Conducteur II.CI	25.11.1814 /Oberlaibach Krain, ledig, kath	3 J. Gerber	20 J 11 M Militär, ab 1855 Kondukteur	250 fl /Jahr	3 Normalkl., Rotgerberei ausgelehrt	deutsch + krainischerisch lesen schreiben, sprechen, italien + böhmisch nur sprechen	Gesuch Heirats-erlaubnis	Zl. 14374 /1856
Zeitler Ignaz	Maschinwärter II.CI. prov.	30.7.1815 /Klagenfurt, verh	12 J Kupferschmied, 4 J 7 M Dampfmasch. Wärter Betr.unt.	ab 1851 Dampfmasch.wärter	350 fl /Jahr + Quartier + Montur	Normalklassen, Kupferschmied-Lehre	deutsch	Todesfall	10696 /1856
Zimmerl Karl	Kondukteur II.CI	30.8.1812 /Eichberg NO, verh, 2 Kinder	15 J Bedienter, 1 J 9 M Kondukteur Betriebsunt.	ab 1851 Kondukteur	250 fl /Jahr + Meilengelder + Montur	kann lesen, schreiben, rechnen	deutsch	Versetzung als Portier	Zl. 8972 /1857

Name	Dienst- charakter /Besoldung	Geb.Tag /Ort	Familien- Stand	Studien /Ausbildung	Sprachen	Vordienstzeit Privat	Vordienstzeit Staat /Militär	Dienstkat.	Verwen- dung	Beurteilung	Anm.	Aktenzl.
Adam Konrad	Offizial IV.Cl	54 J /Wien	verh, 4 Kinder	Handels-u. Wechselrecht, prakt. Techn. Kenntnisse	deutsch, etwas ungarisch	24 J. Ung. Centralb 3 J 8 M Kassier /Mag.Aufs.	k.A.	1850 Mag. Aufs. /300 fl /500 fl, Offizial IV.Cl /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Allé Wilhelm	Ing. Asst. IV.Cl	22 J /Iglau, Böhmen	ledig	technische Studien	deutsch, böhmisch, etw.pöln.u. slowakisch	6 J Monteur u. Werkführer in Masch.Fabr	k.A.	ab 1856 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Amony Franz	Offizial V.Cl	34 J /Wien	verh. 3 Kinder	Militär-Erziehungs-knabe	deutsch	k.A.	11 J 8 M Militär	1851 Offizl V.Cl. /400 fl, Offizl IV.Cl /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Argay Nikolaus	Offizial IV.Cl	32 J /Szemere, Ungarn	verh, ohne Kinder	Gymnasium in Raab	deutsch, ungarisch, etw. latein	5 J 5 M Ung. Centralb Bau aufseher /Condukt.	6 J Militär	1850 Kondukteur /Packmeister /400 fl, Mag.Aufs. /500 fl, Offizl IV.Cl /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Armbruster Carl	admin.Eleve /200 fl	14.10.1829 /Guntersdorf NÖ	ledig	4 Normalkl, Handlungslehre, Soldatenschule	deutsch, italienisch	6 J Handlung u. Magazineur	2 J 3 M Militär, Operationskanzlei, ab 1851 admin. Eleve				Beförderung	Zl. 12988 /E Min.Öff. Bauten 1852
Árvay Alexander	Wagen-schieber	1821 /Koka, Kr. Pest, Ungarn	kath, ledig	Normalklassen	ungarisch, deutsch	Oberbauarbeiter	8 J 4 M Militär	1851 Oberbauarbeiter	Beförderung Wagenschieber /36 kr /Tag	jederzeit fleißig, nüchtern		Zl. 13024 /1852
Babnigg Gustav	Offizial V.Cl	26 J /Pest	ledig	Normalschulen, merkantil. Kenntnisse privat gelernt, Handlungslehre	deutsch, ungarisch, etw.slawisch u.italienisch	5 J 8 M Handlungscommis, 1 J 1 M Ofen-Pester-Kettenbrücken-ges.	k.A.	6 M Diurnist, 1851 adm. Eleve, Offizl V.Cl. /400 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Backy Ladislaus	Oberbauarbeiter	1800 /Kecskemet, Kom. Pest	verh, kath	Gemeindeschulen Kecskemet	ungarisch, spricht deutsch, slawisch	k.A.	nicht gedient	1845 Tagelöhner, 1847 Aushilfsbahnwächter	im Taglohn	zur Beförderung		Zl. 13024 /1852
Badaletz Emil	Offizial IV.Cl	37 J /Serowitz, Böhmen	verh, 1 Kind	4 Normalkl, Polytechnik in Prag	deutsch, böhmisch	7 J 4 M, 8 M KF Nordb	techn.Diurn. Gubernial-Bau-Dept. 1 J, ab 1850 Telegrafist nördl StB /360 fl, adm.Eleve /200 fl	Offizial V.Cl /400 fl, Offizl IV.Cl /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Bähr Mathias	Bahnwächter /192 fl /Jahr	14.6.1801 /Kirchehrenbach, Baiern	verh, 4 Kinder	keine Zeugnisse	deutsch	k.A.	k.A.	k.A.				Zl. 14390 /1852
Baillie Johann	Inspektor	49 J /Newcastle, England	verh., 3 Kinder	techn. Kenntnisse	englisch, deutsch	Leiter mehrerer Maschinenfabriken, 4 J 11 M ung. Centralb	k.A.	ab 1850 Maschinendirektor, 1851 techn. Inspektor				Zl. 150 /V.P/1854
Balaiczek Johann	Feuermann 20 fl /mt.	1816 /Czaza, Ungarn	verh, 1 Kind	keine	deutsch, ungarisch, slowakisch	5 J Feuermann ung. CB	10 J Militär	1851 Heizer				Zl. 13657 /1853
Baltas Anton	Aushilfs-wächter	3.5.1824 /Mersch, Öst	kath, verh	2 Normalklassen	deutsch, ungarisch	k.A.	k.A.	1845 Tagelöhner	k.A.	zum Signalwächter geeignet		Zl. 13024 /1852
Bank Ernest	Offizial IV.Cl	34 J /Blauda, Mähren	ledig	juridisch-politisches Studium	deutsch, böhmisch	Bau-Asst.3 J 3 M	k.A.	1851 Offizl V.C. /400 fl, Offizl IV.Cl /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Banoczy Nikolaus	prov. Bahnwächter /204 fl /Jahr	27.1.1814 Kis Adamocz, Ungarn	ledig	angeblich Gymnasium absolviert	deutsch, ungarisch, slawisch	5 J Wirtschafts-gespan Marsawa	14 J 7 M Militär	1851 Bahnwächter			Entlassung	Zl. 3891 /1854
Barbik Josef	Rampenwächter 144 fl/Jahr + Quartier + Montur	19.11.1816 /Dernowitz, Mähren	verh	2 Normalklassen	deutsch, slawisch	4 J Komitatshaiduk	13 J 6 M Militär	1851 Aushilfs-wächter			Resignation	Zl. 13444 /1853
Barcal Johann	Ing.Asst.II.Cl	32 J /Sedlitz, Böhmen	ledig	Philosophie, techn. Studien	deutsch, böhmisch, etw. latein	k.A.	Prakt. Hofkammer amt Prag, Ing.Asst. StEB	ab 1853 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Baruch Eduard	Offizial IV.Cl	43 J /Iglau, Mähren	ledig	prakt.Kenntn. Handlungswesen, Kanzleifach	deutsch, italienisch, böhmisch, wallachisch, illyrisch, etw. ungarisch	6 J 4 M	11 J 10 M Militär	1850 Kanzlist /300 fl /400 fl, Offizl V.Cl. /400 fl, Offizl IV.Cl. /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Bauer Conrad	Rechn.Rev. Prov. 600 fl /Jahr	28.11.1825 /Dechantenkirchen, Stmk	ledig	beide Jg.der IV. Normalklasse	deutsch	4 J 1 M Amtsprakt. /Gutsschreiber, 1 J Kanzlist	k.A.	ab Juni 1851 Rechn.Rev. /450 fl, abAug. 1851 /600 fl				Zl. 19095 /1852
Bauer Johann	Material-depotverw. III.Cl	41 J /Raußram, Mähren	verh, 2 Kinder	Gymnasialschule, Kenntn. Kanzlei-, Kassen-, Konzepts-fach	deutsch, etwas ungar.	1 J 7 M Bau-aufseher, Magazinsgeh., Prakt., Kanzlist	13 J 11 M Militär	ab 1850 als Kanzlist mit 300 fl überm., 1851 Mat. depotverw. /800 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Baugut Bernhard	Ing.Asst. III.Cl	26 J /Wartenberg, Böhmen	ledig	techn. Studien Prag	deutsch, böhmisch	k.A.	k.A.	ab 1850				Zl. 150 /V.P/1854
Beczka Josef	Bahnwächter /204 fl	25.9.1810 /Lokow, Mähren	verh, 2 Kinder	Artillerieschule Pest	deutsch, böhmisch, spricht z.T. italienisch	k.A.	14 J 7 M Militär	1848 Oberbauarb., 1850 Bahnwächter /14 fl /M.				Zl. 14390 /1852
Bednaricz Anton	Offizial III.Cl	34 J /Récsé, Ungarn	verh. 1 Kind	1 Semester 1. Jg. Philosophie	deutsch, slawisch, ziemlich ungarisch	1 J 1 M Privatschreiber, 4 J 5 M Ung. Centralb Diurnist, Kassa-Offizial	kk Bauleitung Preßburg Kassier Rechn.Führer 2 J 3 M	1852 Offizl IV.Cl /500 fl, Offizl III.Cl /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Beer Franz	Wagenputzer	1800 /Mailand, Italien	k.A.	die in der Artillerie üblichen Schulfächer	deutsch, slawisch, italienisch	k.A.	18 J Militär	9 M Lampist	Bewerbung Bahnwächter	gut		Zl. 2565 /1850
Belohlawek Franz	Ing. Asst. IV.Cl	34 J /Aujezd, Böhmen	ledig	technische Studien in Prag	deutsch, böhmisch, französisch	5 J Schullehrer	k.A.	1851 techn. Eleve, 1853 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854

Name	Dienst- charakter /Besoldung	Geb.Tag /Ort	Familien- Stand	Studien /Ausbildung	Sprachen	Vordienstzeit Privat	Vordienstzeit Staat /Militär	Dienstkat.	Verwen- dung	Beurteilung	Anm.	Aktenzl.
Bencze Johann	Oberbau- arbeiter	1810 /Szolnok	kath, verh	k.A.	spricht bloß ungarisch	k.A.	k.A.	1847 Ober- bauarb	Beförderung Aushilfs- Torwächter 30 kr /Tag	sehr fleißig, verlässlich, jederzeit nüchtern		Zl. 13024 /1852
Bencze Josef	Torwächter	1798 /Szolnok	kath, verh	Normalklassen	spricht u. schreibt ung., spricht deutsch	k.A.	17 J Militär	1850 in den Bahndienst	Beförderung Torwächter /144 fl /Jahr	fleißig, ar- beitsam, je- derzeit nüchtern		Zl. 13024 /1852
Bernadelli Eduard	Obering. II.CI	42 J /Raab, Ungarn	verh., 5 Kinder	polytechn. Studien	deutsch, italienisch deutsch,	2 J 1 M Ing. Nodbahn	ProvinzialbauDion, Straßeninspizient	ab 1853 Ing. I.CI				Zl. 150 /V.P/1854
Biberauer Wilhelm	Ing.Asst.I.CI	25 J /Graz	ledig	techn. Studien Joanneum /Gaz	italienisch, englisch, u. etw. ungar.	Grazer Bahn betriebsuntern.	k.A.	ab 1851 über.				Zl. 150 /V.P/1854
Bielohlawek Franz	Ing.Eleve /300 fl	5.3.1820 /Kladno, Böhmen	ledig	Polyt. Prag 1851 abs, Arch. + Perspektive a.d. Akad d.Bildenden Künste /Prag	deutsch, böhmisch	1836-42 Musiklehrer	1842-45 Stadtschul- lehrer zu Senften- berg, Belobigung v.bischöfl. Konsisto- rium Königgrätz	seit 1851 techn. Eleve		Beförderung		Zl. 12988 /E Min.Öff. Bauten 1852
Blatt Josef	Bahnaufse- her /25 fl Mt. + 5 fl Quartiergeld	19.12.1805, Brünn	verh	4 Normalkl, 6 Gymnasialkl.	deutsch, slawisch gut, italienisch mittelm.	4 J Bahnbauunter- nehmungen, 1 M Bahnrichter Ungar. CB	12 J 2 M Militär, 8 M Banaterbahn Bauassistent	1850 Bahn- aufseher			Disz. Unters.	Zl. 19430 /1852
Bock Ludwig	Ing.Asst.I.CI	38 J /Berlin, Preußen	verh. Ohne Kinder	militärische Kenntn. In Preußen erworben	deutsch, etw. französ. U. ungar.	8 J 9 M zuletzt ungar. Centralbah.	k.A.	ab 1851 über.				Zl. 150 /V.P/1854
Bohm Franz	Nachtwächter /144 fl	Dez.1794 /Lichtenwart Öst	verh	keine Zeugnisse	deutsch, kann nur unvollk. Schreiben	k.A.	2 J 1 M Militär	k.A.				Zl. 14390 /1852
Botschon Johann	Offizial II.CI	37 J /Radomischl, Böhmen	verh, 2 Kinder	Gym und Realschule	deutsch, böhmisch, ziemlich ung.	2 J 2 M KF Nordb Kondukteur, 2 J 6 M Ung.Centralb Kanzlist	12 J 5 M Militär	1850 über 300 fl /400 fl, Offizial III.CI 600 fl, Offizial II.CI /700 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Bretterbauer Anton	Vorstand d. Revision	19.12.1789 /Freystadt, Pest	Witwer, 4 un versorgte Kinder	Trivial-u.Normalsch, Zeichnungsschulen, Akad.d.bild.Künste Wien, Arch.u.Hoch- bauing.	deutsch, latein, französisch, italien, ungar., slawisch, etwas engl.	4 J 5 M Quai bauten, 1 J 6 M Arch.Oper Paris, 9 J 6 M Ing./Arch	14 J 5 M Arch/Ing. Hofkammer, 5 M Ing. Pest	seit 1845 ung Central EB, Planerstellung, Revision, Mit- glied Rechn. Abt. - 900 fl /Jahr				Zl. 19095 /1852
Breu Johann	Offizial II.CI	33 J /Leo- poldstadt, Ungarn	Witwer, keine Kinder	Kadetten- Kompagnie Olmütz	deutsch, ung. gut, slawisch, wallachisch etw.	4 J 5 M Ung. Centralb	8 J 6 M Militär	1850 über. Expedito. 400 fl, Offizial 600 fl /700 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Brichta Josef	Bahnwächter /192 fl /Jahr	29.2.1808 /Stampfen, Ungarn	verh	keine Zeugnisse	spricht u. schreibt deutsch, spricht slawisch	7 M Oberbau arb, 1 J 2 M Signalwächter KF Nordb	14 J 11 M Militär	k.A.				Zl. 14390 /1852
Bronikow- sky Karl	Ing. Asst. III.CI	26 J /Wadowice, Galizien	ledig	techn. Studien Krakau	deutsch, polnisch, etw. französisch	k.A.	k.A.	Ing.Eleve 1850, Ing.Asst. 1853				Zl. 150 /V.P/1854
Brunner Carl	Lokführer I.CI /600 fl /Jahr + Montur	17.3.1809 /Preßburg	verh, ohne Kinder	Normalschulen, Schmiedemeister u. Bürger zu Preßburg	deutsch, ungarisch, slawisch	11 J Schmied, 1 J Mech Werkst KF Nordb, 1 J Masch. führerlehrling, 5 J 2 M Lokführer	keine	1851 Lokf.	immer ver- lässlich, hält sehr auf guten Zustand der Maschine	dürfte sich wg. vorgerückten Alters nicht mehr zum Fahrdienst drängen, mehr z.Lokaufs. als z.Werkführer geeignet	Bewerbung Lokomotiv- Aufs	Zl. 4614 /1853
Bruttman Daniel	Bahnwächter /192 fl /Jahr	28.9.1804 /Prerau, Mähren	verh	k.A.	deutsch volk, slawisch, ungar. minder gut	2 J 2 M Aufseher ung. Cbahn	k.A.	k.A.				Zl. 14390 /1852
Chárle Klement	Offizial I.CI	54 J /Tothfalva, Ungarn	verh, 3 Kinder	philosoph. Studien, Kenntn.im Verrechn- Kanzlei-Konzeptfach	deutsch, ungarisch, latein, mittelm. Slawisch, polnisch, italienisch	2 J 10 M Ung.Centralb. Diurnist u. Kanzlist	16 J 2 M Militär, 1850 Staatsbahn Stations-Kassier /500 fl	1850 als Offizial II.CI über. /700 fl; 1853 Offizial I.CI /800 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Claudius Anton	Ing. II.KI (definitiv) 900 fl /Jahr	10.11.1813 Prag	verh., 1 Kind	Musterhauptschule, Bautechnik am Ständ.Techn.Inst. Prag	deutsch, böhmisch, italienisch	keine	Militär: keine; 8 J 4 M Steierm.Bau Dion;1843 Asst.II.CI. 540+300 fl Reisp; 1847 Asst.I.CI. 720 +300 fl Reisp; 1850 Ing.Stv. 720+720 Reisp /Naturalqu 1851 Ing.II.CI. 900 + 2.30/Tag Reisp.	9 J 6 M 3 T Eisenbahn- dienst + 8 J 4 M 6 T BauDion	Vorstand d.II.Ing.Ab. In Gran Nana,	zu jenen Dienst- leistungen, welche langj. Erfahrungen im Baufache bedingen		Zl.8436 / 1854
Csappo Johann	Bahnwächter	19.4.1809 /Gyemere, Com. Raab	verh	Normalschule, Zimmermann	ungarisch, deutsch, slawisch nur sprechen	7 J 6 M Zimmerge- selle, 1845-7 Partie- führer u. Bahnwäch- ter Ung.CB, 3 J 1 M KF Nordb	14 J 3 M Militär	1851 Bahn- wächter 14 /16 fl /Mt. + Quartier + Montur				Zl. 14390 /1852
Cseleý Johann	Offizial II.CI	36 J /Malonya, Ungarn	Witwer, keine Kinder	Prüfung aus dem Pädag. Gym, Land- wirtschaftslehre	deutsch, ung gut, slawisch, latein mittelm	11 J Erzieher, Ökonomiebeamter, 2 J 8 M ung. Centralb	k.A.	1850 über. Magazineur, Frachtenrev. 400 /500 fl, Offizial 700 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Czuppon Alois	Offizial IV.CI	48 J /Gyula- Jovántza, Ungarn	verh. 5 Kinder	Gymnasium	deutsch, ungarisch	3 J 5 M Invali- denhaus Wien, 5 J 4 M KF Nordb Kondukteur, ung. Centralb 4 J 6 M Kond.u.Kassier	14 J 5 M Militär	1850 Kassier /400 fl, Offizial III.CI /600 fl, Offhl IV.CI /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854

