

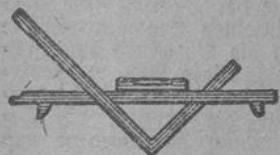
Rottenführer-Zeitung

Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner.

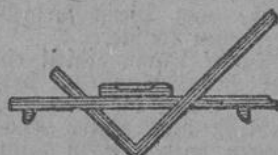
Offizielles und fachwissenschaftl. Organ
des Verbandes Deutscher Eisenbahn-



für die Vertretung der Standesinteressen
Rotten- und Hilfsrottenführer & B.



Die Zeitung erscheint am 1. u. 15. eines jeden Monats und kostet beim Verlage bestellt 1. — Mark, bei der Post bestellt 1.50 Mark pro Vierteljahr, im voraus zahlbar. — Inserate pro 4 gespaltene Petitzeile 25 Pfg. Bestellungen nehmen sämtliche Postanstalten und der Verlag an. Abonnenten, welche nicht 10 Tage vor Schluss des Vierteljahres ausdrücklich abbestellen, erhalten das Blatt für ihre Rechnung weiter geliefert.



Jedes Mitglied, welches der oben genannten Beamtenklasse als Beamter oder Hilfsbeamter angehört, ist unter den bekannt gegebenen Bedingungen mit 200 (zweihundert) Mark gegen tödlichen Unfall in oder ausser Dienst versichert.

Nr. 10

Dahlhausen-R., 15. Mai 1919

8. Jahrgang

Inhalt: Aus unserer besetzten Ostmark. — Wie Arbeitsleistungen bewertet werden. — Der Unterausschuß der Gesellschaft für Soziale Reform zur Beratung der Beamtenfragen. — Die Neuordnung der Kriegsteuerzulagen. — Aus dem Beamtenbeirat. — Notizen. — Beschaffenheit des Untergrundes bei Weichen. — Eingekandt. — Offener Brief. — Vereinsnachrichten. — Dankfagung. — Bekanntmachung. — Versammlungskalender. — Inserate.

Aus unserer besetzten Ostmark.

Die Klagen der Beamten in dem von den Polen besetzten Teile der Provinz Posen nehmen immer mehr zu. Die Polen gehen rücksichtslos mit der Polonisierung vor. Wer sich nicht dazu bequemen will, der wird an die Luft gesetzt. So ist bereits von der polnischen Republik allen Lehrern der Provinz Posen amtlich das Dienstverhältnis gekündigt worden. Letztere sitzen vom 1. Mai d. Js. ab auf der Straße. Auch im Eisenbahndienste wird das gleiche beabsichtigt. Zwar kann man hier nicht so schnell vorgehen, weil die Eisenbahnbeamten unbedingt nötig sind und nicht ohne weiteres ersetzt werden können; aber in der Stille — ganz heimlich — wird mit Hochdruck an der Schaffung eines Ersatzes für die deutschen Beamten gearbeitet. Überall, wo es möglich ist, und dort, wo man es gar nicht für möglich hält, werden Polen für den Eisenbahndienst ausgebildet. Man beabsichtigt augenscheinlich, alle deutschen Beamten aus dem Dienste der polnischen Staatseisenbahnen zu entlassen, sobald genug ausgebildete polnische Beamte zur Verfügung stehen. Von des Gedankens Blässe oder gar von einem Weltbürgertum, wie es in Deutschland überall sich breit macht, ist man in der polnischen Republik nicht angekränkt. Dort kennt man nur einen polnischen Willen und handelt rücksichtslos. Unsere Machthaber könnten von den polnischen Staatsleitern in dieser Beziehung viel lernen.

Unter diesen Umständen müssen wir damit rechnen, daß alle deutschen Beamten, die zur Stärkung des Deutschtums im Laufe der Jahre in die Ostmark verlegt worden sind, über kurz oder lang aus ihrem jetzigen Dienstverhältnis entlassen und in das deutsche Mutterland abgeschoben werden. Vom Osten werden wir, wie wir es bereits im Westen erlebt haben, die deutschen Beamten wie Bettler in die Heimat zurückkehren sehen. Wir werden es erleben müssen, daß auch sie in den überfüllten Städten von Straße zu Straße, von Haus zu Haus pilgern, um für sich und ihre Familien eine Wohnung oder wenigstens eine Unterkunft zu suchen.

Sollen wir das ohne weiteres hinnehmen?

Im Sinne der deutschen Ostmarkenpolitik wurden i. Jt., wie Reichsminister Bülow es öffentlich ausgesprochen hat, die tüchtigsten Beamten nach der Provinz Posen versetzt. Sie haben dort während ihrer ganzen Dienstzeit und namentlich nach der polnischen Erhebung wahrlich genug leiden müssen und sollten jetzt unseres Dankes gewiß sein. Sie haben sich durch ihre Leiden einen Anspruch auf die Fürsorge der Regierung erworben, welche sie i. Jt. — zum größten Teil gegen den eigenen Willen — hinausgeschickt hat. Sie erwarten daher, daß der Staat jetzt für sie sorgt. Sie würden es als eine „unauslöschliche Nachlässigkeitslunde“ der Machgebenden betrachten, wenn sie sich nach der zwangsweisen Aussiedelung

bei uns auf den Straßen „herumwälzen“ müßten oder wenn sie gar, um ein vorläufiges Unterkommen zu finden, auf die Gasse freundschaftlich Mißbilligter angewiesen wären. Das wäre allerdings, so schreibt uns ein Beteiligter, ein merkwürdiger Dank für „ihre Stärkung des Deutschtums“. Werden unsere Staatsleiter das zulassen? Kann die Heimat das dulden? Sollen wir durch unsere Ergebung in das Schicksal, sollen wir durch Schweigen dazu beitragen, daß das Elend, das unsere Ostmärkte jetzt erdulden, mit ihrer Heimkehr nicht beendet, daß es womöglich noch vergrößert wird?

Nein, das wollen wir nicht! Darum lenken wir die Aufmerksamkeit der maßgebenden Stellen rechtzeitig auf diese Frage. Wir fordern, daß unsere Ostmärkte mit offenen Armen aufgenommen und daß sie nicht nur in den bisherigen Stellungen bei uns untergebracht und weiterbeschäftigt werden, sondern daß für sie und ihre Familien auch genügend Wohnungen vorhanden sind. Wir wollen nicht, daß diese deutschen Familien auf der Straße liegen bleiben müssen, und fordern, daß für sie Wohnungen bereitgestellt und nötigenfalls gebaut werden.

Wie Arbeitsleistungen bewertet werden.

Im Monat Dezember 1918 wurden hier an Eisenbahnbedienstete Remunerationen gewährt. Wie die Gewährung erfolgte und wie hierbei die Arbeitsleistungen bewertet und anerkannt wurden, soll in nachstehenden Beispielen mitgeteilt werden. Mein Rottenführer hatte im Monat Februar neben seiner laufenden Arbeit den Einschlag von ca. 400 Nm. Brennholz für Eisenbahnbedienstete zu beaufsichtigen. Von Monat März bis zum Eintritt von Frost im November hatte derselbe größere Arbeiten, wie Gleisumbau und Gleisbettenerneuerung, auszuführen und hierbei 40—50 Arbeiter anzuleiten und zu beaufsichtigen. Bei diesen Arbeiten, die weit ab von der Wohnung des Rottenführers ausgeführt wurden, konnte derselbe die Mittagsmahlzeit nicht zu Hause einnehmen, sondern war den ganzen Tag bei Sonnenglut bzw. Regen auf Brot und Kaffee angewiesen. Er konnte sich nicht viel um seine häusliche Wirtschaft kümmern, da er erst abends 7 Uhr müde nach Hause kam, und hatte somit auch keinen Anteil am Nutzen der Kleinviachucht und des Gartenbaues.

Als Anerkennung für seine Tätigkeit erhielt dieser Rottenführer eine Remuneration von 35 Mark.

Der Bahnhofsaufsicht an dem Stationsorte des Rottenführers, welcher bei dem geringen Zugverkehr usw. neben seinem Dienste eine blühende Vieh- und Landwirtschaft betreibt, jede Mahlzeit zu Hause einnehmen konnte, durch den

Verkauf des Ueberschusses aus seiner Wirtschaft einen guten Nebenverdienst hatte und auch an Vorgelegte Butter usw. liefern konnte, erhielt als Anerkennung für seine Tätigkeit 40 Mark. Ein anderer Hilfsrottenführer hatte sich im zeitigen Frühjahr bei dem Bau eines Anschlußgleises zu einer Torfgewinnungsstelle der Eisenbahnerverwaltung, wobei ca. 3000 Kubikmeter Boden zu bewegen waren, sehr verdient gemacht. Den ganzen Sommer hindurch hatte dieser Hilfsrottenführer 40-50 Arbeiter und Arbeiterinnen bei der Torfgewinnung mit Umsicht und Geschick angeleitet und beaufsichtigt, so daß es möglich wurde, 2 Millionen Stück Ziegel Prektofs herzustellen und an Eisenbahnbedienstete abzugeben. Auch dieser Hilfsrottenführer war den ganzen Arbeitstag von Hause fort und konnte sich auch nicht mit Landwirtschaft usw. befassen, er ist selbst bei schwerer Erkrankung seiner Kinder nicht eine Stunde vom Dienst fortgeblieben, damit der Betrieb glatt weitergehen konnte.

Dieser Mann erhielt eine Remuneration von 30 Mark. Zwei Hilfsweichensteller bzw. Hilfsbahnwärter eines Bahnhofes 4. Klasse im hiesigen Bezirk, welche abwechselnd Bahnbedienstete bzw. täglich 18,5 Kilometer Streckenbegang auszuführen hatten, ihren Dienst aber sehr nachlässig versahen, so daß von dem Bahnmeister wiederholt Klagen beim Amtsvorstand vorgebracht werden mußten, erhielten auch je 30 Mark.

Eine derartige Bewertung der Arbeitsleistungen muß natürlich die größte Mißstimmung und Verbitterung bei den benachteiligten Bediensteten hervorrufen und jede Arbeitsfreudigkeit bzw. jedes Interesse am Dienst vernichten.

