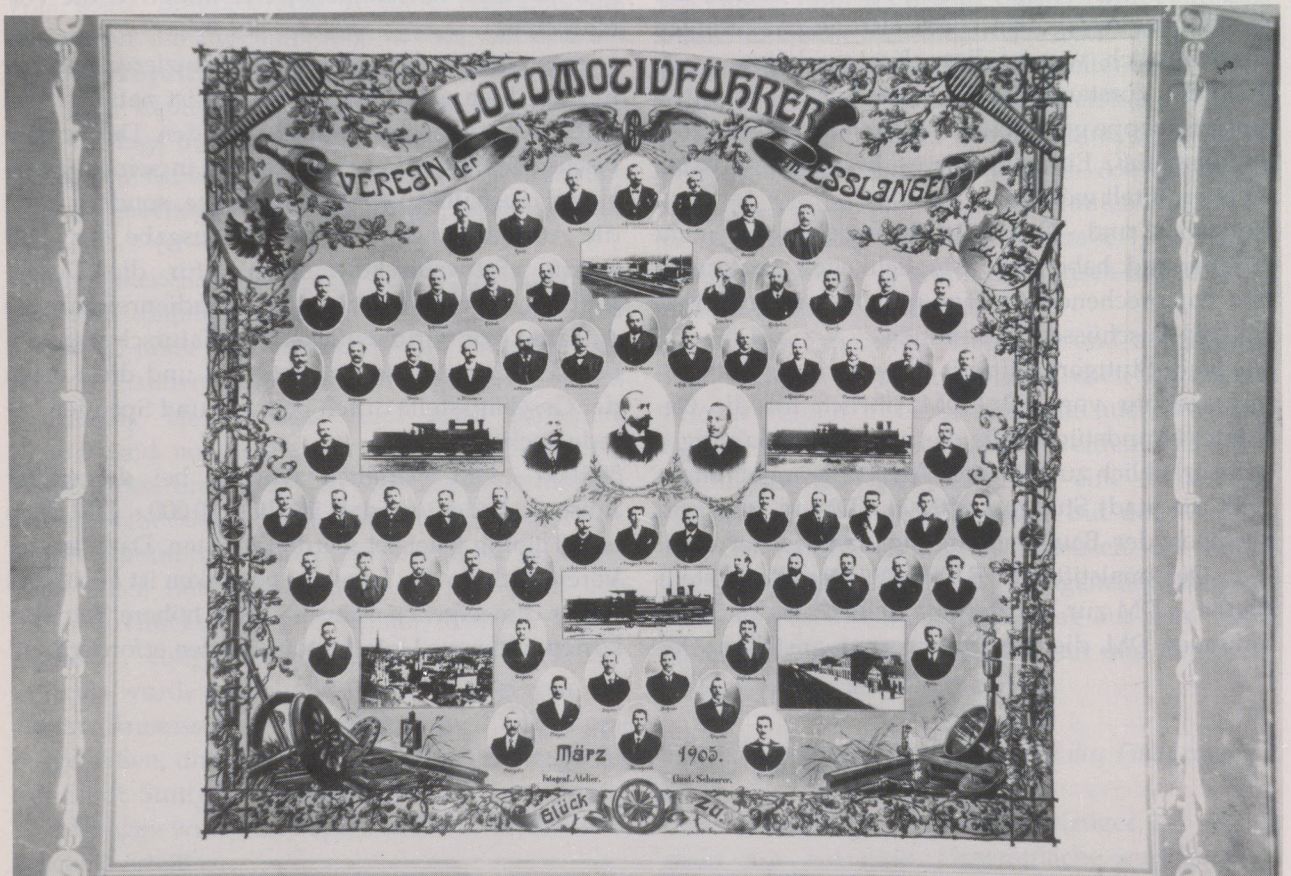


Die große Zeit der Eisenbahnen werden sie gerne genannt, jene Jahre zwischen 1890 und 1914, in deren Verlauf der Ausbau des Streckennetzes im wesentlichen abgeschlossen war, als das Automobil noch keine ernstzunehmende Konkurrenz darstellte und ein technischer Standard erreicht war, der erst lange nach dem Ersten Weltkrieg überboten werden konnte. Bis zur Gründung der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1920 war das Eisenbahnwesen Angelegenheit der einzelnen Bundesstaaten des Deutschen Reiches, deren sogenannte «Länderbahnen» entsprechend der Größe ihres Territoriums nach Netzzumfang, Verkehrsleistung und Personalbestand sehr verschieden waren. Von den 560 000 Eisenbahnern Deutschlands im Jahre 1903 beschäftigte allein die preußisch-hessische Bahnverwaltung 374 000 Personen. In weitem Abstand folgte Bayern mit 52 000 Eisenbahnern, wogegen die K. W. St. E., die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, lediglich 17 000 Beschäftigte aufwiesen. Eisenbahner waren sie alle, und doch lebte