Name	Dienst- charakter /Besoldung	Geb.Tag /Ort	Familien- Stand	Studien /Ausbildung	Sprachen	Vordienstzeit Privat	Vordienstzeit Staat /Militär	Dienstkat.	Verwen- dung	Beurteilung	Anm.	Aktenzl.
Darnoczi von Varna, Franz	Offizial IV.CI, Aushilfs- kondukteur	50 J /Rodnau Siebenbür- gen	verh., 2 Kinder	einen philosoph. Jahrgang	deutsch, ungarisch, latein, slawisch, italienisch, wallachisch	3 J 8 M Gloggnitzer EB, 6 J 5 M ung.Centralb	9 J 9 M Militär, 4 J 3 M Postkondukt.	1850 Offzl III.CI /600 fl, Offzl IV.CI. /500 fl			wg. Schmutz- gel entl., Wieder- einstel-lung	Zl. 150 /V.P/1854
de Biasi Johann	def. Rechn. Revident /800 fl /Jahr	7.10.1813 /Wien	verh	Gym + 1.Jg Phil. Abs., Gefällenprü- fung, Manipulations- fach d.Finanz-ämter, Konzeptfach, Staats- rechn.wiss. abs.	deutsch, italien, franz.	k.A.	16 J 4 M Bezirks- u. Kameralverw., 1 J 7 M Staats-EB	seit 1851 Rechn.Rev.				Zl. 19095 /1852
de Lorenzo Franz	Offizial IV.CI	44 J /Groß- Höflein, Ungarn	verh, ohne Kinder	Normalhauptsch., Erzh. Carl'sche Kadettenschule	deutsch	k.A.	3 J 2 M Militär, Prakt. NÖ BauDion 4 J 4 M, Postkondukteur 17 J 6 M	1851 Offzl V.CI /400 fl, Offzl IV.CI /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Deiß Johann	techn.Eleve /300 fl	16.12.1821 /Tischnowitz, Mähren	ledig	Gym, Philosophie in Brünn, 5 Jg Poly- technikum Wien	deutsch, mährisch, latein	k.A.	8 M Diurnist BG Tischnowitz	ab 1851 techn.Eleve	1856: Ing.Asst. IV.CI			Zl. 91 /1854
Detz Martin	Bahnwächter /216 fl /Jahr	Okt. 1808 /Schottina, Galizien	ledig kath, 3 Kinder	keine, Profession Weber	polnisch, deutsch, ungarisch, schreibt nur etwas deutsch	3 J Weber, 1 J 8 M Arbeiter Tabakfabrik Pest, 3 J 6 M Bahnarb. Ung. CB	15 J 6 M J Militär	1851 Bahn- wächter II.CI			Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 19116 /1854
Dillmann Josef	Offizial V.CI	32 J /Wien	verh, ohne Kinder	4 Grammatikalkl., merkantil. Kenntn.	deutsch	7 J Handlungs- commis u. Buch- halter	k.A.	1851 Offzl. V.CI /400 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Dorner Erwin	Offizial III.CI	33 J /Taxis, Württemberg	ledig	Gym u.höhere Realschule Darm- stadt, techn.Chemie am Polyt.Inst.Wien	deutsch, latein, französisch	Ung.Centralb 3 J 4 M Bauaufseher, Ing.Asst.	k.A.	1850 Expedient 400 fl, Offizial III.CI /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Doschek Vinzenz	Ing. Asst. III. CI	28 J /Tauschim, Böhmen	ledig	techn. Studien Prag	deutsch, böhmisch	k.A.	Praktikant Steueramt Brandeis 1 J 3 M	2 M Diurnist, ab 1851 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Dřewikow- sky Emanuel	Offizial V.CI. /400 fl	22.5.1823 /Klinsko, Böhmen	ledig	Kenntn. Merkantil- fach, Postwesen u. in Sprachen, 3 J Handelslehre	böhmisch, deutsch, italienisch, zieml. französisch	6 J 11 M Handlungs- commis	5 J 4 M Postdienst /Admin.	ab 1851 admin.Eleve /200 fl		auch: Drzewikowsky	Zl. 150 /V.P./1854 Beförderung	Zl. 12988 /E Min.Öff. Bauten 1852
Drouot Josef	Offizial II.CI	37 J /Bruck, Leitha	verh., 1 Kind	Militärerziehungs- knabe, merkantil. Kenntnisse	deutsch, slawisch	7 M ung. Centralbahn	11 J 8 M Militär	1850 überm., Kanzlist 300 /400 fl, Offizial 600/700 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Duczek Franz	Ing.Asst.I.CI	31 J /Prag	ledig	techn. Studien in Prag	deutsch, böhmisch	Grazer Bahn betriebsuntern.	seit 1851 vom Staat übern.	ab 1853 überm.				Zl. 150 /V.P/1854
Duczinsky Ladislaus	Ing. III.CI	29 J /Zalosce , Galizien	ledig	Milak. Wr. Neustadt	deutsch, polnisch, etw. italien.u. französisch	k.A.	11 J 6 M Militär	ab 1853 Ing. III. CI				Zl. 150 /V.P/1854
Duschanek Wilhelm	Offizial V.CI	30 J /Hayda, Böhmen	ledig	Realschule, Polyt. Inst. Prag tlw.abs.	deutsch, böhmisch	k.A.	k.A.	3 J Diurnist u. Telegrafist, 1853 Offzl V.CI 1850 Ober bauarb /30 kr/Tag, 1851 Wächter				Zl. 150 /V.P/1854
Dusel Thomas	Bahnwächter /192 fl /Jahr	4.11.1821 /Raunsberg, Böhmen	verh, keine Kinder	3 deutsche Klassen in Raunsberg	deutsch, slowakisch, schreibt deutsch	k.A.	12 J Militär					Zl. 14390 /1852
Duteczynski Ladislaus	Ing. III.KI (provisorisch) 800 fl /Jahr	29.12.1824, Zalosce, Galizien	ledig	Wr.Neustädter Militärakademie, Pionierwesen, Taktik, Strategie, mathem.Fächer	deutsch, polnisch, italienisch, französisch, etwas ungar.	keine	Militär: 11 Jahre, 6 Monate, 8 Tage; 1853 Ing. III.CI. Mit 800 fl /Jahr	78 Tage Eisenbahn- dienst	neu angestellt, instruiert sich ggw. im Wesen d. Eisenbahn- betriebs	kann nicht ange- geben werden; war bei Dienst- antritt kränklch u. hat längeren Erholungsurlaub absolv.		Zl. 8436 / 1854
Eberling Johann	Offizial IV.CI	31 J /Ofen	verh, ohne Kinder	5 Gymnasialkl., merkantilsche Kenntn.	deutsch, ungarisch	11 J Handlanger, Commis	2 J 6 M Post Diurnist, Aushilfskond.	1850 Cond /300 fl, Packmeister /400 fl, Mag.Aufs /500 fl, Offz. V.CI /400 fl, Offzl IV CI /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Eckschlager Johann	Offizial III.CI	43 J /Salzburg	verh, 5 Kinder	merkantil.Kenntn., im Sped.Fach u. Buchführung bewandert	deutsch, italienisch, französisch	Handlungs-Commis, Buchhalter, Geschäftsagent	k.A.	1850 Offzl probeweise /500 fl, 1851 Offzl III.CI				Zl. 150 /V.P/1854
Eigner Franz	Offizial III.CI	38 J /Eisen- stadt, Ungarn	verh, 4 Kinder	Artillerieregiments- schule abs, Kenntn. Kalligraphie, Litho- graphie, Zeichnen	deutsch, ungarisch	1 J 6 M	14 J 3 M Militär, 1 J Aufs. Orsowa	1850 Conduk- teur, Mag. Aufs. /500 fl, Offzl. IV.CI /500 fl, Offzl III.CI /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Eisner Karl	Offizial V.CI	26 J /Thalheim, OO	verh, ohne Kinder	Philosophie, 1 Sem. 2.Jg.juridisch-polit. Studien, Erziehungs- kunde	deutsch, etw. italienisch	k.A.	1 J Aspirant Post- Dion	1851 Eleve, 1852 Offzl V.CI /400 fl			Zl. 12988 /E /1852	Zl. 150 /V.P/1854
Endredy Gabriel	Bahnwächter /204 fl	30.9.1808 /Csaszar, Ungarn	Witwer	Philosophie abs.	deutsch, ungarisch, latein, slowakisch nur sprechen	3 J Forstwesen Galizien	11 J 2 M Militär	1846 Arbeiter /30 kr, 1845 Signalw /30 kr, 1848 Bahnw. 180 fl /852: 204 fl			Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 11572 /1854
Erbler Josef	Offizial II.CI	48 J /Ebenthal NÖ	verh, 6 Kinder	merkantilsche Kenntnisse	deutsch, französisch, etw. ungar.	Handlungs-Commis u. Kaufmann	3 J 11 M Südöstl StB Offizial III.CI /600 fl	1851 Offizial II CI /700 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Etienne August	Ing. III.CI	29 J /Wien	ledig	Polytechn. Institut Wien	deutsch, französisch	1 J 7 M techn. Beamter, 2 J 10 M ung.Centralb	k.A.	1851 überm. als Ing. III.CI				Zl. 150 /V.P/1854
Falbrecht Johann	Offizial V.CI	25 J /Leuten, Böhmen	ledig	4 Normalschulen, Technologiejahrg. Polyt. Wien	deutsch, böhmisch	2 J 1 M Praktikant, 10 M Akzissist, 6 M KF Nordb. Telegr. Gehilfe	k.A.	1851 Eleve /200 fl, 1852 Offzl. V.CI /400 fl				Zl. 150 /V.P/1854

Name	Dienst- charakter /Besoldung	Geb.Tag /Ort	Familien- Stand	Studien /Ausbildung	Sprachen	Vordienstzeit Privat	Vordienstzeit Staat /Militär	Dienstkat.	Verwen- dung	Beurteilung	Anm.	Aktenzl.
Felzeghi de Almas-Kezdi Ludwig	Offizial I.CI	42 J /Ofen	verh., ohne Kinder	Humaniora abs., techn.Kenntn., Kenntn.im Kassa- u. Rechnungsfach	deutsch, latein, ungarisch, italienisch, polnisch, französ.	3 J ung. Centralb. Prakt., Ing.Asst.	17 J Militär; 7 M Ing.Asst. StB	1850 übern. Ing.Asst. II.CI /600 fl, 1851 Offizial I.CI. Rechn. Führer Werkst.				Zl. 150 /V.P/1854
Fischer Ferdinand	Offizial IV.CI	36 J /Kopitz, Böhmen	verh., 3 Kinder	4 Gymnasialkl., Magister der Pharmazie	deutsch, latein, böhmisch, etw.ungar.	5 J 10 M Pharmazeut Wien	2 J Feldapotheker	1 J 1 M Diurnist, 1851 Offzl IV.CI /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Fleischer Stefan	Ambulanter Magazineur /400 fl + 1 fl 30 kr /Reise- pausch.	13.10.1815 /Groß Becskekerek, Ungarn	verh.	6 Gymnasialkl. Temesvar	deutsch, ungar.,ital., latein, illyrisch, wallachisch	k.A.	14 J 5 M	1846 Bahn- richter Taglohn, 1847 Kond./300 fl, 1850 Ober- kond./400 fl, 1851 Amb. Magazineur				Zl. 4615 /1853
Flesch August	Offizial IV.CI	34 J /Neu- rauhnitz, Ungarn	verh., 2 Kinder	Philosophie, z.T. Vor- lesungen juristisch- polit. Studien, Staats- rechn.Wesen	deutsch, französisch, latein, slawisch, etw. ungar.	3 J 10 M Praktikant u. Handlungs- Commis, 5 J 7 M KF Nordb. Expedient	k.A.	1853 Offzl. IV.CI. /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Foita Josef Heinrich	Packer II.CI, /250 fl	24.5.1824 /Raudnitz, Böhmen	verh	Normalsch. + 2 Gym Klassen, Kenntn. Konzepts-fach, Landwirtsch., höhere Schafzucht u.Wollkunde	deutsch, böhmisch, verstehet u. spricht ungar	10 J 7 M Herrschaft Fürst Lobkowitz Steuer-, Rent-, polit. Amt	4 J 7 M Militär	1853 Packer			Gesuch Beförde-rung	Zl. 9222 /1854
Fojt Emmerich	Oberbau- arbeiter	1820 /Czegléd, Kom.Pest	kath, verh	2 Normalklassen, Profession Schuster	ungarisch, verstehet etw. deutsch	k.A.	k.A.	1848 Ober- bauarb.		nüchtern, arbeitsam, fleißig		Zl. 13024 /1852
Friedrich Franz	Signalwäch- ter /15 fl /Mt	13.6.1813 /Diószeg, Ungarn	verh., 7 Kinder	3 ungarisch /deutsche Klassen Diószeg	deutsch, ungarisch	3 J Oberbauarbeiter	k.A.	4 M Oberbauarb /40 kr /Tag, 1851 Wächter				Zl. 14390 /1852
Friedrich Johann	Offizial III.CI	53 J /Malaczka, Ungarn	verh., 10 Kinder	Philos. Studien, Kenntn. Ökonomie- Verwaltung, Kassa- u.Rechnungswesen	deutsch, ungarisch, slawisch, latein	27 J Ökonomie- beamter, 2 J 3 M Ung. Centralb Kanzlist	k.A.	1850 Kanzlist /300 fl, Offzl IV.CI. /500 fl, Offzl III.CI /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Friese Hugo	Ing.Asst.I.CI	30 J /Innsbruck	ledig	techn. Studien	deutsch, lateinisch, italienisch, französ.	10 M Privatbeamter	k.A.	ab 1850 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Fuchs Mathias	Excenter- Wächter /180 fl	21.9.1815 /Deutsch Konitz, Mähren	verh	3 Normalkl. und den pädag. Lesekurs gehört	deutsch	2 J 2 M Schülerhilfe D. Konitz u. Groß- enzersdorf, 2 J Privatlehrer	6 J Militär	k.A.				Zl. 14390 /1852
Gengler Franz	Offizial V.CI	45 J /Neustadt, Böhmen	Witwer, ohne Kinder	Wiener Neustädter- MilAk.	deutsch, italienisch gut böhm.+franz. Mittelmäßig	k.A.	16 J 2 M Militär, 2 J 10 M Staatstelegraf	1851 Offzl V.CI				Zl. 150 /V.P/1854
Gimonia Andreas	Tagelöhner	1819 /Reichwald, Ungarn	k.A.	kann lesen und schreiben	deutsch, ungarisch, slawisch	4 J Tagelöhner Ober- u Unterbau	k.A.	11 M Nacht- wächter	Bewerbung Bahnwächter	gut		Zl. 2565 /1850
Gmeiner Josef	Offizial I.CI	26 J /Wien	verh., 1 Kind	Normalschule	deutsch, etw. böhmisch	KF Nordbahn 8 J 5 M Kondukteur /Oberkond.	13 J 5 M Militär, 4 M Kond. StB, 1 J 2 M Kanzlist /400 fl, 1 J 8 M Offizial III.CI /600 fl	1853 Offizial I.CI /800 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Gold- scheider Ignaz	Rechn.Rev. IV.CI /600 fl /Jahr	22.4.1823 /Wien	ledig	4 Normalkl., Real- schule, Polyt. Inst. Wien, theoret.u. prakt. Merkantil. Wissensch.	italienisch	6 J 9 M Großhandel- u. Bankhäuser Wien+ Venedig, 5 J 2 M Ung. Centr.B	11 M Min.f.öffentl. Bauten Abt. f. Kommunikationen	ab 1845 Rechn. Asst, ab 1851 Rechn.Rev. Prov.				Zl. 19095 /1852
Goth Josef	Ing.Asst. IV.CI.	26 J /Maxdorf, Böhmen	ledig	technische Studien	deutsch, böhmisch, englisch, etw. französisch	k.A.	1 J 7 M techn. Diurnist nördl StB	1851 Eleve, 1852 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Greiner Johann	Excenter- Wächter	18.2.1810 /Neufeld, Com. Ödenburg	verh., 2 Kinder	3 deutsche Klassen in NÖ	deutsch, slawisch, z.T ungar., schreibt nur deutsch	17 J 3 M Amtsdienr Erzh. Stefan	k.A.	1850 Ober bauarb /30 kr/Tag, 1851 Wächter /192 fl /Jahr				Zl. 14390 /1852
Grigarek Stefan	Bahnwächter /192 fl /Jahr	12.8.1807	verh, keine Kinder	3 Klassen	deutsch, slowakisch, etw. ungar.	k.A.	k.A.	1851 Ober bauarb /30 kr, Bahnw.				Zl. 14390 /1852
Grobben Franz	Ing.Asst.II.CI	30 J /Brünn, Mähren	verh, ohne Kinder	Studium Polytech- nikum Wien	deutsch, slawisch	2 J 7 M Gebr.Klein	6 M Bauleitung Telegrafen	Diurnist, ab 1850 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Gronay Stefan	Offizial IV.CI /500 fl	19.8.1818 /Pest	kath, verh., 2 Kinder	3 Normalkl, 4 Gym. Kl.abs., Sattler- Profession erlernt	ungarisch, deutsch, schreibt beide mittelm.	11 J Sattler, 9 M Ungar. CB als Sattler im Wagen-bau, 1846- 8 Cond	k.A.	1850 Offizial, 1851 ambul. Ma- gazineur /500 fl	Schreib-u. Manip.Geschäft beim Frachten- Verkehr	gut, bescheiden u. anständig	Beförderung zum Maga- zinsaufs.I.CI	Zl. 17617 /1854
Grones Josef	Ing. Asst. IV.CI	29 J /Zalesch, Böhmen	ledig	technische Studien	deutsch, böhmisch	k.A.	1 J 8 M Diurnist Nördl.StB	1851 techn. Eleve, 1853 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Großkopf Anton	Offizial IV.CI	42 J /Wien	ledig	merkantil. Kenntn.	deutsch, romanisch	8 M Banater Montan- EB Spediteur	k.A.	1851 Offzl V.CI /400 fl, Offzl IV.CI /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Großmann Laurenz	Ing. I.KI (definitiv) 1000 fl /Jahr	14.8.1817 Wien	verh., 2 Kinder	4 KI Normalschule, 2 KI Realschule, Polytechnikum Wien, 2 KI Architektur	deutsch, französisch	keine	Militär: keine; Ingenieursprakt. 1839 /1.15/tgl; 1844 IngAsst 500/Jahr; 1850 Revident 800,- /Jahr, 1851 Rech- nungsadjunkt 1000 fl./Jahr	Gesamt anrechenbar: 14 J 6 M 21 T	Vornahme Collaudierung en, Ermittlung Materialbedarf	sehr befriedigend, nicht nur Kenntnisse im Verr. Wesen, auch techn u. prakt. Kenntn.		Zl.8436 / 1854 + Zl.19095 /1852
Grünzweig Albert	Offizial III.CI /600 fl	36 J /Jägerndorf, kk Schlesien	verh, ohne Kinder	Normalsch. Olmütz, Realschule Brody, 3 Semester Regi- mentskadettensch.	deutsch, polnisch, ruthenisch, etw. böhm.	k.A.	14 J 11 M Militär	1852 Offzl III.CI /600 fl	Transport- Geschäft, Kassa-u. Rechnungsf.	sehr gut	Zl. 9700 /1853 Ehe- bewil-ligung	Zl. 150 /V.P/1854
Gumprecht Otto	Offizial I.CI	36 J /Danzig, Preußen	verh., 4 Kinder	Gym in Danzig abs, dort an der Kunst- u. Handwerksschule	deutsch, etw. ungarisch	6 J 7 M Buch führer, 4 J 9 M ung.Centralb	1 J 7 M Exp-Offizial StB /400 fl	1850 übern., auf 500 fl erhöht, 1851 Offizial I.CI /800 fl				Zl. 150 /V.P/1854