Die Tätigkeit in der Bahnunterhaltung usw. wird immer noch gegenüber dem Betriebs- und Innendienst als minderwertig betrachtet. Besonders wird die schwere und verantwortungsvolle Tätigkeit der Rotten- bzw. Hilfsrottenführer gegenüber den Betriebsbediensteten nicht genügend bewertet. Deshalb treten auch viele tüchtige, für den Rottenführerdienst gut geeignete Bedienstete lieber in den Betriebsdienst über, so daß vielfach ungeeignete Kräfte für den Rottenführerdienst herangezogen werden müssen.

Möge die Neuorientierung und die neue Beförderung auch hierin Wandel schaffen.

Anmerkung der Red.: Gerne bringen wir diese Zeilen zur Kenntnis der Mitglieder. Wir danken dem Schreiber der Zeilen für sein Eintreten für die Rottenführer.

In einer Versammlung der Bahnmeister in Berlin kam folgendes zur Sprache: Ein weiteres Schreiben der Abteilung Bromberg fordert Unterstützung unserer Rottenführer. Die Begründung des Schreibens führt die recht schlechte Lage dieser Beamtengruppe vor Augen und fordert Anstrengung zur Hebung der Rottenführer in die Unterassistentenklasse. Dazu ergreift der Amtsbruder Franz Müller das Wort über die Lage der Rottenführer und die dringende Notwendigkeit der unverzüglichen Besserstellung dieser Beamtengruppe. Er begründete die jetzige Stellung der Rottenführer als nicht passend und fordert mehr Selbstständigkeit und bessere Bezahlung. Wenn diesen Gesichtspunkten nicht näher getreten würde, so wäre bestimmt zu erwarten, daß der Nachwuchs der Rottenführer kaum noch aufgebracht würde, da doch alle tüchtigeren Arbeiter versuchen würden, zu einem Bahnhof oder in ein Stellwerk als Weichensteller zu kommen, wo sie dauernd unter Dach seien, und ohne großen Ärger mit fremden Leuten ihren Dienst für ihre Posten zu verantworten hätten. Die Versammlung war sich vollständig einig, daß für die Rottenführer dringend eine Besserung der Lage nötig sei. Der Abteilung Bromberg wird diesbezüglicher Bescheid erteilt.

Der Unterausschuß der Gesellschaft für Soziale Reform zur Beratung der Beamtenfragen

Ist am 3. April gebildet worden. Es fand eine Vorbesprechung von Organisationsführern und von Sachkennern des Beamtenrechts statt, an der neben dem stellvertretenden Vorsitzenden und dem Generalsekretär der Gesellschaft die Herren Abg. Kemmers, Vorsitzender des Deutschen Beamtenbundes, Direktor Fallenberg, Referent für Beamtenfragen im Reichsministerium des Innern, Oberpostinspektor Dr. Tappert vom Beamtenbeirat der Reichspostverwaltung, Rektor Günther vom Lehrerverein, Generalsekretär Hubrich vom Verband der mittleren Post- und Telegraphenbeamten, Polizeisekretär Jech vom Gewerkschaftsbund der Regierungsbeamten Preußens, Fräulein v. Schalscha-Chrenfeld vom Kathol. Verband der weiblichen kaufmännischen Angestellten und Beamtinnen Deutschlands, sowie die Geheimräte Oberverwaltungsgerichtsrat Dr. Danne, Hüfner, Dr. Straehler und Dr. Vogt teilnahmen, während

Vertreter mehrerer Eisenbahnbeamtenverbände usw. unerwartet verhindert waren und die Herren Oberbürgermeister Dr. Glüsmann, Unterstaatssekretär Dr. Heinemann, Geheimrat Justizrat Professor Dr. Dr. Kahl, Landgerichtsdirektor a. D. Geheimrat Justizrat Ranzow und Oberverwaltungsgerichtsrat Lindemann entschuldigt fehlten. Die Besprechung galt der Abklärung des Tätigkeitsfeldes des Unterausschusses und der Bestimmung der Persönlichkeiten, die ihm angehören sollen. In mehrstündiger fesselnder Aussprache, die die Schwierigkeit, aber auch die Dankbarkeit der Aufgabe des Unterausschusses deutlich zeigte, wurde dem Vorstand der Gesellschaft, der im Auftrag ihres Hauptausschusses die Errichtung des Unterausschusses vorzunehmen hat, empfohlen, die zur Vorbesprechung eingeladenen Sachkennern des Beamtenrechts auch in Zukunft um ihre Teilnahme zu ersuchen und von den Organisationen diejenigen Vertreter heranzuziehen, die der Deutsche Beamtenbund als Gesamtorganisation aller einzelnen Beamtenverbände vorschlägt; hierbei sollen vornehmlich die Verbände berücksichtigt werden, die der Gesellschaft für Soziale Reform korporativ angegeschlossen sind. Der so zustande gekommene Unterausschuß für Beamtenfragen sollte die großen, die Beamenschaft bewegenden Fragen gründlich durchberaten und hierzu auch Vertreter der großen Organisationszentralen der Arbeiterschaft mit hinzuziehen. Er solle einen Arbeitsausschuß jeweils dann aus seiner Mitte einsetzen, wenn eine Einzelfrage besonderer Durcharbeitung in kleinerem Kreise bedürfe. Der Unterausschuß habe die Ergebnisse seiner Arbeiten dem Hauptausschuß der Gesellschaft mitzutellen, dem die Beschlusssatzung gemäß zusteht. Alle Anwesenden waren sich darüber einig, daß gründliche, aber schnelle Arbeit geboten sei. Als erste Teilfragen, die zur Beratung zu stellen sind, betrachteten sie die Streitfrage, die Frage der Beamtenausschüsse und -räte und die der Beamtenkammern. Die Streitfrage wurde bereits am 9. März in einer Vollversammlung des Unterausschusses im Sitzungssaal des Reichspostministeriums überaus gründlich beraten.

Die Neuregelung der Kriegsteuerzulagen.

Nach dem Umsturz vom 9. November hat sich der Besteuerungsprozeß des allgemeinen wirtschaftlichen Lebens weiter fortgesetzt und die Anforderungen der Lebenshaltung hatten sich weiterhin für die auf ihr Einkommen angewiesene Beamenschaft bis zur Unentrichtlichkeit gesteigert. Somit war wieder die Notwendigkeit eingetreten, der wirtschaftlichen Bedrängnis der Beamten durch eine besondere Maßnahme zu Hilfe zu kommen. Im Hinblick auf die vorläufige Auslichtung einer Besserung des Wirtschaftsstandes war darauf Rücksicht zu nehmen, die Hilfe dauernd zu gestalten und verhältnismäßig bedeutende Mittel zur Verfügung zu stellen, um den Beamten eine fühlbare Entlastung zuteil werden zu lassen. Angesichts der verworrenen innerpolitischen Verhältnisse und unter Würdigung der kritischen Finanzlage der Reichs- und Staatsverwaltungen war es nicht leicht, die vorhandenen Schwierigkeiten zu überwinden und zu dem jetzigen Resultat zu kommen.

Der Deutsche Beamtenbund hatte zunächst die Forderung aufgestellt, die laufenden Kriegsteuerzulagen auf monatlich 250 Mark und für jedes Kind auf 50 Mark zu erhöhen. Nach Verhandlungen im Preussischen Finanzministerium wurde die Forderung dann auf 200 Mark und 50 Mark für jedes Kind ermäßigt. Zur Entscheidung über diese Wünsche, die sowohl im Finanzministerium wie im Reichsschatzamt durch Vertreter der Beamenschaft mündlich begründet worden waren, fand am 15. Februar im Reichsschatzamt eine Sitzung in Gegenwart von Vertretern der außerpreussischen Regierungen statt. Das Reichsschatzamt wollte 120 Mark und 40 Mark monatlich für jedes Kind zugestehen unter Wegfall aller übrigen bisherigen Zulagen, während Preußen 150 Mark und 40 Mark Kinderzulage beantragte. Weit darüber hinaus ging ein Antrag des Eisenbahnministers, der unter Weitergewährung der übrigen, bisherigen Zulagen die Erhöhung der Betriebszulage auf 90 bis 180 Mark monatlich für die Beamten aller Verwaltungen verlangte, nur Beamte mit mehr als 6000 Mark Gehalt sollten von der Zulage ausgeschlossen sein. Da der Eisenbahnminister mit seinem Antrage allein blieb, wurde beschlossen, die Entscheidung der Reichsregierung in Weimar zu überlassen. Am 19. Februar fand dann in Weimar eine Sitzung der Reichsregierung statt, zu der auch der Vorsitzende des Deutschen Beamtenbundes und Mitglied der Nationalversammlung, Generalsekretär Kemmers, hinzugezogen wurde. Dieser wies nach, daß die Forderung von 200 Mark und 50 Mark für jedes Kind von der gesamten Beamenschaft, einschließlich des Eisenbahnbe-

amtenbundes, in einer Sitzung des Deutschen Beamtenbundes einstimmig erhoben worden sei und daß demnach die vom Eisenbahnminister vertretene neue Forderung des Eisenbahnbeamtenbundes weder die Zustimmung der gesamten Beamenschaft gefunden habe, noch den dringenden Wünschen nach Vereinheitlichung der Berechnung entspreche, außerdem stelle die Forderung des Eisenbahnbeamtenbundes eine unbillige Benachteiligung aller Beamten mit höherem Gehalt dar. Unter Enthaltung von 2 Stimmen des Eisenbahnerbundes hat der Deutsche Beamtenbund dann am 22. Februar unter dem Druck der Umstände einer Unterscheidung zwischen besonders teuren, teuren und weniger teuren Orten zugestimmt und für sämtliche Beamte, ohne Unterschied, je nach der Ortsklasse, 250, 200 und 150 Mark Teuerungszulage vorgeschlagen, zuzüglich 50 Mark für jedes Kind in sämtlichen Orten.

Die neuen Sätze der Kriegsteuerungszulagen sind nach dreierlei Gesichtspunkten gestaffelt: Nach Einkommensgruppen, nach örtlichen Teuerungsverhältnissen und nach dem Familienstand.