der Oberrat bei der Stuttgarter Generaldirektion in einer ganz anderen Welt als etwa ein Bahnhofskassier, ein Schaffner oder ein Werkstättenarbeiter: ob das nun die Arbeitsbedingungen betraf, die materielle Lage und nicht zuletzt die gesellschaftliche Stellung.

Beamte, Unterbeamte und Arbeiter

Nach den dienstrechtlichen Verhältnissen unterschied man zunächst drei Gruppen von Eisenbahnern: Beamte, Unterbeamte und Arbeiter. Diese Einteilung war auch bei den anderen staatlichen und kommunalen Verwaltungen üblich und entsprach nicht zufällig der militärischen Dreiteilung Offiziere, Unteroffiziere, Mannschaften. Wiederum dreigeteilt waren die Beamten; es gab einen höheren, mittleren und niederen Dienst, wobei es sich bei letzterem um einen ausschließlich in Württemberg seit 1884 bestehenden Abkömmling des mittleren Dienstes handelte.



Im Jahre 1905 entstandenes Erinnerungsbild des «Vereins der Lokomotivführer in Esslingen». Die der Betriebswerkstätte Stuttgart unterstellte Lokomotivstation Esslingen beschäftigte zu dieser Zeit etwa 120 Lokomotivführer und Heizer.

Gliederung des württembergischen Eisenbahnpersonals, Stand 1907. Nicht einbezogen sind 1111 Hilfsbeamte – Anwärter des höheren, mittleren und niederen Dienstes; der Gesamtbestand betrug 20324 Personen.

Höhere		305		Beamte 1858	
Mittlere		859			
Niedere		694			
Bahnbe- wachung und Bahnunter- haltung 1282	Stations- dienst 1403	Fahrpersonal 2874			Unterbeamte 5635
Bahnbe- wachung und Bahnunter- haltung 3938	Stations- und Zugbegleit- dienst 3896	Zugför- derung 1291	Werk- stätten 2508		Arbeiter 11720

Die zahlenmäßig kleine Gruppe der höheren Beamten bildete die Spitze der Hierarchie. Vor ihrer ersten «etatmäßigen» Anstellung hatten die Absolventen eines juristischen, kameralistischen oder technischen Studienganges ein zweijähriges Referendariat, beide höheren Dienstprüfungen und oft mehrere Jahre als «Hilfsbeamte», gegen Tagegeld und auf jederzeitigen Widerruf, abzuleisten. Der höhere Dienst umfaßte die «Kategorien» der Direktoren, Oberräte, Räte, Betriebs-, Bau- und Maschineninspektoren, Abteilungs- und Maschineningenieure, Obergemeter, Bahnbetriebskontrolleure, Bürovorsteher, Bahnhofsinpektoren und Oberbahnsekretäre; die beiden letztgenannten Gruppen waren hauptsächlich als Aufstiegsstellen für besonders befähigte mittlere Beamte vorgesehen.

Zum mittleren Dienst zählten die Eisenbahnsekretäre, Eisenbahn- und Güterkassierer, Buchhalter, Materialverwalter und Eisenbahnassistenten; sie begannen nach dem «Einjährigen», einem etwa der heutigen mittleren Reife vergleichbaren Schulabschluß, nach einer mindestens dreijährigen praktischen Ausbildung und bestandener erster Prüfung, ebenfalls als Hilfsbeamte. Für die Stellen der Bahnhofs- und Güterverwalter sowie der Eisenbahnrevisoren war zusätzlich eine erst nach mehrjähriger Berufspraxis absolvierbare zweite Prüfung erforderlich.

Ähnlich verlief die Ausbildung für den niederen Dienst, wobei jedoch anstelle des «Einjährigen» nur eine «genügende Schulbildung» nachzuweisen war. Zu dieser nur in Württemberg existierenden Beamtengruppe gehörten die Stationsmeister und Stationskassierer, Kanzleiassistenten, Obertelegrafisten, Eisenbahnexpedienten und Telegrafisten.

