

Rottenführer-Zeitung

Gleis-Bau-Geräte Robel & Co.,

(auch Hemmschuhe, Wagenschieber, bewegliche Wagenziehwinden)

München S 50.

Rührige Vertreter für einige Bezirke noch gesucht

Fernsprecher 7078, 7079

::

Thalkirchnerstraße 210—218

EDUARD LINK • BOCHUM

Maschinenfabrik

für

Eisenbahnoberbau-Geräte und -Maschinen.

Katalog auf Wunsch!



Handlaternen für Carbid und Oel,
sowie
sämtliche Strecken-Beleuchtungen.
Sonder-Abteilung für Oberbau-Geräte.

Anfragen erbeten.

Spezial-Fabrik

Anfragen erbeten.

FRITZ W. L. BASCH, BERLIN O. 112.

Spezial-Unternehmen für

Wasserdichte Abdeckungen

von Brücken, Durchlässen, Tunnels, Viadukten, Bauwerken aller Art.

J. & Otto Kребber, Oberhausen (Rhld.)

Fernsprecher Nr. 17 und Nr. 27.

Asphalt-Werke.

Telegr.-Adr.: Kребber Teerfabrik.

Spezial-Fabrik zur Lieferung von Asphalt-Dachpappe und Carbolineum.

H B G

Vollbahnmaterial

Gleise, Weichen, Drehscheiben,
Prellböcke, Kleineisen, Werkzeuge.
Hanseatische Bahnbedarfs-Gesellschaft m. b. H.
Feldbahnfabrik und Weichenbauanstalt.

H B G

Telegramm-Adresse: Hansabahn Bremen, Wachtstr. 38/39, Ecke Martinistr.. Fernsprecher Hansa 1610—15.

W. Hagen & Co.

Tiefbau.

Berlin, Postdamerstr. 56.

Telephon: Amt Lützow 197.

25 Jahre in verschiedenen Eisenbahndirektionsbezirken beschäftigt.

Unterlagsplatten

aus „Eisenfilz“ zur Stoss- und Schalldämpfung im Eisenbahnoberbau: bei Brücken, Weichen, Drehscheiben, Löschgruben usw. in bester Qualität.

Filzfabrik Adlershof, A.-G.

Alleinige Fabrikanten von „Eisenfilz“.

Adlershof bei Berlin.

Peter Weiler,

Maler- und Anstreichergeschäft

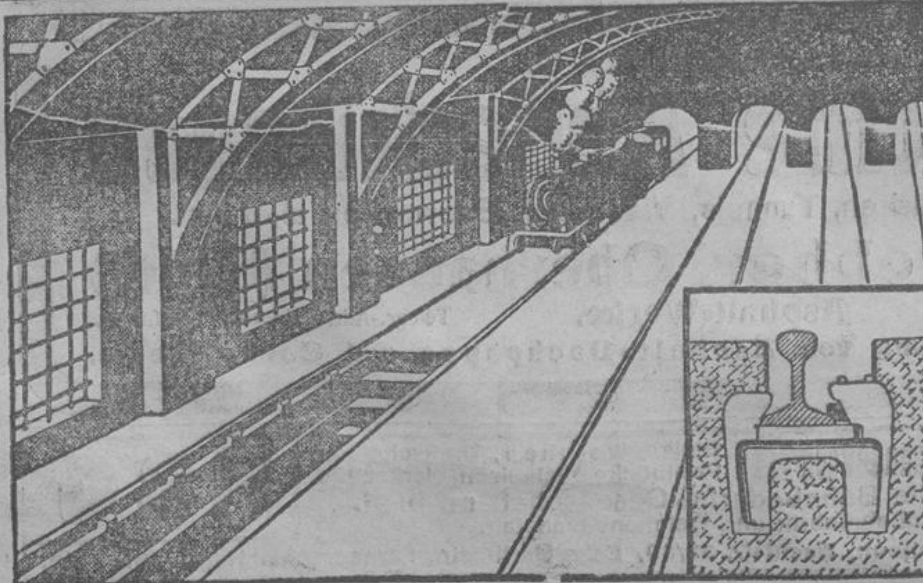
Ulmenallee 24 **Mülheim-R.-Speldorf** Fernr. 1373.