Bezüglich der Dreiteilung der Ortsklassen in besonders teure, weniger teure und „billige“ Orte war von vornherein zu erwarten, daß sich hier ein starker Widerspruch aus zahlreichen Orten erheben würde. Wenn die Differenzierung auch im großen Zuge die wirtschaftlichen Unterscheidungsmerkmale durch die Dreiteilung zu erfassen sucht, so schafft sie doch in zahlreichen Einzelfällen Ungerechtigkeiten. Es ist z. B. ungerechtfertigt, wenn innerhalb des zusammenhängenden Wirtschaftsgebiets Groß-Berlin Unterscheidungen in der Bemessung des Wohnungsgeldes und der Teuerungszulagen zwischen den Vororten und Berlin gemacht werden. Die Lebenshaltung stellt hier, ob in der Hauptstadt oder in einem Vorort, durchweg so gleiche Anforderungen, daß eine mindere Bemessung der Teuerungszulagen bei den hieran betroffenen Beamten als eine ungerechtfertigte Benachteiligung empfunden werden muß. Die Zusammenlegung Groß-Berlins zu einer einheitlichen Wohnungs- und Teuerungsklasse würde diese Ungerechtigkeiten beseitigen. Es ist dringend zu wünschen, daß diese Maßnahme bald geschieht.

Aber auch im Reiche entspricht die Einteilung der Orte vielfach nicht den wirklichen Verhältnissen und es liegt bei vielen Orten die dringende Notwendigkeit der Versetzung in eine höhere Wohnungs- und Teuerungsklasse vor. Bei der bestehenden Dreiteilung mag es allerdings nicht leicht sein, immer die richtige Abgrenzung zu finden, aber eine Nachprüfung scheint hier dringend geboten. In Fällen, in denen eine offensibare Benachteiligung einzelner Orte vorliegt, müssen die Beamten die für die Versetzung in die höhere Klasse notwendigen Maßnahmen selbst ergreifen. Es ist notwendig, daß die gesamte örtliche Beamenschaft in solchem Falle eine gemeinsame, gehörig begründete Eingabe an das Reichsfinanzministerium richtet, und es empfiehlt sich, die in dieser Eingabe vorgetragene Schilderung der örtlichen Teuerungsverhältnisse durch den Gemeindevorsteher oder Bürgermeister bestätigen zu lassen.

Als ein Vorzug der Neuordnung ist anzuerkennen, daß an Stelle des früheren, immerhin komplizierten Systems von Kriegsteuerungszulagen und Kriegsbeihilfen jetzt eine übersichtliche Zusammenfassung getreten ist. Und bei einem Vergleich mit den bisherigen Sätzen ergibt sich die Tatsache, daß durch die Neuordnung eine nicht unerhebliche Erhöhung der Bezüge stattgefunden hat.

Aus dem Beamtenbeirat.

Betrifft: Streiks.

Infolge der neuerdings sich bei den Eisenbahnarbeitern bemerkbar machenden Lohnbewegung ist bei dem Beamtenbeirat mehrfach angefragt worden, wie sich die Eisenbahnbeamenschaft bei einem etwaigen Streik der Eisenbahnarbeiter verhalten soll. Besonders dann, wenn die Eisenbahnarbeiter mit Nachdruck erklären, daß sie auch die Forderungen der Eisenbahnbeamten in jeder Weise unterstützen würden. Die Eisenbahnbeamenschaft hat auf den am 12. bis 14. und 29. und 30. April 1919 abgehaltenen Bundestagen folgende allgemeine Grundsätze einstimmig angenommen:

Die Eisenbahnbeamenschaft streift nur: 1. wenn es gilt, einem Ueberhandnehmen der Anarchie vorzubeugen (Ordnungs- oder politische Abwehrstreiks). 2. wenn es gilt, die Grundrechte der Beamten zu verteidigen. (Existenzstreik.)

Daraus folgt, daß die Eisenbahnbeamenschaft bei der Lohnbewegung der Eisenbahnarbeiter sich an irgend welchen Streiks, welche sich aus rein wirtschaftlichen Gründen ent-

wickeln sollten, nicht beteiligen kann. Wir bitten dringend, diese Grundsätze unter allen Umständen zu beachten.

Der Obmann: W. Christians.

Betrifft: Ausgleichs- und Ueberholungszulagen in Preußen.

Der Beamtenbeirat beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat nunmehr die ihm zugewandten umfangreichen Unterlagen, Anträge usw. geleset und in mehreren Verhandlungen mit dem Ministerium diese Frage beraten. Zur Erörterung standen hauptsächlich folgende Punkte:

- Gewährung der Ausgleichszulagen nach den Grundsätzen, wie sie für die Werkstätten-Werkführer gelten.
- Einheitliche Ausgleichsbeihilfe für jede Beamtenklasse nach den Lohnortsklassen für den ganzen Staatsbahnbereich.
- Falls die einheitliche Regelung nach Absatz b nicht an- gänglich ist, hat sie einheitlich im Direktionsbezirk zu erfolgen.
- Einheitliche Pauschale nach dem mittleren Gehalt, berechnet für die einzelnen Lohnortsklassen.
- Wie kann ein Ausgleich für 1918 geschaffen werden?

In einem Bericht in der Hauptversammlung legte ein Beiratsmitglied sowohl die vielen Unstimmigkeiten, die in der grundsätzlichen nicht als richtig anzuerkennenden Behandlung der Ausgleichszulagen durch die Eisenbahnverwaltung ihren Grund haben, als auch die Einzelheiten dieser Frage, wie unrichtige Berechnung der Ausgleichsbeihilfen, Verzögerung der Auszahlungen oder gar deren gänzliche Unterlassung dar. Der in den Erlassen über die Ausgleichszulage enthaltene Grundsatz, daß durch Uebernahme in das Beamtenverhältnis keine Einkommenseinbuße entstehen dürfe, müsse, wenn auch nicht gesetzlich vorgeschrieben, doch als moralische Pflicht von der Verwaltung anerkannt werden. In den Grundsätzen über die Bemessung der Gehälter sei die Bestimmung enthalten, daß beim Uebertritt von Beamten in eine höhere Klasse infolge Beförderung oder Versetzung im dienstlichen Interesse keine Gehaltseinbuße eintreten dürfe. Sinngemäß müsse diese Bestimmung auch auf die Ueberführung ins Beamtenverhältnis gelten, weil die dienstliche Tätigkeit der in Betracht kommenden Eisenbahnbeamten eine bestimmte fachliche Vorbildung erfordern, die sich die Beamtenanwärter im Arbeiterverhältnis erwerben müßten. Die Tatsache der Ueberführung ins Beamtenverhältnis an sich biete in diesen Fällen unmittelbar noch keine Vorteile, die eine Einkommensveränderung rechtfertigten, da in den betreffenden Unterbeamtenstellen die besonderen Vorrechte der besser bezahlten Beamtenklassen (unlösbare Anstellung, gesetzlicher Anspruch auf Ruhegehalt) zunächst noch entbehrt würden. Der Unterschied zwischen Arbeiter- und Beamtenverhältnissen sei auch sehr erheblich. Auch würden doch nicht die unfähigsten Arbeiter als Handwerker als Beamte übernommen, sondern das Gegenteil sei der Fall, dazu käme der Nachweis der körperlichen und geistigen Eignung und die mit der Beamtenstellung verbundene Verantwortlichkeit, Schwierigkeit der Dienstleistungen sowie die vielfache Unregelmäßigkeit des Dienstes. Somit seien die Ansprüche auf Ausgleichszulagen begründet. Würde die Beamtenstellung nicht finanziell besser bewertet, als die Stellung im Arbeiterverhältnis, dann würde dieser unglückliche Zustand sehr dazu beitragen, Unterbeamte in die Arbeitergewerkschaften hinüberzuziehen. Bisher seien die Ausgleichszulagen, entsprechend den Erlassen, nur „nach Möglichkeit“ gezahlt worden. Da, abgesehen von den Ausgleichszulagen der Werkstätten-Werkführer, die Ausgleichszulagen in Ermangelung eines besonderen Fonds für diesen Zweck aus dem Unterstützungsfonds gezahlt würden, habe sich ergeben, daß die Ausgleichsbeihilfen meistens aus Mangel an Geldmitteln nicht zur Auszahlung gekommen seien.

Was aber der einen Beamtenklasse recht sei, müsse der anderen billig sein. Bezüglich der Berechnung der Ausgleichsbeihilfen sei besonders darauf hinzuweisen, daß z. B. die Direktion Stettin den Lokomotivheizern die Nebengebühren voll als Einkommen angerechnet habe. Dies sei grundsätzlich falsch, da die Nebengebühren als Reiseaufwand anzusehen seien, es könnte höchstens nur die Monatspauschale angerechnet werden. Ferner sei es nicht richtig, daß einzelne Direktionen einen Unterschied von 180 Mark zwischen dem Einkommen im Arbeiter- und Beamtenverhältnis bestehen ließen.

Die Gewährung der sogenannten Ueberholungszulagen, nach dem Grundsatz

daß ein dienstälterer Beamter nicht durch einen dienstjüngeren derselben Klasse am selben Ort im Einkommen überholt werden dürfe,

hinge ganz von Zufälligkeiten ab. Es spiele der Umstand, ob an dem Dienstort ein gleichartiger Beamter angestellt

worben sei oder nicht, eine entscheidende Rolle, ebenso sei dessen Lohneinkommen, Familienstand usw. von Bedeutung für die Höhe der Ausgleichszulage. Bei Versetzung des sogenannten Stichtmanns käme die Zulage in Wegfall, es sei sogar vorgekommen, daß beim zufälligen Uebertritt des Stichtmanns in eine andere Beamtenklasse die Ueberholungszulagen den Beamten der einen Klasse nicht mehr gezahlt und der anderen gewährt worden sei. Die zufälligen Umstände, die früher auf die Höhe der Ausgleichbeihilfen Einwirkung hatten, (Lohnhöhe, Familienstand, Kriegsbeihilfen) seien zwar seit dem Dezember vergangenen Jahres, als die neue Lohnregelung eingetreten sei, nicht mehr so vielseitig vorhanden, indes seien durch deren Wirkung die Ausgleichbeihilfen erheblich erhöht worden. Dadurch wirke aber der zufällige Umstand, ob ein Stichtmann am Wohnort angestellt worden sei oder nicht, um so härter. Es sei vorgekommen, daß durch den Erlass vom 29. November 1918 der Kreis, für den ein Stichtmann in Frage komme, auf den Wohnort, statt früher auf den Dienstort, ausgedehnt worden sei, aber dadurch sei noch nicht vermieden, daß Beamte in dem einen Wohnort eine Ausgleichzulage erhalten, während gleichartige Beamte am benachbarten Wohnorte keine solche erhalten.

