

#### IV. ORGANISATION UND PERSONAL.

In bezug auf die Organisation des Eisenbahnwesens in Österreich sollte der Krieg nach den Vorschriften für den Kriegsfall keine weiteren Veränderungen als die Einführung militärischer Eisenbahndienststellen für den Militärverkehr bringen. Tatsächlich aber hat er zwei weitergehende Veränderungen gebracht: er hat die wirkliche Macht anfangs vollkommen in die Hände des Militärs verlegt, aus denen sie nur nach und nach teilweise wieder zu den zivilen Eisenbahnstellen zurückgelangte; zweitens hat er innerhalb des Staatsbahnbetriebes eine fortlaufende Zentralisierung herbeigeführt.

##### **Militärische Eisenbahndienststellen.**

Die Einrichtungen dieser Stellen haben während des Krieges mancherlei Veränderungen erfahren. An ihrer Spitze stand der «Chef des Feldeisenbahnwesens»; ihm waren alle Militäreisenbahnbehörden des Kriegsgebietes und Hinterlandes sowie alle Bahnverwaltungen und Bahnen, die beiden letzteren jedoch nur im Kriegsgebiet, untergeordnet. Das Verhältnis der staatlichen Zentralstellen des Eisenbahnwesens und der Bahnen des Hinterlandes war nicht jenes einer Unterordnung, doch war der Chef des Feldeisenbahnwesens auch dort berechtigt, die Leistungen der Bahnen voll in Anspruch zu nehmen und diesbezüglich mit den Ressortministerien und sonstigen staatlichen Zentralstellen direkt zu verkehren, so daß die Einheitlichkeit der militärischen Einflußnahme von einer Stelle aus auch im Hinterland gewährleistet war. Dem Chef des Feldeisenbahnwesens unterstanden im Hinterland die Zentraltransportleitung, in den Armeebereichen die Feldtransportleitungen; beiden unterstanden äußere Dienststellen mit mannigfaltigen Bezeichnungen (Eisenbahnlinienkommanden, Transportüberwachungs- und Bahnhofkommanden usw.).

Für die vorliegende Darstellung ist von Wichtigkeit, daß entsprechend der militärischen Einheit der Monarchie auch der Eisenbahnverkehr, der sich im Frieden auf drei voneinander politisch vollkommen unabhängige Gebiete (Österreich, Ungarn und Bosnien -Herzegowina) verteilte, zu einer Einheit verschmolzen wurde, daß aber diese einheitliche Leitung nur die eigentlichen militärischen Bedürfnisse betreuen sollte, während die Befriedigung der Bedürfnisse des Zivilverkehrs nach wie vor den Eisenbahnverwaltungen selbst oblag. Demgemäß unterschieden die Eisenbahnkriegsvorschriften zwischen Militärverkehr und Zivilverkehr.

Die beabsichtigte Einheitlichkeit des theoretisch vom Zivilverkehr abgetrennten Militärverkehrs entsprach anscheinend nicht nur der militärischen, sondern auch den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen. In der Praxis hat sie allerdings doch nicht gewisse schwere Nachteile ausschließen können. Es ist begreiflich, daß weder die Fachkenntnis noch der gute Wille und die volkswirtschaftliche Einsicht des Chefs des Feldeisenbahnwesens und seines Stabes hingereicht haben, um die lange Zeit hindurch geübte Beeinträchtigung des Zivilverkehrs durch übertriebene militärische Ansprüche zu verhindern. Übrigens litt die Einheitlichkeit auch unter der Tatsache, daß die Verhältnisse im Hinterland und an der Front sehr verschieden waren, ohne daß aber die willkürlich gezogenen Grenzen zwischen Hinterland, weiterem und engerem Kriegsgebiet etwa als Scheidelinien für die wirtschaftlichen Verhältnisse angesehen werden konnten.

##### **Zivile Eisenbahndienststellen, Generalinspektion.**

Die Eisenbahnverwaltungen selbst erlitten am Beginn des Krieges zunächst eine Beschränkung ihrer Handlungsfreiheit durch die neuen militärischen Eisenbahndienststellen. An ihrer Organisation änderte sich nichts. Mit der Zeit aber nötigten die Verhältnisse zu einer strafferen Zentralisierung. Die Knappheit der Betriebsmittel aller Art, das Verschwinden aller Reserven der Staatsbahndirektionen an Leuten und Material, die Notwendigkeit, rasche Verfügungen zu treffen, deren Vereinbarung zwischen den Direktionen viel zu viel Zeit gekostet hätte, und die Unmöglichkeit, Ankäufe anders als von einer Zentralstelle aus vorzunehmen, hat das

Schwergewicht der Betriebsführung immer mehr nach dem Eisenbahnministerium hin verschoben. In den letzten Kriegsjahren konnten auch die Privatbahnen ihren Betrieb nicht mehr mit der gewohnten Selbständigkeit führen und mußten die Hilfe des Ministeriums in unzähligen Dingen in Anspruch nehmen. Insbesondere die Versorgung mit Kohle, Schmiermitteln, Beleuchtungsstoffen und anderen staatlich bewirtschafteten Waren, die fortwährende Notwendigkeit von Aushilfen in der Lokomotivwirtschaft und im Werkstätten dienst usw. brachte die Privatbahnen immer mehr in eine Abhängigkeit vom Ministerium, weit über den gesetzlichen Rahmen hinaus.

Dadurch wurde via facti eine gewisse Einheitlichkeit des ganzen österreichischen Eisenbahnwesens herbeigeführt, die sich nach dem Krieg fortsetzte und schließlich in das fast völlige Verschwinden der Privatbahnen in der Nachkriegszeit mündete.

Eine besondere Stellung unter den zivilen Eisenbahndienststellen nahm die Generalinspektion ein, die durch den Krieg zu einer weit höheren Bedeutung kam, als sie je im Frieden gehabt hatte. Sie entsandte die Mehrzahl ihrer Beamten zunächst in die Aufmarsch-, später in die Etappenräume und an die Fronten, also an die Stellen, wo dem Eisenbahndienst die größten Schwierigkeiten erwachsen und wo seine glatte Abwicklung von der größten Bedeutung war. Ihr eigener Stand von ungefähr 40 Fachbeamten reichte bald nicht mehr aus und man mußte ihr geeignete Beamte der Bahnverwaltungen mit den Befugnissen von Aufsichtsbeamten unterstellen. Die Mehrzahl dieser Hilfskräfte hat sich rasch in den Pflichtenkreis hineingefunden und gut bewährt. Die exponierten Generalinspektionsbeamten stießen auf nicht geringe Schwierigkeiten. Ihr Wirkungskreis war nicht genau genug festgelegt und wurde daher im Anfang oft angefochten. Mehr oder weniger schuf sich jeder schließlich seinen eigenen Wirkungskreis je nach seinen persönlichen Eigenschaften, Geschick und Tatkraft, den Besonderheiten der Dienststellen, mit denen er zu tun hatte und der diese Stellen Leitenden. Neben dem im Frieden geübten Pflichtenkreis der Generalinspektion kam diesen Beamten die Aufgabe zu, in außerordentlichen und schwierigen Verhältnissen auf eigene Verantwortung einzugreifen: so bei den vielen Räumungen und Wiederbesetzungen von Linien, bei den Massentransporten von Truppen innerhalb desselben Kriegsschauplatzes oder von einer Front an die andere. Oft mußten sie zwischen dem Militär und den Eisenbahndienststellen vermitteln und Reibungen beseitigen. Im Laufe der Zeit gelang es ihnen, ihre Stellung zu festigen und die Generalinspektion als Behörde und ihre einzelnen Beamten fanden bei den Militär- und Eisenbahnstellen — von unten bis oben — immer mehr Anerkennung und wurden als Helfer in schwierigen Lagen gerne und mit Erfolg in Anspruch genommen.