Ausführung sämtlicher Eisenhoch- und Brückenbau-Anstreicherarbeiten.

Grosses Lager in

Glas, Tapeten u. Farbwaren.

Prompte Erledigung aller einschlägigen Arbeiten.



Friedrich Wilms, Oberhausen (Rhld.).

Telegr.-Adr.: Tiefbauwils. Fernspr.-Anschl. Oberh.-Rhld. Nr. 12 u. 13

Unternehmen

für Hoch-, Tief- u. Betonbau.

Übernahme u. Ausführung von Bauwerken jeder Art.

Eisenbahn-, Kanal- und Straßenbauten.

Straßenwalzen-Betrieb.

Ringofen-Ziegeleien.

Giro-Konto: Commerz- und Privat-Bank, Oberhausen-Rhld.
Postscheck-Konto Köln 19398.



Karbid-Handlaternen

für Schaffner.

Hunderttausende bereits verkauft.

Sämtliche Ausführungen u. Ersatzteile auf Lager.

Metallwerke Knodt, A.-G.,
Frankfurt a. M. - West, Steinmetzstrasse 10.

Rawie'sche

Brems-Prellböcke

D. R. P.

für Schnellzüge, Schutzgleise, Verschiebegleise.

Vom Eisenbahn-Zentral-Amt und anderen Eisenbahn-Verwaltungen geprüft, im Betriebe im In- und Auslande bewährt.

Billige Prellböcke für schwache Auflaufkräfte.

Viele Tausend in Deutschland, sowie in allen anderen Ländern eingeführt.

Weltausstellung Brüssel Ehrenpreis,

Weltausstellung Turin Grand Prix,

Baltische Ausstellung Malmö Königl. Medaille

Eisengießerei

A. Rawie, Osnabrück Schinkel,

Wegeschranken, Hand- und Drahtzugschranken,
Lademasse, Neigungszeiger, Leitungsmaterialien.

Wichtige Neuerung!

Schienen-Befestigung

auf Betonunterlage D. R. P. und D. R. G. M.
Für Maschinenhäuser, Gruben, Werkstätte,
Drehscheiben, Schiebebühnen, Ufermauer,
Wagenreinigungsanstalten usw.

Glatte Fussboden bis an Schiene u. Spurrille

Leichte Schienenauswechselung ohne
jede Beschädigung des Fussbodens.

Jahrelang erprobt u. gut befunden. Wir
bitten ausführlich Prospekte zu verlangen

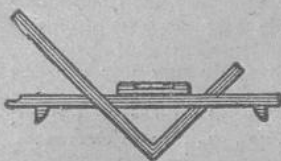
Akt.-Ges. vorm. Carl Flink, Mannheim.

Rottenführer-Zeitung

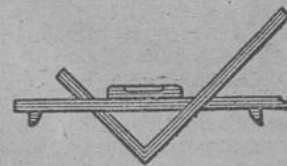
Offizielles und fachwissenschaftl. Organ
des Verbandes Deutscher Eisenbahn-



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



Die Zeitung erscheint am 1. u. 15. eines jeden Monats und kostet beim Verlage bestellt 4.50 Mark, bei der Post bestellt 5.— Mark pro Vierteljahr, im voraus zahlbar. — Inserate pro 4gespaltene Petitzeile 1.50 Mk. 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 500 (fünfhundert) Mark gegen tödlichen Unfall in oder ausser Dienst versichert.

Zur gefälligen Beachtung! Alle für die Schriftleitung bestimmten Beiträge, Sendungen, Mitteilungen, Anfragen usw. sind ausschließlich an nach stehende Adresse zu senden: H. Wundenberg, Oberhausen-Rhld., Bahnhofstraße 1.

Nr. 2.

Dahlhausen-Ruhr, den 15. Januar 1922.