Im Gegensatz zu sämtlichen Beamten, die auf der Grundlage einer über der allgemeinen Schulpflicht liegenden Vorbildung ausschließlich nichtmanuelle Tätigkeiten verrichteten, waren die Unterbeamten nach Herkunft und Tätigkeit in mancher Hinsicht den handwerklichen und industriellen Lohnarbeitern vergleichbar. Es bestanden drei Gruppen, nämlich das Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungspersonal, das Stationspersonal und das Fahrpersonal. Zur ersten Gruppe gehörten die Bahn-, Brücken-, Tunnel- und Blockwärter. Zum Stationspersonal zählten die Bahnhofs-aufseher und -portiers, Stationsdiener, Wagenrevidenten, Weichen- und Stationswärter, Haltestellen- und Haltepunktvorsteher; zum Fahrpersonal die Lokomotivführer, Lokomotivheizer I. und II. Klasse, Zugführer, Schaffner, Wagenwärter, Bremser und Güterschaffner.

Eine handwerkliche Vorbildung benötigten die Lokomotivführer, die Lokomotivheizer I. Klasse sowie die Wagenwärter und Wagenrevidenten. Die übrigen Unterbeamten durchliefen eine eisenbahinterne Ausbildung mit abschließender Prüfung und Probezeiten unterschiedlicher Länge.

Über die Hälfte der württembergischen Eisenbahner stand jedoch im Arbeiterverhältnis; entsprechend ihrer Verwendung waren sie in vier Gruppen eingeteilt: das Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungspersonal, das Stations- und Zugbegleitpersonal, das Zugförderungs- und das Werkstättenpersonal. Viele Angehörige der ersten drei Gruppen verrichteten hilfswise Unterbeamtendienste, was sich in einer etwas besseren Bezahlung niederschlug, wogegen die etatmäßige Anstellung als Unterbeamter bei starkem Bewerberandrang bis zu fünfzehn Jahre auf sich warten ließ. Eine Sonderstel-



Personenzug auf der alten Rosensteinbrücke zwischen Cannstatt und Stuttgart, aufgenommen etwa 1905. Im Jahre 1913 wurde diese Brücke durch die heute noch bestehende, stromaufwärts gelegene Nachfolgerin ersetzt.

lung nahmen die Werkstättenarbeiter ein, denen die Unterhaltung des rollenden Materials und der übrigen technischen Anlagen oblag. Ihre Arbeitsbedingungen waren wenig eisenbahntypisch, da sie ständig am gleichen Ort arbeiteten und nur selten Schichtdienst anfiel. Die Werkstättenarbeiter waren eher den industriellen Lohnarbeitern vergleichbar, zumal auch schon damals viele Arbeitsgänge im Stücklohnverfahren abgewickelt wurden.

Technische Sicherungen und «stramme Dienstausbübung»

Die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs beruhte in den ersten Jahrzehnten trotz Fahrplan, telegrafischem Zugmeldeverfahren und optischer Fahrwegsignalisierung maßgeblich auf der Zuverlässigkeit des Personals. Störungen oder gar Unfälle ließen sich nur durch Handeln streng nach Vorschrift, durch die exakte Ausführung von Befehlen vermeiden. Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Ordnungsliebe wurden nicht umsonst zu den Kardinaltugenden der Eisenbahner.

Wirksamen Schutz vor menschlichem Fehlhandeln boten jedoch nur technische Vorrichtungen. Um 1880 begann in Württemberg der Bau von Stellwerken, damals noch *Centralapparate* genannt, durch die Weichen und Signale in gegenseitige Abhängigkeit gebracht wurden. Bereits 1902 waren alle Stationen der Hauptbahnen und ein Teil der Nebenbahnstationen mit Stellwerken ausgerüstet. Die Fortschritte der Elektrotechnik hatten zudem die Konstruktion elektromechanisch wirkender «Blockwerke» ermöglicht, die als Strecken- und Bahnhofsblock die Zugfahrten auf freier Strecke beziehungsweise im Bahnhofsbereich sicherten. Zu Beginn des Ersten Weltkrieges war schon ein beträchtlicher Anteil der württembergischen Hauptbahnen mit diesen Einrichtungen ausgestattet. Nicht zuletzt wurden Signalwesen und Betriebsvorschriften laufend ergänzt und verbessert.