Name	Dienst- charakter /Besoldung	Geb.Tag /Ort	Familien- Stand	Studien /Ausbildung	Sprachen	Vordienstzeit Privat	Vordienstzeit Staat /Militär	Dienstkat.	Verwen- dung	Beurteilung	Anm.	Aktenzl.
Györe Michael	Aushilfs- nachtwächter	29.4.1819 /Czegled, Pester Com.	kath, verh	1 Normalklasse	ungarisch, deutsch	k.A.	k.A.	1848 Tagelöhner		treu, wachsam, gehorsam		Zl. 13024 /1852
Hálik Karl	Packer II.CI, zeitl /250 fl + Gebühren + Montur	2.7.1822 /Trentschin, Ungarn	ledig, kath	2 lateinische Klassen in Preßburg	deutsch, ungarisch, slawisch, polnisch	1 J 6 M Ung.CB Packer	9 J 11 M Militär	1853 Packer			Gesuch Heirats- erlaubnis	8547 /1854
Hanausek Cyril	Offizial III.CI	47 J /Schelletau, Mähren	verh. 3 Kinder	Philosophie, Landwirtschaft	deutsch, böhmisch	4 J 3 M Buchhaltung, 3 J 1 M KF Nordb	1 J Militär, 7 J 8 M Postmanipulation	1850 Expeditor /400 fl, Offzl III.CI /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Hauff Theodor	Offizial V.CI	22 J /Reichenau, Böhmen	ledig	4 Grammatikalkl, 1.Jg Technik, Kenntn. Postmani- pulation	deutsch, böhmisch	2 J Fabriks- buchhalter	k.A.	1852 admin. Eleve, 1853 Offzl.V.CI /400 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Hauler Paul	Oberbau- arbeiter	1815 /Szatmar	kath, ledig	Normalklassen	schreibt u. spricht ung, deutsch, spricht italienisch, wallachisch	k.A.	10 J 6 M Militär	1852 Ober- bauarb.	Beförderung Aushilfs- Torwächter 30 kr /Tag	fleißig, arbeitsam, nüchtern		Zl. 13024 /1852
Havas Wilhelm	Bahnaufseher /400 fl + Natural quartier	4.4.1819 /Eltsch, Ungarn	verh	4 Grammatikalkl, Handlungslehre	deutsch, ungarisch, slowakisch	1 J 11 M Bahnbau, ung.Centralb 2 J 6 M Bahnrichter, Aufs. Schottergrube	k.A.	1850 Kassier /300 fl, 400 fl, 1852 Bahnaufs. /400 fl				Zl. 1034 /1853
Heinrich Josef	techn.Eleve /300 fl	31.1.1825 /Přibram, Böhmen	ledig	Polyt.Inst. Prag abs. Montan-Lehranstalt mit 200 fl Stipendium	deutsch, böhmisch	k.A.	1 J Bergoberamt Přibram Praktikant	seit 1851 techn. Eleve		Beförderung		Zl. 12988 /E Min.Öff. Bauten 1852
Helbling Konrad	Offizial I.CI	57 J /Wien	verh., 7 Kinder	als Kaufmann merkantilisch ausge- bildet	deutsch, französisch, etw. ungar.	Handelsmann, 2 J 7 M Ung.Centralb	Magazineur StB /600 fl	1850 übern., 1851 Offizial /800 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Heil Anton	Telegrafenaufs. 1 fl 20 /Tag	5.2.1816 /St. Pölten, NÖ	verh	deutsche Normalkl in St. Pölten abs.	deutsch, ung. +italien gebrochen, etw.wallach.	k.A.	10 J 9 M Militär, 1847-53 Leitungsaufs. /365 fl	1 J 3 M Telegr.Aufs.	vorzüglich	f.d. erbetenen Dienstposten geeignet	Bewerbung Mat.Depot- Aufseher	Zl. 5105 /1854
Hermann Jacob	Offizial IV.CI	47 J /Juden- burg, Stmk	verh, 6 Kinder	Militärschule St. Pölten, Pädagogik, kaufm. Buchhaltung	deutsch	7 J 1 M	16 J 9 M Militär, 1 J 9 M Diurnist Handelsmin	1851 Offzl V.CI /400 fl, Offzl IV.CI /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Hinziza Josef	Heizer, zeitl, 20 fl 50 kr /Mt	19.3.1820 /Leipnik, Mähren	ledig	2 Kl. Normalsch., lesen, schreiben, deutsch u.mährisch	deutsch, mährisch	6 J 7 M Schafknecht b.Herrschaft Leipnik	nicht gedient	4 J 6 M im Taglohn b.d. Bahn, 1852 Heizer	Bedienung der Maschine	sehr verlässlich u. brauchbar		Zl. 14399 /1853
Höbert Franz	Bahnwächter /204 fl	25.11.1817 /Ostrau, Mähren	verh	3 J Normalschule Ostrau	deutsch, slawisch, italienisch, schreibt deutsch	8 M Bauaufseher KF Nordb, 2 J Bedienter	11 J Militär	1851 Bahnwächter /168 fl				Zl. 14390 /1852
Höchts- mann Franz	Offizial III.CI	33 J /Maria Enzersdorf, NÖ	verh, 2 Kinder	Gymnasium in Wien	deutsch	k.A.	10 J 3 M Militär	1852 Offzl IV CI /500 fl, Offzl III.CI /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Hoffmann Alexander	Offizial IV.CI	34 J /Arad, Ungarn	verh, ohne Kinder	Zögling Militärinst. Szegedin	deutsch, ungarisch, wallachisch	3 M ung. Centralb. Diurnist	8 J 1 M Militär	9 M Diurnist, 1851 Bahnaufs. /300 fl, Offizial IV.CI /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Hoffmann Heinrich	Lokführer III.CI /400 fl /Jahr	24.9.1820 /Wien	verh.	Maschinenschlosser	deutsch	2 J Pachtbetrieb Südl StB, 2 J Fabrik	k.A.	ab 1851 Lokführer III.CI.	sehr gut		Beförderung	Zl. 19968 /1853
Hofmann von Aspern- burg Andreas	Rechn.Rev. IV.CI /600 fl /Jahr	22.11.1813 /Olmütz, Mähren	verh., 5 Kinder	Normal-u.lat. Grammatikalkl., Militärwissenschaft	deutsch, französisch, italienisch	k.A.	21 J 5 M Militär	seit 1851prov. Rechn.Rev.				Zl. 19095 /1852
Hofrichter Alois	Ing. Asst. IV.CI	27.1.1827 /Böhmisch- Brod, Böhmen	ledig	technische Studien abs.	deutsch, böhmisch	k.A.	k.A.	6 M Diurnist, ab 1851 techn. Eleve, ab 1853 Ing. Asst.			Zl.12988 /E 1852	Zl. 150 /V.P/1854
Holczer Georg	Offizial II.CI	45 J /Güns, Ungarn	verh, ohne Kinder	Gymnasium, Philosophie, Kalli- graphie	deutsch, ungarisch, lateinisch	k.A.	8 J 11 M Militär, 10 J öffentl. Lehrer u. Erzieher, StB Expdient /400 fl	1850 Off. III.CI /600 fl, Offz.II.CI /700 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Hölzl Julius	Ing. Asst. III.CI	25 J /Dittersbach, Böhmen	ledig	techn. Studien Prag, hat die Lokführer- prüfung abgelegt	deutsch	k.A.	Diurnist Nördl StB 1 J 7 M	1851 techn. Eleve, 1853 Ing.Asst.				Zl.150 /V.P/1854
Hopfer Ernst	Offizial V.CI	25 J /Tyrmay, Ungarn	ledig	4 Grammatikalkl.	deutsch, ungarisch, slawisch	6 J 11 M Handlung	3 J 2 M Postexpeditor	1853 Offzl. V.CI /400 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Hrastina Martin	Bahnwächter II.CI /192 fl + Naturalqu + Montur	16.5.1822 /Luvk, Mähren	ledig	Normalschulen	böhmisch, deutsch, italienisch, liest u schreibt böhmisch	6 M Deichgräber bei Betriebsunt	9 J Militär	2 J 2 M Partieführer, 5 M Wächtersubst.				Zl. 4490 /1854
Hübner Gustav	Ing. Asst. III.CI	25 J /Biegen- hain, Böhmen	ledig	techn. Studien Prag	deutsch, böhmisch	3 M	5 M Diurnist Handelsmin.	1850 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Hunt Wenzl	Offizial III.CI	36 J /Kuttenberg, Böhmen	verh, 3 Kinder	Militär- Erziehungshaus, Pädagogik	deutsch, böhmisch	k.A.	15 J 6 M Militär	1851 Offzl.IV.CI /500 fl, Offzl III.CI /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Hunyár Christoph	Cond. II.CI /250 fl /Jahr	6.3.1821 /Marienfeld, Ungarn	Witwer, 2 Kinder	4 Kl Normalschule, Profession Tischler	deutsch, ungarisch, polnisch	2 J 2 M Bedienter	11 J 1 M Militär	1851 Aushilfs- cond /50 kr/Tag: 1 M, 1 M Maga- zinspacker /40 kr: 1 M Cond.II.Kl		verlässlich	Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 124 /1851
Hurka Martin	Bahnwächter /204 fl	19.1.1815 /Stattaus, Böhmen	verh, keine Kinder	Regimentsschul- kenntnisse	deutsch, böhmisch	k.A.	15 J Militär	1850 Oberbau- arb, 1851 Bahn- wächter /14 fl				Zl. 14390 /1852
Isay Stefan	Exzentrik- wächter /180 fl /Jahr	16.3.1820 /Söck, Com. Neutra, Ung	verh	keine (Analphabet)	ungarisch, slawisch	keine	9 J 8 M Militär	1851 Bahn- wächter			Resignation	Zl. 12828 /1853

Name	Dienst- charakter /Besoldung	Geb.Tag /Ort	Familien- Stand	Studien /Ausbildung	Sprachen	Vordienstzeit Privat	Vordienstzeit Staat /Militär	Dienstkat.	Verwen- dung	Beurteilung	Anm.	Aktenzl.
Istvanffy Ferdinand	Offizial V.Cl	32 J /Tymau, Ungarn	ledig	Philosophie in Tymau abs.	deutsch, slawisch, ungarisch, latein	8 J 4 M Privat- schreiber, 1 J 6 M Bauleitung	k.A.	1852 Mag. Aufseher, 1853 Offizl V.Cl				Zl. 150 /V.P/1854
Ivansky Ignaz	Wächter zeit- lich /15 fl /Mt. + Quartier + Montur	13.12.1796 /Erlau, Ungarn	Witwer, 2 Kinder	4 lateinische Schulen	deutsch, ungarisch	6 J Oberbauarb. Ung.CB	k.A.	1850 Bahn- u. Übergangswäch- ter	für eine Bahnwäch- tersstelle	sehr verlässlich	Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 13609 /1853
Jaggy Ferdinand	Ing. Asst. III.Cl	31 J /Wien	ledig	Studien Polytech- nikum Wien	deutsch, französisch, italienisch	1 J 9 M ital. Bahn + Porzellanfabrik	k.A.	ab 1851 Ing.Asst.IV.Cl, dann Ing. Asst.III.Cl				Zl. 150 /V.P/1854
Jakabb (vormals Richter) Josef	Exzentik- wächter /15 fl /Monat	27.1.1828 /Neutra, Ungarn	ledig	1 Normalschule abs.	spricht deutsch, slawisch, ungarisch, schreibt slawisch gut	8 J ung. Centralbahn Tagelöhner u. Wächter	k.A.	1850 Wächter				Zl. 6760 /1853
Jankovits Stefan	Bahnwächter /204 fl	16.1.1805 /Oberufer, Ungarn	verh	keine Zeugnisse	deutsch, sla- wisch, unga- risch gut, schreibt nur unvollkommen	k.A.	20 J 9 M Militär	k.A.				Zl. 14390 /1852
Janofsky Johann	Ing. Asst. IV.Cl	8.11.1829 /Čerhonič, Böhmen	ledig	Technik am Poly- technikum Prag voll- ständig	deutsch, böhmisch	2 J Forstwesen	k.A.	1851 techn. Eleve /300 fl, 1853 Ing.Asst. IV.Cl.		auch: Janowsky	Zl. 91 /1854	Zl. 150 /V.P/1854
Jehliřchka Johann	Offizial III.Cl	41 J /Hlaska, Böhmen	verh, ohne Kinder	Gym., Artillerie- Regimentsschule, Prakt.Kennntn. Acker- bau, Baumzucht	deutsch, böhmisch, latein, etwas ungar.u. italienisch	1 J 11 M Gloggnitzer EB Bauaufseher, Zeichner, 2 J 10 M Ung. Centralb. Ing.Asst.	12 J 7 M Militär	1850 Ing.Asst. /400 fl, Offizl III.Cl /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Jentsch Vinzenc	Ing. Asst. IV.Cl	27 J /Chrastian, Böhmen	ledig	technische Studien in Prag	deutsch, etwas böhmisch	k.A.	1 J 1 M Diurnist Nördl.StB	1851 techn. Eleve, 1853 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Jesser Rudolf	Offizial IV.Cl	25 J /Schön- berg, Mähren	verh, ohne Kinder	4 Hauptschulen	deutsch, böhmisch	5 J Handlanger u.Commis	k.A.	1851 Offizl V.Cl /400 fl, Offizl IV.Cl /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Jettel Anton	Bahnwächter III.Cl /192 fl + Naturalqu + Montur	23.12.1816 /Zdechowitz, Böhmen	verh	2. Jg. 4. Hauptsch., 1 Jg Tierärztl. In- stitut, kann zeichnen	deutsch, böhmisch, polnisch vollk, ungarisch gut	4 J 11 M Reitlehrer im Hof-Marstall	1 J Schriffführer Magistrat Bukowsko, 13 J Militär	1853 Bahn- wächter			Bewerbung als Kondukteur	Zl. 19841 /1854
Jezsik Andreas	Heizer I.Cl /300 fl	20.5.1824 /Buchow, Ungarn	verh	Trivialschule, gelernter Schlosser	deutsch, slawisch, ziemlich ungarisch	6 J versch. Meister, 1 J EB-Werkst. Marburg, 2 J 2 M Heizer Gloggnitzer EB	k.A.	ab 1851 Heizer	sehr gut		Bewerbung Lokführer	Zl. 20430 /1853
Jirsch Wenzl	Ing. Asst. III.Cl	28 J /Czalosits, Böhmen	ledig	techn. Studien Prag	deutsch, slawisch	2 J 1 M Werkstätten, zuletzt Gloggnitzer EB	k.A.	1850 Ing.Eleve, 1853 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
John Josef, Edler v. Falkenwald	Obering-Stv. def.	29.6.1812 /Leitmeritz, Böhmen, kath,	verh, 1 Kind	Humaniora, Prüf. Math., naturwiss. Fächer, Landwirt- schaft, Straßenbau, ital. Sprache	deutsch, böhmisch, mährisch, ung., ital., französ., englisch	k.A.	1830 Prakt. Böhm LandesbauDion, 1839: 300 fl, 1843 Asst.II.Cl. /45+25 fl /Mt. GD f.EB- Bauten, 1844: 60 fl/Mt.; 1845: Ing. StV Bauleitung Brünn, 1846 Ing.II.Cl /75 fl+60 RP, 1850: 900 fl + 200 QuG	gesamt: 20 J		Untersuchung wg. anonym an- gezeigter Zah- lungsunregelm. /Dienstbeschreib ung: vollkom- men, besonders gut verwendbar		Zl. 76 VP /1858 Han- delsmin.
John Thomas	Ing. Asst. III.Cl	47 J /Prag	ledig	Technik und Chemie	deutsch, böhmisch ungarisch gut, slawisch u. deutsch et was, schreibt keine dieser Sprachen	6 J 5 M Pachtbetrieb SÖ.StB	k.A.	1850 als Ing.Asst. Übern.				Zl. 150 /V.P/1854
Juhász Michael	Oberbau- arbeiter	1811 /Sapio Bitske, Kom.Pest	kath, ledig	k.A.		k.A.	15 J 9 M Militär	1852 Ober- bauarb.	k.A.		zur Beförderung	Zl. 13024 /1852
Juhász Samuel	Exzentrik- wächter /180 fl /Jahr + Naturalqu + Montur	29.9.1812 /Nyiregyháza Ungarn	verh, 1 Kind	6 lateinische Schulen abs.	deutsch, ungarisch, slawisch	7 J Landmann, 3 M Wächter Ung. CB	12 J 10 M Militär	ab 1850 Bahn- wächter			Resignation	Zl. 3317 /1852
Kalman Josef	Weg- u. Sig- nalwächter	27.4.1820 /Törtel, Ungarn	kath, verh	2 Normalkl.	ungarisch, italienisch	k.A.	8 J Militär	1851 Tagelöhner	Beförderung Weg- u. Sig- nalwächter /180 fl /Jahr	besonnen, fleißig, gehorsam, sparsam, nüchtern		Zl. 13024 /1852
Karpf Wenzl	Offizial IV.Cl	43 J /Bohoro- derany, Galizien	verh, 2 Kinder	Artillerie- Regimentsschule	deutsch, polnisch, italienisch, ungarisch	5 J 3 M ung. Centralb.	14 J 5 M Militär	1850 Expedito- r /400 fl, Offizl IV.Cl. /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Kauba von Eulenfeld, Edmund	Offizial V.Cl	34 J /V. Kikinda, Ungarn	verh, 2 Kinder	Philosophie	deutsch, ungarisch, latein, serbisch, wallachisch, böhmisch	k.A.	8 J 6 M Militär, 3 J 9 M Diurnist ungar. FinanzlandesDion	1853 Offizl V.Cl /400 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Kerl August	Offizial II.Cl	35 J /Platten, Böhmen	verh., 2 Kinder	4 Gramm.Kl, Artillerie Corps- Schule	deutsch, etw. latein u. böhmisch deutsch	k.A.	18 J 6 M Militär, 10 M Donaudampf schiff. Mat.Verw.	1851 Offz. III.Cl /600 fl, Offz. II.Cl /700 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Kham Otto	Offizial IV.Cl	36 J /Prag	ledig	Normalschulen, 3- jähr. Artilleriekurs Prag	deutsch, slawonisch, böhmisch mittelmaßig	k.A.	10 J 1 M Militär	1854 Offizl IV.Cl /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Kiffey Johann	Signalwäch- ter /180 fl + Quartier + Montur	12.6.1816 /Alt Szöny, Ungarn	verh	3 Normalklassen	ungarisch, deutsch	24 J 8 M Landwirtsch im väterl. Haus	9 J 8 M Militär	1850 Rampen u.Exz. Wächter 1851 Signal wächter			Gesuch um Entlassung	Zl. 4949 /1853

Name	Dienst- charakter /Besoldung	Geb.Tag /Ort	Familien- Stand	Studien /Ausbildung	Sprachen	Vordienstzeit Privat	Vordienstzeit Staat /Militär	Dienstkat.	Verwen- dung	Beurteilung	Anm.	Aktenzl.
Kilian Lorenz	Signalwächter II.CI /180 fl prov.	12.11.1821 /Gran	verh	Normalschulen Gran	deutsch, ungarisch	keine	9 J 2 M Militär,	ab 1851: 5 M Oberbau-arb /30 kr, 4 M Wasserschöpfer /36 kr, 1853 Aushilfs-wächter /30 kr	Brückenwächter	untadelhaft	Beförderung in def. Stellung	Zl. 9262 /1854
Kirchberger Franz	Ing. Asst. IV.CI	27 J /Lochotin, Böhmen	verh., 1 Kind	technische u. Forstwissenschaften	deutsch, böhmisch, etw. poln.u. ungarisch	k.A.	1 J 1 M Diurnist u. Telegrafist Nördl StEB	1850 Ing.Eleve, 1853 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Kisson Franz	Signalwächter /192 fl	20.12.1820 /Modron, Ungarn	verh., 1 Kind	3 deutsche Klassen in Ungarn	deutsch, slowakisch	k.A.	k.A.	1851 Oberbauarbeiter /30 kr; Bahnwächter 14 fl				Zl. 14390 /1852
Klaudy Claudius	Ing.Eleve /300 fl + Nat.Quartier	11.7.1832 /Großbistritz Mähren	ledig	sämtl.obligaten techn. Studien, dazu Mineralogie, Geognosie & Pat am Polyt.Inst.Prag, 3 J am Polyt.Wien	deutsch, slawisch, italienisch	k.A.	1851 techn.Diurnist /1 fl + Telegrafist /1 fl, ab Nov.1851 Ing.Eleve				Beförderung	Zl. 12988 /E Min.Öff. Bauten 1852
Klaudy Jakob	Ing.II.CI	53 J /Kanth, Böhmen	verh., 2 Söhne	techn. Kenntnisse	deutsch, böhmisch	Förster, Nordbahn, insg. 14 J 6 M	Landesunterkammeramt Prag, Geometer	1853 Ing.III.CI.				Zl. 150 /V.P/1854
Klaudy Karl	Ing. Asst. IV.CI	23 J /Polkowitz, Mähren	ledig	technische Studien	deutsch, slawisch	k.A.	k.A.	Diurnist 10 M, 1851 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Klaus Emanuel	Offizial IV.CI	48 J /Oderbach, Böhmen	ledig	prakt.Kenntn. Im politischen Amtsfache u. Ökonomie	deutsch, böhmisch, etw. polnisch	25 J	k.A.	1851 Offzl V.CI /400 fl, Offzl IV.CI /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Klein Franz	Nachtwächter /180 fl	3.12.1805 /Schemnitz, Ungarn	ledig	Schuhmacher (Analphabet)	ungarisch, deutsch vollk, italien. gut	7 J Schuhmacherlehrling u.Geselle	15 J 8 M Militär, 13 J Hofburgwache	1853 Nachtwächter				Zl. 5932 /1853
Klima Johann	admin.Eleve /200 fl (300 fl Kaution)	28.8.1831 /Wokowić, Böhmen	ledig	Gym + Lycealkl. Absolv., nach Maturitätsprüfung 4 Sem Uni Prag	deutsch, böhmisch, latein	k.A.	k.A.	ab 1852 admin.Eleve	ab 1853 Offizial V.CI /400 fl			Zl. 91 /1854
Köb Cajetan	Oberinsp.u. Betriebsdirektor Südöstl StB	7.8.1803, Komotau, Böhmen	k.A.	GymStudien Polytechn.Inst. Prag, daneben Physiologie, Agronomie, Agrikultur, Viehzucht, Ökonomie, Geschäftskunde, prakt. Kenntn. Straßen-Wasser-Zivilbau, Prüfung über alle 3 Fächer LandesBau Dion Ob der Enns	k.A	Bauamt Komotau 1822, 1827 BauDion Enns /Wege-meister, 1842 Asst. II.CI, 1843 Ing. II.CI, 1846 Ing. I.CI, 1846 Obering.Stv, 1847 Ober-Ing., 1848 Oberinsp.Stv, 1849 Insp + Lokaldir.	k.A.	Gesamt anrechenbar: 26 J 10 M 29 T				Zl. 8554/ 1851 GD f.Comm.
Kohlmann Franz	Ing.Asst.II.CI	35 J /Wobora, Böhmen	ledig	techn.Studien u. Staatsrechn.Wissenschaft in Prag	deutsch, böhmisch	4 J 4 M ung.Centralb.	k.A.	ab 1850 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Konias August	Offizial V.CI	34 J /Turzan, Böhmen	verh., 1 Kind	3 Gymnasialkl., Handlungsschule in Pest	deutsch, slawisch, ziemlich ungarisch u.französisch.	10 J 3 M Handlungscommis u. Kaffeehauspächter	k.A.	1 J 1 M Diurnist, 1853 Offzl.V.CI /400 fl				Zl. 150 /V.P/1854
König David	Rechn.Rev. /600 fl	17.7.1817 /Nezdaschow, Böhmen	verh.	4 Gramm.Kl, kommerz. Wissenschaften privat erlernt	deutsch, latein, böhmisch	4 J 11 M ung. Central EB	k.A.	ab Apr.1850 Kanzlist /300 fl, ab Dez.50 /400 fl, ab Jan. 1851 Rechn. Asst /400 fl				Zl. 19095 /1852
Koterschal Friedrich, Edler von Poppovitz	Rechn.Rev. /800 fl Jahr	13.9.1820 /Peterwardein, Slawonien	verh	Normalsch, 6 Latein Klassen Pest, Kadettenkomp. Olmütz, gute Kenntn. EB-Wesen	deutsch, ung., italien, slawisch	2 J 3 M ung.Centralbahn	12 J Militär, 4 M Handelsmin. techn.Abt.	seit 1850 Rechn. Revident				Zl. 19095 /1852
Kovács Paul	Exzentrikwächter	28.6.1820 /Abony, Com. Pest	verh	Maurer von Profession	spricht ungar.u.etw. deutsch	3 M Tagelöhner, 10 M Exz. Wächter	k.A.	1851 Exz. Wächter			Resignation	Zl.7784 /1853
Kováts Eugen	Offizial I.CI	38 J /Baja, Ungarn	verh., 3 Kinder	merkantillische Kenntnisse	deutsch, ungarisch, etw. slawisch	Handlungs-Commis, 2 J 4 M Ung. Centralb. Kanzlist	Personen-Expeditor StB /400 fl	1850 übern., auf 500 fl erhöht, 1851 Offizial I.CI/800 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Kozian Franz	Offizial II.CI	45 J /Mitrowitz, Mähren	verh., 3 Kinder	4 Normalklassen	deutsch, böhmisch, illirisch	k.A.	16 J 2 M Militär, 6 J 6 M kk.Post Aushilfskondukteur, 3 J 11 M Nördl.StB Expeditbea/400fl	1850 Offz. IV.CI /500 fl, Offz. II.CI, /700 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Kral Vinzenz	Offizial IV.CI	32 J /Böhm. Lodenitz, Mähren	verh., 3 Kinder	4 Normalschulen	deutsch, slawisch	10 J Handlungscommis	k.A.	1851 Offzl V.CI /400 fl, Offzl IV.CI /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Kreiker Philipp	Ing. Asst. III.CI	25 J /Wessely, Mähren	verh., 2 Kinder	technische Studien in Wien	deutsch, slawisch	9 M Pachtbetriebsges.	k.A.	1850 als Telegrafist übern., 1853 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Kremer Rudolf	Ing.Asst. IV.CI.	26 J /Mährisch Ostrau	verh., 1 Kind	technische Studien in Wien	deutsch, mährisch	k.A.	Diurnist bei versch. Staatsbetrieben 4 J 5 M	1852 Bauaufseher, ab 1853 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Krista Peter	Offizial IV.CI	32 J /Mochten, Böhmen	ledig	Militär-Knabenerziehungshaus	deutsch, böhmisch	k.A.	11 J 3 M Militär	1851 Offzl IV.CI /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Kudlik Josef	Ing. II.CI	32 J /Csáry, Ungarn	ledig	techn. Studien	deutsch, ungarisch, latein, illirisch	1 J 11 M techn. Beamter, ung. Centralb. 5 J 1 M 20 J Siegbrenner Gf. Esterhazy-Herrschaft, 6 M Stationsarb	k.A.	1850 übern. Als Ing. II.CI				Zl. 150 /V.P/1854
Kulhánek Johann	Nachtwächter /180 fl	24.6.1809 /Sentitz, Ungarn	verh	Trivialschulen	deutsch nur sprechen, slawisch		k.A.	1851 Nachtwächter				Zl. 14390 /1852