Ein Gebiet aber, auf dem die hinausgesendeten Beamten der Generalinspektion die allerheikelsten Aufgaben zu lösen hatten, war die Gesinnung eines Teiles der bodenständigen Beamten des Außendienstes. Es gab, besonders in den Etappenräumen, Beamte, die scharf national gesinnt und durch jahrelange Wühlarbeit beeinflußt, dem alten Staat und seinen Aufgaben und Forderungen gleichgültig, ja feindlich gegenüberstanden. Sicherlich sind viele «Verrätereien» auf Justizirrtümer zurückzuführen gewesen; aber zweifellose Fälle der Pflichtvergessenheit sind leider immer noch reichlich genug vorgekommen und haben den Beamten der Generalinspektion um so bitterere Stunden bereitet, als manchmal auch staatsreue Vorgesetzte geneigt waren, die Dinge im allermildesten Lichte zu sehen.

Die Verhältnisse des Krieges zwangen die Generalinspektion und ihre Beamten nicht selten zur Strenge bei Beurteilung dienstlicher Anstände und zur Anwendung ihres verschärften Strafrechtes. Dadurch haben sie allerdings zur nachmaligen Auflösung der Generalinspektion beigetragen. Nach dem Zusammenbruch im Herbst 1918 und dem Umschwung aller Anschauungen, Urteile und Machtverhältnisse, erhob sich bald die Forderung nach Beseitigung der Generalinspektion, deren Tätigkeit so vielen herzlich unbequem war. Gegen das übereinstimmende Urteil aller Berufenen, die nur teilweise eine geringfügige Umgestaltung der Generalinspektion empfahlen, siegte die Zahl der Gegner und ihrer Stimmzettel. Am 1. Jänner 1920 wurde die Generalinspektion aufgelöst.

## **Verhältnis zwischen den militärischen und zivilen Eisenbahndienststellen.**

Die am Beginn des Krieges geschaffenen militärischen Eisenbahndienststellen mußten naturgemäß zunächst in der rein militärischen Aufgabe der Bahnen das alles andere überwiegende Gebot der Stunde sehen. Daraus soll und kann ihnen auch nicht der Schatten eines Vorwurfs gemacht werden. Hat doch diese Auffassung am Beginn des Krieges die ganze Bevölkerung beherrscht. Niemand dachte daran, daß dieser Krieg um so viel länger dauern werde als die großen Kriege seit Napoleons Zeiten gedauert hatten. Erst nach und nach erwachte die Erkenntnis, daß es sich hier um etwas noch nie Dagewesenes, um einen langen Kampf auf Leben und Tod handle, daß der Zustand, wie er am Anfänge des Krieges herrschte, auf die Dauer nicht haltbar sei und daß man Gefahr lief, zwar den militärischen Sieg zu erringen, gleichzeitig aber das Hinterland verhungern zu lassen.

Selbstverständlich kam diese Erkenntnis zuerst den Männern des Wirtschaftslebens. Sie haben z. B. schon im September 1914 erfolglos die sofortige Beschlagnahme und Rationierung aller Vorräte an Getreide und Mehl verlangt. Später erkannte auch die Regierung diese Notwendigkeit, wie die Sparmaßnahmen bezüglich des Brotes beweisen, die um die Jahreswende 1914/15 eingeführt wurden. Länger aber dauerte es, bis auch die militärischen Stellen, denen anfangs nur Anspannung aller Kräfte für rein militärische Zwecke als Ziel vorgeschwebt hatte, sich der Erkenntnis der wirtschaftlichen Notwendigkeiten erschlossen.

Ihrem ursprünglichen Zweck entsprechend, hätte die Zentraltransportleitung sich eigentlich nur mit dem Militärverkehr im Hinterland beschäftigen sollen. Aber die in den Vorschriften für den Kriegsfall grundsätzlich aufgestellte Scheidung zwischen Militär- und Zivilverkehr erwies sich sehr bald als undurchführbar. Vielleicht wäre sie in einem Krieg möglich gewesen, der ähnlich wie der deutsch-französische 1870/71 oder der russisch-türkische 1877/78 verhältnismäßig eng eingegrenzt war; aber im Weltkrieg mit seinen tiefgehenden Wirkungen auf das gesamte Wirtschaftsleben war sie vollkommen unmöglich. Der Einfluß der Zentraltransportleitung ging vom Anfang an viel weiter als ihrem ursprünglichen Zwecke entsprach. Mit steigender Not mußte sie daher immer mehr und mehr auf die Bedürfnisse des Zivilverkehrs Rücksicht nehmen. Im Anfang herrschte zwischen den bürgerlichen und militärischen Eisenbahndienststellen und der Zentraltransportleitung das allerbeste Einvernehmen. Beide waren sich bewußt, daß sie für den Kriegszweck alles Menschenmögliche leisten mußten und beide wußten, daß auch der andere Teil diesen besten Willen habe. Mit der Zeit trübte sich dieses Verhältnis jedoch manchmal, weil die wachsende Not die bürgerlichen Eisenbahndienststellen immer mehr und mehr nötigte, die ihnen vor allem am Herzen liegenden besonderen Interessen schärfer zu betonen, weil die Eisenbahnverwaltungen Grund zur Klage hatten, daß ihre bessere Fachkenntnis nicht immer volle Berücksichtigung fände, und insbesondere, weil der Schutz der Interessen Österreichs gegenüber Ungarn nicht in dem Ausmaß erfolgte, wie es Österreich zu erwarten berechtigt war.

Bei den daraus entstandenen Meinungsverschiedenheiten war zuerst das Militär viel stärker. Unter dem Druck der Wirklichkeit setzte sich aber der Standpunkt der Zivilbehörden, der Eisenbahnen usw., immer mehr durch.

Ein gutes Beispiel hierfür bietet die Entwicklung der «Verkehrsgruppe» bei der Zentraltransportleitung.