Der Berichterstatter ging auf die Einzelheiten der Ausführung bzw. Nichtausführung der betr. Erlasse durch die Eisenbahndirektionen ein, die Klagen der Beamten bewegten sich in der Richtung, daß ihnen nicht gesagt würde, wie die Ausgleichbeihilfen berechnet würden, daß manche Direktionen mit der Auszahlung noch sehr im Rückstande seien, daß vielfach Gesuche um Gewährung der Ausgleichbeihilfen nicht angenommen worden seien, daß nicht der richtige Stichtmann genommen sei.

Der Beamtenbeirat beantragte sofortige Nachprüfung dieser Beschwerden, insofern sie allgemeiner Natur seien.

Es wurden dann folgende Vorschläge gemacht:

1. Für das Rechnungsjahr 1918 seien sowohl die nach den Erlässen zu gewährenden Ausgleichzulagen unverzüglich auszuzahlen, als auch für die bestehenden Härten einen Ausgleich zu schaffen.

2. a) für das neue Rechnungsjahr wird die Ausgleichzulage nach dem Lohneinkommen wie folgt berechnet:

Einkommen

als Arbeiter.

Lohnsatz mal 310

(bei den Hilfsbeamten des Fahrdienstes auch die Stellenzulage) Kleidergeldzuschuß abzüglich der Beiträge für Kranken- und Pensionskasse

als-Beamter

Gehalt.

Wohnungsgeldzuschuß.

Kriegsteuerzuschlägen,

Kleidergeldzuschuß,

(bei den Fahrbeamten auch die Monatspauschale des Nebengeldes).

Der Unterschiedsbetrag wird als Ausgleichsbeihilfe gewährt, daraus ergibt sich von selbst die Berechnung nach Lohnortsklassen.

b) Die Ueberholungszulagen werden für alle in Betracht kommenden in der Weise einheitlich für jede Lohnortsklasse berechnet, daß das Einkommen dieser Beamten dem Einkommen der für ihre Klasse in Frage kommenden Hilfsbeamten (Berechnung siehe unter 1.) gegenübergestellt und der sich ergebende Unterschiedsbetrag als Ueberholungsbeihilfe gewährt wird. Dadurch wird die Grundlage der Berechnung von dem persönlichen und zufälligen Moment des Vorhandenseins eines Stichtmanns auf die tatsächlich vorhandene Unterlage des Lohneinkommens gestellt.

Bei Militärärzten wird ein den Wirklichkeitsverhältnissen entsprechendes Durchschnittseinkommen der betreffenden Hilfsbeamtenklasse zugrunde gelegt.

Seitens des Ministeriums wurde die Entwicklung der Ausgleichzulagen dargelegt. Es sei naturgemäß, daß mit dem Steigen der Arbeiterlöhne die handwerksmäßig vorgebildeten Beamten zuerst in ihrem Einkommen hinter den Handwerkern zurückgeblieben wären. Deshalb sei die Ausgleichzulage zuerst im allgemeinen bei den Wertstättenverführern eingeführt worden. Es sei durchaus verständlich, daß bei den in Frage kommenden Beamten eine Willkür darüber entstanden sei, daß die Ausgleichzulage nicht so an alle gezahlt werde, als es jeder nach seinem Empfinden für gerecht ansehe. Für die Eisenbahnverwaltung beständen indes große, fast unüberwindliche Hindernisse. Die Ausgleichbeihilfe sei zunächst als eine ganz persönliche Angelegenheit der betreffenden Beamten angesehen und behandelt worden. Erst allmählich habe sie sich als allgemeine Frage der Eisen-

bahnbeamten ausgewachsen. Eine große Schwierigkeit bestände für die Eisenbahnverwaltung darin, daß ihr in dem Haushaltsplan nicht die nötigen Geldmittel zur Verfügung ständen. Den Beamten der übrigen Staatsverwaltungen würde eine Ausgleichbeihilfe überhaupt nicht gezahlt. Infolgedessen kämen sehr viele Berufungen aus dem Kreise dieser Beamten an die Finanzverwaltung, die sich zur Vermeidung noch weitergehender Berufungen nicht entschließen könne, der Eisenbahnverwaltung noch weitere Mittel für Ausgleichzulagen zur Verfügung zu stellen. Die Beamten verglichen sich bezüglich ihres Dienstseinkommens nach dem Besoldungsgezet. In diesem seien nun viele Staatsbeamte in der gleichen Besoldungsklasse aufgeführt, von denen die im Dienst der Eisenbahn stehenden vielfach eine Ausgleichbeihilfe erhielten, die die gleichstehenden Beamten der übrigen Staatsverwaltungen nicht erhielten, während sie doch als Staatsbeamte alle gleich zu behandeln seien. Da aus diesen Gründen der Eisenbahnverwaltung nicht die erforderlichen Mittel bereitgestellt wurden, habe sie die Zahlung der Ausgleichzulagen aus dem Unterstützungsfonds als Notbehelf hinnehmen müssen. Die Eisenbahnverwaltung habe die ihr gegebene Möglichkeit aufs allerweiteste ausgenutzt. Die von dem Berichterstatter des Beamtenbeirats gemachten Vorschläge seien zweifellos geeignet, die erwähnten Unstimmigkeiten zu beseitigen. Sie hätten aber zur Voraussetzung, daß das notwendige Geld zur Verfügung stände. Das Ministerium werde sich mit einer entsprechenden Vorlage an das Finanzministerium wenden und mit allen Mitteln auf die Bereitstellung der Geldmittel hinwirken.

Die vorgebrachte Beschwerde über noch nicht erfolgte Auszahlungen sowie unrichtige Berechnung der Ausgleichbeihilfe würden unverzüglich nachgeprüft, dabei werde auch ein Ausgleich für die bereits entstandenen Härten erstrebt.

Wir bitten alle in dieser Angelegenheit zugegangenen Anträge, Schreiben usw. als erledigt zu betrachten.

Der Obmann. J. B.: Christians.

Notizen.

Die unerfüllbaren Forderungen der Eisenbahner.

Am Mittwoch ist die Frist für das Ultimatum abgelaufen, das der Deutsche Eisenbahnerverband dem Ministerium für öffentliche Arbeiten für die Erfüllung seiner Forderungen gestellt hatte. Die wichtigste Forderung war die Erhöhung des Stundenlohnes um 1 Mark, wodurch sich eine Mehrbelastung von mehreren Milliarden Mark im Jahre beim Eisenbahnbetrieb ergeben hätte. Im Ministerium für öffentliche Arbeiten haben Verhandlungen stattgefunden, an denen für die Regierung Eisenbahnminister Deier und Finanzminister Dr. Siedel, für die Angestellten und Arbeiter Vertreter des Deutschen Eisenbahnerverbandes, der ungefähr 200 000 Mitglieder zählt, des Allgemeinen Eisenbahnerverbandes (90 000 Mitglieder), der Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner und der Arbeitsgemeinschaft teilnahmen. Sämtliche Regierungsvertreter erklärten, daß die Erhöhung der Löhne um eine Mark für die Stunde undurchführbar sei, sprachen jedoch ihre Bereitwilligkeit aus, mit allen Mitteln auf einen Abbau der Preise hinzuwirken. Es wurde eine Kommission der Eisenbahner gebildet, die Vorschläge an die Regierung machen soll, wie die Lebenshaltung der Arbeiterschaft verbessert werden könnte.

Verwendung als Hilfsbeamte.

Die im Feldbahndienst bei den Feldformationen und Zivilkolonnen im Beamtendienst ausgebildeten, geprüften und als Hilfsbeamte verwendeten Bediensteten dürfen nach ministerieller Bestimmung ohne weitere Ausbildung im heimischen Dienst als Hilfsbeamte verwendet werden. Voraussetzung ist jedoch, daß die militärischen Personalpapiere über die vorgeschriebene Ausbildung und die abgenommenen Prüfungen ausreichenden Aufschluß geben. Nötigenfalls würde eine Nachprüfung durch den Amtsvorstand zu erfolgen haben.

Kontrollregelung von Weichen.

In einem Erlasse weist der Minister der öffentlichen Arbeiten auf den § 37 der „Anweisung für das Entwerfen von Eisenbahnstationen“ hin. Nach diesem kann bei ferngestellten Weichen, die weniger als 200 Meter vom Beginn oder Ende des Bahnsteiges entfernt liegen und nur von ein- und ausfahrenden, nicht aber von durchfahrenden Personenzügen gegen die Spitze befahren werden, auf die Kontrollregelung verzichtet werden, wenn besondere Riegelhebel nötig würden. Die Eisenbahndirektionen haben zu berichten, inwieweit von dieser Einrichtung Gebrauch gemacht worden ist, und die Zahl der dabei in Frage kommenden Drehstuhl- und Federweichen anzugeben.

Beschaffenheit des Untergrundes bei Weichen.

Den auf ihn ausgeübten, durch Schienen, Schwellen und Bettung übertragenen Raddruck muß der Untergrund mit Sicherheit aufnehmen imstande sein, d. h. er darf hierbei seine Oberflächengestaltung nicht verändern. Das Planum oder die Oberfläche des Untergrundes soll unterhalb der Schwellenunterkante liegen, mindestens 20 Zentim. bei festem (steinigem) und wasserundurchlässigem (sandigem) Boden, mindestens 30 Ztm. bei lehmigem (frostbeulen treibenden) Boden. Schlechter Untergrund (quelliger Ton, Moor, Torf usw.) muß mindestens soweit ausgehoben werden und durch Sand oder Naturkies ersetzt werden, daß die Höhe des unter der Schwellenunterkante befindlichen tragfähigen u. durchlässigen Schütt- und Bettungstreffes gleich dem lichten Schwellenabstande ist, weil, wie nachgewiesen ist, erst dann eine gleichmäßige Druckübertragung auf den Untergrund möglich ist und ein Aufsteigen des Untergrundes zwischen den Schwellen nicht mehr stattfindet. Zusammendrückbarer Untergrund kann auch tragfähig gemacht werden durch eine gehörig ausgezogene Padlage aus Steinschrotten. Wasserundurchlässiger Untergrund ist durch Anlage von zwischen oder in den Gleisen liegenden Längsdrainrohren durchlässig zu machen. Behufs rascherer Wasserabführung und Vermeidung vorzeitigen Verschlammens empfiehlt es sich, Drainrohre, oder, wenn geeignete Steinschrotten vorhanden, in die Siderdohlen und in die Padlage Kanäle einzubauen, wobei zu beachten ist, daß die Sohlsteine zwischen die Wangen, die Decksteine zwischen die Randsteine sich einfügen.