Überflüssig war die den Eisenbahnern inzwischen in Fleisch und Blut übergegangene Arbeitsdisziplin deshalb nicht geworden, denn diese Sicherheitseinrichtungen waren noch lückenhaft und setzten natürlich korrekte Handhabung voraus. Allein schon

das ständig wachsende Verkehrsaufkommen forderte erhöhte Aufmerksamkeit: Während sich der Personalbestand der K. W. St. E. zwischen 1891 und 1913 nur verdoppelt hatte, war die Anzahl der beförderten Personen in diesem Zeitraum um 334%, das Gütertransportaufkommen um 167% und die Anzahl der gefahrenen Züge um 241% gestiegen.

Schließlich hatte sich die Eisenbahn, spätestens seit den Erfahrungen des Krieges von 1870/71, zu einem militärischen Instrument ersten Ranges entwickelt. Schon in Friedenszeiten mußte also das bedingungslose Funktionieren aller Beteiligten, seinerzeit *stramme Dienstausbübung* genannt, eingeübt werden. Wichtige Vermittler in dieser Hinsicht waren die sogenannten «Militäranwälter», längerediente Unteroffiziersdienstgrade, die nach Ablauf ihrer Militärzeit Anwartschaft auf Übernahme in staatliche Dienste hatten. Allerdings war ihr Anteil bei den süddeutschen Bahnverwaltungen wesentlich geringer als in Preußen; lediglich bei den Schaffnern erreichten die K. W. St. E. mit einem Militäranwälteranteil von 70% (Stand 1906) die dortigen Werte.

Trotzdem war auch in Württemberg ein barscher Kasernenhofton an die Untergebenen alltäglich, und selbst dem reisenden Publikum gegenüber sahen sich die Eisenbahner viel eher als Vertreter staatlicher Obrigkeit denn als Dienstleistende.

Unzufriedenheit unter dem Personal und Beschwerden der Fahrgäste blieben nicht aus. Nachdem dann einmal im Jahre 1908 selbst der frischgebackene und deshalb noch incognito reisende Präsident der Generaldirektion der K. W. St. E. von einem Hilfsunterbeamten barsch zurechtgewiesen worden war, folgte für Württembergs Eisenbahner ein schriftlicher Benimmkurs in Gestalt der *Allgemeinen Verhaltensmaßregeln für den Verkehr der Eisenbahnbeamten, Unterbeamten und Arbeiter unter sich und mit dem Publikum*.

Für die Aufrechterhaltung der Disziplin sorgte ein differenziertes Strafsystem. Zwar wurde 1907 endlich die berüchtigte «Disziplinarhaftstrafe» abgeschafft, die nur für Unterbeamte existiert hatte und eine maximal zweiwöchige Arrestierung ohne Gerichtsverfahren erlaubte, doch blieben noch genügend andere Einwirkungsmöglichkeiten. Und



Um die Jahrhundertwende entstandene Innenansicht der südlichen Halle des alten Stuttgarter Hauptbahnhofs, dessen Fassade an der heutigen Bolzstraße erhalten geblieben ist. Im Vordergrund die zum Umsetzen der Lokomotiven benötigte Drehscheibe.

wenn Verweise, Geldstrafen, Rückstufungen und Strafversetzungen nicht den gewünschten Erfolg brachten, konnten auch Beamte und Unterbeamte jederzeit entlassen werden.

Verschleiß beim fahrenden Personal durch Schichtdienst und Arbeitsbedingungen

Viele Eisenbahner arbeiteten unter Bedingungen, deren Abträglichkeit für die Gesundheit auch damals schon außer Zweifel stand. Dazu gehörten alle, die im Freien den Beschwernissen von Wind und Wetter ausgesetzt waren, wie etwa das Rangierpersonal oder die Angehörigen der Bahnunterhaltung. Am meisten zu leiden hatten wohl die Bremser, denn um 1900 waren noch etliche Güterwagen älterer Bauart im Umlauf, die kein Bremserhäuschen hatten und bei denen der Aufenthaltsort des Bremers aus einer offenen Sitzbank in Dachhöhe bestand, ausgerüstet mit einer sackartigen Lederdecke als einzigem Wetterschutz. Glücklicherweise wurden die Reisezüge zu dieser Zeit schon luftgebremst gefahren; ein Fortschritt, der bei den Güterzügen erst in den Jahren nach 1920 verwirklicht wurde.