Name	Dienst- charakter /Besoldung	Geb.Tag /Ort	Familien- Stand	Studien /Ausbildung	Sprachen	Vordienstzeit Privat	Vordienstzeit Staat /Militär	Dienstkat.	Verwen- dung	Beurteilung	Anm.	Aktenzl.
Kunsch Josef	Offizial IV.CI	33 J /Szikszó, Ungarn	ledig	Juridische Studien in Debrecen	deutsch, ungarisch, französisch, latein, etw. slawisch	ung. Centralb 3 J	3 J Comitatsbea.	1850 Expedient /400 fl, Offzl IV.C. /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Kuntze Johann	Signalwäch- ter II.CI/180 fl + Quartier + Montur	Sept.1815 /Wigstatel, Schlesien	ledig	Leinenweber	slawisch, deutsch	7 J Leinenweberlehr- ling u.Geselle	15 J 6 M Militär	1851 Wegewächter, 1853 Signal- wächter			Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 1118 /1854
Kunze Johann	Wegewächter /144 fl	Königgrätz /Böhmen	ledig	k.A.	deutsch u. böhmisch sprechen u.schreiben	keine	14 J Militär	1851 Wege- wächter				Zl. 14390 /1852
Laber Georg	Offizial II.CI	54 J /Halb- thum, Ung.	verh, 11 Kinder	Normalschulen, merkantil.u.ökonom Kenntnisse	deutsch, ungarisch	4 J 11 M ung. Central EB Auf- seher, dann Kassier	2 J 11 M Militär	1850 Kassier /Bahnaufs. /300 fl, Offz. III.CI /600 fl, Offz. II.CI /700 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Laber Michael	Offizial IV.CI	24 J /Csóbanka, Ungarn	ledig	Gymnasium	deutsch, ungarisch, latein, slawisch	ung. Centralb 9 M Diurnist	k.A.	1 J 9 M Diurnist, 1851 Offzl. V.CI /400 fl, Offzl IV.CI /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Lacskovits Emmerich	Bahnwächter /14 fl mtl	13.10.1793 /St. Georgen, Ungarn	verh	8 Klassen	deutsch, ungarisch, latein, italienisch	1 J 1 M Ung.CB Tagelöhner, 5 M Bahnwächter	12 J 6 M Militär	1851 Bahn- wächter			Entlassung	Zl. 17968 /1853
Laczkovich Emmerich	Bahnwächter	13.10.1793 /Inszfeldsö, St. Georg, Ungarn	k.A.	8 Lateinschulen abs	ungarisch, deutsch, italienisch, latein	k.A.	verabschiedeter Wachtmeister	1847-8 Taglöh- ner, ab 1848 Bahnwächter	Bewerbung Bahnwächter	gut		Zl. 2565 /1850
Lahée Franz	Offizial II.CI	34 J /Pest	verh, ohne Kinder	Normalschulen, Artillerie- Stabsschule	deutsch, italien.gut, ungar., sla- wisch ziemlich deutsch, französisch, italienisch	4 J 7 M Ung. Centralb Diurnist, Oberbau-Insp Bahnaufs., Kassier	12 J 2 M Militär	1850 Kassier /400 fl, Offz. III.CI /600 fl, Offzl II.CI /700 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Laib Gustav	Ing. Asst. III.CI	26 J /Wien	ledig	technische Studien in Wien	deutsch, französisch, italienisch	3 M Fabrik	7 M Kriegsmarine	1850 Ing. Eleve, 1853 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Lang- hammer Emmerich	Offizial III.CI	43 J /Schrei- bendorf, Mähren	verh, zwei Kinder	Humaniora, Land- wirtschaft, Verrech- nungswesen	deutsch, ungarisch, latein	Ökonomiebeamter 9 J, Ung.Centralb Schreiber 4 J 9 M	k.A.	1850 Diurnist, Schreiber 1 fl /Tag, 1851 Mat. Depot-Aufs /500 fl, Offzl IV.CI /500 fl, Offzl III.CI /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Lazay Ludwig	Offizial IV.CI	30 J /Kis- Léta, Ungarn	verh, ohne Kinder	Philosophie	deutsch, ungarisch, latein, französ., romanisch, ruthenisch, serbisch	1 J 4 M ung. Centralb.	k.A.	1850 Cond. /300 fl, Obercond. /400 fl, Offzl V.CI /400 fl, Offzl IV.CI /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Leeb Karl	Offizial V.CI	31 J /Wien	ledig	Artillerie-Regiments- Stabsschule	deutsch	k.A.	10 J Militär, 1 J 6 M Diurnist Handelsmin.	1851 Offzl V.CI. /400 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Leitmüller Alois	Aushilfs- wächter	1803 /Czegled, Ungarn	k.A.	k.A.	deutsch, ungarisch, slawisch	8 M Arbeiter Bahn- konservierung, Aushilfswächter	14 J Militär	ab 1850 Wächter	mit Bittge- such und 2 Attesten	pünktlich und unverdorren		Zl. 3467 /1851
Leitner Michael	Offizial IV.CI	37 J /Hohenzell, OÖ	verh, 5 Kinder	2 Grammatikalki, Maurer von Profes- sion	deutsch, etw. ungarisch u. slawisch	3 M ung. Centralb.	k.A.	1 J 7 M Diur-nist, 1851 Offzl V.CI /400 fl, Offzl V.CI /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Lesznák Ignaz	Aushilfs- Nachtwächter	1819 /Ozarg orange, Kr. Zaslau, Galizien	kath, verh	k.A.	spricht poln., etw. ungar.	k.A.	k.A.	1847 Ober- bauarb.	Beförderung Aushilfs- Torwächter 30 kr /Tag	fleißig, redlich, nüchtern		Zl. 13024 /1852
Lichtenstadt Moritz	prov.Rechn. Rev. /700 fl /Jahr	21.7.1804 /Dresden, Sachsen	ledig	theoret.u.prakt. Merkantil- Wissenschaft	deutsch, französisch, etw. ungar.+italien.	2 J 3 M Buchhalter, 11 J 3 M Haupt- Kassacontroller Ung.EB	k.A.	seit 1850 südöstl. StB, 1851 Offizial II.CI				Zl. 19095 /1852
Licht- manegger Ignaz	Heizer I.CI /300 fl	18.3.1812 /Oberndorf, Tirol	verh, 1 Kind	Normalschule, Kupfer- u. Kessel- schmied gelernt	deutsch	8 J versch. Meister, 1 J Heizer, 3 J 6 M Werkst. Gloggnitzer EB, 2 J 5 M Heizer	k.A.	ab 1851 Heizer	sehr gut		Bewerbung Lokführer	Zl. 20430 /1853
Ligethy Johann	Offizial IV.CI	39 J /Ternye, Ungarn	verh, ohne Kinder	Gymnasium	deutsch, ungarisch, slawisch	4 J 7 M ung. Centralb. Kondukteur	13 J 6 M Militär	1850 Kond. /Magazineur /400 fl, Offzl IV.CI /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Loog Andreas	Offizial II.CI	50 J /Lossontz /Ung.	verh., 7 Kinder	Philos.Studien, merkantil. Kenntn.	deutsch, ungarisch, slawisch, latein	Commis u. Buch- halter in Handlungs- häusern, 1 J 11 M Ung. Centralb Sped.Bea /200 fl	k.A.	1850 Magazineur /600 fl, Offzl III.CI /600 fl, Offzl II.CI /700 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Lukáts Johann	Oberbau- arbeiter	1807 /Gergö, Kr. Törner, Ungarn	kath, ledig	Normalklassen	spricht u. schreibt ungarisch	k.A.	14 J 3 M Militär	1847 Ober- bauarbeiter	Beförderung Aushilfs- Torwächter 30 kr /Tag	sehr fleißig, nüchtern		Zl. 13024 /1852
Macierzin- sky Nikolaus	Offizial V.CI	33 J /Jaroszwowice Galizien	ledig	1.Jg. Philosophie	deutsch, polnisch	k.A.	11 J 5 M Amtskandidat Bezirksverw. Tarnow. Kontrollor	1854 Offizial V.CI				Zl. 150 /V.P/1854
Magniet Clemens	Ing.I.CI	29 J /Kluk, Böhmen	ledig	techn. Lehranstalt Prag	deutsch, böhmisch, französisch	6 J 6 M Fabriken	k.A.	Ing.Asst. StEB ab 1850, 1854 Ing.I.CI				Zl. 150 /V.P/1854
Magyar Emmerich	Offizial III.CI	35 J /Preß- burg, Ungarn	verh, 4 Kinder	Gym., merkantil. Kenntnisse	deutsch, ungarisch, latein, slawisch	12 J 1 M Handlungs- häuser	k.A.	1850 Diurnist 4 M, Offzl IV.CI /500 fl, Offzl III.CI /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Markl Eduard	Offizial V.CI	39 J /Lundenburg, Mähren	ledig	4 Normalkl.	deutsch	16 J 8 M Spediteur u. Geschäftsführer	k.A.	1851 admin Eleve, 1853 Offizial V.CI				Zl. 150 /V.P/1854
Martinger Anton	def. Rechn. Revident	13.2.1807 /Schärding OÖ,	verh.	4 lat. Gramm.KI, Staatsrechn.Wiss. Abs, gründl.Kenntn. Kassa-u.Rechn. Wesen durch Praxis	k.A	k.A.	15 J Staatsdienst, 1 J EB /900 fl /Jahr					Zl. 19095 /1852

Name	Dienst- charakter /Besoldung	Geb.Tag /Ort	Familien- Stand	Studien /Ausbildung	Sprachen	Vordienstzeit Privat	Vordienstzeit Staat /Militär	Dienstkat.	Verwen- dung	Beurteilung	Anm.	Aktenzl.
Maschek von Maasburg, Wilhelm	Offizial V.Cl	47 J, Prag	verh, 2 Kinder	juridische Studien	deutsch, böhmisch, latein, italienisch, französisch, ungarisch, kroatisch	9 J 3 M Privatsekretär u. Schreiber	8 J 11 M Militär,	1851 Eleve, 1853 Offizial V.Cl				Zl. 150 /V.P/1854
Mathia Franz	Offizial I.Cl	34 J /Schildberg, Mähren	verh, 1 Kind	vier Normalklassen	deutsch, mährisch, etw. ungar.	Handlungscommis, 3 J 8 M Gepäcks- u. Frachtenexpeditor ung.Centralb	1 J 7 M Expeditor Staatsbahn /600 fl	1850 übern., 1851 Offizial /800 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Mayer Stefan	Kondukteur II.Cl /250 fl + Stundengeld + Montur	31.12.1825 /Steinfeld, Ktn.	ledig	lesen, schreiben, rechnen, hat sich selbes im Militär eigen gemacht	deutsch	keine	8 J 7 M Militär	1853 Kond.II.Cl			Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 4181 /1853
Melzer Jakob	Kondukteur II.Cl /250 fl + Stundengeld + Montur	8.5.1815 /Wien	kath., ledig	1.,2.u.3.Kl. Haupt- Normalschule Wien, Kenntn. Zoll-u. Manipulation	deutsch	k.A.	12 J Militär, 6 J 6 M Hauptzollamt	1854 Kon- dukteur				Zl. 12692 /1853
Merkl Johann	Offizial III.Cl	47 J /Leoben, Stmk.	verh, 1 Kind	Militär-Knabener- ziehungshaus	deutsch, ziemlich gut ungar., etw. slawisch	3 J 10 M; 5 J 9 M Ung. Centralb Magazineur	14 J 9 M Militär	1850 Magazi- neur 300 fl/400 fl, Offzl III.Cl /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Miesel Josef	Material- depotverw. III.Cl	52 J /Wien	verh., 3 Kinder	Humaniora in Wien abs., Kenntn. Kanzlei-, Kassen-, Konzeptfach	deutsch, italienisch, etw. slawisch	3 J Ung.StB Rechnungsführer /400 fl	25 J 9 M Militär	1850 übern. auf 500 fl vorgerückt, 1851 Depot- verw./800 FI				Zl. 150 /V.P/1854
Millinger Josef	Lokführer III.Cl /400 fl /Jahr	6.2.1814 /St. Jakob /Tirol	verh, 1 Kind	Schlosser	deutsch	18 J Maschinen- werkstätten, 2 J Wien-Gloggnitzer EB	k.A.	ab 1851 Lokführer III.Cl.	sehr gut		Beförderung	Zl. 19968 /1853
Misányi Georg	Exzentik- Aushilfs- wächter	21.4.1805 /Pilis, Ungarn	k.A.	2 Normalklassen, Bauer, 2 Zeugnisse	ungarisch, slawisch	1 M Tagelöhner Oberbau	k.A.	ab 1850 Wächter	gut verwend- bar			Zl. 3467 /1851
Mischka Josef	Nachtwächter	3.3.1820 /Kosteletz, Böhmen	kath, verh	2 Normalkl.	böhmisch, deutsch, italien., etw. ung., schreibt deutsch, böhmisch	k.A.	8 J Militär	1851 Aus- hilfsnacht- wächter	Beförderung Nachtwächter /144 fl /Jahr	besonnen, tätig, gehorsam, nüchtern		Zl. 13024 /1852
Mittelböck Johann	Offizial IV.Cl	32 J /Krems, NÖ	verh, 1 Kind	Bombardier Corps- Schule, Militär- Erziehungsknabe	deutsch, etw. böhmisch	k.A.	10 J Militär, 7 M Diurnist Steuer- administration Wien	1851 Offzl V.Cl./400 fl, Offzl IV.Cl /500 fl				Zl.150 /V.P/1854
Morawetz Franz	Offizial IV.Cl	36 J /Chabit- schau, kk. Schlesien	ledig	3 Gymnasialkl.	deutsch, böhmisch, etw. ungarisch	3 J 1 M; KF Nordb. 3 J 3 M, ung. Centralb 2 J 4 M	4 J 4 M Nördl StB, 1 J 2 M Donau-Aufnah- me, 2 J 9 M Projektverf. Bruck- Salzburger Bahn	1853 Bauaufs. /400 fl, Offzl IV.Cl /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Morawetz Karl	Bahnaufseher /300 fl + 60 fl Quartiergeld	17.6.1803 /Raudnitz, Böhmen	ledig	Normalschule	deutsch, böhmisch vollk, ungar. Unvollk.	1 J 1 M Faktor Weberei, 3 J 9 M Geschf. Brantwein- brennerei, 6 J Geschf., 5 J Aufz. Ung. CB, 10 M Bauaufz.	k.A.	1851 Bau- aufseher				Zl. 1034 /1853
Mück Wilhelm	Ing. II.Cl	35 J /Stallu- pönen, Preußen	verh, 3 Kinder	techn. Kenntn. am Gewerbeinstitut Berlin	deutsch, etwas ungarisch	8 J 8 M techn. Beam- ter, 5 J 7 M ung. Centralb	k.A.	1850 übern. Als Ing. II.Cl				Zl. 150 /V.P/1854
Nann Richard	Offizial IV.Cl	30 J /Zsambek, Ungarn	ledig	3 lateinische Schulen	deutsch, ungarisch, etw. italien., latein	k.A.	9 J 9 M Militär	7 M Diurnist, 1851 Offzl V.Cl /400 fl, Offzl IV.Cl /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Nemetskay Michael	Offizial III.Cl	45 J /Majthény, Ungarn	verh, 4 Kinder	theoret.u.prakt. Kenntn. Straßen- u. Wasserbau, Forst- wesen, Ökonomie	deutsch, ungarisch h, slawisch, walachisch, italienisch, französisch	10 J Vermesser, 8 M Ung.Centralb	k.A.	1850 Ing. Asst. /Expedient /400 fl, Offizial IV.Cl. /500 fl, Offzl III.Cl /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Nemet Josef	Bahnwächter /16 fl	k.A.	verh, 4 Kinder	Deutschklassen Moritzfeld, Temesvarer Bezirk	deutsch, spricht ungar, slawisch	3 J Oberbauarbeiter	k.A.	1851 Wächter				Zl. 14390 /1852
Nemluwil Georg	Rechn.Asst. Def. /350 fl	27.2.1819 /Strynitz, Mähren	verh.	Philos. Uni Olmütz abs., Prüfung aus Gefällen-Waren-u. Verrechn.kunde	deutsch, böhmisch, Kenntn. Ital.	k.A.	10 J 1 M Gefälls- behörden Mähren Schreiber	ab 1851 Rechn.Asst.prov. /350				Zl. 19095 /1852
Nowak Alois	Offizial V.Cl	22 J, Prag	ledig	1. Semester der 7. Gymnasialkl.	deutsch, böhmisch	k.A.	1 M Praktikant Rentamt, 1 J 2 M Steueramt Tabor	1852 adm. Eleve, 1853 Offzl.V.Cl /400 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Nowak Jakob	Weichen- wächter /180 fl + Quartier + Montur	19.7.1816 /Wollicza, Galizien	ledig	keine (Analphabet)	spricht polnisch, versteht deutsch	k.A.	11 J 4 M Militär	1853 Wei- chenwächter	vollkommen entsprechend	wäre für Sig- nalwächters- posten bes. geeignet		Zl. 17161 /1854
Obermayer Georg	Offizial IV.Cl	41 J /Preßburg, Ungarn	verh., 3 Kinder	Humanitätskl., Pionier-Corpschule	deutsch, etw. latein	4 J ung. Centralb. Ing.Asst.	15 J 4 M Militär, 2 J 9 M Staatstele- grafenbergbau Ing. Asst. /50 fl /Monat	1852 Offzl IV.Cl /500 fl,				Zl. 150 /V.P/1854
Oehmbs Josef	Offizial IV.Cl	50 J /Wien	Witwer, 1 Kind	Vorlesungen über einzelne Zweige techn.Chemie Polyt. Wien	deutsch	k.A.	20 J 6 M	1851 Offzl V.Cl /400 fl, Offzl IV.Cl /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Oepfinger Karl	Rechn.Rev.III. Cl /700 fl Jahr	5.12.1814 /Wien	ledig	Humaniora, Militär- wissensch.abs, Kenntn.Rechnungs- Konzeptwesen	deutsch, ungarisch, latein	10 M ung.CentralEB, 2 J 5 M Rechnungs- führer	15 J 11 M Militär, 3 M Oberstthof- meisteramt	seit 1850 Rechn.Führer /500 fl; seit 1851 Rechn. Rev.				Zl. 19095 /1852
Pajonk Bar- tholomäus	Nachtwächter	1813 /Lezask, Galizien	k.A.	kann etwas lesen und schreiben	deutsch, polnisch, etw. ungar.	k.A.	15 J Armee	2 J Nacht- wächter	Bewerbung Bahnwächter	gut		Zl. 2565 /1850