Die Bettung, nämlich diejenige Bodenschicht, auf und in welcher die Schwellen ruhen, soll die Holzschwellen vor Fäulnis und Reizen, die Eisenschwellen vor Verrosten schützen und muß deswegen aus einem losen, Hohlräume einschließenden Stoff (Sand, Kies, Steinschlag) bestehen.

Sie soll den Schwellendruck auf eine hinreichend große Untergrundoberfläche übertragen, wozu sich scharfkantige edige Steine besser als runde, flache, muschelförmige mehr als würfelförmige harte, frostbeständige besser als weiche, verwitterbare eignen.

Die Bettung soll auch dem Zermahlen durch Stopfschläge einen kräftigen Widerstand entgegensetzen, wozu im allgemeinen Basalt besser als Grauwade, diese besser als Granit, alle quarzreichen und sandsteinartigen besser als kalkige, schieferige und mergelige Steine sich eignen. Auch ein bequemes Stopfen der Schwellen und hiermit eine leichte Gleishöhenregelung soll die Bettung ermöglichen, weshalb ein Kies von Erbsen- bis Haselnußgröße dem von Walnuß- bis Hühnereigröße, ein Steinschlag aus teiligen und muschelförmigen Steinen einem solchen aus würfelförmigen Steinen derselben Korngröße vorzuziehen ist.

Der Bettungstoff soll also durchlässig, tragfähig, fest und stopffähig sein; die Korngröße dürfte zweckmäßig für Kies mindestens 5 bis höchstens 50 Millimeter, für Steinschlag durchschnittlich 30 bis 40 Millimeter, vereinzelt bis höchstens 60 Millimeter betragen. Die Bettungstärke hängt von der Untergrundbeschaffenheit ab.

Für Hauptgleisweichen oder Hauptweichen muß der Bettungstoff im allgemeinen besser sein als für Nebengleisweichen, für von Lokomotiven befahrene Weichen besser als für solche, welche nicht von Lokomotiven befahren werden. Die letzteren Weichen sollen kurzweg Kleinweichen genannt werden. Für diese genügt Sand und Naturkies, für Weichen der Nebengleise Naturkies und geiebter Kies, für die der Hauptgleise geiebter Kies und Steinschlag von mehr oder weniger festem und hartem Gestein (Basalt, Granit). Für Holzschwellen genügt ein geringwertiger Bettungstoff, die üblichen trogförmigen Eisenschwellen in Haupt- und Nebengleisen dagegen erfordern einen mehr oder weniger wetterbeständigen Steinschlag. Da an und von der Zungen Spitze, an der Zungenwurzel und am Herzstück im allgemeinen stärkere Stöße auftreten als an den übrigen Stellen, so verlangen diese vor allen anderen einen ganz besonders guten Bettungstoff. Ist der Bettungstoff lehmig, schlammig, überhaupt wasserundurchlässig, so muß er nach Befinden durchgeiebt, durch neuen, nötigenfalls härteren ersetzt werden. Welchen Wert die Bettung für die Leistungsfähigkeit eines Oberbaues hat, geht aus dem Schlussergebnis einer Abhandlung über „die Leistungsfähigkeit der gebräuchlichen Oberbauarten“ hervor. Dasselbe besagt, daß die Verbesserung eines vorhandenen Oberbaues in erster Linie durch eine Verbesserung der Bettung erfolgt, dann durch eine Vermehrung der Querschwellen, so lange der Mittelschwellenabstand größer als der anderthalbfache Stoßschwellenabstand und der Stoßschwellenabstand größer als zum Stopfen erforderlich (für Holzschwellen etwa 0.50 Meter, endlich durch Auswechselung verschliffener Befestigungsstelle wie Laschen, Unterlagsplatten usw.; bevor man jedoch an eine Verstärkung der Schienen geht, wird

man bei Bahnen mit großer Fahrgeschwindigkeit an eine Verminderung der dynamischen Wirkung durch eine entsprechende Stoßverbindung (z. B. Blattstabschienen, Stoßfangschienen, Auflauffschienen, Kopflaschen) zu denken haben. Wie die Werte der einzelnen Bettungstoffe hinsichtlich der Stopfkosten und des Stoffverbrauchs sich zueinander verhalten, ergibt sich aus im Jahre 1896 veröffentlichten Versuchen, deren diesbezügliche Ergebnisse wie folgt lauten:

„Steinschlagbettung aus hartem Gestein (Basalt, Grauwade) ist der Kiesbettung in bezug auf Arbeitslohn um das Dreifache, in bezug auf Verbrauch an Bettungstoff um das Sechsfache überlegen. Bettungstoff aus kleineren und muschelförmigen Steinen eignet sich besser zur Erzielung eines festen Schwellenlagers als Gestein mit größerem und würfelförmigem Korn.“

Bei Erneuerung der Bettung ohne gleichzeitige Schwellenerneuerung achte man darauf, daß unter den Schwellen die Bettung möglichst tragfähig (dicht, wenig zusammenrückbar) bleiben, zwischen denselben aber möglichst durchlässig werden soll. Das Ausgießen und Erneuern der Kiesbettung wird sich daher häufig nur auf die Schwellenzwischenräume, insbesondere auf die Zwischenräume zu beiden Seiten der Stoßschwellen zu erstrecken haben.

Eingefandt.

Dienstvorschrift 279 Absatz 10.

In letzter Zeit wird wiederholt auf die Dienstvorschrift 279 Absatz 10 hingewiesen. Danach ist das An- und Abbrechen der Schrauben beim Eisenbahn-Oberbau mit Schlüssel über 50 Zentimeter Länge, oder das Verlängern der Schlüssel durch Rohre verboten. Daß nicht immer nach dieser Verfügung gehandelt wird, beweist das öftere Erneuern derselben. Ich als Hilfsrottenführer, der praktisch täglich nächst dem Bahnmeister die Oberbauarbeiten leitet, möchte den Bezirk einer Bahnmeisterei sehen, wo diese Verfügung sich durchführen läßt oder bei den jetzigen Verhältnissen durchgeführt werden konnte. Soll dies unmöglich geschehen, so muß die Verwaltung dafür sorgen, daß wir in der Bahnunterhaltung befähigte Arbeiter und Material haben. Die Leistungen der Rottenführer sind von Seiten der Verwaltung bis jetzt viel zu wenig bewertet worden. Es kommt bei einer Rotte nicht nur die Anzahl der Arbeiter in Frage, sondern ob ein großer Teil auch etwas Verstand von der Unterhaltung hat. Solange die Rotte das Uebergangsstadium für die Arbeiter ist, um in einen anderen Dienstzweig hineinzu kommen, oder die Schuttablade- oder anderen Dienststellen, kann von geschulten oder ausgebildeten Rottenarbeitern keine Rede sein, wenigstens nicht in größeren Bahnhöfen. Die Rottenarbeiter verbleiben hier in der Bahnmeisterei nur eine kurze Zeit. Hat der Rottenführer die Leute soweit ausgebildet, daß dieselben einige Fähigkeiten sich angeeignet haben, so sind dieselben schon an der Reihe, um zur anderen Dienststelle überwiesen zu werden. Da die Rottenarbeiter den Betriebsarbeitern gegenüber in vielen Teilen zurückstehen, ist es fast unmöglich, Leute, die sonst wohl Interesse an der Bahnunterhaltung haben, der Rotte zu erhalten. Der Rottenführer bleibt dauern am Ausbilden der Leute, mit dem Ergebnis, daß dieselben in kurzer Zeit wieder fortgehen. In den größeren Bahnhöfen beschäftigt der Rottenführer 20-30 Arbeiter, hat einen Bezirk von 40-50 Weichen, 5-10 Kilometer Gleis mit sämtlichen Nebenarbeiten. Dabei hat noch einmal jeder Rottenführer einen Hilfsrottenführer bzw. Vorarbeiter. Ueber jegliche Mängel in den Weichen und Gleisanlagen müßte der Rottenführer ständig unterrichtet sein, wenn er nach Dienstvorschrift 279 Abs. 10 arbeiten wollte. Er kann es aber nicht, da er mit der Rotte nicht auf mehreren Stellen zugleich arbeiten kann. Es kommt vor, daß der Rottenführer tage-, ja wochenlang seine Strecke nicht kontrollieren kann, eben, weil kein Ersatz da ist, um zeitweilig die Rotte zu führen. Ständen dem Rottenführer mehrere geschulte Leute zur Verfügung und könnte derselbe seinen Bezirk persönlich nachsehen, so könnten die kleineren Mängel gleich beim Entstehen beseitigt werden. Der Bahnmeister ist auch nicht immer imstande, in seinem ganzen Bezirk jeden Bolzen und jedes Schraubchen auf seine Festigkeit nachzuprüfen. Die Streckenwörter sind größtenteils Leute, die wenig Interesse für die Bahnunterhaltung, andererseits wieder einen so großen Bezirk haben, daß sie ihn knapp begehren können. Wenn Schrauben sich lösen und nicht sofort wieder fest angedreht werden, wird durch die Erschütterung des Oberbaues bei Durchfahrt der Fahrzeuge das Gewinde der Schraube vor der Mutter platt gehämmert oder gerieben. Solch eine Mutter läßt sich mit einem kurzen Schlüssel von 50 Zentimeter Länge nie wieder

aufbrechen, da das Gewinde der Schraube sozusagen mit der Mutter nachgeschliffen werden muß. Da die Kollegen ja praktisch über diese Sache alle im klaren sind, erübrigt es sich wohl, Duzende von Fällen einzeln aufzuführen. Daß es einem nicht möglich ist, nach einer vierjährigen Kriegszeit, wo man nur mit ungeschultem Personal, mit unvollkommenem Material gearbeitet hat, noch nach dieser Verfügung zu arbeiten, sollte die Verwaltung einsehen und Schlüssel von 80—90 Zentimeter gestatten. Bei sachgemäßer Arbeit mit dem langen Schlüssel kann noch mancher Bolzen verwertet werden, während beim Arbeiten mit dem kurzen Schlüssel alles, was sich nicht drehen läßt, abgeschlagen werden muß, und das ist nicht wenig. Dieses wäre bei dem gegenwärtigen Materialmangel doch zu berücksichtigen. Ich hoffe, daß von Seiten des Rottenführer-Verbandes Stellung zu dieser Verfügung genommen wird, da der größte Teil der Kollegen der Ansicht und Überzeugung ist, daß bei dem jetzt herrschenden Mangel nicht nach dieser Verfügung gearbeitet werden kann. Soll unbedingt nach dieser Verfügung gearbeitet werden, so möchte ich die Kollegen bitten, aber auch darnach zu arbeiten, und nicht, wie es stets gemacht wird, daß beim Herannahen eines Vorgesetzten die langen Schlüssel verschwinden. Manch einer der Kollegen hat wohl im Interesse der Verwaltung mit dem langen Schlüssel gearbeitet und bekam vor lauter Interesse noch Strafe.