Dagegen hatten sich die Verhältnisse für die «Maschinenmänner» etwas verbessert; sie standen nicht mehr auf offenen Plattformen, sondern in halbwegs geschützten Führerhäusern. Freilich bildeten Hitze und Frost immer noch die Plagen der jeweiligen Saison. Was ständig zunahm, war die Arbeitsbelastung der Heizer, denn es kamen immer leistungsfähigere Maschinen mit immer höherem Kohleverbrauch zum Einsatz. So hatten die seit 1909 in Dienst gestellten Schnellzuglokomotiven der Klasse C bereits eine Feuerbüchse mit 3,95 Quadratmeter Rostfläche.

Überhaupt war das fahrende Personal den größten Belastungen ausgesetzt, da es die Unregelmäßigkeit des ständigen Unterwegsseins zu tragen hatte. Schichtdienst rund um die Uhr, wobei Schichten von 15 Stunden und Wochenarbeitszeiten von 65 Stunden keine Ausnahmen waren, häufige Auswärtsübernachtungen und vor allem die unregelmäßige Ernährung zehrten an den Kräften. Magen-Darm-Erkrankungen waren überdurchschnittlich häufig; ohnehin erkrankten die im Schichtdienst Beschäftigten – neben dem Fahrpersonal vor allem das Stationspersonal und die Bahnwärter – doppelt so oft wie die übrigen Eisenbahner. Frühzeitige Zurruesetzung des fahrenden Personals wegen Dienstunfähigkeit war eher die Regel als die Ausnahme. Im Jahre 1909 waren nur 18 Prozent des württembergischen Lokomotivpersonals älter als 45 Jahre, wogegen von den Spitzenbeamten des höheren

Dienstes 71 Prozent dieser Altersgruppe angehörten.

Körperlicher Verschleiß war aber nicht nur Folge langzeitiger Einwirkungen, sondern konnte mitunter recht plötzlich eintreten. Die vierteljährlich im Amtsblatt veröffentlichten Unfallberichte der K. W. St. E. sprechen eine deutliche Sprache. Nachstehend die letzten drei Unfälle des Jahres 1905: 12) Am 17. November stürzte ein Bremser auf freier Strecke von einem Güterzug ab; er wurde überfahren und sofort getötet.

13) Am 6. Dezember wurde ein Ankuppler von einem einfahrenden Zug erfaßt und in das Nebengleis geschleudert, so daß er einen Schädelbruch erlitt. Außerdem wurden ihm von einem eben ausfahrenden Zug beide Beine abgefahren. Die Verletzungen hatten den sofortigen Tod zur Folge.

14) Am 20. Dezember wurde ein Bahnhofaufseher beim Überschreiten der Gleise von einer Rangierabteilung überfahren und sofort getötet.

Im Zeitraum von 1900 bis 1912 verunglückten jedes Jahr in Württemberg zwischen elf und einunddreißig Eisenbahner tödlich; die Anzahl der Verletzten bewegte sich zwischen 33 und 80 Personen jährlich. Unfallverhütungsvorschriften und Sicherheitsvorkehrungen bewirkten zwar einen leichten Rückgang der Unfallzahlen, vermochten jedoch nur begrenzt Abhilfe zu schaffen, denn die Unfallursache hieß eben oft nicht Leichtsinn oder Unwissenheit, sondern Arbeitshetze und Übermüdung.

Einkommen und Auskommen – oft am Rande der Armutsgrenze

Ausgeprägter als heute waren die Unterschiede zwischen den oberen und den unteren Einkommensklassen. Im Jahre 1907 bezog ein Oberrat ein Jahresgehalt von 6500 Mark; ein Bahnhofsinspektor erhielt 3650 Mark, ein Stationsverwalter 2050 Mark, ein Lokomotivführer 1900 Mark und ein Bahnwärter 900 Mark jährlich. Wer keine kostenfreie Dienstwohnung nutzte, der bekam zusätzlich Wohnungsgeld, das je nach Rang des Empfängers und je nach Ortsklasse zwischen 170 und 800 Mark pro Jahr betrug. Wichtig für das fahrende Personal waren die «Fahrgebühren» in Form von Kilometer- und Übernachtungsgeldern, die längst ihren ursprünglichen Spesencharakter verloren hatten und zu einem dringend benötigten festen Bestandteil des Einkommens geworden waren.