Schon im Jahre 1914, als anlässlich des Rückzuges von Przemyśl, der Umgruppierung in die Gegend von Krakau und später bei den Truppenverschiebungen in den Karpathen große Verkehrsstockungen auf der Nordbahn stattfanden, weil man der Bahn mehr zugemutet hatte, als sie leisten konnte, betraute die Zentraltransportleitung einen höheren Beamten des Eisenbahnministeriums mit der «Lösung des Knotens». Er erfüllte diese Aufgabe, so gut es einem einzelnen möglich war.

Dieser Mann vertrat dann in einer Sitzung beim Armeekommando die Ansicht, daß es nicht genügt, einzugreifen, wenn schon eine Stockung vorhanden ist. Vor jeder größeren Truppenverschiebung müsse das Urteil der Bahnverwaltung, ob und in welchem Umfange und auf welchen Linien die Verschiebungen stattfinden können, gehört und befolgt werden.

Die Arbeit der Zivil- und Militäreisenbahnbehörden nebeneinander genüge nicht.

Es müsse eine ständige Zusammenarbeit stattfinden. Eine zusammenfassende Stelle müsse zu jeder Zeit wissen, wie es auf den Bahnen im Augenblick aussehe, was gefahren werde usw. Dieser Stelle müsse ein zuverlässiger laufender Meldedienst die Möglichkeit geben, stets und überall, wann und wo eine Gefahr erkennbar wird, rechtzeitig vorher einzugreifen und nicht wie bisher erst hintennach mühsam feststellen zu müssen, wo und warum es nicht gehe.

Unterstützt wurden diese Ausführungen durch die Vertreter der deutschen Eisenbahnbehörden, die darauf hinwiesen, daß die besseren Leistungen der deutschen Bahnen auf das dort eingeführte Zugleitungswesen, das den eben entwickelten Forderungen entspreche, zurückzuführen seien. Auch die Tatsache, daß es in denjenigen österreichischen Bereichen, wie Krakau, Lemberg, die mittlerweile aus eigenem eine Art Zugleitungsdienst eingeführt hatten, wesentlich besser ging, als in anderen, unterstützte diese Anregungen.

Das Ergebnis war, daß sich nun die sogenannte «Verkehrsgruppe» der Zentraltransportleitung auch mit Verkehrsfragen von höherem Gesichtspunkt aus zu befassen begann und durch das neu eingerichtete Meldewesen auch wirklich in der Lage war, über größere Bereiche einheitlich zu verfügen. Diese fast nur aus Zivileisenbahnern zusammengesetzte Dienststelle wurde von den bisher alleinherrschenden Militärs vielleicht anfangs nicht gerne gesehen, weil sie — was ja ihre Lebensaufgabe war — den Operationsabteilungen gewisse Beschränkungen auferlegte. Aber sie setzte sich durch und hatte in den späteren Jahren bei allen größeren Truppen Verschiebungen ein entscheidendes Wort mitzusprechen.

Man näherte sich nach und nach dem Standpunkte, daß man von der Bahn nur solche Leistungen verlangte, deren Möglichkeit sie selbst zugab und daß die Bahnvertreter bei großen Truppenverschiebungen tatsächlich gehört wurden.

Gegen Schluß des Krieges hat sich sogar in einem Punkt eine Besserung eingestellt, aus dem sich für die österreichischen Eisenbahnen große Schwierigkeiten und für die Kriegführung geradezu eine Gefahr ergeben hatten. Es war dies die Geheimniskrämerei.

### **Verhältnis der Eisenbahnen zu ihrem Personal.**

Der tiefgreifende Einfluß des Krieges auf das Personal der Eisenbahnen muß von zwei verschiedenen Gesichtspunkten aus betrachtet werden: einerseits vom Standpunkte der Verwaltungen und andererseits von dem des einzelnen Bediensteten aus.

Die Verwaltungen mußten mit weit weniger Leuten den Dienst versehen, die Leistungen des einzelnen möglichst steigern und für die Abgänge, soweit sie durch diese Leistungssteigerung und durch die Verminderung der Anforderungen an den Betrieb nicht auf gewogen wurden, Ersatz durch Neuaufnahme meist junger, aus physischen, moralischen und intellektuellen Gründen nicht ganz vollwertiger Kräfte schaffen. Bei der rasch wachsenden Knappheit an Lebensmitteln, an Bekleidungs- und sonstigen Bedarfsgegenständen mußten sie das Einkommen der Bediensteten in immer rascher fortschreitendem, der Geldentwertung entsprechendem Ausmaß erhöhen und sie durch Naturallieferungen unterstützen. Gegen Ende des Krieges trübte sich das Verhältnis der Verwaltungen zu ihrem Personal aus politischen Gründen.

### **Fachbildung der Eisenbahner.**

Auf die fachliche Bildung der Eisenbahner übte der Krieg einen sehr nachteiligen Einfluß aus. Bei Kriegsbeginn stellten die Eisenbahnverwaltungen der Heeresverwaltung eine Auslese tüchtiger und pflichtgetreuer Leute zur Verfügung. In dem Maße, in dem sich die Anforderungen der Heeresverwaltungen und der rein militärisch betriebenen Heeresbahnen im besetzten Gebiet auf Überlassung ausgebildeter Eisenbahner mehrten, mußten die Bahnverwaltungen bei den Neuaufnahmen die Ansprüche an die moralischen Eigenschaften und die physische Tauglichkeit der Bewerber immer mehr herabschrauben, ihre Ausbildung kürzen und verflachen. Manche traten durchaus nicht aus Liebe zum Beruf und aus Lust zur Arbeit, sondern aus Furcht vor dem

Schützengraben in den Eisenbahndienst. Alles mußte auf die Bedürfnisse des Augenblicks eingestellt werden, ohne Rücksicht auf die Auswirkungen in der Zukunft.

So wie an Stelle vollwertiger Industrierzeugnisse der «Kriegsersatz» trat, schlecht im Stoff und mangelhaft in der Bearbeitung, so wurde die gut ausgebildete und disziplinierte Bedienstetenschaft der Eisenbahnen durch «Kriegsersatz» ergänzt, bei dem Anlage und Ausbildung gleich viel zu wünschen übrig ließen. Dieser Teil des Personals, der niemals den geordneten Friedensbetrieb der Eisenbahnen mitgemacht, niemals den Ehrgeiz, die Manneszucht und die Arbeitsleistung des alten Personals geteilt hat, ließ sich erst mit vieler Mühe, zum Teil gar nicht mehr entsprechend bilden und erziehen und wird noch lange als Überbleibsel des Krieges unangenehm empfunden werden. Hiebei kommen sowohl die Vorbildung der Stellenbewerber als auch ihre fachliche Schulung und Fortbildung im Dienst in Betracht.