Römer, Hilfsrottenführer.

Offener Brief.

(Zur Besprechung.)

Werter Kollege! Erhielt am 1. 5. meine Anfrage zur Anstellung zum Bahnwärter. Habe dieselbe auch angenommen, mit nachfolgender Begründung (meine Kollegen in Wanne sind sehr böse darüber): Ich wollte die Prüfung zum Unterassistenten ablegen. Da die Rottenführer doch das fünfte Rad am Wagen sind, wurde mir von meinem Bahnmeister der Vorschlag gemacht, ein Gesuch zu machen zur außerplanmäßigen Anstellung. Ich fühlte mich tief zurückgesetzt dadurch, daß Leute aus meiner Rotte, denen ich früher Vorgesetzter war, schon lange angestellt waren, während ich noch im Arbeitsverhältnis stehe. Kommt man mit diesen Leuten dienstlich in Berührung, so merkt man erst, in welcher traurigen Lage wir als Rottenführer noch stehen. Dadurch, daß einem keine Gelegenheit geboten ist, sich auszubilden, oder aus Ermangelung sind wir zurückgesetzt. Arbeiter der Rotte, die sehen, wie ihr früherer Arbeitskollege in Schlips und Kragen, Vizepräsident u. Stern im Dienst einherstolzert, während sein früherer Vorgesetzter mit den ekelhaftesten Arbeiten betraut ist, müssen den letzten Respekt vor ihren Rottenführern verlieren. Wenn jemals ein Vm. für den Rottenführer sich verwandelt hat, so ist es mein Vorgesetzter. Würden alle so handeln, oder hätten sie es gemacht, so würden die Rottenführer nicht auf der untersten Stufe der Leiter stehen geblieben sein. Ich wurde zur außerplanmäßigen Anstellung zugelassen; bestand meine Prüfung zum Rottenführer mit „Gut“, vom Chef des Betriebsamtes wurde mir baldige Anstellung gewünscht und ich wartete nun auf meine Anstellung. Nach 6 Wochen bekam ich den Bescheid, ich könnte noch nicht angestellt werden, sei im Dienstalter noch zu jung, (Jahrgang 1907), außerdem hätte die R. D. erwartet, daß ich meine Prüfung mit „Auszeichnung“ bestanden hätte. März 1917 machte ich das Gesuch, April meine Prüfung. Juni der Bescheid, ein Jahr zu warten. Im Juli 1918 bekam ich den Bescheid, daß meine Anstellung zum Rottenführer auch in diesem Jahre noch nicht erfolgen könne. Wenn ich aber geneigt wäre, die Weichensteller- und Bahnwärterprüfung zu machen, würde ich zu derselben zugelassen. Als solcher hätte ich Aussicht, bedeutend eher angestellt zu werden, wie als Rottenführer. Ich habe denn auch die Prüfung abgelegt. Nach einiger Zeit bekam ich dann Kenntnis, daß mein Dienstaltersalter ab 1. 10. 07 festgeschrieben und angelegt, ob ich jetzt noch zur außerplanmäßigen Anstellung käme, oder zu warten hätte, bis ich an der Reihe wäre. Ich bekam den Bescheid, dadurch, daß ich zur Weichenstellerprüfung zugelassen wäre, würde ich bedeutend eher angestellt wie als Rottenführer. Das ist die ganze hochwohlwollende Vergünstigung, welche von meiner Zulassung zur außerplanmäßigen Anstellung übrig geblieben ist. Führe seit dem 1. 5. 1911 selbständig eine Rotte und bin seit dem 1. 4. 1913 Hilfsrottenführer, gehöre seit der Zeit auch unserem Fachverband an. Ist in dieser Sache von Seiten des Verbandes etwas zu machen, daß ich zum Rottenführer ernannt werde? Ich selbst habe keine Lust mehr, mich noch darum zu bemühen, die ganze Sache ist mir verleidet. Au-

ßerdem habe ich die Absicht, wie die meisten der jüngeren Kollegen, wenn die Rottenführer den anderen Unterbeamten gegenüber bei der nächsten Besoldungsvorlage nicht besser bedacht werden, den ganzen Ritt an den Nagel zu hängen und mich darum zu bemühen, in einen anderen Dienstzweig zu kommen. Aus diesem Grunde möchte ich nicht auf die Anstellung als Bahnwärter verzichten. Wollte ich, nachdem ich die Anstellung zum Bahnwärter abgeschlagen habe, später in den Weichenstellerdienst, so würden wir von Seiten der Verwaltung Schwierigkeiten in den Weg gelegt werden. Anders wäre die Sache, wenn von Seiten des Verbandes etwas gemacht werden könnte, was, nach dem Artikel aus der letzten Fachzeitschrift zu rechnen, wohl möglich ist. Wenn in der Zeitung noch Platz ist, kann der größte Teil von diesem Brief ja eingerückt werden, damit die Kollegen sich aussprechen, wie sie denken. Es gibt Anregung und interessiert die Kollegen wohl mehr, wie die armenigen Vereinsberichte.

B. R., Hilfsrottenführer.

Vereinsnachrichten.

Bez.-V. Braunschweig. Unser Kollege Karl Grubert aus Bienenburg ist am 1. April 1919 in den Ruhestand getreten, will aber, solange er lebt, dem Verein treu bleiben. Er ist mit seiner Pension zufrieden. Kollege Grubert bekommt als Ruhegehalt 801 Mark Staatspension und 960 Mark aus der Arbeiter-Pensionskasse, zusammen 1761 M. Kollege G. hat aber auch lange Jahre schwer bezahlt, den Vorteil hat er jetzt. Er ist am 15. April 1865 bei der Eisenbahn eingetreten, 1870 Soldat geworden, 1871 wieder bei der Eisenbahn eingetreten, 1871 Vorarbeiter geworden, und bis jetzt ununterbrochen an ein und derselben Stätte tätig gewesen. 1905 wurde er zum Rottenführer ernannt. 53 Jahre hat er am 15. April der Eisenbahn gedient. Wir alle wünschen unserem Kollegen Karl Grubert von Herzen noch recht viele, fröhliche und gesunde Abendstunden.

S. Wendhausen.

Bez.-V. Breslau. Viele Kollegen des Bez.-V. Breslau sind bis jetzt immer noch im unklaren, was sie an Beitrag bzw. zum Standesfonds und Beamtenbund zu entrichten haben. Etliche Kollegen sind sogar noch mit den 0,80 Mark Beitrag für den Beamtenbund für das Jahr 1918 im Rückstand. Für 1919 beträgt der Beitrag vierteljährlich 2,50 Mark. Außerdem zahlt jedes Mitglied einmalig 0,80 Mark in den Beamtenbund und 10 Mark in den Standesfonds. Die meisten Mitglieder haben diese Zahlungen schon erledigt. Diejenigen Kollegen, welche bis zum 1. Oktober 1919 mit ihren außerordentlichen Beiträgen im Rückstand sind, werde ich mir erlauben, durch Mitgliedsnummer in der Zeitschrift zu veröffentlichen.

Johann Simme, 1. Kass.

Bez.-V. Cassel. Versammlungsbericht vom 13. 4. 19. Die Versammlung wurde vom 1. Vorsitzenden, Koll. Salzmann, um 2,30 Uhr eröffnet. Nach Begrüßung der versammlungsmäßig zahlreich erschienenen Kollegen wurde die Tagesordnung bekanntgegeben. Punkt 1, Aufnahme neuer Mitglieder und Zahlung der Beiträge: Aufgenommen wurden die Kollegen Norwig-Guntershausen, Sauer-Cassel-R., Lucan-Fierenberg, Magerfurt-Cassel-R., Semmler-Beisefort, Bindemann-Gensungen, Volkhardt-Cassel-R., Hasselbach-Ermshard, Böger-Obersode, Pflüger-Wabern. Das Zahlen der Beiträge an den 1. Vorsitzenden wurde erledigt. Punkt 2, Jahres- und Kassenbericht: Dieser Punkt konnte nicht erledigt werden, da der 1. Schriftführer und Schatzmeister nicht anwesend waren. Punkt 3, Vorstandswahl und Wahl zweier Rechnungsprüfer. Es schieden planmäßig aus: Der 2. Vorsitzende, wegen Krankheit der 1. Schriftführer, Familienverhältnisse halber der 1. Schatzmeister. Die betreffenden Kollegen lehnten eine Wiederwahl ab. Es wurden gewählt: Koll. Weß-Cassel-R., Raumburger Straße 51, 2. Vorsitzender, Koll. Kößing-Niederzwehren b. Cassel, Gartenstraße 5, 1. Schriftführer, Koll. Karl Kregelius-Cassel-R., Engelhardtstraße 13, 1. Schatzmeister. An letzteren sind von jetzt ab sämtliche Vereinsgelder zu senden. Zu Rechnungsprüfern wurden die Koll. Eberhardt und Klausched wiedergewählt. Punkt 4, Wahl eines Delegierten zum Verbandstage und Festlegung der Reisespesen: Gewählt wurde der 1. Vorsitzende, Kollege Salzmann. Da man über die Höhe der Kosten des Delegierten unter den jetzigen Verhältnissen Angaben nicht machen konnte, so wurde beschlossen, mit der Festlegung bis zur nächsten Versammlung zu warten. Punkt 5, Beitritt zum Beamtenbund: Es wurde beschlossen, ab 1. 4. 19 beizutreten. Der Beitrag beträgt pro Mitglied und Jahr 80 Pfg. Somit erhöhen sich unsere Beiträge ab 1. 7. 19 auf 2,75 Mark vierteljährlich. Das erste