Bei den genannten Jahresgehältern handelt es sich um den Mittelwert zwischen Anfangs- und Endgehalt, da die Besoldung der Beamten und Unterbeamten auch damals schon nach dem Dienstalters-



Personal des Bahnhofs Rottenburg, um 1913. Untere Reihe (von links): Hilfsbeamter, Stationskassier, Eisenbahnsekretär, Eisenbahninspektor Gustav Mönch (Leiter des Bahnhofs seit 1896, bis 1912 im Range eines Bahnhofsverwalters II. Klasse), drei Eisenbahnassistenten (niedere Beamte, bis 1906 Eisenbahnexpedienten genannt). Zweite Reihe (von links): Hilfslokomotivführer, Lokomotivheizer (beide nicht zum Bahnhofspersonal zählend, sondern wohl «auf Durchreise»), drei Unterbeamte, Hilfsbeamter. Dritte Reihe (von links): Bahnhofsaufer, Eisenbahngehilfin (einzige qualifizierte Frauenbeschäftigung im Eisenbahndienst), Bahnhofsportier, Bahnhofsaufer. Obere Reihe: Stationsarbeiter.

prinzip erfolgte. Begonnen wurde in einer recht mageren Eingangsstufe; «Vorrückungen» erfolgten nach jeweils drei Jahren, so daß je nach Anzahl der von Kategorie zu Kategorie verschiedenen Dienstaltersstufen nach sechs bis einundzwanzig Jahren das Endgehalt erreicht war. Ein Schaffner zum Beispiel fing mit 1000 Mark Jahresgehalt an und konnte sich im Abstand von drei Jahren jeweils um 100 Mark verbessern; auf diese Weise erreichte er nach zwölf Jahren die Endstufe mit jährlich 1400 Mark. Allerdings bestand kein Rechtsanspruch auf Vorrückung, denn es wurden *Würdigkeit und zufriedenstellende Dienstführung* vorausgesetzt. Die Interpretierbarkeit dieser Kriterien machte es den Vorgesetzten leicht, all jenen einen Denkkzettel zu verpassen, die irgendwann einmal unangenehm aufgefallen waren.

Da eine Umrechnung der Einkommen auf heutige Kaufkraft nicht ohne weiteres möglich ist, sollen

einige Lebensmittelpreise aus dem Jahre 1906 eine grobe Orientierung geben. Im Durchschnitt des gesamten Stadtgebietes kosteten in Stuttgart, das allerdings hinsichtlich der Lebenshaltungskosten an erster Stelle in Württemberg lag, zu jener Zeit ein Kilogramm halbweißes Brot 28 Pfennig, ein Zentner Kartoffeln 3,86 Mark, ein Liter Milch 19 Pfennig, ein Pfund Sauerrahmbutter 1,06 Mark und ein Kilogramm Schweinefleisch 1,67 Mark. Die durchschnittliche Jahresmiete für eine Zweizimmerwohnung in zentraler Lage betrug 320 Mark, in den Vororten zwischen 200 und 300 Mark.

Arbeiter wurden überwiegend im Tagelohn bezahlt, der sich nach Lohngruppe, Dienstalter und Ortsklasse berechnete; im Werkstättenbereich war das Stücklohnverfahren verbreitet. Qualifizierte Spezialisten wie die Vorarbeiter in den Werkstätten konnten durchaus einen Jahreslohn von 2000 Mark erreichen, ein Schlosser immerhin noch 1500 Mark, wo-