11. Jahrgang.

Inhalt: Was hilft uns zur Bekämpfung der Sorgen? — Die Berechnung der Ausgleichsschienen für Eisenbahngleise. — Wie sind unsere Standesinteressen am besten zu wahren? — Stationsbloßung. — Ruhegehalt und Hinterbliebenenbezüge. — Befehung der Verzahnungsstellen. — Einigkeit macht stark. — Erlasse und Verfügungen. — Verbandsnachrichten. — Vereinsnachrichten. — Briefkasten. — Bücherchau. — Anzeigen.

Was hilft uns zur Bekämpfung der Sorgen?

Nach dem für Deutschland verlorenen Weltkriege gibt es in der Tat nur wenige Kreise unseres Volkes, welche nicht mit Sorgen und Kümernissen zu kämpfen haben. Man versteht wohl unter Sorgen meist solche materieller Art, die sich in drückenden pekuniären Verhältnissen bemerkbar machen, andererseits aber auch allerlei Uebel und anscheinend unüberwindliche Schwierigkeiten, die sich der Erfüllung berechtigter Wünsche entgegenstellen, sei es in beruflicher oder in gesundheitlicher Beziehung und so weiter. Wie gesagt, ganz ohne Sorgen dürfte wohl kaum in der Jetztzeit ein Sterblicher anzutreffen sein und wir können uns ihnen vielfach auch beim besten Willen nicht entziehen. Was wir aber tun können, ist das, so an uns zu arbeiten, daß wir unter der Sorgenlast nicht zusammenbrechen, sondern imstande sind, sie trotz allem immer wieder mit starker Schulter zu tragen.

Ueber die Sorgen pekuniärer Art, die zumal den Beamten vielfach die Freude am Leben zu ertöten in der Lage sind, ist an dieser Stelle so oft und reichhaltig geschrieben worden, daß über sie und die Ursache zu ihnen wohl kaum noch etwas Erwähnenswertes bemerkt werden könnte. Daß ein lebenswertes Dasein nicht denkbar sein kann, ohne daß das Existenzminimum gesichert ist, liegt auf der Hand, und wo dies nicht der Fall ist, da treten eben die unabsehbaren Reihen der Sorgen uns nackte Dasein in Erscheinung, die in so mannigfaltiger Form in die Existenz des einzelnen eingreifen. Hoffen wir, daß es den immer und immer wieder erneut vorgebrachten Anregungen, Wünschen und Forderungen endlich einmal gelingt, sich die nötige Geltung zu verschaffen und ihre berechtigten Anliegen durchzubringen.

Nun ist es aber noch sehr die Frage und kommt es im höchsten Maße auf die Charakterbeschaffenheit des einzelnen an, ob und wie er die nun einmal jetzt unumgänglichen Sorgen ertragen kann und ertragen wird. Da kann man eigentlich dreierlei Arten von Menschen unterscheiden, und zwar sind dies erst einmal diejenigen, denen die Sorgen das Gemüt so verdüstert haben, daß sie außer denselben nichts, auch nicht das Günstigste und für sie Angenehmste, zu sehen in der Lage sind, oder, wo dieses nicht möglich ist, sie nicht eher ruhen, als bis sie auch die kleinen Freuden des Daseins zu Unannehmlichkeiten und Anlaß zu Sorgen gestempelt haben. Jeder Ausblick in eine, wenn auch zurzeit noch fernliegende, so doch gewiß zu erhoffende bessere Zukunft wird von ihnen mit vollem Bewußtsein als Täuschung und Betrug zurückgewiesen, und auf alle die unangenehmen Erfahrungen hingewiesen, die ihnen schon einmal in der Vergangenheit und Gegenwart zugestoßen sind. Solche Leute sind es, die ein Schriftsteller einmal mit den Worten aufs treffendste bezeichnet: „Sie tragen sich ständig mit 3 schweren Paden von Sorgen. Das eine enthält alle Sorgen, die sie in der