Die erste Einschulung des neu aufgenommenen Personals bot während des Krieges, und auch später noch, erhebliche Schwierigkeiten sowohl in der Person der Lehrer wie der Schüler. Die meisten tüchtigen Schulbeamten mußten als Vorstandssubstituten, Aufsichtsbeamte, Verkehrsbeamte u. dgl. eingeteilt werden. Der Dienst der Schulbeamten wurde häufig nur dem Namen nach von irgend jemandem ausgefüllt, der sonst «entbehrlich» war. Man übertrug die Einschulung der Neulinge meistens älteren Bediensteten des gleichen Dienstzweiges; dies genügte z. B. im Zugbegleitungs- und Vershubdienst zur Aneignung der einfachsten Fertigkeiten. Bezüglich der Kenntnis der Dienstvorschriften, von der man sich im Kriege größtenteils nur durch eine formlose Verwendungsprüfung überzeugte, mußte man bei dem stetig wachsenden Personalangel oft beide Augen zudrücken. Die Folge war dann allerdings häufig Versagen bei außergewöhnlichen Ereignissen. Man ging sogar soweit, daß man Schlosserheizer mit staatlicher Lokomotivführer- und formloser Verwendungsprüfung, aber ohne genügend lange Erprobung im Fahrdienst und ohne vorgeschriebene bahnseitige Dienstprüfung, mit der Führung einer Lokomotive betraute.

Um eine genügende Zahl von Bediensteten zur selbständigen Ausübung des Verkehrsdienstes rasch heranzubilden, mußte die Verwaltung eine vereinfachte Verkehrsprüfung unter Hinweglassung aller für die Betriebssicherheit nicht unbedingt notwendigen Bestimmungen nach einer kurzen praktischen Einschulung anordnen und die betreffenden Bediensteten zu «Fahrdienstleitern auf Kriegsdauer» ernennen.

Die gleichen Ursachen, die die Einschulung des niederen Personals schädigten, die Überlastung der Fahrdienstleiter und der Abgang vieler tüchtiger Vorstände nach dem Etappengebiet, veranlaßten die Verwaltung, die Einschulung der Bewerber für den mittleren Eisenbahndienst nicht den Stationen anzuvertrauen, sondern zu zentralisieren. Schon vor dem Krieg hatten Eisenbahnfachschohlen in Lemberg, Linz und Prag bestanden. Die erste mußte infolge ihrer Lage im Kriegsgebiet, die zweite wegen Lehrermangel aufgelassen werden. Zum Ersatz schuf man während des Krieges trotz erheblicher Schwierigkeiten Eisenbahnfachschohlen bei der Direktion Wien und bei der Nordbahndirektion; dadurch wurde die Ausbildung der Beamtenanwärter für den mittleren Eisenbahndienst eher gehoben als vermindert.

Zusammenfassend ist zu bemerken, daß der Krieg ein Sinken der allgemeinen Bildung der Eisenbahner und einen Verfall des Ausbildungswesens herbeigeführt hat.

### **Frauen im Eisenbahndienst.**

Alle Anstrengungen, die Abgänge an Personal zu decken, konnten schließlich trotz aller Nachsicht in bezug auf den Wert der Stellenwerber nicht mehr die Lücken füllen, weil einfach nicht mehr genug Männer verfügbar waren. Das Eisenbahnministerium entschloß sich darum 1916, weibliche Kräfte zu Dienstleistungen zu verwenden, die bisher ausschließlich von Männern besorgt worden waren.

Frauen wurden somit eingestellt als Arbeiterinnen beim Oberbau, im Zugförderungs- und Werkstättendienst und im Magazinsdienst, als Weichenstellerinnen, als Lokomotiv- und Stabilkesselheizerinnen und Pumpenwärterinnen, als Türsteherinnen, Bahnsteigdienerinnen und

als Zugbegleiterinnen. Im Laufe des Jahres 1917 kam noch die Verwendung als Fahrdienstleiterinnen hinzu. Die schon im Frieden gebräuchliche Verwendung im Kanzleihilfsdienst, im Telegraphen- und Schalterdienst und teilweise im kommerziellen Dienst wurde ausgedehnt.

Besondere Vorsicht erforderte die Verwendung der Frauen im Fahrdienst. Zunächst wurden sie nur in drei Bezirken versuchsweise als Zugbegleiterinnen verwendet. Ihr Dienst beschränkte sich auf die Fahrkartenprüfung bei Lokalpersonenzügen, bei Personenzügen auf Teilstrecken der Hauptlinien und auf Seitenlinien; ausgeschlossen war die Verwendung als Zugführer und Schlußschaffner, bei Schnell- und Fernpersonenzügen, bei Zügen mit nur einem oder zwei Zugbegleitern und bei Zügen, deren sämtliche Zugbegleiter am Verschubdienst teilnehmen mußten. Ende 1916 gestattete das Eisenbahnministerium, Fahrarbeiterinnen auch bei Schnell- und Fernpersonenzügen und zum Schlußschaffnerdienst bei gewissen Lokalzügen zu verwenden, 1917 im Zugbegleiterdienst bei Güterzügen.

Nur im Bereiche der Staatsbahndirektion Lemberg konnte sich die Verwendung von Zugbegleiterinnen nicht durchsetzen, angeblich wegen der Lage der Linien im Etappenbereich und der Schwierigkeiten im Verkehr mit den Militärmannschaften. Im südwestlichen Etappenbereich sind diese Schwierigkeiten nicht aufgetreten.

Auf Anregung des Vereins für Verbesserung der Frauenkleidung erhielten Schaffnerinnen bei Personenzügen als Dienstkleid an Stelle des Rockes versuchsweise und ohne Zwang eine Hose; sie bewährte sich, konnte sich jedoch nicht durchsetzen. Dagegen wurde für Frauen im Zugförderungsdienst und bei Güterzügen aus Gründen der persönlichen Sicherheit die Hose vorgeschrieben und fand keinen Widerstand.

Die Verwendung von Frauen als Lokomotivheizerinnen wurde im Frühjahr 1916 ausnahmsweise zugelassen, wenn männliche Kräfte nicht herangezogen und nicht aus anderen Dienstzweigen gegen weibliche Ersätze freigemacht werden konnten. Dabei wurde strenge Auswahl verfügt und die Verwendung der weiblichen Kräfte auf den Dienst der Stations- und Heizhausreserven und auf den Verschubdienst, auf Stabilkesselheizer- und Pumpenwärterdienst beschränkt.

Zu Beginn des Jahres 1917 gestattete das Ministerium in gewissen Lokalbahnstationen den Verkehrsdienst von Frauen ausüben zu lassen und zu Beginn des Jahres 1918, Fahrdienstleiterinnen auf Nebenlinien mit Hauptbahnbetrieb einzustellen.

Am meisten bewährt haben sich die weiblichen Kräfte als Magazins- und Heizhausarbeiterinnen und als Schaffnerinnen, am wenigsten als Fahrdienstleiterinnen. Jedenfalls sind durch die Verwendung von Frauen viele empfindliche Lücken mit Erfolg ausgefüllt und männliche Kräfte freigemacht worden.