Name	Dienst- charakter /Besoldung	Geb.Tag /Ort	Familien- Stand	Studien /Ausbildung	Sprachen	Vordienstzeit Privat	Vordienstzeit Staat /Militär	Dienstkat.	Verwen- dung	Beurteilung	Anm.	Aktenzl.
Paszty Ladislaus	Wegewächter /15 fl /mtl +Montur	2.2.1818 /Zvirán, Com Neutra, Ung.	verh., 2 Kinder	1 J. Normalschule, kann etwas ungarisch schreiben u. lesen	ungarisch, slawisch gut, versteht deutsch ziemlich gut	15 J 6 M Kutscher Neutra, 2 M Oberbau- u. Vorarbeiter Südöstl.StB	k.A.	1853 Wege- wächter	zum Bahn- wächterdienst	den Vorschriften gemäß	Resignation	Zl. 14264 /1854
Paulensteiner Mathias	Offizial V.Cl	33 J, Wien	verh, 4 Kinder	3 Gymnasialkl, Maurer von Pro- fession	deutsch, ungarisch, ziemlich walachisch u. italienisch	4 J 4 M EB- Baufirma, 1 J 10 M Banater Montan-EB Spediteur, Mag., Baufaufseher	6 J 6 M Militär	1853 Offizial V.Cl. /400 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Pedrasch Johann	Offizial IV.Cl	42 J /Pfonds, Tirol	verh., 1 Kind	Normalschule, Forstkenntnisse	deutsch, ziemlich ungarisch u.slawisch	8 J 7 M, ung. Centralb. 5 5 M	k.A.	1850 Bauaufs. /Exp. 300 fl, Offz. V.Cl /400 fl, Offz IV.Cl /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Penz Ferdinand	Bahnaufseher II.Cl /350 fl + Wohnung + Montur	11.9.1822 /Kleinwien, NÖ	ledig	4 Kl Normalschule, Profession Binder, Unteroffiziersschule im techn.Pionier- Corps abs.	deutsch, versteht u. spricht etwas slawisch	3 J Bindergeselle auf Wandersch.bis zur Assentierung	11 J 8 M Militär, 8 M Vorarb./Partieführer Staats EB Preßburg	1854 Bahn- aufseher			Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 19201 /1854
Perlitius Franz	Offizial I.Cl	45 J /Brünn, Mähren	ledig	4 Normalklassen, gelernter Kaufmann	deutsch, etw. slawisch	6 J 6 M Kanzlist Gloggnitzer Bahn u.ung. Centralb.	1 J 7 M Rechn.führer StB /400 fl	1850 übern. 1851 Offizial II.Cl /700 fl, 1853 Offizial /800 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Persek Josef	Ing. III.Cl	35 J /Prag	ledig	technische Studien Prag	deutsch	9 J 5 M, zuletzt Gloggnitzer EB	k.A.	1851 Ing. III.Cl				Zl. 150 /V.P/1854
Peschke Anton	Offizial IV.Cl	36 J /Obers- dorf, kk. Schlesien	verh. Ohne Kinder	Philosophie, Landwirtschaftslehre	deutsch	12 J 11 M	k.A.	1851 Offzl V.Cl /400 fl, Offzl IV.Cl /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Pévald Josef	prov. Konduk- teur II.Cl /250 fl Jahr	22.2.1825 /Léva, Ungarn	ledig	2 Normalschulen, Gerberprofession erlernt	deutsch, ungarisch, slawisch, schreibt mit- teilm.deutsch u.ungarisch	2 J Aufseher bei Holzhändler	8 J 1 M Militär	1853 Kond.II.Cl	Kondukteur- dienst	gut	Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 17436 /1854
Pfeiffer Julius	Bahnams- expeditor II.Cl	37 J /Preßburg	verh. 1 Kind	Gym., merkantl. Kenntnisse praktisch erworben	deutsch, ungarisch, italienisch	Handlungs-Commis	k.A.	1851 Bahn- amtsoffizial I.Cl, ab 1853 Expeditor II.Cl				Zl. 150 /V.P/1854
Pinter Ritter v.Pintersho- fen, Adolf	Offizial III.Cl	49 J /Wien	verh. 2 Kinder	4 Normalkl, Zögling Grazer Kadetten- Comp.	deutsch, italienisch, etw. ungar.u. slawisch	9 M Gloggnitzer EB, 3 J 9 M ung.Centralb	16 J 8 M Militär	1850 Expedient /400 fl, Offzl /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Pintzer Emil	Offizial IV.Cl	35 J /Bolonár, Kroatien	verh., 1 Kind	Regiments-Kadetten schule	deutsch, ungarisch, ziemlich raizisch, polnisch u. wallachisch	10 M ung. Centralb Kondukteur	9 J 3 M Militär, 7 M Diurnist ungar. Ämter	1850 Kondukteur /300 fl, ambulan- ter Magazineur /400 fl, Offzl IV.Cl /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Pimik Thomas	Offizial V.Cl	26 J, Přestec, Böhmen	ledig	juridisch-politisches Studium (keine Staatsprüfung)	deutsch, böhmisches, etw. französ.	k.A.	k.A.	1851 Eleve, 1852 Offzl V.Cl /400 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Pischofsky Anton	Ing. III.Cl	32 J /Prag	ledig	Polytechnikum Prg	deutsch, böhmisches	2 M zuletzt Grazer Bahn	k.A.	ab 1851 übern.				Zl. 150 /V.P/1854
Podlasek Johann	def. Bahn- wächter /192 fl + Quartier + Montur	1.1.1812 /Přetice, Galizien	ledig	keine (Analphabet)	polnisch, etwas deutsch	4 J Oberbauarbeiter Ung. CB	13 J Militär	1851 Bahn- wächter			Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 13545 /1853
Pokorny Johann	Kassa- Controller /1200 fl	26.4.1808 /Budweis, Mähren	k.A.	Philosophie, Staats- rechnungswesen, Kenntn. Post-u. Kassamanipul., Admin., Konzept	böhmisches, deutsch, latein, etw. französ.u. italien.	k.A.	1835 unentgeltl. Prakt.Gefällsverw, 39: Hofpostamts- prakt./200fl, 40: Kassa-Akzissist /400 fl, 50: Offizial /500 fl,	k.A.			Ernen-nung	Zl. 4281 /1854
Pollak Johann	Bahnams- verw. III.Cl	33 J /Kohl- janowitz, Böhmen	verh., ohne Kinder	4 deutsche Klassen, Merkantilwissensch. Praktisch erlernt	deutsch, slawisch, etwas ungar.	Handlungs-Commis u. Kaufmann	k.A.	1850 Expedient /400 fl, 1851 Offizial I.Cl, 1853 Bahnamsverw. III.Cl				Zl. 150 /V.P/1854
Popovits Lazar	Ing.Asst.II.Cl.	36 J /Alt Arad, Ungarn	verh. ohne Kinder	technische Studien in Wien	deutsch, ungarisch, wallachisch, neugriechisch, latein, französ. serbisch	5 J 6 M ungar. Centralbahn	k.A.	1850 übern.,				Zl. 150 /V.P/1854
Pospischl Hieronimus	Offizial IV.Cl	35 J /Bielitz, kk. Schlesien	verh. Ohne Kinder	Gymnasium	deutsch, polnisch	k.A.	3 J 3 M Militär, 8 J 6 M Grenz-u. Finanzwache	1851 Offzl V.Cl /400 fl, Offzl IV.Cl /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Prebely Stefan	Signal- wächter	1814 /Hidvegh, Ungarn	kath, verh	1 Schule Hidvegh	ungarisch, versteht slaw, italienisch	k.A.	10 J 11 M Militär	1851 Signal wächter /180 fl /Jahr		sehr viel Eifer, verlässlich		Zl. 13024 /1852
Procháska Adolf	prov. Offizial /600 fl +Quartier	22.3.1815 /Felsőbánya, Ungarn	verh., ohne Kinder	philosoph. Studien absolviert	deutsch, un- garisch, latein, wallachisch, schreibt deutsch, ung. latein	4 J 8 M Ung. Cbahn	1 J 6 M Magistrat Felsőbánya, 12 J 8 M Militär	1850 Offizial,			Dienst- austritt	Zl. 15153 /1853
Prutzer Stefan	Bahnwächter /192 fl /Jahr	23.3.1816 /Oberwalters- dorf, Ungarn	verh	keine Zeugnisse	deutsch, slawisch gut, ungar. Unvoll kommen	k.A.	k.A.	k.A.				Zl. 14390 /1852
Ptaczek Adalbert	Rechn. Rev. def/600 fl	27.2.1827 /Prag	ledig	4 lat. Gramm.Kl abs., Zimmermanns- lehre, Polytechn. Prag, prakt.Kenntn. Baufach	deutsch, böhmisches, versteht latein	1846-50 Bau-firma des Vaters	8 M Rechn.Abt. Handelsmin. Diurnist 1 fl 20	ab 1851 Rechn.Asst. /400 fl				Zl. 19095 /1852
Radaelli Wilhelm	Ing. Asst. IV.Cl	24 J /Wien	ledig	technische Studien Wien	deutsch, italienisch, französisch	k.A.	k.A.	1852 techn. Eleve, 1853 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854

Name	Dienst- charakter /Besoldung	Geb.Tag /Ort	Familien- Stand	Studien /Ausbildung	Sprachen	Vordienstzeit Privat	Vordienstzeit Staat /Militär	Dienstkat.	Verwen- dung	Beurteilung	Anm.	Aktenzl.
Rafács Georg	Schmierer /180 fl./Jahr + Meiengeld + Montur	41 J /Szolnok, Ungarn	verh. ohne Kinder	keine (Analphabet)	spricht ungarisch	10 J Taglöhner in Szolnok	k.A.	1851 Schmierer			Entlas- sung	Zl. 8019 /1853
Rappaic Ladislaus	Offizial I.CI	37 J /Kerbavicza, Militärgrenze Kroatien	ledig	Oberschule Ottocsacz	deutsch, kroatisch	KF.Nordb 4 J 9 M Kond., Oberkond., Kanzlist	10 J 10 M Militär, 1850-3 Nördl.StB Expeditbea /400 fl /600 fl vorgerückt	1853 versetzt				Zl. 150 /V.P/1854
Rathausky Johann	Ing. Asst. IV.CI	33 J /Nedwies, Böhmen	ledig	Technik abs.	deutsch, böhmisch	6 J Lehrfach	k.A.	1851 Bahn- aufseher, 1852 Ing.Asst			Zl. 12988/E 1852	Zl. 150 /V.P/1854
Redl Franz	Offizial III.CI	34 J /Wien	verh. 2 Kinder	Geschichte, Geographie	deutsch, französisch, etw. slawisch	k.A.	10 J 9 M Militär	1851 Offzl IV.CI /500 fl, Offzl III.CI /600 fl 1854 Ober- Kondukteur /Bahnaufs. /400 fl, Offzl IV.CI /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Reisig Anton	Offizial IV.CI	43 J /Sieglis- berg, Ungarn	verh., 1 Kind	Gymnasium, Artille- rie-Regimentsschule	deutsch, ungarisch	1 J 4 M Gloggnitzer EB, 2 J 8 M ung. Centralb	6 J 3 M Militär	1850 Kanzlist /400 fl, Offzl IV.CI /500 fl, Offzl III.CI /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Reisner Mathias	Offizial III.CI	35 J /Forchtenau, Ungarn	verh. Ohne Kinder	merkantil. Kenntn.	deutsch	Handlinger Commis, 2 J 9 M Ung. Centralb. Diurnist	k.A.					Zl. 150 /V.P/1854
Retkes Josef	Wegewächter	1817 /Abony, Kecskemet	reform., verh	1 Schule Abony	spricht u. schreibt ung., italienisch	k.A.	12 J Militär	1850 Wege- wächter /144 fl		verlässlich, viel Eifer		Zl. 13024 /1852
Richter Johann	Ing. Asst. IV.CI	28 J /Frauenberg, Böhmen	verh., 2 Kinder	technische Studien in Prag	deutsch, böhmisch	k.A.	6 M Ministerium Diurnist	1851 Ing. Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Richter Karl	Ing. Asst. IV.CI	16.9.1831 /Eisenberg, Böhmen	ledig	techn.Studien vollst. abs, Realschule, 3 lat. Schulen	deutsch, böhmisch	k.A.	1 J 2 M Diurnist Nördl.StB	ab 1850 Diurnist /1 fl, ab 1851 techn. Eleve /300 fl, 1853 Ing.Asst.				Zl. 91 /1854 +Zl. 150 /V.P./1854
Riedl Josef	Ing.Asst. II.CI	39 J /Zleb, Böhmen	verh. 5 Kinder	technische Studien in Prag	deutsch, slawisch	10 J 3 M Forstadjunkt u. Ing.Asst. Ung.Centralb	Nördl StB 5 M Diurnist, 2 J 8 M Ing.Asst.	1850 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Rindskopf Moses	Ing.Asst. II.CI	29 J /Romsberg, Böhmen	ledig	technische Kennt- nisse	deutsch, slawisch	1 J 2 M Pachtbetrieb Nördl.StB	ab 1850 Telegrafist Staatsregie	ab 1853 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Ritz Benedikt	Offizial II.CI	53 J /Altheim OO	verh., 1 Kind	Normalschulen	deutsch, etw. italienisch	7 J 9 M KF Nordb. Kon-dukteur	22 J 2 M Militär	1850 Ober- Kondukteur, Offiziel IV CI /500 fl, Offzl II.CI /700 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Rodt Karl	Ing. Asst. III.CI	22 J /Saatz, Böhmen	ledig	technische Studien in Prag	deutsch, böhmisch	k.A.	k.A.	1850 Ing. Eleve, 1853 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Röschel Franz	Amtsdiener I.CI /300 fl	14.3.1808 /Brunn, Böhmen	ledig	lesen, schreiben, rechnen, in der deut- schen Schule zu Brunn	spricht deutsch, böhmisch, slowakisch, etw.ungar.	1 J 6 M Linienakzise- Aufseher, 5 M Figurant Ing.Büro bei Tracierung ung.EB	6 J Einnehmer städt.Linien- AkziseGefälle, 16 J 3 M Militär	1851 Amtsdienr /250 fl		sehr lobenswert	Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 10384 /1854
Roscher Ludwig	Offizial V.CI	23 J /Seba- stiansberg, Böhmen	ledig	1. Kurs der 7. Gym- nasialklasse	deutsch, böhmisch	k.A.	k.A.	1852 adm. Eleve, 1853 Offzl.V.CI /400 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Rössler Wilhelm	Ing.Asst. IV.CI	28 J /Sandarč, Böhmen	ledig	technische Studien u. Pädagogie Prag	deutsch, etwas böhmisch	k.A.	1 J 5 M Diurnist u. Telegrafist nördl. StB	1851 techn. Eleve, 1853 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Roth Franz	Ing.Asst. IV.CI	32 J /Sollens, Böhmen	ledig	technische Studien in Prag	deutsch	k.A.	4 J 9 M Provinz- BauDion Böhmen	1851 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Röthler Valentin	Offizial /600 fl /Jahr	20.7.1806 /Achern, Großhztum Baden	ledig	kk. Artillerieschule, Schreibgeschäfte in der Hofkammer mit kaiserl Nachsicht von den Prüfungen	deutsch, spricht italienisch	keine	18 J 5 M Militär, 4 J 3 M Hofkammer, 3 J 1 M BauDion StB	1850 Maga- zinsadj /400 fl, amb.Mag. /400 fl, 1851: Offizial	führt die Geschäfte der Personen u. Sachen- Manipulation	gut	Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 5920 /1854
Ruzsitska Anton	Offizial IV.CI	38 J /Wien	verh., 1 Kind	4 Gymnasialkl., Kadetten- u. Offiziersschule	deutsch, ungarisch, etw. französ.	k.A.	18 J 1 M Militär	1853 Offzl IV.CI /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Sabbas Simon	Ing. II.KI (definitiv) 900 fl /Jahr	14.8.1810 Wien	verh., 2 Kinder	Absolvent Poly- technikum Wien, Eisenbahnbetriebs kenntnisse	deutsch	Polier in Wien, Bauinspizient + Ing.Asst bei Gloggnitzer Eisenbahn	Militär: keine; 1843 Asst+Bauinsp. 45+25/mt; 1847 dto, 60+25/mt; 1848 dto, 60+10/mt; 1851 Ing.III.KI, 800/Jahr + 12/mt, 1853 Ing.II.KI, 900/Jahr	privat: 9 J 4 M 13 T; Staat: 11 J 1 M	Rechnungsprü- fung, Zutei- lung Projekts- entwürfe, Projektiierung	Vorzüglich, zur Ausführung größerer Bauten jeder Art besonders befähigt		Zl.8436 / 1854 + Zl.19095 /1852
Sajowits Josef	Offizial II.CI	47 J /St. Georgen /Krain	verh., 2 Kinder	Gymnasium, 5 J beim Militär math. Zeichenschulen	deutsch, slowenisch gut, italien u.böhm. nicht geläufig	5 J 4 M KF Nordbahn Kanzlist,	16 J 7 M Militär, Nördl StB 1850: Kanzlist /400 fl, Offizial /500 fl /700 fl	1853 Offizial II.CI /700 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Sallay Ludwig	Magazin- packer 20 fl /Mt.	2.12.1819 /Toszeg Heveser Com, Ungarn	verh	3 Normalschulen	schreibt u. spricht ungarisch, deutsch, slawisch mittelm.	6 M Ung. Centralb Magazinpacker	k.A.	1852 übernommen	zum Maga- zinsaufseher	vorzüglich		Zl. 2573 /1852
Satzke Johann	Offizial IV.CI	30 J /Liebau, Mähren	ledig	4 Normal-, 3 Gramm.Klassen, Polyt.Wien, merkantil.Abt.	deutsch, slawisch	Handlungscommis	k.A.	1851 Offzl V.CI /400 fl, Offzl IV.CI /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Sauer Andreas	Lokführer I.CI /600 fl /Jahr + Montur	8.2.1808 /Keindorf, Preuß. Schlesien	verh. ohne Kinder	Normalschulen, Maschenschlosser erlernt	deutsch	20 J Maschinschl b.versch. Meistern u. Fabriken, 1 J 7 M Lokf. Wien-Gloggn. EB	3 J preußische Armee	1845 Ung CB Lokf. /800 fl +Quartier, 1851 Südöstl.StB /600 fl	sehr gut verwendbar u. erfahren	vorzüglich	Bewerbung Lokomotiv- Aufseher	Zl. 4614 /1853

Name	Dienst- charakter /Besoldung	Geb.Tag /Ort	Familien- Stand	Studien /Ausbildung	Sprachen	Vordienstzeit Privat	Vordienstzeit Staat /Militär	Dienstkat.	Verwen- dung	Beurteilung	Anm.	Aktenzl.
Schaffhauß Carl	Kondukteur II.CI /250 fl., prov.	25.1.1820 /Hungerlei- den, Kr. Iglau, Mähren	ledig, kath	abs. chirurgischer Gehilfe, Prüfungen in Forstwissenschaft, musikalische Kennt- nisse	deutsch, slawisch, französ. Sprechen	3 J Kammer diener, 5 J Kammerdiener Kaiserhaus	k.A.	1853 Kond.II.CI	gut		Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 18976 /1854
Scheller Josef	admin.Eleve /200 fl	14.8.1832 /Rokitzan, Böhmen	ledig	1843-4 beide Jg d. 4.KI Hauptsch., 1846-8 Realsch. Techn.Akad. Lemberg	deutsch, polnisch, französisch	k.A.	2 J 9 M Militär /Fourier, ab 1851 admin. Eleve				Beförderung	Zl. 12988 /E Min.Öff. Bauten 1852
Schenk Adolf	Offizial II.CI	28 J /Wien	ledig	4 Normalkl, 2 Gram- matikalkl, merkantil Kenntnisse	deutsch, französisch, italienisch	k.A.	3 J 6 M Finanzwache Aufseher, 11 J 1 M Diurnist StB, Expeditsbea /400 fl	1851 Offzl III.CI /600 fl, Offzl II.CI /700 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Schenk Johann	Offizial III.CI	46 J /Neustadtl, Ungarn	verh., 3 Kinder	Humaniora	deutsch, latein, slawisch, etw. ungar.u. italienisch	k.A.	15 J 4 M Militär, 7 J 3 M Aushilfs- Kondukteur Post	Offzl IV.CI /500 fl, Offzl III.CI /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Schewe- czek Johann	Offizial II.CI	45 J /Klogowiz, Mähren	verh., 5 Kinder	Philosophie u. Theologie	deutsch, ungarisch, latein, böhmisch, polnisch	Bau-Asst. Oberbau, Streckenschreiber, Vorarb. Betriebsunt., KF Nordb. 5 J Expeditor	seit 1850 Nördl.u. Südl.StB Exp.Bea /360 fl	Offizial III.CI /600 fl, Offz. II.CI. /700 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Schidebaum Wenzel	Bahnwächter /216 fl /Jahr + Quartier + Montur	4.10.1824 /Neutitschein Mähren	verh	2 KI. Normalhaupt- schule Neutitschein, Stabsschule Pest	deutsch, slawisch gut, schreibt deutsch gut	k.A.	5 J 5 M Militär	7 M Tagelöhner Pest /36 kr, 1851 Bahnw. /168 kr			Resignation	Zl. 1656 /1854
Schiller Balthasar	Weichen- wächter	12.1.1812 /Vásár, Kom. Veszprem	kath, verh	2 Normalkl	deutsch, ungarisch	k.A.	k.A.	1845 Tagelöhner	Beförderung Signal- u. Weichen- wächter /180 fl	besonnen, tätig, nüchtern, gehorsam		Zl. 13024 /1852
Schirnböck Johann	Rechn.Rev. /700 fl /Jahr	30.3.1818 /Wien	Witwer	4 Normalsch, Militär wissensch. Abs, Kenntn. Rechnungs- Konzeptwesen	deutsch, italienisch	4 J 6 M ung. Centralbahn	9 J Militär	seit 1851: 7 M Rechn. Asst, 11 M Rechn.Rev.				Zl. 19095 /1852
Schmid von Schmids- felder Ferdinand	Ing.Asst. II.CI	28 J /Wöllersdorf NÖ	ledig	technische Studien in Wien	deutsch, etw. französ.	1 J 11 M Pester Walzmühle, Eisengießerei, Masch. Fabrik Wr. Neustadt	2 M Diurnist GD f. Kommunikation	1850 techn. Eleve, 1853 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Schmidt Johann	Bahnwächter	6.1.1816 /Szegedin	verh	Normalschulen	deutsch, ungar,	9 M Oberbauarb.	k.A.	1851 Bahn- wächter /14 fl/MT., 1852: 17 fl				Zl. 14390 /1852
Schmidt Karl	Offizial I.CI	38 J /Pest	verh., 4 Kinder	3 Gym.Klassen u.die Kommerzial-schule frequentiert	deutsch, ungarisch	1 J 7 M ung. Centralb. Ge- päcksexp.	7 J 2 M Militär, 1850 StB Expeditior /300 fl/400 fl	1851 Offizial I.CI				Zl. 150 /V.P/1854
Schorel Johann	Offizial IV.CI	37 J /Ober- kammitz, Böhmen	verh., 1 Kind	abs. Techniker, Forstwissenschaft	deutsch, slawisch	3 J 1 M KF Nordbahn Telegrafist	k.A.	1851 Offzl IV.CI /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Schubert Josef	Offizial II.CI	52 J /Neu- gedein, Böhmen	verh., 1 Kind	Militär-Knabener- ziehungshaus, Artil- lerieschule	deutsch, slawisch, ungarisch, italienisch	Budweis-Linzer EB 3 J 9 M, 2 J Glogg- nitzer EB, 3 J 9 M Ung. Centralb	16 J 11 M Militär	1850 Ing. Asst. /400 fl, Expe- dient /400 fl, Offz. III.CI /600 fl, Offz. II.CI /700 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Schulz Wenzel	Ing.Asst.I.CI	29 J /Prag	verh., 2 Kinder	Studium Polytech- nikum Wien	deutsch, böhmisch	6 J Asst. Polytechni- kum Wien	k.A.	ab 1853 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Schupitza Adam	Offizial V.CI	47 J /Terchora, Ungarn	verh., 2 Kinder	Jus absolviert	deutsch, ungarisch, latein, slawisch	2 J 5 M Schreiber u. Schwimmeister, 6 ung. Centralb	9 J 2 M Militär, 3 J Ämter	1 J 9 M Diurnist, 1852 Offzl V.CI				Zl. 150 /V.P/1854
Schwarz Albert	Ing. Asst. IV.CI	23 J /Neutitschein Mähren	ledig	technische Studien in Prag	deutsch, böhmisch	8 M Baumeister	6 M Diurnist Kreis- bauamt Pardubitz, 1 J 2 M Diurnist Telegrafenbau	1851 techn. Eleve, 1853 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Seemann Alexander	Offizial II.CI	38 J /Badua, Öst.Albanien	verh., 1 Kind	Militär-Erziehungs- knabe, Pädagogik	deutsch, illirisch, ungarisch, italienisch	k.A.	18 J 8 M Militär	1851 Offz. III.CI /600 fl, Offz. II.CI /700 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Seinig Christian	Ing.Asst. /700 fl	5.2.1814 /Liesnitz, Sachsen	ledig	2 J prakt. Mechanik- lehre bei Optiker, 2 J Vorlesungen Math., Physik, Maschin- zeichnen /Leipzig	deutsch	5 J Monteur, Zeichner in Sachsen, Berlin u. Schweiz, 3 J Techniker, 6 J Leitung Zuckerfabrik	k.A.	ab 1845 Diurnist /1 fl 40, ab 1845 Asst.II.CI /540 fl; ab 1851 Asst.I.CI				Zl. 91 /1854
Simwell Johann	Offizial II.CI	36 J /Nassod, Sie- benbürgen	verh., 2 Kinder	Militär-Erziehungs- knabe	deutsch, ro- manisch gut, ungar. italien. mittelm.	k.A.	17 J 6 M Militär	1850 Offz. III.CI /600 fl, Offzl II.CI /700 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Singer Moriz	Offizial I.CI	34 J /Totis, Ungarn	verh., ohne Kinder	Realschule, kommerz.Abt. Poly- technikum Wien	deutsch, ungarisch, französisch, italienisch, mittelm. Englisch	früher Handlungs- Commis, 4 J 11 M Ung. Centralb. Kassa-Offizial	StB 1850 Rech- nungsführer /600 fl übern.	1851 Revident /600 fl, Offizial /800 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Smetana Josef	prov. Depot- aufseher III.CI /350 fl + Quartier + Montur	27.2.1821 /Semin, Böhmen	ledig	2 Klassen Normal- schule in Kladrub, Binderhandwerk in Pardubitz erlernt	deutsch, böhmisch	k.A.	10 J 4 M Militär	3 M Amtsbote Betriebsbüro, 5 M Bauleitung, 6 M Ing.Büro Neu- häusel, 1 J 9 M Mat. Depot.Aufs.	sehr tätig, unverdorren, alle Obliegen- heiten	verdient def. Anstellung als Mat. Depotaufs.	Bewerbung als Maga- zins aufseher	Zl. 11867 /1854
Sperlagh Karl	Offizial I.CI	43 J /Mutne, Ungarn	verh., 1 Kind	Juridische Studien, Ökonomie	deutsch, ungarisch, latein, slawisch, etw. romanisch	12 J Ökono- miebeamter, 4 J 7 M ung. Centralb.	StB 1850 Exp.Offizial 400 fl /500 fl	1851 Offizial I.CI /800 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Spitz Ignaz	Offizial IV.CI	42 J /Kopaten, Böhmen	verh., 2 Kinder	Normalschulen	deutsch, böhmisch	5 J 7 M Buchhalter, 6 J 8 M Magazineur Cottonfabrik Himberg	k.A.	1850 Mag. Adj. /400 fl, Offzl IV.CI /500 fl,				Zl. 150 /V.P/1854