Vergangenheit einmal gehabt haben, das zweite alle Sorgen, die sie zur Jetztzeit aufzuweisen haben und das dritte alle die Sorgen, die ihnen in Zukunft einmal aufgebürdet werden könnten.“ Bei einem solchen Gemütszustand ist es selbstverständlich, daß er seinen verdüsternden Eindruck auch allmählich auf den ganzen Menschen ausübt und wir derartige Menschen meist als trübselige Hypochondrier kennen lernen. Natürlich ist ihr Gesundheitszustand, den sie in erster Linie wieder sich selbst verdanken, nicht in der Lage, ihre Befürchtungen und Sorgen zu zerstreuen, sondern vertieft solche noch, und so finden wir hier einen höchst bedauernswerten Menschen, dem nicht zu helfen ist, doppelt traurig deshalb, weil er sich ja auch gar nicht helfen lassen will und sich als Träger solcher Lasten auch noch heldenhaft und groß dastehend vorkommt.

Das gerade Gegenteil finden wir bei denjenigen, denen von Geburt an die Gabe des goldenen Leichtsinns zuteil geworden ist. Kein Anlaß, und sei es der ernsteste und zum Nachdenken über sich selbst direkt zwingende, ist imstande, ihnen große Sorgen und Kümernisse zu bereiten. „Das ist alles nicht so schlimm“ und „morgen wird es besser sein“ ist gewöhnlich der Ausdruck solcher Menschen, an Abstellung oder wenigstens Besserung ihrer Sorgen denken solche nicht, sondern schieben sie so lange von sich und suchen ihre Bedenkllichkeiten zu vergessen, bis es zu spät ist und sie, die ja mit voller Absicht blind sein und von Warnungen nichts wissen wollten, nun auch das Ende mit Schrecken an sich selbst erfahren müssen und die Folgen ihres Leichtsinns zu tragen haben. Schlimm ist dies besonders in den Fällen, wo sich die Versäumnisse nie wieder gutmachen lassen.

Die dritte Art von Menschen hält zwischen den beiden, den zu Sorgenvollen und den zu Leichtsinigen, also zu Sorglosen, die goldene Mittelstraße ein, und es wäre nur zu wünschen, daß ein jeder von uns zu dieser dritten Kategorie gehören möchte, sind doch gerade sie diejenigen, die zu großen Leistungen und Wirkungen berufen sind, sei es auch nur in der Stille. Sie haben gelernt, durch festen Willen nicht nur die meisten äußeren Lebensumstände, sondern auch sich selbst zu beherrschen, und gestatten den Sorgen und Schwierigkeiten, die ihnen ebenfalls im reichsten Maße zugemessen sind, nur soviel Einfluß auf sich selbst, als ihnen auch in Wirklichkeit zukommt. Sie haben es nicht zur Gewohnheit werden lassen, ihre Besorgnisse allzu ernst zu nehmen, zumal wenn solche sich mit Ereignissen befassen sollten, die ihnen erst in Zukunft bevorstehen, sondern sie halten sich an den Ausdruck des Dichters:

„Zeit ist's, die Ereignisse zu beweinen,
Wenn sie nahen und wirklich erscheinen.“

Umgekehrt verfallen sie aber auch nicht in den Fehler der allzu Sorglosen, sich der Sorge als solcher überhaupt zu

widerlegen. Jeder, auch der kleinsten Widerwärtigkeit, schenken sie die nötige Beachtung, die solche verdient, und denken darüber nach, wie solche abzustellen, oder, wo dies nicht möglich ist, am besten zu ertragen ist. Sie verstehen aber auch hier, Maß zu halten, und betrachten die Hindernisse und Sorgen nicht durch ein Vergrößerungsglas, sondern sagen sich, daß sie in der Vergangenheit über so manche Widerwärtigkeit Herr geworden sind, oft mit überraschend schnellem Erfolge, und sie sehen das Vertrauen in sich, daß ihnen dies auch in Zukunft möglich sein wird. Sie gewöhnen sich daran, auch die Kleinigkeiten und Kleinlichkeiten des Lebens, die nun einmal in Kauf genommen werden müssen, nicht zu ernst zu nehmen, sie leben ihre Vergangenheit nicht immer und immer wieder durch, sondern sie leben mit festem Willen und Eifer der Gegenwart, suchen solche so erträglich wie möglich zu gestalten und glauben, auch die Zukunft, und sei sie noch so dunkel, auf ihre Art meistern und besser gestalten zu können. Und so wird's ihnen möglich, was bei den beiden vorher geschilderten Menschenarten ganz ausgeschlossen erschien, sie werden trotz Trübe und Dunkelheit um sich herum, immer ein Leben führen, welches trotz allem ganz lebenswert erscheint und auch an Freuden nicht arm ist und diese ihre Lebensauffassung befähigt sie andererseits wieder, ihren Pflichten mit angebrochenem Mute immer wieder in alter Frische gerecht zu werden und ein Muster und Vorbild für viele zu sein.