Vierteiljahr wird aus der Vereinskasse bezahlt. Zum Vertreter in den Vorstand des Bundesbezirks Cassel wurde der 1. Vorsitzende, Koll. Salzmann, gewählt. Punkt 6, Anträge zum Verbandstage: Neue Anträge wurden nicht gestellt, sondern nur darauf hingewiesen, daß die schon gestellten Anträge eine Zulage der Hilfsrottenführer, frühere Anstellung derselben, womöglich bei Uebnahme einer Rote distanzisch, und die Anstellung nicht als Bahnwärter, sondern als Rottenführer, betreffen. Wie aus der Zeitschrift bekannt, sind auch diese Forderungen bereits zugelagt worden. Unter Punkt 7 (Verschiedenes) wurde noch der Antrag gestellt, den Verbandstag in einem der nächsten Jahre in Cassel tagen zu lassen, falls die Vereinskasse, welche noch sehr schwach ist, dadurch nicht zu stark belastet wird. Nach Erledigung der Tagesordnung schloß der 1. Vorsitzende die Versammlung um 5.30 Uhr. Diejenigen Kollegen, welche nicht von der Abfahrt der Züge abhängig waren, blieben noch eine Weile gemütlich beisammen.

J. A.: Kösing, 1. Schriftführer.

Bez.-B. Duisburg. Unsere nächste Versammlung findet am 20. Juli 1919 in Wesel, Restaurant Merkt, Schermbecker Landstraße, statt. Das Lokal ist ungefähr 200 Meter vom Bahnhof entfernt.

Punkt, Vorsitzender.

Bez.-B. Essen. Versammlungsbericht. Am 13. April ds. Jahres fand die zweite Vierteljahrsversammlung, zugleich Generalversammlung, im Vereinslokal in Essen statt. Infolge des Belagerungszustandes im hiesigen Revier war dieselbe nur mäßig besucht. Die Niederschrift wurde verlesen und angenommen. Die Beiträge wurden gezahlt und sieben Neuaufnahmen getätigt. Seitens der Kassenprüfer war die Vereinskasse revidiert und in Ordnung vorgefunden. Der Kassierer erstattete und erläuterte den Kassenbericht, worauf ihm von der Versammlung Entlastung erteilt wurde. Schon seit einigen Jahren hatte der Vereinsvorstand beschlossen, die Vereinsgeschäfte niederzulegen und sie jüngeren Kollegen zu überlassen, welches auf Wunsch der Mitglieder aber hies bis zum Kriegsende zurückgestellt wurde. Seitens des Vorstandes wurde nunmehr beantragt, eine Neuwahl vorzunehmen. Vorschläge wurden zwar gemacht, aber es fand sich niemand bereit, die Posten zu übernehmen, und nach längerem Hin- und Herreden wurde der alte Vorstand wiedergewählt, indem festgestellt wurde, daß der bisherige Vorstand zur vollen Zufriedenheit der Mitglieder gearbeitet hätte, und auch wegen des Verbandstages bleiben möge. Da der Vorstand die Wiederwahl annahm, also im Amte bleibt, bitten wir die Vereinsmitglieder ganz besonders, dem Vereinskassierer keine Schwierigkeiten zu machen, die Vereinsbeiträge pünktlicher zu begleichen und zu bedenken, daß dem Kassierer auf diese Weise mancher Verdruß und viel Arbeit erspart wird. Zum Delegierten für den Verbandstag wurde Koll. Raiten bestimmt. Die seitens des Vereinsvorstandes ausgearbeiteten Anträge zum Verbandstage wurden anerkannt, und aus der Versammlung noch weitere Wünsche vorgebracht, die Berücksichtigung finden sollen. Zu Punkt „Verschiedenes“ fand eine rege Aussprache statt. Wegen des in Essen stattfindenden Verbandstages am 12., 13. und 14. Juli, wo doch bestimmt alle Vereinsmitglieder erscheinen werden, ist die dritte Vierteljahrsversammlung wohl überflüssig und findet sich während der Hauptversammlung des Sonntags Zeit und Gelegenheit, die Beiträge zu begleichen, Neuanmeldungen aufzunehmen sowie sonstige Angelegenheiten zu erledigen, wozu der Vereinsvorstand stets zur Stelle ist. Kollegen, bringt alle Standesgenossen mit, damit nach dem Verbandstage keiner mehr in unserem Fachverein fehlt.

Der Vorstand. J. A.: Kerckens, Schriftf.

Bez.-B. Erfurt. Versammlungsbericht vom 6. 4. 19. Der 1. Vorsitzende eröffnete um 2.30 Uhr die gut besuchte Generalversammlung und begrüßte die 40 anwesenden Kollegen. Tagesordnung: 1. Die Niederschrift wurde verlesen. 2. Da der 1. Schatzmeister, Koll. Zeisch, verhindert war, konnte der Kassenbericht nicht erteilt werden. Die Beiträge wurden von den Koll. Schwarz und Frenzel entgegengenommen. Dem Koll. Loh wurde die Revision der Kassenbücher übertragen. 3. Den Jahresbericht erstattete der 1. Vorsitzende, Koll. Leder; er hob besonders hervor, daß die Mitgliederzahl auf 226 gestiegen ist und noch viele Neuanmeldungen zu erwarten sind. 4. Vorstandswahl: Gewählt wurden Koll. Leder 1. Vors., Koll. Frenzel 2. Vors., Koll. Zeisch 1., Koll. Schwarz 2. Schatzmeister, Koll. Schettler 1., Koll. Haupt 2. Schriftführer. 5. Zum Delegierten zum Verbandstage wurde Koll. Frenzel gewählt. 6. Aufgenommen wurden 5 Kollegen. Unter 7 (Verschiedenes) entwickelten sich, der Zeit entsprechend, recht lebhaft Debatten, woran sich alle Anwesenden beteiligten, auch wurden

mehrere Anträge zur Weitergabe an den Verbandsvorstand gestellt. Koll. Leder verlas noch ein ihm vom Verbandsvorstand zugegangenes Schreiben, die Wünsche der Rottenführer behufs Aufrückung in die Stellung der Rottenführer betr. Da weiteres nicht vorlag, schloß der 1. Vorsitzende die Versammlung gegen 6 Uhr.

Bez.-B. Rattowik. Versammlungsbericht vom 6. 4. 1919 und Einladung. Die Versammlung wurde um 2 1/2 Uhr vom 1. Vorsitzenden mit einer Begrüßung eröffnet. Hierauf wurde der verstorbenen Kollegen und Ehefrauen gedacht. Durch Erheben von den Plätzen wurde ihnen die letzte Ehre erwiesen. Die Tagesordnung umfaßte folgende Punkte: 1. Anfertigen einer Anwesenheitsliste. (Anwesend waren 19 Mitglieder). 2. Aufnahme neuer Mitglieder. (Keine vorhanden.) 3. Jahres- und Geschäftsbericht. (Wurde vom 1. Schriftführer erteilt.) 4. Kassenbericht. (Wurde vom 1. Schatzmeister, Kollegen Galenzot erteilt. Die Kassenprüfer, Kollegen Bartosch und Stad hatten Kasse und Belege geprüft, in Ordnung befunden und unterschrieben.) 5. Neuwahl der Vorstandsmitglieder. (Es wurden gewählt: 2. Vorsitzender Kollege Jassch, 2. Schatzmeister Kollege Fogel, 2. Schriftführer Kollege Dammann, Kassenprüfer Kollegen Bartosch und Stad.) 6. Delegiertenwahl zum ordentlichen Verbandstage am 12., 13. und 14. Juli 1919 in Essen. (Gewählt wurde der 1. Vorsitzende, Kollege Bogawski, Königshütte D.-S., Schützenstr. 23 II.) Unter Punkt 7 (Verschiedenes) fand eine rege Aussprache statt. Hierauf wurde die Versammlung um 5 Uhr geschlossen. — Einladung: Nächste Versammlung findet am 6. Juli 1919, um 2 Uhr in Beuthen, D.-S., Tarnowitzer Str. 16, statt.

Rosalla, 1. Schriftf.