Name	Dienst- charakter /Besoldung	Geb.Tag /Ort	Familien- Stand	Studien /Ausbildung	Sprachen	Vordienstzeit Privat	Vordienstzeit Staat /Militär	Dienstkat.	Verwen- dung	Beurteilung	Anm.	Aktenzl.
Spitzer Salomon	Offizial IV.CI	32 J /Alt- Arad, Ungarn	ledig	kommerzielle polytechn. Studien	deutsch, französisch, italienisch, ungarisch, romanisch	2 J ung. Centralb. Transport-Agent, 7 J Azienda As- securatrice Triest	k.A.	1 J 4 M Diurnist, 1851 Offzl V.CI /400 fl, Offzl IV.CI /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Srnez Karl	Offizial II.CI	27 J /Raitz, Mähren	verh., 2 Kinder	4 u.5. KI Brünner Normalhauptsch., Kenntn.Bau-u. Kanzleifach	deutsch, böhmisch, etw. italien.	2 J 6 M Asst. Bau Brünn-Trübauer Bahn, 1 J 5 M Diurnist KF Nordb.	2 J 1 M Zeichner Ing.Büro StB, Telegrafist Nördl StB	1850 Tele-grafist /Expe dient /360 fl, Offzl.IV CI /500 fl, Offzl III.CI /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Stechlich Michael	Offizial I.CI	38 J /Mező- hegyes, Ungarn	verh., keine Kinder	Militärerziehungs- knabe, die Prüfung als Fourier abgelegt	deutsch, ungarisch, ziemlich walachisch, etw. slawisch	11 M Privat- schreiber u. b.d. Dampf-schiffahrt Pest, 2 J 1 M ung. Centralb.	12 J Militär,	1850 übern. Gepäck-Exp /300 fl, 1851 Offizial I.CI.				Zl. 150 /V.P/1854
Steinhard Josef	Konzepts- Adjunkt	27 J /Marburg, Stmk	ledig	juridisch-politisches Studium	deutsch, italienisch	k.A.	2 J 3 M Posteleve Graz, Betr.Dion Prag KonzAdj 8 M	ab 1854 Konzepts Adj				Zl. 150 /V.P/1854
Steinhäubl Karl	Offizial V.CI	32 J /Wv. Neustadt	ledig	4 Normalkl	deutsch	9 J Handlungs- commis	1 J 3 M Militär, 2 M Diurnist Zivilbauleitung	2 J Diurnist, 1853 Offzl V.CI.				Zl. 150 /V.P/1854
Steininger Ludwig	Offizial I.CI	37 J /Ried, OO	Witwer, ohne Kinder	merkantilische Kenntnisse	deutsch, etw. italienisch, französisch, ungar.	2 J 6 M Handlungs- commis Dampf schiffahrt, 2 J 9 M Ung. Centralb. Magazins-Adj	11 J 9 M Militär	1850 übern. Mit 400 fl /500 fl, Offizial II.CI /700 fl, 1853 Offizial I.CI /800 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Steinschnei- der Jacob	Offizial V.CI (600 fl Kaution)	3.3.1820 /Prag	verh., ohne Kinder, ohne mosaisch	Vorlesungen jurid.- polit.Studien besucht, Natur- u. Kriminalrecht Prüfung abgelegt	deutsch, französisch, slawisch, italienisch	k.A.	7 M Post-Aspirant	1851 admin Eleve, 1852 Offizial V.CI			Zl. 12988 /E 1852	Zl. 150 /V.P/1854
Stiassny Eduard	Ing. Asst. III.CI	26 J /Reich- stadt, Böhmen	ledig	technische Studien in Prag	deutsch, slawisch	4 J 5 M zuletzt Straßenges.	k.A.	1850 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Stibli Johann	Oberbau- arbeiter	1816 /Nagy Majteny.Kr. Szatmár	kath	1 Klasse	ungarisch, deutsch	k.A.	9 J 1 M Monat	1852 Ober- bauarb.				Zl. 13024 /1852
Stohwasser Anton	Offizial V.CI	30 J /Graßlitz, Böhmen	verh., 2 Kinder	4 Normalschulen	deutsch, etw. böhmisch	k.A.	7 J 8 M Militär	1851 adm. Eleve, 1852 Offizial V.CI				Zl. 150 /V.P/1854
Stoika Johann	Bahnams- expeditor I.CI	47 J /Széged	verh., ohne Kinder	Philosophie, Staats- rechnungsw. merkantil. Buchfüh- rung	deutsch, ungar., latein, wallachisch, serbisch, kroatisch, etw. italien	KF Nordbahn Kon- dukteur, Oberkond., Kanzlist, Revisor, Oberexpeditis- adjunkt 12 J 2 M	ab 1850 Expeditor /700 fl	1851 mit 1000 fl über nommen				Zl. 150 /V.P/1854
Stösser Stefan	Offizial III.CI	34 J /Groß- wardein, Ungarn	verh., 3 Kinder	4 Grammatikalkl.	deutsch, ungarisch, etw. wallachisch	Handlanger, Commis, KF Nordb Kondukt. 3 J 1 M	2 J 9 M Finanzwache	1850 Oberkond. /ambulanter Magazineur /400fl, Offzl IV.CI /500 fl, Offzl III.CI /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Stürzinski Friedrich	prov.Mag. Aufseher III.CI /350 fl + Montur	8.6.1817 /Wien	ledig	Normalschle, 6 Gymnasialkl, Artillerieschulen, Ausbildung Kanzlei- u.Rechnungsfach	deutsch, italienisch	k.A.	17 J 3 M Militär	1853 Mag. Aufseher	in allen Schreib- geschäften	sehr gut	Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 19312 /1853
Swoboda Franz	Ing. III.CI	30 J /Polna, Böhmen	ledig	technische Studien	deutsch, böhmisch	2 M Bahn- Betr.Untern.	k.A.	ab 1853 übern.				Zl. 150 /V.P/1854
Szacváy August	Ing.Asst. II.CI	32 J /Kis Ürögđ, Ungarn	verh., 3 Kinder	techn. Studien	ungarisch, deutsch, latein, wallachisch	4 J 8 M, zuletzt ung. Centralb.	k.A.	ab 1850 übern.				Zl. 150 /V.P/1854
Szalay Karl	Offizial III.CI	20.8.1814 /Bösing, Ungarn	verh., 1 Kind	Handelskenntnisse	deutsch, ungarisch, slawisch, schreibt nur deutsch	19 J 1 M Handels- mann	k.A.	8 M Diurnist /prov.Mag., 1851 Exped. /400 fl, Offzl IV.CI /500 fl, Offzl III.CI /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Szalay Michael	Kassa Controllor	37 J /Tymau, Ungarn	verh., 2 Kinder	philosoph. Studien, prakt. Kenntn. im Steinkohlen-Bergbau	deutsch, ungarisch, slawisch, italien, latein	2 J Kohlebergbau Dalmatien u. Istrien Amtsschreiber; 5 J 10 M Diurnist Ung. Centralb.	1 J 7 M Kassa Kontrollor StB /500 fl + 100 Zulage	1850 über- nommen, 1851 /900 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Szárász Stefan	Tagelöhner	1819 /Dunakesz Ungarn	k.A.	kann lesen und schreiben	deutsch, ungarisch, slawisch	Tagelöhner Oberbau 2 J	k.A.	1 J 3 M Bahnwächter	Bewerbung Bahnwächter	gut		Zl. 2565 /1850
Szipissak Josef	Aushilfs- wächter	18.3.1828 /Hászas Maroth, Ungarn	k.A.	3 Normalschulen, ohne Profession, keine Zeugnisse	slawisch, ungarisch	11 M Tagelöhner Unterbau, 10 M Tagelöhner Oberbau, 1 J 9 M Schmierer Station Irsa	k.A.	ab 1850 Wächter	gute Moralität			Zl. 3467 /1851
Sziranko Paul	Bahnwächter III.CI /192 fl +Quartier + Montur	1821 /Krive, Kom.Saros, Ungarn	ledig	keine (Analphabet)	ungarisch, slawisch, etw. deutsch u. italienisch	k.A.	12 J 11 M Militär	1853 Bahn- wächter			Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 2570 /1854
Szkiczak Ferdinand	Offizial IV.CI	38 J /Pest	verh., 4 Kinder	Philosophie, Vermessungskunde	deutsch, ungar.gut, etw. slaw., latein, italien. französ.	Ing.Asst.Ung Centralb. 4 J 11 M, 2 J 6 M Bauleitung	k.A.	1853 Offzl IV.CI /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Taschler Dominik	Sekretär	42 J /Wien	verh., 2 Kinder	jurid. Studien Pester Uni, Staatsrechn. Wissensch	deutsch, ungarisch, latein	11 J 7 M Kanzlei d. Hofagenten Udvar- noky u. Barkassy /Wien, 3 J 11 M Ung.Centralb.	1 J 7 M Staatsbahn Aktuar	1851 prov. Sekretär mit 1400 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Taupal Johann	Offizial III.CI	34 J /Güns, Ungarn	verh., ohne Kinder	merkantilische Kenntnisse	deutsch, ungarisch, slawisch	3 J Preßburg- Tymauer Pferdebahn 3 J	k.A.	1850 Expedient /400 fl, Offzl IV.CI /500 fl /Offzl III.CI /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854

Name	Dienst- charakter /Besoldung	Geb.Tag /Ort	Familien- Stand	Studien /Ausbildung	Sprachen	Vordienstzeit Privat	Vordienstzeit Staat /Militär	Dienstkat.	Verwen- dung	Beurteilung	Anm.	Aktenzl.
Tebich Johann	prov.Insp. 1800 fl CM + 60 fl/Mt Funktionsgeb. + 200 fl /Jahr Quartiergeld,	3.5.1810, Deutschbrod Böhmen	verh., 5 Kinder	1. Humanitäts-C; Techn.Inst.Prag u.Wien: Math, prakt. Geom, Physik, Me- chanik, Baukunst, Botanik, Zeichen- kunde. Prakt. Kennntn. Zivil-, Stra- ßen- u. EB-Bauwe- sen, Mechanik, EB- Betrieb, Verrech- nung, Kanzlei- u. Konzeptsfach, Mau- rerhandwerk, Lok.Führer	deutsch, böhmisch vollständig, italienisch, englisch zum Verständnis	keine	12 J 8 M NÖ Stra- ßen-, prov. BauDion, KF Wasserleitung Bergoberamt Pribram; 1844 Ing.Asst.I.Cl /60 fl/Mt., 1846 Ing.II.Cl /75 fl+QuG+Reise pausch, 847 Ing.I.Cl /90 fl+QuG+Reise pausch, 848 Ober- ing.StV, 849 Ober- ing.zeitlich /1000 fl+FunktZul+QuG+ Reisepausch, 850 Insp.prov.	Gesamt anrechenbar: 19 J, 3 Mte, 4 Tage			Entlassung wg. demo- kratischer Umtriebe	Zl. 396/GP /1852 Handelsmin.
Teufel Ignaz	Offizial V.Cl	31 J /Grasbach, NÖ	ledig	2 Gymnasialkl, Forstkenntnisse	deutsch, etw. ungarisch	2 J 1 M Stift Göttweig, Kanzlist	10 J 5 M Militär	1854 Offizial V.Cl				Zl. 150 /V.P/1854
Till Alois	Ing. Asst. IV.Cl	24 J /Frain, Mähren	ledig	technische Studien in Wien	deutsch, böhmisch	k.A.	k.A.	1851 techn. Eleve, 1853 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Tilp Emil	Ing. Asst. IV.Cl	31.5.1831 /Brüx, Böhmen	ledig	technische Studien in Prag, hat die Lok- führerprüfung abgel.	deutsch, böhmisch, französisch	k.A.	1 J 1 M Diurnist Nördl.StB	1851 techn. Eleve, 1853 Ing.Asst.		Beförderung	Zl. 12988 /E 1852	Zl. 150 /V.P/1854
Toppitsch Rudolf	Offizial III.Cl	47 J /Budweis, Böhmen	verh., 5 Kinder	4 Normalkl., Artillerie Regiments-schule	deutsch, böhmisch, ziemlich ung.	5 J 6 M ung. Centralb	14 J 5 M Militär	1850 Expedient /Bahnaufs. /400 fl, Offzl IV.Cl. /500 fl, Offzl III.Cl /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Toth Paul	Oberbau- arbeiter	1821 /Czegléd, Kecskemet	kath,	3 Klassen in Czegléd	ungarisch	k.A.	10 J Militär	1852		willig, verlässlich, bei Bahn-Kon- servations- arbeiten erfolgreich beschäftigt		Zl. 13024 /1852
Ujmann Franz	Magazin- packer 20 fl /Mt.	6.12.1806 /Gyöngyös, Ungarn	verh	3 Normalschulen	spricht u. schreibt ung. Deutsch, ver- steht slaw.	Ung.BC 1 J 4 M Lattenmann, 1 J Torwächter, 1 J 7 M Mag.Packer	k.A.	1852 übernommen	zum Maga- zinsaufseher	vorzüglich		Zl. 2573 /1852
Ullmann Franz	Offizial V.Cl	34 J /Přestec, Böhmen	ledig	elementare Math., theor.u.prakt. Geo- metrie, Forstwirtsch.	deutsch, böhmisch	14 J Privat- Forstadjunkt	k.A.	1851 adm. Eleve, 1853 Offizial V.Cl				Zl. 150 /V.P/1854
Ungar Anton	Excentrik- Wächter 192 fl + Montur	1804 /Steinberg, NÖ	ledig	2 Normalklassen, Bäckermeister	deutsch gut, ziemlich ungarisch u. slowakisch	Bäckermeister in Ungarn, 2 J Ober- bauarb Ung.CB, 2 J 6 M Wächter Ung. C.B.	k.A.	1 J 2 M Aus- hilfswächter, 1851 Wächter			Resignation	Zl. 8364 /1853
Varga Johann	Stations- arbeiter	1829 /Duna Szekese, Baranyer Kom	kath, verh	Gemeindeschulen Duna Szekese beendigt, ausgelernter Weber	spricht u. schreibt ung., spricht deutsch	k.A.	nicht gedient	1851 Ober- bauarbeiter	Beförderung zum Stations- arb /Taglohn	zur Beförderung		Zl. 13024 /1852
Vassél Karl Ludwig	Offizial /600 fl /Jahr (600 Kauton)	25.8.1801 /Znaim, Mähren	verh	6 lat. Schulen zu Znaim, Chirurg. Stu-dien, medizinische Kenntnisse	deutsch, sla- wisch, kann sich ungar. verständlich machen	2 J Brückenbauaufs. Ung. CB, 3 J 6 M Kanzlist Ung.CB	11 J 1 M Militär	1850 Kanzlist /300 fl, Exped. /00 fl, 1851 Offi- zial /600 fl			Entlassung	Zl. 12704 /1853
Vellesz Andreas	Material- depotverw. II.Cl	47 J /Komorn, Ungarn	verh., 6 Kinder	jurid.-polit. Studien, aus der Briefpost- manipulation geprüft	deutsch, latein, ungarisch, etw. französ.u. italien.	Rechnungsführer Ung. Centralbahn 5 J 6 M, 7 J 4 M Post- meister	1 J 7 M Staatsbahn Rech nungsführer /400 fl	ab 1851 Mat.Depot-Verw. /900 fl				Zl. 150 /V.P/1854
von Bencze Josef	Offizial IV.Cl	53 J /Preßburg, Ungarn	verh., 4 Kinder	Philosoph. Studien	deutsch, latein, ungarisch, slawisch	4 J 4 M ung.Centralb. Expedient	25 J 8 M Magistrat Preßburg	1850 Expedient /Offzl IV.Cl. /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
von Kliegl Josef	Ing. II.Kl	37 J /Várdomb, Ungarn	verh. 2 Kinder	Militärwissenschaft und techn. Kenntnisse	deutsch, ungarisch, etw. latein	k.A.	15 J 8 M Militär, 1 J 9 M StEB	ab 1852 Ing. II.Cl				Zl. 150 /V.P/1854
von Martinides Emmerich	Offizial IV.Cl	34 J /Hym, Ungarn	ledig	militärische Kenntnisse	deutsch, ungarisch, slawisch	k.A.	10 J Militär	1854 Offzl IV.Cl /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
von Novak Franz	Offizial II.Cl	55 J /Ofen	verh., 2 Kinder	Gymnasium	deutsch, ungarisch, latein, illyrisch, walachisch	2 J 1 M Gloggnitzer EB, 5 J 9 M Ung.Centralb	8 J 6 M Militär, 10 J Temeser Comitatz	1850 Registrator /Offz. II.Cl /700 fl				Zl. 150 /V.P/1854
von Salvadori Eugen	Offizial IV.Cl	39 J /Prag	verh., 5 Kinder	Gymnasium, Philosophie, merkantil. Kennntn.	deutsch, italienisch, französisch, etw. slawisch	2 J Buchhalter Cremona,	2 J 7 M Hand- lungscommis DDSG, 7 J Militär	1851 Offzl V.Cl. /400 fl, Offzl IV.Cl /500 fl			600 fl Kauton	Zl. 150 /V.P/1854
von Udvardy Anton	Asst.I.Cl. /350 fl	2.11.1815 /Csaba, Pester Com.	verh	6 Lateinschulen abs, Kennntn. Rechnungs- u. Kanzleifach	deutsch, ungarisch, latein, mittel mäßig slowakisch	3 J 6 M Kanzlist Kloster St. Martin, 3 J 8 M ung. Central EB	6 J 6 M Militär	ab 1851 Rechn.Asst. II.Cl				Zl. 19095 /1852
Wachs- mann Julius	Ing. Asst. IV.Cl	28 J /Leitmeritz, Böhmen	ledig	technische Studien	deutsch, böhmisch	k.A.	1 J 2 M Diurnist Nördl.StB	1851 techn. Eleve, 1853 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Waldhäusel Alois	Offizial III.Cl	31 J /Olmütz, Mähren	verh, ohne Kinder	3.Kl. Stifthsauptsch Klosterneuburg, Pontonier-Corps- schule abs.	deutsch, etwas slawisch	k.A.	10 J 7 M Militär	1852 Offzl IV.Cl /500 fl, Offzl III.Cl /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Wallenfeld Karl	Offizial IV.Cl	32 J /Polna, Böhmen	verh., 2 Kinder	Gymnasium, merkantile Kenntnisse	deutsch, böhmisch, latein, illirisch, etw. ungarisch	8 J 9 M Handlungs- commis	k.A.	9 M Diurnist, 1851 Offzl IV.Cl /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Weeber Josef	Ing. II.Cl	36 J /Prag	verh., 6 Kinder	techn. Studien, Lok- führerprüfung abgelegt	deutsch, böhmisch	6 J 3 M Zeichner, Polier, Betriebsuntern.	k.A.	1851 süd! StB, dann südöstl.StB				Zl. 150 /V.P/1854