Nach dem Kriege sind die meisten Frauen aus dem Eisenbahndienst wieder verschwunden. Dies wäre wohl auch dann der Fall gewesen, wenn nicht die aus den Verhältnissen der unmittelbaren Nachkriegszeit entstandene unglaubliche Hypertrophie der Bahnen an Bediensteten zu beseitigen gewesen wäre. Man kann wohl sagen, daß die Grenzen, innerhalb deren Frauen im Eisenbahndienst vor dem Krieg verwendet worden waren, der körperlichen und geistigen Veranlagung der Frauen und ihrer Bildungsstufe einerseits und den Anforderungen des Eisenbahndienstes andererseits ziemlich entsprachen und ihre Überschreitung nicht vorteilhaft war.

Ein zusammenfassendes Bild der Schwierigkeiten für die Verwaltung bietet eine Zuschrift des Eisenbahnministeriums an das Armeekommando vom 24. Juli 1918, in der folgendes ausgeführt wurde:

## Personalbewegung bei den österreichischen Eisenbahnen während des Krieges.

	Staatsbahnen	Privatbahnen	Zusammen
Personalstand am 1. Juli 1914	236.964	54.259	291.223
hievon stehen			
im Militärdienst			24.509
bei den Heeresbahnen			6.915
bei Betriebs- (Ersatz-) Abteilungen			3.507
bei Militäreisenbahnbehörden			557
jährlich rund 3% natürlicher Abfall	28.436	6.507	34.943
Summe der Abgänge			70.431
Es verblieben somit vom ursprünglichen Personalstande			220.792
Aufnahmen während des Krieges			
männliche	39.067	3.687	42.754
weibliche	27.510	3.989	31.499
Pensionisten	492	43	535
Summe des Zuwachses	67.069	7.719	74.788

Der jetzige Stand beträgt somit bei den österreichischen Staats- und Privatbahnen rund 296.000 Köpfe (hievon 245.000 österreichische Staatsbahnen), wozu noch rund 20.000 militärische Arbeiter, Hilfsdienstler und Kriegsgefangene, deren Zahl übrigens fortwährend schwankt, zu rechnen wären.

Wenn auch der jetzige Stand höher ist als jener zu Beginn des Krieges, so sind doch nur rund 75% des eingeschulten Friedensstandes vorhanden, während der Rest aus während des Krieges aufgenommenen, unverlässlichen, jugendlichen und kränklichen Personen besteht, die außerdem stark durch weibliche Hilfskräfte durchsetzt sind (31.499 Frauen gegen 7700 im Friedensstande).

Deshalb auch mußte der größte Teil der Personalabgaben den Streckenbereichen des Hinterlandes entnommen werden, so daß sich die Personalstandesverhältnisse dieser Strecken noch ungünstiger darstellen als die des Gesamtbereiches.

Einen großen Einfluß auf den Personalbedarf der Eisenbahnen üben auch die zahlreichen ausgebauten und neu errichteten Dienststellen, dann neue Gleisanlagen usw., die zur Hebung der Leistungsfähigkeit geschaffen werden mußten und gleichfalls großen Personalbedarf aufweisen, der mit rund 20.000 Mann einzuschätzen ist.

Früher schon habe ich dargestellt, daß der Gesamtpersonalstand, auch wenn er quantitativ höher ist, qualitativ infolge Vermischung mit Hilfskräften viel zu wünschen übrig läßt, in welcher Hinsicht auch der Umstand sehr uns günstig mitwirkt, daß gerade die besten Kräfte aller ausführenden Dienstzweige sich in auswärtiger Verwendung befinden und diese Dienstzweige außerdem die gebotene Beaufsichtigung und Leitung durch Kontrollorgane vielfach entbehren müssen, da auch vom Aufsichtspersonal ein großer Teil abgegeben werden mußte. Hier sind es insbesondere die Militäreisenbahnbehörden, die vom qualifiziertesten Personal die besten Kräfte schon durch Jahre binden, was auf den ausführenden Dienst in sehr schädlicher Weise rückwirkt.

Infolge der mißlichen Personalstandesverhältnisse ist es oft auch nicht möglich, dem überaus stark ausgenützten Personal die notwendigen Erholungspausen zu geben und es mußten vielfach die gebührenden Erholungsurlaube eingeschränkt werden.

## **Lebensmittels, Kleiders und Schuhfürsorge.**

Die wiederholt schon berührten bösen Wirkungen der Lebensmittelnot und des Mangels an Kleidern und Schuhen nötigten zu einer besonderen Fürsorge für die Eisenbahner.

Zu den den jeweiligen Ernährungsverhältnissen angepaßten Mindestquoten der vom Staate bewirtschafteten Lebensmittel erhielten die Eisenbahnbediensteten Zusätze:

1. in Form der Erhöhung der Einheitsmengen oder von Zubüßen staatlich bewirtschafteter Nahrungsmittel; solche Zuwendungen dienten dem Verbräuche im Haushalte;
2. durch Zuweisung besonderer Lebensmittelkontingente für die Personalküchen.

Die Aufbringung der Lebensmittel oblag den Ernährungsbehörden, Sache der Eisenbahnverwaltungen war es, den Bedarf zu ermitteln, die Übernahme und Verteilung zu organisieren sowie für die Verwendung der Sondermengen in den Personalküchen zu sorgen.

Die Verteilung der Lebensmittel, wie sie für die Bevölke\* rung im allgemeinen durch die politische Verwaltung, also schließ\* lich durch die Ortsgemeinden erfolgte, genügte den Bedürfnissen des Eisenbahndienstes nicht. Die Eisenbahnverwaltungen mußten ihre Angestellten und deren Familien aus der allgemenen Ver\* sorgung herausheben und in einen besonderen Verpflegskörper mit einem eigenen Verteilungsapparat zusammenschließen. 1,200.000 Personen gingen auf diese Weise in die Verpflegung durch die Einrichtungen der Eisenbahnverwaltungen über. Der Anschluß an diese Verpflegsorganisation erfolgte zwangsweise, außer in Wien, wo man den Bediensteten mit Rücksicht auf die Verkehrs? und Wohnungsverhältnisse der Großstadt die Wahl offen lassen mußte.

Schon in der Vorkriegszeit hatten bei den Staats- und Privatbahnen teils genossenschaftliche, teils bahneigene Lebensmittelmagazine bestanden, die die Eisenbahnverwaltungen nun als Übernahms- und Hauptverteilungsstellen benützen konnten. Bei Einrichtung der Sonderversorgung des Eisenbahnpersonals, d. i. zu Beginn des Jahres 1917, standen ungefähr 50 Betriebsstätten der Lebensmittelmagazine zur Verfügung. Die Eisenbahnverwaltungen mußten nun noch Nebenstellen in denjenigen Orten errichten, wo keine Verschleißstellen der Lebensmittelmagazine vorhanden waren, und durch unverzinsliche Darlehen die ungenügenden Betriebskapitalien der Lebensmittelmagazine stärken.