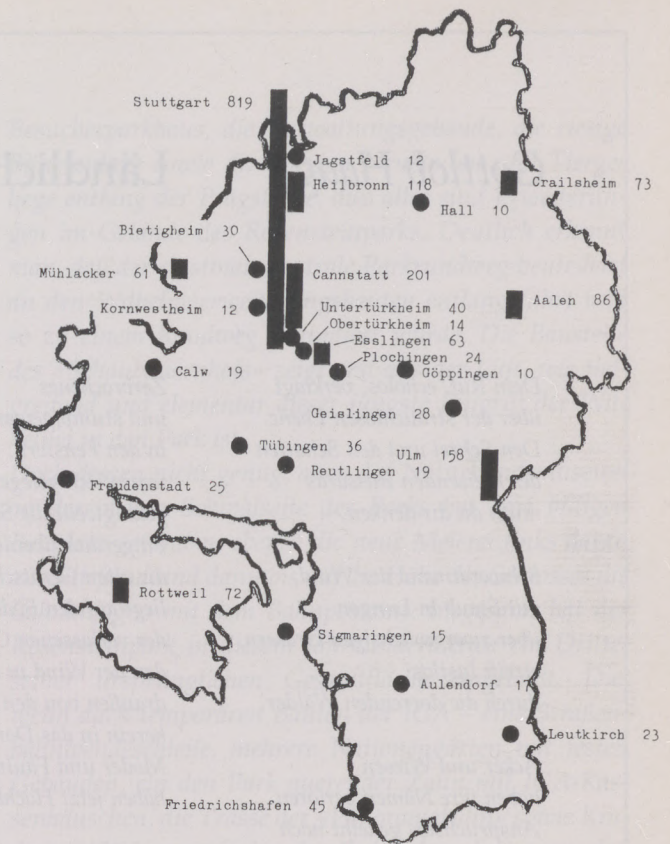
Unter reger Beteiligung des Eisenbahnnachwuchses wurde zwischen 1905 und 1910 dieses Gruppenbild auf der Backnanger Seite des Bahnhofs Waiblingen aufgenommen. Als Kulisse diente die zur Klasse B3 gehörende Lokomotive «Moegglingen».

gegen sich viele der ungelerten Kräfte im Stationsdienst oder bei der Bahnunterhaltung mit 800 Mark jährlich begnügen mußten. Ein Jahreslohn in dieser Höhe lag unter den statistisch ermittelten Lebenshaltungskosten für eine vierköpfige Familie, die zu dieser Zeit im Durchschnitt des ganzen Reichgebietes mit 1200 Mark pro Jahr angegeben wurden. Nicht wenige Eisenbahner mußten also am Rande oder gar unterhalb der Armutsgrenze wirtschaften und waren so gesehen nicht besser gestellt als industrielle Lohnarbeiter. Was einen Arbeitsplatz auf der Bahn jedoch wertvoll machte, war seine Krisensicherheit, denn auch bei rückläufigem Verkehrsaufkommen fanden nur selten Entlassungen statt. Wer brav seine Pflicht tat, auch gegen launische oder ungerechte Vorgesetzte nicht aufmuckte und sich nicht allzusehr an sozialdemokratischen «Umtrieben» beteiligte, der konnte auf eine Lebensstellung rechnen. Wer zudem die erforderliche Prüfung abgelegt hatte, durfte sich Hoffnung auf eine Unterbeamtenstelle machen; wobei freilich in manchen Kategorien jahrelange Wartezeiten bestanden. Eine Ernennung zum Unterbeamten bedeutete fürs erste oft nur eine geringe materielle Verbesserung, erschloß jedoch weitere Aufstiegschancen und bewirkte nicht zuletzt einen beachtlichen sozialen Aufstieg, denn Titel und Uniform waren auch in den vergleichsweise liberalen und «zivilen» süddeutschen Staaten von einiger Bedeutung.

Besondere Attraktivität gewann der Eisenbahndienst durch die sogenannten Wohlfahrtseinrichtungen der K. W. St. E. Fast jeder vierte Eisenbahner bewohnte eine Dienstwohnung oder bahneigene Mietwohnung; die Mieten für letztere lagen deutlich unter dem allgemeinen Niveau. Kostenfreie Dienstkleidung, Freifahrtscheine und der verbilligte Bezug von Brennstoffen erleichterten das Haushalten mit dem schmalen Einkommen. Für die Arbeiter war über die damals noch recht lückenhafte Sozialgesetzgebung hinaus Vorsorge getroffen für Krankheit, Erwerbsunfähigkeit und Alter. Und schon früh hatten sich Eisenbahner zusammengeschlossen und Selbsthilfeeinrichtungen gegründet: Unterstützungsvereine und Sterbekassen, einen Spar- und Darlehensverein, Einkaufsgenossenschaften sowie in Cannstatt und in Ulm Bau- und Sparvereine, die bis 1906 an beiden Orten 187 Wohnungen für ihre Mitglieder fertiggestellt hatten. Viele Selbsthilfeeinrichtungen wurden von der Bahnverwaltung durch Bürgschaften oder Kredite unterstützt. Unbestritten spielte dabei die ernstgenommene Fürsorgepflicht für die Untergebenen eine wichtige Rolle, ebenso jedoch das Bestreben, angesichts einer mehr und mehr erstarkenden Sozialdemokratie ein staats-treues und gegen derartige «Anfechtungen» immun-es Eisenbahnpersonal zu formen.