Name	Dienst- charakter /Besoldung	Geb.Tag /Ort	Familien- Stand	Studien /Ausbildung	Sprachen	Vordienstzeit Privat	Vordienstzeit Staat /Militär	Dienstkat.	Verwen- dung	Beurteilung	Anm.	Aktenzl.
Wegrath Anton	Offizial II.Cl	38 J /Wien	verh., 4 Kinder	Kommerzielle Kenntnisse	deutsch	Großhandlungs- corresp, 5 J 10 M Ung.Central Liquidationsadj	k.A.	1850 Liqui- dationsadj./ 700 fl, Kassa-Offizl /700 fl, Offz II.Cl /700 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Weichodsky Franz	Offizial V.Cl	38 J /Kurstadt, Mähren	verh, 1 Kind	4 Normalkl, Pädagogik, Post- expeditorsprüfung	deutsch, böhmisch	k.A.	12 J 10 M Post- expeditor	1853 Offzl V.Cl /400 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Weidlich Vinzenz	Mag.Aufseher I.Cl /350 fl	5.12.1820 /Gossengrün Böhmen	verh.	4 Normalsch, Militärschule, prakt.Kenntn. Sped- u.Handlungsfach	deutsch, etwas böhmisch	6 J Handlungs- commis	8 J 9 M Militär	ab 1851 Mag.Aufs.				Zl. 91 /1854
Weigl Gustav	Ing.Asst.I.Cl	31 J /Wien	verh, 4 Kinder	Studium Polytech- nikum Wien	deutsch, italienisch, französisch, krainerisch	7 J 11 M zuletzt Grazer Bahn	k.A.	ab 1851 als Ing.Asst. Übern.				Zl. 150 /V.P/1854
Weiner Karl	Offizial II.Cl	37 J /Papa, Ungarn	verh, 2 Kinder	merkantile u. Postmanipulations- Kenntnisse	deutsch, ungarisch, etw. windisch	2 J 5 M Ung. Centralb, 2 J 5 M Wägmeister, Ge- päcksepp.	7 J 3 M Militär, 7 J 7 M Postexp.	1850 Waren- Gepäcksepp /400 fl, Offz. III.Cl /600 fl, Offzl II.Cl /700 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Weinhengst Otto	Offizial III.Cl	32 J /Kuffern NÖ	verh, ohne Kinder	Militär-Erziehungs- knabe u. Zögling Olmützer Kadetten- Comp.	deutsch, slawisch, ziemlich ungarisch	2 J 2 M	6 J 11 M Militär	1851 Offzl IV.Cl /500 fl, Offzl III.Cl /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Weißmeier Georg	Signalwäch- ter /180 fl	26.4.1817 /Kauvit, Unter-Öst	ledig	Trivialschulen	deutsch	4 M Kutscher u. Wächter Tyrnauer Bahn	k.A.	1851 Signal wächter /180 fl /Jahr				Zl. 14390 /1852
Wenzel Andreas	Signalwäch- ter /180 fl	Pald /Ungarn	verh, 3 Kinder	3 deutsche Klassen in Ungarn	deutsch, ungarisch, slowakisch, schreibt deutsch	k.A.	k.A.	1851 Ober- bauarb, Wächter /14 fl Mt,				Zl. 14390 /1852
Werflein Ignaz	Offizial V.Cl	28 J /Jablunkau, kk Schlesien	ledig	Normalschulen, merkantile Kenntnisse	deutsch, polnisch, etw. italienisch	7 J 4 M Prakt., Sped, Kanzlist in Handlungshäusern	k.A.	1851 adm Eleve, 1853 Offzl V.Cl				Zl. 150 /V.P/1854
Weselak Leopold	Ing.Asst.II.Cl	29 J /Konyt, Böhmen	ledig	techn. Studien	deutsch, böhmisch	9 M Pacht- betriebsges.	Telegrafist Nördl StB ab 1850	ab 1853 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Wild Heinrich	Ing.Asst. IV.Cl.	30 J /Mailand, Lombardei	ledig	technische Studien in Wien	deutsch, italienisch, slawisch	8 M Diurnist Pachtbetrieb Nördl.StB	1 J 10 M Telegrafist Nördl StB	1851 techn. Eleve, 1853 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Wildt Karl	Ing. Asst. IV.Cl	30 J /Zilitz, Böhmen	ledig	technische Studien	deutsch, böhmisch, etw. französ.	2 J Zeichner b.Herrschaft Zbirew	k.A.	1851 techn. Eleve, 1853 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Wilfing Christian	prov. Mag. Aufseher III.Cl /350 fl + 60 fl Quartiergeld	28.1.1814 /Preßburg	ledig	Normalschule, Handlungslehre in Kronstadt	deutsch sprechen u. schreiben, ungar.u. wallachisch sprechen	Buchhändler Kronstadt	9 J 9 M Finanzwache	1853 Magazins- Aufs.		dienstlich u. außerdienstlich lobenswert	Gesuch Heirats- erlaubnis	Zl. 1199 /1854
Wissmayer Johann	Offizial IV.Cl	47 J /Wacker- buch OÖ	verh, 2 Kinder	Pontonier-Corps- schule	deutsch, etw. ungar.u. slawisch	6 J 2 M ung. Centralb. Ma gazineur	16 J 7 M Militär,	8 M Diurnist, 1851 Exped. /400 fl, Offzl IV.Cl /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Wolf Rudolf	Kanzleidiener I.Cl. /300 fl	16.4.1814 /Dölitschen, Böhmen	k.A.	Syntax, 1 Jg. Tech- nik, Prüfung b.d. patriotischen Gesell- schaft beim kk. Kreisexaminator	deutsch, etwas böhmisch	10 J ForstamtsAdj, 2 J 2 M Oberförster, 3 J Reitjäger, 1 J 2 M Oberförster	k.A.	1850 Con- dukteur /300 fl	Benehmen in jeder Hinsicht lobenswert	sehr gut		Zl. 6359 /1853
Wrany Johann	Offizial V.Cl	48 J /Bohmitz, Böhmen	verh, ohne Kinder	5 Gymnasialkl., Artillerie-Regiments- Schule	deutsch, böhmisch, etw. italien.	KF Nordbahn Diurnist 4 J 10 M	22 J 1 M Militär, 7 M Diurnist Justiz-amt Prag	1 J 7 M Diurnist, 1851 Offzl V.Cl.				Zl. 150 /V.P/1854
Wrba Josef	Ing. Asst. IV.Cl	31 J /Kosmaros, Böhmen	ledig	landwirtschaftl.u. techn. Studien Prag	deutsch, böhmisch	1 J Schreiber Herrschaftsamt	k.A.	1851 Ing. Eleve, 1852 Ing.Asst.				Zl. 150 /V.P/1854
Zadubansky Benedikt	Offizial III.Cl	47 J /Endréd, Ungarn	verh, 2 Kinder	Philosophie	deutsch, ungarisch, latein, illirisch	20 J 4 M, Ung.Centralb Kondukteur 1 J 10 M	k.A.	1850 Kond., Oberkond., Mag. Aufseher, Offizial IV.Cl, Offizial III.Cl /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Zeller Ferdinand	Offizial IV.Cl	39 J /Illimitz, Ungarn	verh, 3 Kinder	merkantile Kenntnisse	deutsch, ungarisch	6 J 8 M Buchhalter in Handlungs-häusern	k.A.	1851 Offzl V.Cl /400 fl, Offzl IV.Cl /500 fl				Zl. 150 /V.P/1854
Zemankovits Tobias	Bahnwächter /192 fl /Jahr	12.9.1814 /Galgócz, Ungarn	verh	2 normal- u. 4 lateinische Schulen	deutsch, slawisch gut, ung.+lat. Mittelm.	k.A.	5 J 8 M Preßburger Magistrat , 12 J 4 M Militär	1851 Bahn- wächter				Zl. 14390 /1852
Ziegler Franz	Offizial III.Cl	34 J /Prossibor, Böhmen	ledig	Kenntn. Kanzlei- u. Rechnungsfach	deutsch, böhmisch, etwas ungar.	13 J 8 M	k.A.	1850 Mag. Adj. /400 fl, Offzl IV.Cl /500 fl, Offzl III.Cl /600 fl				Zl. 150 /V.P/1854

Name /Tätigkeit	Geb.Ort /Datum	Dienste	Gehalt	Schulen	Sprachen	Verwendung	Anm.	Zl.
Bauer Josef, Buchhalter	1814, Niederöst.	12 J 2 M Militär, 1840 Lottokollektur Josefstadt/Brünn, 1845 Ung.Centralb Buchhaltungsrev. /600 fl, 1846 z. Buchhalter befördert	900 fl	Normalsch., 4 Gym.Kl., Prüfung in Olmützer Kadetten-comp. abgelegt	k.A.	Hat im April 1849 Verdienste d. Übertragung d. gefährdeten Dienstarchivs von Pest nach Wien erworben. Beweise von Treue und Anhänglichkeit, 100 fl Entschädigung bewilligt		Zl. 2196 /1851
Budits Franz, Masch. Schlosser	20.9.1814 Dmain, Böhmen	seit 1847 Maschin. Schlosser, davor Fabriksschlosser in Pest	1.5 - 1.20 fl /Tag	Maschinschlosser	deutsch, böhmisch	dto		Zl. 1633/E /1850
Dub Adolf, Expeditior	k.A.	1815-27 Buchh.u. Wirtsch.Beamter Herrs. Regitz u.Patak, Graf Erdödy, 1828 Rentmeister, 1837-39 Zuckerfabrik, 1841-3 Graf Saintgenais, 1845 Ung.Centralb. Manip.Beamter /50 fl /Mt.	800 fl /Jahr	k.A.	k.A.	außer der Spedition auch bei Buchführung u. Rechn. ausweisen, Kassa sehr brauchbar	untadelhaft	Zl. 2196 /1851
Ernst Anton, Masch. Schlosser	25.11.1821 Vukovar, Slavonien	seit 1848 Maschinschlosser, davor Ofner Dampfschiffwerft	1.5 - 1.20 fl /Tag	Maschinschlosser	deutsch, slawonisch	dto		Zl. 1633/E /1850
Fritsch Andreas, Masch. Schlosser	25.4.1826 Ofen /Ungarn	seit 1848 Maschinschlosser, davor Pester Walzmühle	1.10 - 1.15 fl /Tg	Maschinschlosser	deutsch, ungarisch	dto		Zl. 1633/E /1850
Hanzely Josef, Masch. Schlosser	23.2.1818 Kabsdorf, Ungarn	seit 1846 Maschinschlosser, davor Pester Walzmühle	1.5 - 1.15 fl /Tag	Maschinschlosser	deutsch, slowakisch	dto		Zl. 1633/E /1850
Janisch Wilhelm, Kesselschmied	17.6.1819 Schwerin, Deutschland	seit 1847 Kesselschmied, davor auf der Ofner Dampfschiffwerft	1.10 - 1.20 fl /Tag	Kesselschmied	deutsch	dto		Zl. 1633/E /1850
Kobakofsky Michael, Maschin-Schlosser	19.9.1824 Zarki, Russisch Polen	seit 1848 Maschin Schlosser, davor Fabrik d.Freiherrn Rothschild in Witkowitz	1.5 - 1.15 fl /Tag	Maschinschlosser	deutsch, polnisch	dto	russ. Untertan u.hat seine Entlassung von seiner Heimat noch nicht bekommen	Zl. 1633/E /1850
Krautil Franz, Liquidations-Offizial	1801, Mähren	4 1/2 J. Waidadjunkt u. Forst-schreiber Herrschaft Tscherna, 3 1/2 J. Jäger u. Adjunkt Herrsch. Namiest, 4 J Büchsen-spanner Herrsch. Hrattowitz, 1 J Jäger, 11 1/2 J Jäger u. Kammerdiener, 1845 Diurnist ung.CB, 1847 Liqu. Offizial, 1849 Schienen-Überw. Kommissär	500 fl + 100 fl Personal-zulage	k.A.	k.A.	volle Pflichttreue, ernsthafte Redlichkeit, unverdrossener Eifer	untadelhaft	Zl. 2196 /1851
Lászlo Johann, Maschinschl.	25.12.1817 Baja /Ungarn	seit 1849 Maschinschlosser, davor Maschinist Öst. Donaudampfschiffahrt	1.10 - 1.15 fl /Tg	Maschinschlosser	deutsch, ungarisch	dto		Zl. 1633/E /1850
Nusser Franz, Maschinschl.	12.9.1825 Pest /Ungarn	seit 1848 Maschinschlosser, davor Wien-Gloggnitzer Maschinenfabrik	1.5 - 1.15 fl /Tag	Maschinschlosser	deutsch, ungarisch	dto		Zl. 1633/E /1850
Pesty Anton, Masch. Schlosser	19.2.1826 Böltzke, Ungarn	seit 1847 Maschinschlosser, davor Ofner Dampfschiffwerft	1.5 - 1.15 fl /Tag	Maschinschlosser	deutsch, ungarisch	dto		Zl. 1633/E /1850
Phillipon Anton, Masch. Schlosser	16.9.1818 Weißkirchen Ungarn	seit 1846 Maschinschlosser, davor Pester Walzmühle u. Ofner Dampfschiffwerft	1.10 - 1.20 fl /Tag	Maschinschlosser	deutsch	dto		Zl. 1633/E /1850
Poitz Karl, Werkführer-Gehilfe	8.6.1812 Borna, Sachsen	seit 1847 Maschinschlosser, seit 1848 Werkführer-Gehilfe	1.10 fl /Tag	Studien als Geometer in Dresden	deutsch	dto		Zl. 1633/E /1850
Schier Johann, Maschin-schlosser	24.6.1818 Prichowitz /Böhmen	seit 1848 Maschinschlosser, davor Pester Walzmühle	1 fl 5 kr - 1 fl 15 kr /Tag	Maschinschlosser	deutsch, böhmisch	gibt Hoffnung zum guten Lokführer		Zl. 1633/E /1850
Siegmann Johann, Maschin-schlosser	24.4.1820 Ofen /Ungarn	seit 1848 Maschinschlosser	1.10 - 1.15 fl /Tg	Maschinschlosser	deutsch, ungarisch	dto		Zl. 1633/E /1850
Tillinger Rafael, Federschmied	14.8.1820 Nagy Káta, Ungarn	seit 1846 Federschmied, davor Wagenfabrik Kölbl /Pest	1.10 - 1.15 fl /Tg	Federschmied	deutsch, ungarisch	dto		Zl. 1633/E /1850
Waller Johann, Maschin-schlosser	27.12.1812 Czorna /Ungarn	seit 1848 Maschinschlosser, davor Soldat	1 fl 10 kr - 1.15 /Tag	Maschinschlosser	deutsch, ungarisch	dto		Zl. 1633/E /1850

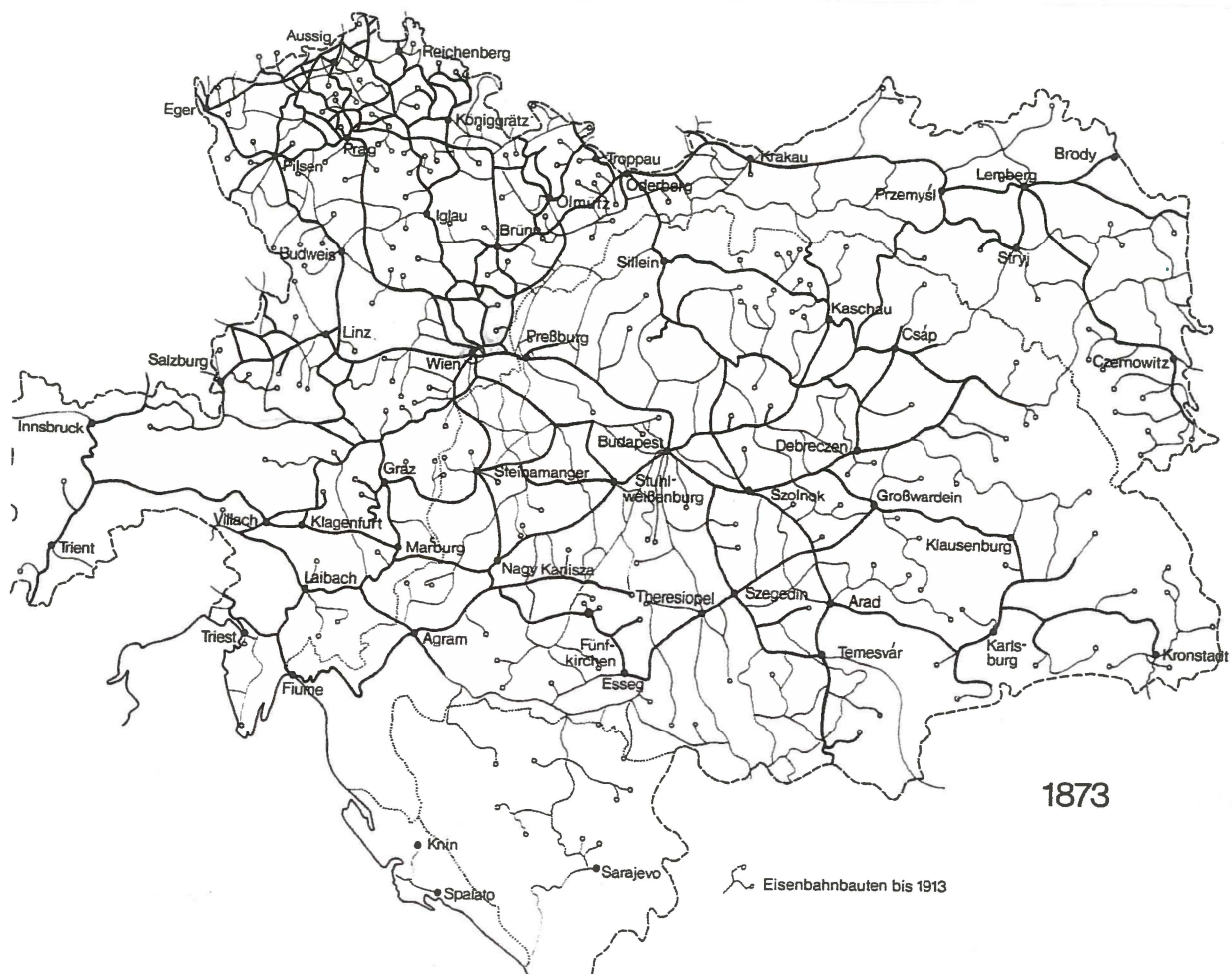
Abstract:

Quellenkundliche Forschungen zur Sozialgeschichte des Eisenbahnbetriebs in Österreich. 1824 bis 1865

Auf Basis der Bestände des Verkehrsarchivs im Allgemeinen Verwaltungsarchiv des Österreichischen Staatsarchivs und der einschlägigen zeitgenössischen Literatur wird nach einer kurzen Einführung in die Entwicklung der Eisenbahnen in Österreich die geographische, gesellschaftliche und bildungsmäßige Herkunft von Eisenbahnbediensteten aller Dienstkategorien untersucht. Daneben werden neue Berufsbilder vorgestellt und typische Berufslaufbahnen nachgezeichnet. Ferner wird die Entwicklung von Arbeitsbeziehungen und Disziplinierungssystemen, aber auch frühen Wohlfahrtseinrichtungen untersucht und an exemplarischen Beispielen aus der Praxis dargestellt. Im Zusammenhang damit werden auch Nationalitätenfragen, die Rolle weiblicher Eisenbahnbediensteter und frühe Arbeitskämpfe beleuchtet.

Source Based Research on the Social History of Railway Labour in Austria. 1824 to 1865

Based on documents kept in the Allgemeines Verwaltungsarchiv (AVA – General Administration Archives) of the Austrian State Archives as well as contemporaneous literature in the field, and after a short introduction to the history of Austrian railways, this study investigates the social, geographical and educational background of Austrian railway staff of all ranks in the early years of railway operation. Related to the development of labour relations and disciplinary proceedings, including early welfare systems, new job profiles and typical professional careers are sketched out, illustrated by a number of examples. Related to this topic, an overview is given over ethnic conflicts, the position of female railway staff and early labour conflicts.



Quelle: Hannes Stekl, Verkehr und Kommunikationswesen. In: Das Zeitalter Kaiser Franz Josephs. Von der Revolution zur Gründerzeit. Katalog NÖ. Landesausstellung 1984 (Wien 1984)

2001/1
König 18

2218/44
1.6.1857

Händlerin

2001/1
Händlerin

In Folge allseitigen Einflusses können Kk. apost.
Majestät vom 12. September d. J. ist sowohl bei den
Hofstaats- als bei den Reichsbeamten allen Offizieren des
Kriegs- und Landwärtlichen Ministeriums gütlich abgelehnt,
und für ein Beamten bei den Reichsbeamten als Mann zu
galtene, daß das Linienjägerbataillon bis in die Kämpfe von
Münsterwäldchen vollständig auftrat sein muß, demnach
auf den Befehl: und durch die, daß solche mit Aus-
schluß jeder Abwesenheit gelangen konnten dinsten.