Neben diesen Vorkehrungen für die Versorgung der Haushaltungen erfolgte die Organisation des Küchenwesens.

Die Personalküchen sollten zunächst nur dem Fahrpersonal Kaffee, Tee und warme Suppe verabreichen. Dem sonstigen zur Verköstigung außer Haus benötigten Personal standen die Bahnhofswirtschaften zu ermäßigten Preisen zur Verfügung. Als diese aber bei zunehmender Lebensmittelknappheit versagten, mußte man die Personalküchen vermehren und für die Herstellung ganzer Mahlzeiten und für einen wesentlich größeren Besucherkreis ausgestalten. Schon im zweiten Betriebsjahre, d. i. 1916, standen die Personalküchen allen im Dienst reisenden und am Sitze der Personalküche eingeteilten Bediensteten offen. Für das Werkstättenpersonal wurden besondere Küchen errichtet, so daß kaum ein Bediensteter ausgeschlossen war. Dauernd verschlossen blieben sie jedoch den Angehörigen der Bediensteten; aber auch ihnen kamen sie mittelbar insofern zugute, als die Verpflegung der nahrungsbedürftigsten Verbraucher im Haushalt entfiel und sich dadurch der Anteil der übrigen Familienmitglieder erhöhte.

Die Zahl der Küchen hat sich rasch vermehrt; 1915 wurde die erste errichtet, Ende 1916 bestanden 109 Küchen in 94 Orten, davon sieben in Wien, Mitte September 1918 gab es 351, davon 22 in Wien.

In den Zeiten stärkster Benützung von ungefähr Mitte 1917 bis zum Ende des Krieges, haben die Personalküchen täglich durchschnittlich 120.000 vollständige Mittagmahlzeiten, ebensoviele Abendessen und ungefähr 180.000 Portionen Kaffee und Tee verabfolgt. Alkoholische Getränke waren selbstverständlich streng untersagt.

Von rund 250.000 Bediensteten hat also in den Personalküchen fast die Hälfte vollständige Verpflegung gefunden. Die Personalküchen stellen solcherart das eigentliche Mehr der



Ernährung der Eisenbahnbediensteten dar.

Kaufmännisch waren die Küchen auf den Grundsatz der Eigenkostendeckung abgestellt. Da aber diese Ernährungshilfe immer mehr als eine Art von Naturallohn erschien, auf den das Personal zu jener Zeit viel größeren Wert legte als auf Geldlohn, mußten die Eisenbahnverwaltungen einen Teil der Betriebskosten auf sich nehmen, und zwar die Kosten der Einrichtung, der Beheizung, der Beleuchtung, der Löhne für das Küchenpersonal; sie stellten die Räumlichkeiten kostenlos bei und streckten Gelder vor.

Dank dieser Zuschüsse blieben bis zum Ende des Krieges die Preise in erträglichen Grenzen. Eine vollständige, wenn auch natürlich angesichts der trostlosen allgemeinen Ernährungsverhältnisse sehr bescheidene Mahlzeit — Suppe, Fleisch (oder Fleischersatz) Speise mit Beilage, Mehlspeise — kostete zwischen K 1.— und K 1.50, Kaffee und Tee 10 bis 12 h, wobei die höchsten Preise immer auf Wien entfielen.

Die Bediensteten in vielen kleineren Stationen und auf Lokalbahnen hatten eigenen Grundbesitz oder von der Eisenbahn Bahngrund billig gepachtet. Durch tatkräftige Förderung dieser landwirtschaftlichen Tätigkeit, Aufbringung von Saatgut, Hilfe bei der Beschaffung der Betriebsmittel u. dgl. haben die Eisenbahnverwaltungen recht ansehnliche Erfolge erzielt. Überschüsse aus den Landwirtschaften eigener Bediensteter flössen anderen Eisenbahnfürsorgezwecken zu, wenngleich die Verwaltungen wiederholt genötigt waren, durch Androhung der Entziehung des Grundes oder sonstiger Begünstigungen das Personal an die Pflichten gegenüber den Mitbediensteten zu erinnern und vor den Lockungen der Konjunkturpreise zu bewahren.

Die Kleintierzucht hat die Verwaltung durch Errichtung von Stallungen, Beschaffung von Futtermitteln und durch Reinzucht von Rassetieren in eigenen Farmen wirksam unterstützt. Ungefähr 38.000 tierzüchtende Eisenbahnbedienstete hatten 1916 zusammen ungefähr 13.000 Kühe, 26.000 Ziegen, 23.000 Schweine, 135.000 Kaninchen und 300.000 Stück Geflügel. Die Futternot hat in den letzten Kriegsjahren das Personal zu Schlachtungen oder Verkäufen gezwungen.

1915 begann eine zielbewußte Ausnützung der Bahngrundflächen in Wien; 1917 gab es schon über 10.000 Gärten mit einer Fläche von mehr als 300 ha; der Pachtzins betrug 1 bis 6 h pro Quadratmeter. Rechnet man auch die schon aus der Vorkriegszeit bestehenden Stationsgärten und die Gärten der Bahnwärter hinzu, so hatte jeder zehnte Bedienstete einen Garten.

Die Staatseisenbahnverwaltung hat in beschränktem Umfang landwirtschaftliche Güter auch selbst betrieben und ihre Erträge vornehmlich den Personalküchen zugeführt.

In den späteren Kriegsjahren haben die Eisenbahnverwaltungen auch auf dem Gebiete der Bekleidung helfend eingreifen müssen, besonders um das Schubpersonal, die Oberbauarbeiter, Kohlenarbeiter, Streckenbegeher u. dgl. mit Schuhwerk zu versorgen. Später haben die Eisenbahnverwaltungen auch die Ausbesserung übernommen. So entstanden an vielen größeren Dienstplätzen Schuhbesserungswerkstätten, deren Regien die Eisenbahnverwaltung trug, während das Material aus den Eingängen seine Deckung finden mußte. Diese Fürsorgeeinrichtungen haben sich in der Nachkriegszeit teilweise weiter entwickelt und sind unter dem Drucke der Not weit über ihren ursprünglichen Zweck hinaus ganz allgemein zugänglich geworden; ihre Organisation und Verwaltung ging nach dem Umsturz ganz in die Hände des Personals über.

### **Altersversorgung.**

Bei den Eisenbahnverwaltungen bestanden eigene Pensions- und Provisionsinstitute, die entweder nur ein Zweckvermögen der Eisenbahnunternehmung darstellten, oder aber als juristische Personen konstituiert waren und von der Eisenbahnverwaltung unter Mitwirkung der Bediensteten verwaltet wurden.