Bez.-B. Königsberg. Versammlungsbericht vom 6. April 1919. Der 1. Vorsitzende, Kollege Kahled, eröffnete die Versammlung um 2 Uhr mit einem Willkommengruß an die erschienenen 36 Kollegen. Hierauf wurde zur Tagesordnung übergegangen. Punkt 1: Die Niederschrift wurde angenommen. Punkt 2: Die Beitragszahlung nahm recht lange Zeit in Anspruch, denn laut späterer Beschlussfassung sollten nicht 21, sondern 11 Mark an Beamtenbund und Reichsartell für die Monate Januar bis April gezahlt werden, welches jetzt zu regeln war. Punkt 3, Wahl der drei Sachverständigen, welche den Kollegen bei Rechtsstreitigkeiten sachlich zur Seite stehen sollen: Gewählt wurden: für Königsberg und Umgegend Kollege Kott, Rasser Garten 1—3 Königsberg; für Domnau und Umgegend Kollege Knoblauch, Domnau-Bahnhof; für Bartenstein und Umgegend Kollege Blöb, Bartenstein, Rassenburgerstr. 19. Punkt 4, Wahl der neuen Vorstandsmitglieder: Gewählt wurden nachstehende Kollegen: Zum ersten Vorsitzenden unser alter Vorsitzender Kollege Kahled, Pientzgrabenstraße 24, Königsberg; zum zweiten Vorsitzenden Kollege Kahled, Bahnstr. 36, Königsberg; zum ersten Schatzmeister Kollege Kott, Rasser Garten 1—3, Königsberg; zum zweiten Schatzmeister Kollege Schwartinski, Ostendorferstr. 7, Königsberg; zum zweiten Schriftführer Kollege Bogdahn, Holleimerdamm 122, Königsberg. Der wegen Alters aus dem Eisenbahndienste ausscheidende Kollege Paul Bolpert legte sein Amt als zweiter Vorsitzender nieder, wurde aber auf Wunsch sämtlicher anwesenden Kollegen als Ehrenmitglied aufgenommen. Punkt 5, Wahl eines Delegierten zum Verbandstage am 11., 12. und 13. Juli in Essen: Gewählt wurde der erste Vorsitzende, Kollege Kahled, Vertreter erster Schriftführer Kollege Augstein. Sämtlichen Kollegen zur Nachricht, daß Anträge zum Verbandstage recht frühzeitig eingereicht werden müssen. Dem Delegierten wurden zur Reize nach Essen 100 Mk. Reisekosten bewilligt. Punkt 6, Aufnahme neuer Mitglieder und Verteilung der Bundesarten: Aufgenommen wurden 9 Kollegen, sodas unser Bezirksverein zurzeit 76 Mitglieder zählt. Punkt 7 (Verschiedenes) hielt die Kollegen noch recht lange beisammen. Es wurden unter anderem Klagen laut, daß die Kollegen keine freie Fahrt zur Versammlung bekämen, worauf beschlossen wurde, daß der erste Vorsitzende, Kollege Kahled, die Sache einmal an richtiger Stelle vorbringen solle. Zum Schluß wurde beschlossen, von sämtlichen Ausgaben der Bundesblätter ein Blatt zu beziehen und bei jeder Vierteljahrsversammlung die wichtigsten Teile bekannt zu geben. Allen Kollegen zur Kenntnis und Beachtung: Wegen Besprechung wichtiger Angelegenheiten zum Verbandstage wird Kollege Kahled am 25. 5. 19 in unserem alten Versammlungslokal noch eine Versammlung abhalten. Er lädt alle Kollegen dazu recht herzlich ein und bittet um recht rege Beteiligung.

Mit koll. Gruß J. A.: Augstein, 1. Schriftf.

Bez.-B. Königsberg i. Pr. Bekanntmachung. Am Sonntag, den 25. Mai 1919, nachmittags 2 Uhr, findet eine außerordentliche Vereinsversammlung im Vereinslokal statt. Alle dienstfreien Kollegen, sowie Nichtmitglieder werden ge-

beten, zu dieser Versammlung zu erscheinen. Das Weitere wird in der Versammlung bekanntgegeben. Wegen der wichtigen Besprechung darf kein Kollege fehlen. Wegen Freifahrt werde ich bei der Eisenbahndirektion vorstellig werden.

Der Vorstand. J. A.: Fr. Kahle, 1. Vorsitzender.

Bez.-B. Löhen. Versammlungsbericht. Die am 21. 4. in Angerburg von 20 Kollegen besuchte Generalversammlung wurde von dem 1. Vorsitzenden um 11 Uhr eröffnet und zur Tagesordnung übergegangen. 1. Zahlen der Beiträge und Wahl eines zweiten Kassenrevisors: Gewählt wurde Kollege Binjak, Gr.-Görlitz (Ostpr.). Die beiden Kassenprüfer erstatteten Bericht über die vorgenommene Prüfung, worauf der Vorsitzende dem Schatzmeister Entlastung erteilte. 2. Von den anwesenden Kollegen wurde angeregt, dahin zu wirken, daß ihnen Kleider aus der Kleiderkassette geliefert werden. 3. Verschiedene Kollegen klagten darüber, daß sie von der Direktion nicht mit Winterschutzkleidung versehen werden. Es ist auch keine angenehme Sache, bei Wind, Regen und Schnee mit ungenügender Bekleidung draußen zu sein. 4. Die Hilfsrottenführer sind unzufrieden über die mäßigen Anstellungsverhältnisse bei unserer Direktion. Nach einer Wartezeit von 16–20 Jahren gelangen sie erst zu einer etatsmäßigen Stelle, wogegen bei anderen Dienstzweigen die Hilfsbeamten in 8–10 Jahren angestellt werden. Sie bitten dafür einzutreten, um mit den anderen Hilfsbeamten in der Wartezeit gleichgestellt zu werden. 5. Verschiedenes: Die Rotten- und Hilfsrottenführer bitten, dafür einzutreten, daß ihnen eine Stellenzulage gewährt und den Hilfsrottenführern die Sonn- und Feiertage bezahlt werden. Zu Punkt 2–4 wurde beschlossen, wenn nötig, eine Eingabe an den Verband zu machen, um ihre Wünsche an höherer Stelle vorzubringen. Zum Delegierten auf dem Verbandstage am 12., 13. und 14. Juli in Essen wurde Kollege Rottenführer August Kannapin, Angerburg, Stadtwald, gewählt. Zur Bestreitung der Unkosten für denselben wurde beschlossen, von jedem Vereinsmitglied einen einmaligen Betrag von 5 Mark zu erheben. Ich bitte die Kollegen, den Betrag im nächsten Vierteljahr mit dem Vereinsbeitrag an unsern Schatzmeister, Koll. Ziegler, Rosengarten (Ostpr.), einzusenden. Die nächste Versammlung wird durch die Zeitschrift bekannt gegeben. Schluß der Sitzung 1 Uhr. J. A.: Kannapin, Schriftführer.

Bez.-B. Wittenberge. Am Sonntag, den 25. Mai ds. Jahres, nachmittags 2 Uhr, findet im Hotel Kaiserhof unsere erste diesjährige Versammlung statt. Das Erscheinen sämtlicher Kollegen ist erwünscht, auch die uns noch fern stehenden Kollegen sind herzlich willkommen. Die Tagesordnung wird in der Versammlung bekannt gegeben.

J. A.: Müller, Schriftführer.

Dank sagungen.

Für das mir aus Anlaß des schnellen Hinscheidens meiner lieben Frau überwiesene Sterbegeld von 150 Mark sage ich dem Verbands meinen herzlichsten Dank.

Möge jeder noch lebende Kollege unserem Verbands beitreten zum Wohle des einzelnen und zum Heile des ganzen.

Paul Siebenhard, Hilfsrottenführer.

Für die mir vom Verband der Rotten- und Hilfsrottenführer anläßlich des Todes meiner Ehefrau übersandten 150 Mark Sterbegeld und für die zahlreiche Beteiligung und Kranzspende des Ortsvereins Duisburg spreche ich hiermit meinen besten Dank aus.

Anton Rehnen, Rottenführer.

Bekanntmachung.

Nachstehenden Mitgliedern kann die Zeitung nicht zugestellt werden. Die Bezirksvereine werden gebeten, die genaue Adresse an den Verbandsvorsitzenden, Herrn Karl Schneider, Dahlhausen-Ruhr, einzusenden.

Kensel, Joh., Altenessen, Bez. Düsseldorf, Lambertstr. 33.
Baier, Alb., Berlin-Tempelhof, Friedrich-Wilhelmstr. 33.
Weißhals, Gust., Berlin-Niederschönhausen 1, Wilhelmstr. 76.
Filbrandt, Leop., Berlin-Grünwald, Bahnhof.
Herzog, Wilh., Halle-S. 2, Königstr. 53.
Bloss, Otto, Neukölln, Bez. Berlin, Emmerstr. 126.
Salbrauch, Friedr., Lützen, Post Bennisgen, Bez. Hannover.

Für die Red. verantwortl.: Verbandsvorl. Carl Schneider, Dahlhausen-Ruhr. — Für den Inseratenteil verantwortl.: C. Sundt sel. Wwe., Sattingen-Ruhr. — Druck: C. Sundt sel. Wwe., Sattingen-Ruhr.

Versammlungs-Kalender.

Es liegt im Interesse eines jeden Mitgliebes, die Versammlungen zu besuchen, die Beiträge pünktlich zu zahlen und neue Mitglieder einzuführen.

Altena-Siegen. 18. 5. 1919, 3 1/2 Uhr, Altena, Bahnhofshotel.
Duisburg. 20. 7. 1919, Wesel, Rest. Merck.
Frankfurt a. M. 6. 7. 1919, 1 Uhr, Frankfurt, Vereinslokal.
Hagen. 20. 7. 1919, 3 1/2 Uhr, Hagen, Vereinslokal.
Hannover. 6. 7. 1919, 3 Uhr, Hannover, Rosenstr. 1.
Rattowitz. 6. 7. 1919, 2 Uhr, Beuthen, Tarnowitzerstr. 16.
Rönsberg. 25. 5. 1919, 2 Uhr, Vereinslokal.
Paderborn. 20. 7. 1919, vorm. 11 Uhr, Altenbeken, Gasth. Hoefchen.
Bittenberge. 25. 5. 1919, 2 Uhr, Hotel Kaiserhof.
Salzweil. 25. 5. 1919, 11 Uhr, Salzweil, Gasthof Neumann.
Stendal. 6. 7. 1919, 3 Uhr, Stendal, Gasthof Genski.

Glückwunsch.

Unserm 1. Vorsitzenden Kollegen

Wendhausen

sowie Kollegen

Jäger

zu ihrem 25jährigen Dienstjubiläum die herzlichsten Glück- und Segenswünsche.

Bez.-B. Braunschweig.
Aug. Humald, 1. Schriftf.

Nachruf.

Am 21. April 1919 starb unser lieber Kollege der Hilfsrottenführer

Wilhelm Herrmann

aus Schönehaide bei Sorau.

Der Verstorbene war uns ein liebes Mitglied, das treu zu unserm Verband hielt. Sein Andenken wird in unserm Verein stets in Ehren gehalten werden.

Der Vorstand u. die Mitglieder des Bez.-B. Cottbus.

J. A.: Wille, 1. Vorsitzender.

Nachruf.

Am 3. Mai d. J. starb nach längerem Leiden unser lieber Vereinskollege

Sebastian Wenders

in Buchholz bei Duisburg im besten Mannesalter von 41 Jahren. Wir verlieren durch diesen Verlust ein eifriges Vereinsmitglied und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Bez.-B. Duisburg.

J. A.: Joh. Fink, Vorsitzender.

Tüchtige Schachtmeister, Obertipper, Löffelbagger sowie Lokomotivführer

gesucht.

Gewerkschaft Leonhardt, Neumark b. Merseburg a. S.