Indem ich die Gründe für die Dummheit
sich in der Handlung setzen, sondern ich die
gleichzeitige, sowohl das eigene Abseits-
nahme als die Feinde Eithung in der Handlung
dinsten und daher nur dinsten allseitig.
Ich, die ich die Handlung zu dinsten dinsten
und über die ganze Handlung dinsten
zu dinsten.

Wien, am 14. September 1857.

Abmündigung

1698
82.

Sehr
Hochw. Betriebsdirection der
niederrheinischen Eisenbahn
in
Bonn.

Die Königl. apostolische Majestät haben
mit Allerhöchster Entschliessung vom 21. Jänner d. J.
die k. k. Eisenbahn-Administration mit der Abgabe
von 100000 fl. an die k. k. Eisenbahn-Administration
zu bewilligen.

Die k. k. Eisenbahn-Administration hat sich mit der
k. k. Eisenbahn-Administration am 11. März 1854
16093 in Wien, wegen der k. k. Eisenbahn-Administration
bei der k. k. Eisenbahn-Administration
und k. k. Eisenbahn-Administration der k. k. Eisenbahn-Administration
eingeleitet.

Wien, den 25. Jänner 1855.
Für den Handelsminister
der k. k. Eisenbahn-Administration.

Gut.

Freitag den 27. 6. 1857
Joh. N. a. / Kanton 3
Zürich den 27. 6.

Es sei denn die Entschiedenheit von Seiten der uns für die Unterstützungsfähigkeit
und die geringsten Grundfälle sind. Man sehe, zu demselben ist eine gewisse Anzahl Leute, welche
so weit sind dieses Gesetz bei einem Ganzen zu befürworten, und insbesondere bei einem
besonderen Ganzen, wie so bedauerlich, als letztere durch diese Maßnahme, nicht in der
Lage kommen können, ihre Befürwortung dieser Maßnahme zu unterstützen. Wie demnach von dieser
Anzahl aus zu verstehen, und sich auf diese Art in der gegebenen Lage zu befinden.

Obgleich davon, nur ein Teil ein Ganzer, und mit einem eigenen Mittel nicht
zu verfahren, sondern, das geringste, die Maßnahme, in der Lage eines kleinen und
einzelfür sich zu sein, ist, ist es annehmbar, dass diese Maßnahme zu verfahren.

Es ist nicht zu übersehen, dass die Maßnahme, nicht nur ein Teil, sondern
auch ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren ist, und ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren, und ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren.

Man sieht, dass die Maßnahme, nicht nur ein Teil, sondern auch ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren ist, und ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren, und ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren.
— Die Maßnahme, nicht nur ein Teil, sondern auch ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren ist, und ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren, und ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren.
Es ist nicht zu übersehen, dass die Maßnahme, nicht nur ein Teil, sondern auch ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren ist, und ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren, und ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren.
Es ist nicht zu übersehen, dass die Maßnahme, nicht nur ein Teil, sondern auch ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren ist, und ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren, und ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren.

Die Maßnahme, nicht nur ein Teil, sondern auch ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren ist, und ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren, und ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren.

Man sieht, dass die Maßnahme, nicht nur ein Teil, sondern auch ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren ist, und ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren, und ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren.
Es ist nicht zu übersehen, dass die Maßnahme, nicht nur ein Teil, sondern auch ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren ist, und ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren, und ein Teil der ganzen Maßnahme, zu verfahren.

großes Bedauern.

Hofkammer
Pl. 158 v. 9. 1. 1865
Fam. IV a/Kartm. 67

Verzeichniß der Strafen

für

Ober-Kondukteure, Kondukture und Packmeister.

Conv. Münze.

fl. Kr.

1 ^{ten} . Für zu spätes Kommen zu den Trains . . .	1	»	—
Beim Ober-Kondukteur . . .	2	»	—
2 ^{ten} . Für eine veräumte Fahrt, oder für ein un- laubtes Zurückbleiben auf irgend einer Zwischenstation . . .	1	»	30
Beim Ober-Kondukteur . . .	3	»	—
3 ^{ten} . Für veräumte mehrere Fahrten oder Abwesenheit während eines ganzen Tages . . .	2	»	30
Beim Ober-Kondukteur . . .	5	»	—
Krankheitsfälle sind nur dann ausgenommen, wenn die Anmeldung sogleich beim betreffenden Sections- Ingenieur erfolgt, und später ein glaubwürdiges, ärztliches Zeugniß beigebracht wird. Hat ein Kondukteur vom Sec- tions-Ingenieur Urlaub auf eine bestimmte Zeit, hält aber dieser nicht ein, so wird die Strafe für eigenmächtiges, län- geres Wegbleiben nach obigen 3 Sätzen festgesetzt; im Wiederholungs-falle tritt die Entlassung vom Dienste ein. 4 ^{ten} . Für Nichtabnehmen von Billets oder Auseracht- lassung der Controllen bei Abnahme der Billets . . .	2	»	—
5 ^{ten} . Für Unterlassung des Signalelements zum Halten in den Zwischenstationen . . .	2	»	—
6 ^{ten} . Für Nichtbeachtung des vom Locomotivführer gegebenen Presssignals . . .	2	»	—
7 ^{ten} . Für Unterlassung des Pressens beim Anhalten der Trains auf den Stationen, auch wenn kein Presssei- gen gegeben worden ist . . .	1	»	—
8 ^{ten} . Für ein zu spät oder gar nicht gegebenes Halt- signal an den Locomotivführer beim Brechen einer Achse, eines Rades oder sonst irgend eines Wagenbestandtheiles, wodurch schnelles Aufhalten Bedingung wird . . .	5	»	—
9 ^{ten} . Für die an einen Passagier ertheilte Erlaubniß zum Fahren ohne Fahrbiilet, oder für die Placirung des-			

Conv. Münze.

fl. Kr.

setzen in eine bessere Wagenklasse ohne Daraufzahlung, die entsprechende doppelte Fahr-Gare, im Wiederholungs- falle die Entlassung.	—		
10 ^{ten} . Für Ungenörsum gegen Vorgesetzte, Subordina- tionsfehler oder unhöfliches Benehmen gegen Passagiere werden die Strafen nach Umständen festgesetzt werden; jedoch wird bei wiederholten Fällen dieser Art die gängliche Entlassung eintreten.	—		
11 ^{ten} . Für Ueberfahren einer Station, ohne die Rei- senden wegen Aussteigen befragt zu haben, geht der schul- dige Kondukteur für jeden Passagier . . .	1	»	—
12 ^{ten} . Gene Kondukteure, die nicht für schnelles Aus- und Einsteigen der Passagiere, oder nicht für schnelles Auf- und Abladen des Gepäcks an den Zwischenstationen Sorge tragen, ferner solche, die beim Anhängen von Wagen in Zwei- schenstationen sich nachlässig zeigen und nicht mit Hand anlegen, werden gestraft mit . . .	1	»	—
13 ^{ten} . Für Einsetzen in den Wagen während der Fahrt . . .	2	»	—
Beim Ober-Kondukteur . . .	4	»	—
14 ^{ten} . Für Tabakrauchen während der Dienstzeit . . .	1	»	—
Beim Ober-Kondukteur . . .	2	»	—
15 ^{ten} . Für Verpätung der Übergabe eines Dienst- schreibens . . .	30		
Für einen erwiesenen Verlust desselben . . .	2	»	—
16 ^{ten} . Für die Ausfertigung eines vorchriftswidrigen und nicht nach der ämlichen Uhr eingerichteten Stun- denpaffes . . .	30		
Für die Unterlassung der Ausfertigung eines Stundenpaffes . . .	1	»	30

Conv. Münze.

fl. Kr.

17 ^{ten} . Für die Unterlassung der genauen Untersuchung des Trains während der Haltezeit auf den Zwischenstationen, in Bezug der Kupplungen, Sicherheitsketten, Schmirre, Beleuchtung der Wagen innen und außen u. . .	1	»	—
Beim Ober-Kondukteur . . .	2	»	—
18 ^{ten} . Für die Unterlassung der Anzeige in der Haupt- station hinsichtlich der nöthigen oder unbenützt stehenden Re- serve-Wagen in den Zwischenstationen wird der betreffende Ober-Kondukteur oder Packmeister gestraft mit . . .	2	»	—
19 ^{ten} . Für Nichtbeachtung der von den Wächtern gege- benen Signale wegen Einhalten der vorgeschriebenen Di- stangen während der Fahrt . . .	2	»	—
20 ^{ten} . Für die Unterlassung der Anzeige über bemerkte Mängel an Wagen in den Endstationen . . .	1 bis 5	»	—
21 ^{ten} . Für Verführung von Colli oder Gepäck bei Frachten- oder Personen-Trains in unrichtige Stationen außer der Frachtgeleitz noch . . .	30		
Für abgängige vom Kondukteur oder Packmei- ster übernommene Colli außer dem vollen Schadenersatz noch . . .	2	»	—
22 ^{ten} . Nichtabgabe gefundener Gegenstände unterliegt der polizeilichen Untersuchung, und ist bei Verstärkung Ur- sache der Entlassung.	—		
23 ^{ten} . Für Vergehen, wodurch Unfälle herbeigeführt worden sind, erfolgt gängliche Entlassung vom Dienste unter Verhaftung und Einlieferung des Schuldigen an die Behörde.	—		
24 ^{ten} . Für Fälle anderer Art, die hier nicht speziell an- gegeben sind, werden die Strafen verhältnismäßig fest- gesetzt.	—		

16436 / 5. 11. 1854
Nöcker. St. K.

Auszug aus dem
Vorfällenheiten Rapport
N^o 302. für den 29. Oktober. 1854.

1. Flügel zu Prag

Dosten Melnik.
Grüßdurschführung
und neun Anzeigen
wegen Erdzitter-
einb. -

Am 26. Okt. wurden in dem Eisenbahnwärterhause
N^o 40 zu Folge schriftlicher Aufforderung des h. b.
Landes-Präsidenten bei dem dortigen Wäster
Beisatz eine Grüßdurschführung wegen Erdzitter-
einb., welche eine Untersuchung des Wästers Konrad
Kühnel aus Liboch notwendig machen sollte,
wegenommen, und im Ansehn des Grundbesitzer
des dortigen 12 Kreis-Postamt Erdzitter-
einb., welche abgenommen und für den h. b. Land-
Collegial Gerichte die Anzeigen erstattet wurden.

In Dienstabschein des H. Kittern.

Schönfeld m.
p.
Oberlinientant.

für die Abschrift.

N^o

K. k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn.

Von der Telegraphen-Station

Neustadt

eingelangt am 22^{ten} Jänner 1854 um 1 Uhr 55 Min.

abgesendet am 22^{ten} Jänner 1854 um 2 Uhr 15 Min.

} Spitz

Telegraphische Depesche

von Jugoslavien Schönerer

an K. k. Staats-Anstalt.

Offizier Ehrenhöfer hat sich heute
mittags im städtischen Krankenhaus mit einem
Kopfschmerz von heftigen Gründen der Hals-
wirbeln verabschiedet. Daselbst wurde ihm
12 Uhr mittags auf dem Leben gestanden.
Der Herr ist sehr glücklich.

g. g. 1852 n. 57

I. R. DIREZIONE
della
COSTRUZIONE DELLE STRADE FERRATE
NEL

Regno Lombardo - Veneto

Verona li 26 Aprile 1854

Comparso oggi in questo Ufficio il Signor *Antonio Nob' Perex*
nominato I. R. *Agguirito di Concorso definitivo presso l'I. R. Direzione suddetta*
con dec.° 6 Aprile 1854 N° 2814 del *Reale I. R. Ministero del Commercio Industriale e delle Officine*
venne ammesso a prestare in mano dell' I. R. Consigliere Ministeriale Cavaliere Negrelli di Mold-Elbe, il seguente Giuramento, di cui
gli viene letta la formula, richiamandolo a prestarvi la più raccolta attenzione.

Ella giurerà a **DIO** onnipotente, e sulla
propria fede ed onore di essere fedele, ed
obbediente a Sua Maestà il Serenissimo
Principe e Signore **FRANCESCO GIUSEPPE I.** per
la Grazia di Dio Imperatore d' Austria,
Re d' Ungheria, Boemia, Re della Lom-
bardia e Venezia, della Dalmazia, Croa-
zia Slavonia, Galizia e Lodomeria, ed
Illirico; Arciduca d' Austria ecc. ecc. e
dopo di Lui ai successori della sua au-
gusta famiglia e prosapia. Ella giurerà di
compiere coscienziosamente tutti i doveri del
proprio ufficio, avendo sempre in mira il
meglio del servizio di Sua Maestà e dello
Stato, di eseguire le prescrizioni, e gli
ordini dei suoi Superiori, e di conservare
fedelmente il segreto d' Ufficio.

Il Sig. *Antonio Nob' Perex*
tenendo alzata la mano destra e distese le tre prime dita della
medesima, ripete a chiara voce le seguenti parole.

Caro
Negrelli I. R. Cons. Ministeriale

Tutto ciò che mi fu letto e che ho bene inteso
prometto e voglio mantenere fedelmente.

Così **DIO** mi ajuti.

Perex Antonio

FILE 62 Ps.



3364/14.7.1857
Stell. StA

Handwritten notes in the top right corner, possibly a date or reference.

Zeugnis

Herr Christian von Herzogswaldau von
kaiserlicher Intendantur der k. k. k. k.
Staats-Eisenbahn wurde mit Michael
Baumgartinger von Murgguschlag in Steiermark
eine Prüfung über die Einrichtung und Handlung
eines kleinen Dampfmaschinen vorgenommen,
bei welcher derselbe sehr gut, daß er die
zur Handlung eines kleinen Dampfmaschinen
nützigen Kenntnisse vollkommen besitzt, und daher
den Dienst eines Wärters mit Steigers der stabilen
Dampfmaschine versehen könne.

Gratz am 20. Juli 1857.

Herrn Ludwig
Herrn
Herrn
Herrn

M. J. J. J.
Herrn
Herrn
Herrn

5248 / 29.7.1850
Nö. C. S. V. S.

Eigenschaftsliste.

Für den Bahnwächter Signalwächter Gehilfe Maximilian Phibersdorfer
mit Bezug auf das beiliegende Nationale.

1	Derselbe dient dernal als: <u>Gehilfe</u> seit <u>Signalwächter</u> seit <u>30. d. Oktober 1848</u> Excentrikwächter seit <u>—</u> Bahnwächter seit <u>—</u> Stationswächter seit <u>—</u>
2	Gesundheitszustand insbesondere mit <u>laut</u> <u>eingetragenen Gangsprung</u> Rücksicht auf Gesicht und Gehör
3	Hat körperliche Gebrechen <u>Kein</u>
4	Hat im Dienste Verletzungen erhalten <u>Kein</u>
5 (?)	Ist derselbe verlässlich? <u>ja</u> treu? <u>ja</u> eifrig? <u>sehr</u> thätig? <u>ja</u> besonnen? <u>ja</u> nüchtern? <u>sehr</u> gehorsam? <u>ja</u> verträglich? <u>ja</u> sparsam? <u>ja</u>
6	Ist derselbe Fehlern unterworfen, und welchen? <u>Kein</u>
7	Versteht derselbe die Instruktionen? <u>ja</u> die Signalisirung? <u>ja</u> Bahnlegung und Erhaltung? <u>ja</u> Wechsellegung? <u>—</u> Erarbeiten? <u>ja</u> Maurerarbeiten <u>—</u> den Stationsdienst? <u>—</u>
8	Wie versieht derselbe den Nachdienst? <u>ordentlich</u>
9	Hat sonst besondere Fähigkeiten und gute Eigenschaften? <u>Kein</u>
10	Wurde derselbe bestraft? <u>nein</u> wie oft? <u>—</u> weshalb? <u>—</u> womit? <u>—</u>
11	Ist er geeignet zum Bahnwächter? <u>ja</u> Stationswächter? <u>—</u> Wächterexpedienten? <u>—</u> Bahnaufseher? <u>—</u>
12	Verdient er befördert zu werden zum Bahnwächter? <u>ja</u> Stationswächter? <u>—</u> Wächterexped. <u>—</u> Bahnaufseher? <u>—</u>

Brinn den 2. April 1850
Platz-Inspection —
—

K. k. Direktion
für die
Linien der Staatseisenbahngesellschaft.

WIEN, am 15. Dezember 1910.

N^o 139522/1

Telegramm-Adresse:
Stegbahn Wien.

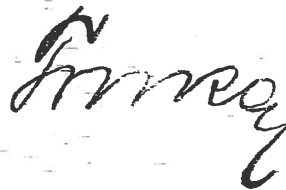
An die Signalfrau Nr. 10/n

Marie Hochmeister

Mit Rücksicht auf Ihre mehr als vierzigjährige, ununterbrochene Verwendung bei einem und demselben Verkehrsunternehmen, beziehungsweise im Staatseisenbahndienste, sowie in Würdigung Ihrer treuen und zufriedenstellenden Dienstleistung, finde ich mich bestimmt, Ihnen die mit Allerhöchstem Handschreiben vom 18. August 1898 gestiftete "Ehrenmedaille für vierzigjährige treue Dienste" zuzuerkennen.

Es gereicht mir zum Vergnügen, Sie hievon unter Uebermittlung dieser Medaille in Kenntnis zu setzen.

Der k. k. Direktor





Zeugnis

für die aus Lauenstein, Land gläubiger Mannes, V. H.
V. H. in Ökonomie gebürtigen und verwitweten
Magdalena Butz;

welcher über ihr Aufwachen hinwider besätigt,
sind, daß derselbe als Tagelöhnerin in
der Lauensteiner Münzstätte und Ma-
nne vom Monate November 1845 bis
Ende Juli 1850. des Lauensteiner Hofes
und verpflichtet, und sich während der
ganzen Zeit eifrig und fleißig
betragen hat, immer über in
vollkommenem Gesundheitszustande ver-
bleiben ist.

Zeugnis erteilt dem L. Landinspektor
Münzstätte in Ragnitz am 1. August 1850

2502
Butz

Dr. Schmidt
Ragnitz

Hofkammer
2. 11. 1844

OHLAS

RADOSTNÝCH CITŮ

při

kladení zawíracího kamene

na Ouwalském cestowodě

cís. král. železné dráhy

RUKOU

Jeho cis. král. Wysosti Arciknížete

Š T Ě P Á N A,

nejvyššího zprawce králowstwi Českého etc. etc. etc.,

dne 30. listopadu 1844

w nehlubší pokoře projewený

od

weškerych dělníků.

Witej nám, dne přeradostný,
Drahý svědku plesu Českého!
Dokonán je pomník skwostný,
Smělý wýtwor wěku našeho.
Jako rosou nebes požehnáno,
Rostlo dílo w hrdém oblouku,
A již stojí, do wýsosti hnáno,
W pevném luně Českých palouků.
Pohleď, Pane, s jasnou twáří
Jmenem vlasti na to stawení,
Ať nám s oka Twého wíra září,
Že to bude cesta k spasení.
Pohleď sem a wztáhni ruku,
Abys wýkaz wtipu zpečetil;
Abys při radostném lidstwa hluku
Podařené dílo poswětil.
Přistupte sem wšeho stawu,
Wšeho stáří, wšeho plemena:
Chwalte *JASNOU* díla toho *HLAWU*,
Jeho twůrce a pak pilná ramena!
Hleďte, jak se dílo daří,
Kde se pojí swornost s důwěrou;
Kde se síla nepromaří
Hřišnou nechutí a newěrou;
A tak buď wždy w ruce České dáno,
Co má býti zdárně wykonáno!



E C H O
Freudiger Empfindung
bei der
Schlußsteinlegung
auf der Auwaler Fahrtstrecke
der Kaiserlich Königlichen Eisenbahn
für die Hände
Seiner Kaiserlich Königlichen Hoheit Erzherzog Stefan
Höchster Repräsentant des böhmischen Königreiches
Am 30. November 1844
In tiefster Ehrfurcht
von
allen seinen Arbeitern

Willkommen, Freudentag,
teurer Zeuge des tschechischen Jubels!
Die Vollendung ist das glänzende Denkmal
der kühnen Schöpfung unseres Zeitalters.
Wie wenn es gesegnet wäre vom Tau des Himmels,
Wuchs das Werk in stolzem Bogen
Und schon steht es in die Höhe getrieben,
fest im Schoß des böhmischen Angers eingebettet.
Blickt, oh Herr, mit heiterem / strahlendem Gesicht
Im Namen des Vaterlandes, auf dieses Bauwerk,
Möge uns aus Deinem Auge der Glaube hervorleuchten,
Dass dieser Weg zu einem Heilsweg wird,
Blicke hierher und strecke die Hand aus,
dass Du die Manifestation des Scharfsinns besiegelst;
dass Du beim Freudenlärm der Menschen
das gelungene Werk einweihst / segnest.
Stellt Euch hinzu von allen Ständen,
allen Alters, aller Geschlechter:
Lobpreist LAUT den klaren KOPF dieses Werkes,
Ihren Schöpfer und dann die fleißigen Schultern!
Seht an, wie das Werk Euch beweist,
wo sich verbindet Eintracht mit Zuversicht;
wo sich Kraft nicht vergeudet
Faulheit / Unlust nicht schmeckt und Untreue;
Und so soll immer in die böhmischen Hände gegeben werden,
Was erfolgreich getan werden soll.