Die Altersversorgung der Staatseisenbahnverwaltung war auf versicherungstechnischen Grundsätzen auf gebaut; die satzungsmäßigen Leistungen sollten durch Beiträge der Mitglieder

und des Dienstgebers gedeckt werden; ein etwaiger Fehlbetrag belastete die Betriebsrechnung. Mit dem Ausbau der Altersversorgung hat sich jedoch die versicherungstechnische Grundlage immer mehr zu Ungunsten des Betriebes verschoben und ist schließlich nahezu vollständig aufgegeben worden. Aus der Altersversicherung ist eine Altersversorgung als Teil der Dienstbezüge der Bediensteten geworden.

Als die satzungsmäßigen Leistungen infolge der Geldentwertung Mitte 1916 immer unzureichender wurden, mußte die Staatsbahnverwaltung durch einmalige Aushilfen zu den Ruhe- und Versorgungsgenüssen helfend eingreifen; ursprünglich nur den mittellosen Ruheständlern, Witwen und Waisen zugeordnet, wurde diese Aushilfe sowie die Befreiung von Steuern und Quittungstempeln alsbald allen Pensionisten und Provisionisten und auch den lediglich im Bezug einer fortlaufenden Gnadengabe stehenden ehemaligen Bediensteten und Hinterbliebenen gewährt. Diese Zuwendungen mußten bei fortschreitender Geldentwertung immer weiter ausgebaut und erhöht werden.

Denjenigen ehemaligen Bediensteten, die nicht Mitglieder einer Altersversorgungsanstalt waren — was insbesondere bei vielen älteren, von den verstaatlichten Privatbahnen übernommenen Bediensteten der Fall war — gewährte die Staatsbahnverwaltung fortlaufende Gnadengaben, die mit der Zeit den satzungsmäßigen Bezügen nahezu angeglichen worden sind.

Wie der Krieg die Auslagen für solche Ruhegenüsse usw. gesteigert hat, zeigen folgende Zahlen:

Es bezogen bei den österreichischen Staatsbahnen nach dem Stand vom 31. Dezember 1914 im ganzen 25.829 Personen Ruhe- und Versorgungsgenüsse in der Höhe von K 30,260.990.—, 1918 im ganzen 48.125 Personen in der Höhe von K 99,050.334.—; außerdem betragen die fortlaufenden gnadenweisen Zuwendungen 1914 für 5586 Personen K 1,684.277.—, 1918 für 6545 Personen K 3,273.289.—.

### **Krankenversicherung.**

Die Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen waren bei der Krankenkasse für das Personal der österreichischen Staatsbahnverwaltung für den Krankheitsfall versichert. Die Angelegenheiten dieser Kasse besorgte die Staatsbahnverwaltung, wobei ihr ein Krankenkassenausschuß beratend zur Seite stand.

Die Krankenversicherung der Eisenbahnbediensteten hat schon während des Krieges, noch weit mehr allerdings seit der Beendigung des Krieges eine außerordentliche Ausdehnung sowohl des Kreises ihrer Mitglieder und Angehörigen als auch des Umfangs und Ausmaßes der Kassenleistungen erfahren; allerdings folgte sie hierbei nur dem allgemeinen raschen Ausbau der Krankenversicherung, der am besten dadurch gekennzeichnet erscheint, daß im Jahre 1917, nach 28 Jahren des Bestandes, das erste wichtigere Abänderungsgesetz des Krankenversicherungsgesetzes erschienen ist, dann aber in kaum fünf Jahren nicht weniger als zehn Abänderungen dieses Gesetzes erfolgten!

Die Einnahmen der Krankenkasse flössen aus den nach der Höhe ihrer Bezüge bemessenen Beiträgen der Mitglieder und den gleich hohen Beiträgen der Staatsbahnverwaltung. Ein Gebarungsausfall ist bei der Krankenkasse nie aufgetreten.

Die laufenden Beiträge der Mitglieder und der Staatsbahnverwaltung und damit die Einnahmen der Kasse haben sich in ungefähr gleichem Maße wie die Leistungen der Kasse erhöht, so daß die Krankenkasse durch die fortschreitende Geldentwertung nicht notleidend geworden ist.

### **Unfallversicherung.**

Die Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen waren gesetzlich unfallversicherungspflichtig und bei der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnenversicherung zuständig.

Die versicherungstechnische Deckung der Unfallsentschädigungen erfolgte nach dem Kapitaldeckungsverfahren, wobei für jede anfallende Rente der nach versicherungstechnischen Grundsätzen sich ergebende voraussichtliche Aufwand durch Anlage des kapitalisierten Rentenbetrages gedeckt wurde. Diese Sicherstellung der Renten ist infolge der Entwertung der Deckungskapitalien hinfällig geworden. Die Leistung der Versicherungsbeiträge fiel zur Gänze den Eisenbahnunternehmungen zur Last, die dann nach dem Kriege gleichwie zu den Versorgungs- und Ruhegenüssen auch zu den infolge der Geldentwertung unzureichend gewordenen Unfallrenten Teuerungszulagen gewähren mußten.

Mit dem politischen Umsturz Ende Oktober 1918 ergab sich die Notwendigkeit der Liquidation dieser Anstalt, die jedoch zunächst noch die bisherigen Geschäfte und die ab 31. Oktober 1918 eingetretenen Unfälle auf Grund besonderer Vollmachten der Nachfolgestaaten auf deren Rechnung weiterführte.

### **Kriegsbeschädigtenfürsorge.**

Eine Kriegsfolge, die besondere Würdigung verdient, ist die Fürsorgetätigkeit der Bahnverwaltungen und ihrer Bediensteten für Eisenbahner, die im Krieg durch Verlust oder Verkrüppelung von Gliedmaßen eine Einbuße ihrer Erwerbsfähigkeit erlitten haben. Anfang 1915 erging ein Aufruf «An alle Eisenbahner», an der Errichtung eines Genesungsheimes für kriegsverletzte Berufsgenossen durch freiwillige Beiträge mitzuwirken. Als oberste Aufgabe galt die Wiederherstellung der Dienstfähigkeit. Der Weckruf an den Kameradschaftssinn der Eisenbahner hatte vollen Erfolg, kaum ein halbes Jahr später war der Bestand des Genesungsheims gesichert. Die erste Liste der dort Untergebrachten umfaßte schon über 100 Fälle. Das Genesungsheim übernahm auch die Herstellung der Ersatzglieder in eigener Werkstätte; die hierfür erforderlichen Erzeugnisse der Feinmechanik (Gelenke usw.) wurden in Regelformen von den Staatsbahnwerkstätten geliefert. Späterhin wurden die mustergültigen Einrichtungen des Heimes zur Schulung der Pfleglinge durch maschinelle Einrichtungen zur Herstellung von Ersatzstücken für künstliche Arme und die damit in Verbindung stehende Lehrwerkstätte für Einarmige vervollständigt.