Entsprechend mißtrauisch reagierte die Bahnverwaltung auf gewerkschaftliche Aktivitäten aller Art. Das beruhte zum einen auf der wirtschaftlichen und militärischen Schlüsselrolle der Eisenbahnen, zum anderen auf dem damals noch ungebrochen patriarchalischen Verständnis der Beziehungen zwischen Dienstherr und Bediensteten. Allerdings verfuhr man in Württemberg weniger rigoros als in Preußen und Sachsen, wo der seit 1897 bestehende und sozialdemokratisch orientierte *Verband der Eisenbahner Deutschlands*, nach seinem Gründungsort auch *Hamburger Verband* genannt, bis 1916 unnachsichtig verfolgt wurde und deshalb ohne große Wirkung blieb. Der *Verband Württembergischer Eisenbahn-, Werkstätten- und Betriebs-Arbeiter*, im Jahre 1900 entstanden und trotz verschiedener, aus Gründen der Vorsicht erfolgter Distanzierungen der Sozialdemokratie nahestehend, wurde wohl argwöhnisch beobachtet und gelegentlich auch in seiner Arbeit behindert, jedoch nicht in die Illegalität gedrängt. Das war schon deshalb nicht nötig, weil er nie so richtig über den Werkstättenbereich hinaus wirksam werden konnte, trotz aller Bemühungen, möglichst viele Eisenbahner zu vertreten, weshalb er seit 1906 nach der Vereinigung mit den badischen und bayerischen Schwesterorganisationen ja auch als *Verband Süddeutscher Eisenbahner* firmierte.

Dagegen konnte der ebenfalls 1900 gegründete, in der Tradition der christlichen Arbeitervereine stehende *Verband der württembergischen Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunterbeamten*, kurz *Württembergischer Eisenbahnerverband* genannt, neben einem großen Teil der Unterbeamten auch sehr viele Hilfsunterbeamte und Arbeiter für sich gewinnen. Nach Maßgabe seiner Satzung war er der Zusammenschluß dieser drei Gruppen auf überkonfessioneller christlicher Grundlage unter Ausschluß sozialdemokratischer «Tendenzen», und dieser Verband verfolgte seine Ziele mit einer bewundernswerten Mischung von beflissener Untertänigkeit und zielstrebigem gewerkschaftlicher Interessenvertretung. Der zeittypischen Zersplitterung des Eisenbahnpersonals in unzählige «Kategorienvereine» begegnete er durch organisatorische Flexibilität, die parallel zum Aufbau der nach örtlichen «Obmannschaften» gegliederten eigenen Organisation die Einbeziehung bestehender oder neuer Vereine ermöglichte. Es gelang allerdings nicht immer, separatistische Strömungen zu neutralisieren: Ein Teil der Zugführer gründete 1905 einen eigenen Verband, ebenso we-



Anzahl der Dienst- und Mietwohnungen der K.W.St.E., der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, Stand 1908. Orte mit weniger als zehn Wohnungen sind nicht dargestellt, Orte mit weniger als fünfzig Wohnungen als Punkte, Orte mit größerem Bestand als Säulen in entsprechender Höhe. Nicht einbezogen sind zudem 871 Wohnungen in Stationsgebäuden und 1430 Wohnungen in Bahnwärterhäusern.

nige Jahre später die Lokomotivheizer I. Klasse, deren Vorgesetzte ja im *Verein Deutscher Lokomotivführer* seit eh und je eigene Wege gingen. Von den Beamten wiederum hatten die Angehörigen des mittleren und des niederen Dienstes ihre jeweils gesonderte Ständesorganisation.

Insgesamt war die Zersplitterung des Eisenbahnpersonals in Württemberg, wie auch in Baden und Bayern, deutlich geringer ausgeprägt als in Preußen, wo rund 70 verschiedene Verbände und Vereine von Beamten und Unterbeamten existierten. Trotzdem konnten auch bei der K. W. St. E. auf dem Nährboden einer strengen Rangordnung mit sorgsam verteilten Kompetenzen und Privilegien Eigenschaften wie Ständesdünkel oder Kastengeist vorzüglich gedeihen. Noch war es für die wenigsten Eisenbahner vorstellbar, die Forderung nach besseren Arbeits- und Lebensbedingungen gemeinsam, das heißt ohne Rücksicht auf Rang und Kategorie, zu stellen.