Das Genesungsheim hat während seines dreijährigen Bestandes 620 Schwerverletzte, darunter 247 Amputierte aufgenommen. Die meisten von ihnen wurden dem Eisenbahndienst zugeführt. Im April 1918 wurde die Ersatzgliederwerkstätte einem Genesungsheim der Krankenkasse angegliedert, in dessen Rahmen die Krüppelfürsorge auch auf anderweitig verletzte Eisenbahner ausgedehnt wurde.

Außerdem haben die Eisenbahnverwaltungen bahnfremde Kriegsinvalide bei Neuanstellungen, soweit als möglich, anderen Bewerbern vorgezogen. Innerhalb des ersten Jahres haben die österreichischen Staatsbahnen allein rund 200 bahnfremde Kriegsinvalide in Dienst genommen und mit Erfolg verwendet.

### **Sonstige Wohlfahrtseinrichtungen.**

Bei den österreichischen Eisenbahnen bestanden viele Wohltätigkeitsvereine (Schulfonds, Kinderfürsorge, Ferienkolonien und Weihnachtsbescherungsvereine usw.) und Stiftungen. Sie haben infolge der Geldentwertung ihre segensreiche Tätigkeit einschränken oder aufgeben müssen. Auch die Spar- und Vorschußkasse für die Bediensteten der österr. Staatsbahnen, die ihnen Gelegenheit zu fruchtbringender Anlage ihrer Ersparnisse und in berücksichtigungswürdigen Fällen Vorschüsse zu möglichst billigen Bedingungen gewähren sollte, vermochte ihre Aufgabe kaum mehr zu erfüllen. Die Fürsorge für die Kinder der Eisenbahnbediensteten ging später zum Teil an das im Rahmen des Zentralausschusses der Personalvertretungen der österreichischen Bundesbahnen errichtete Kinderwohlfahrtswerk über, zum Teil auch an die Krankenkasse.

## Lage des Personals.

Für die Bediensteten selbst brachte die Kriegszeit im allgemeinen natürlich dieselben Folgen mit sich wie für alle übrigen Staatsbürger, wobei die Eigenart ihres Berufes immerhin gewisse Besonderheiten herbeiführte. Ich habe schon betont, daß in den ersten Kriegsjahren die Eisenbahner eine außerordentliche Erhöhung der Leistung des einzelnen willig auf sich nahmen. Wenn dabei auch, besonders späterhin, die Furcht vor Strafe, insbesondere aber die Scheu vor dem Schützengraben eine gewisse Rolle spielte, so glaube ich doch, behaupten zu dürfen, daß mindestens in den ersten Kriegsjahren bei der weitaus überwiegenden Zahl

der Leute ideale Beweggründe den Ausschlag gaben. Wenn sich das mit der Zeit etwas geändert hat, so gibt es dafür reichliche Erklärungsgründe.

Vor allem mußte es der Eisenbahner schmerzlich empfinden, daß man bei der Versorgung mit Lebensmitteln, Kleidern usw. der Art seiner Dienstleistung nicht besser Rechnung trug oder tragen konnte. Wiederholt haben die Eisenbahnverwaltungen dringend verlangt, daß sie bei der Lebensmittelversorgung ent\* sprechend ihrem schweren Dienst bei Wind und Wetter bevor\* zugt werden.

Tatsächlich hatten alle diese Bestrebungen keinen genügenden Erfolg und konnten ihn nicht haben. Unter diesen Verhältnissen bildete sich mit der Zeit eine sehr üble Erscheinung heraus. Die Lebensmittelnot äußerte sich natürlich in den großen Städten und in Industriegebieten mit dicht gedrängter Bevölkerung, also gerade dort am stärksten, wo auch die größten Mengen von Eisenbahnbediensteten zusammengedrängt waren. Jedermann, der Beziehungen zur Landbevölkerung hatte, wandte sich an seine ländlichen Freunde und Verwandten und erbat und erlangte dort auch häufig kleinere oder größere Mengen gerade derjenigen Lebensmittel, die in den Städten am knappsten und für Kranke und Kinder am wichtigsten waren, nämlich Eier, Fett und Milch, aber auch Fleisch und Brot. Bei der rasch ansteigenden Höhe der Preise kam es bald dazu, daß die Leute den Fahrpreis auf der Eisenbahn, selbst auf weite Strecken, im Vergleich zu den erlangten Lebensmitteln als sehr gering betrachteten. Ein äußerst schwungvoller Schleichhandel mit Lebensmitteln entwickelte sich trotz aller Gegenmaßnahmen und Strafen immer blühender, so daß ein österreichischer Staatsmann 1918 den bitteren Scherz machen konnte: «Das einzige, was bei uns tadellos funktioniert, ist der Schleichhandel.»

Da nun die Eisenbahner umsonst und ihre Angehörigen um einen verschwindend geringen Fahrpreis reisen konnten, so lag die Versuchung nahe, ihre Fahrbegünstigungen zum Betrieb des Schleichhandels — zu «Hamsterreisen» — auszunützen.

Im Sommer 1917 hatte die schlimme Lage der Eisenbahner schon Streikstimmung gezeitigt: damals ging die Sache noch vorüber. Mitte 1918 aber brach tatsächlich ein Streik auf den nordöstlichen Linien aus, der trotz seiner Beschränktheit und kurzen Dauer klar zeigte, daß die Armeeführung nicht mehr überzeugt war, einen solchen Streik, wenn nötig, mit Gewalt brechen zu können.

Wenn also um diese Zeit die Verlässlichkeit, Pflichttreue und Opferwilligkeit des Personals auch schon teilweise untergraben war, so zeigte sie sich doch später noch einmal in strahlendem Glanz — im Augenblick des staatlichen Zusammenbruches. Damals drohte jede Autorität zusammenzubrechen und die Aufregung der politischen Umwälzung machte die straffe Durchführung eines von einer Zentralstelle erteilten Auftrages fast unmöglich. Trotzdem hat der Apparat der Eisenbahnverwaltungen, seit fast fünf Jahren überanstrengt und raubbauartig ausgenützt, eine Glanzleistung vollbracht. In rund vier Wochen haben die österreichischen Eisenbahnen die von den Kriegsschauplätzen größtenteils ohne militärische Befehlgebung zurückflutenden Millionen Soldaten in ihre Heimat befördert. Daß sich diese Massen, zum größten Teil bewaffnet und teilweise gewalttätig gestimmt, nicht in wochenlangen Fußmärschen unter allen Greueln des Marodeurtums über das Hinterland ergossen und es in eine Stätte von Mord und Brand verwandelt haben, ist größtenteils ein Verdienst der Eisenbahner, an dem jeder einzelne V.

Mann sein vollgerütteltes Maß als Anteil in Anspruch nehmen darf.

Ehrevoll und unbesiegt haben die Eisenbahner überall als letzte die Kriegsschauplätze verlassen.

---