Allen denen, welchen von der Natur ein Charakter mitgegeben wurde, welcher zur Schwarzseherei neigt und sie trotz fester Vorsätze immer wieder dazu bringt, daß sie unter ihrer Sorgenlast zu erliegen meinen und nicht aus noch ein wissen, sei empfohlen, ihre Sorgen und Kummernisse sich einmal in Tatsachen vorzustellen, und zwar derart, daß sie sich direkt aufschreiben, was ihnen ihrer Ansicht nach bestimmt zustößen wird. Da wird ihnen beim Niederschreiben schon auffallen, daß viele ihrer Mißhelligkeiten so schwankend und unbestimmt sind, daß sie das Festnageln schwarz auf weiß gar nicht vertragen und es direkt lächerlich wäre, sie niederzuschreiben. Trotzdem waren aber diese Befürchtungen imstande, uns, gerade ihrer Unbestimmbarkeit wegen, wochen- und vielleicht monatelang zu ängstigen und zu quälen. Ein derartiger Versuch, seine Sorgen niederzuschreiben, ist wirklich, so merkwürdig der Vorschlag im ersten Moment erscheinen sollte, wert, von jedem Sorgenvollen befolgt zu werden. Wieviel hilft uns er schon, manche Kummernisse zu besiegen und uns aus dem Sinn zu bringen, weil wir uns der Lächerlichkeit unserer Befürchtungen bewußt werden. Alle anderen Sorgen und

Mißgeschicke, die uns bedrohen und denen wir wirklich ausgesetzt sind und zu sein glauben, wollen wir aber wahrheitsgetreu aufzeichnen und diese Aufzeichnungen auf längere Zeit aus dem Bereich unserer Augen bringen. Wenn wir solche nach einem längeren Zeitraum wieder zur Hand nehmen, werden wir meist mit großer Gemütsruhe feststellen können, daß ein Teil der uns bevorstehenden Sorgen gar nicht zur Auswirkung gekommen ist, sondern durch Maßnahmen unsererseits lahmgelagt werden konnte, an die zur Zeit unserer Aufzeichnungen nicht im entferntesten zu denken war. Der andere Teil der Sorgenlast ist bereits vergangen und vergessen und wir begreifen kaum, daß wir uns von ihnen die Tage und Nächte verbittern ließen. Wir werden immer wieder finden, daß wir Gefahren und Kummernisse, durch die wir einfach hindurch müssen, mit erstaunlichem Mute und Kaltblütigkeit bestehen, von denen wir aber zu der Zeit, in der wir uns vor Sorgen um die Ereignisse des Lebens verbittern ließen, gar keine Ahnung hatten und die wir uns selbst nicht zugetraut hätten.

Nehmen wir ein Beispiel aus der jüngsten Vergangenheit, das wir alle selbst an uns erfahren haben. Wie hätten wir wohl das Neujahr 1914 erlebt, wenn uns ein Helfseher vorher verkündigt hätte, daß in diesem Jahre ein Weltkrieg ausbrechen würde, der fast die ganze Welt gegen uns auf den Plan brächte, der uns aushungerte, so daß wir oft nicht das Nötigste zum Leben haben könnten, und in dem wir trotz heldenhafter Leistungen und größter Entbehrungen doch widerstandslos unterliegen müßten, und daß ferner die Nachgeklüfte unserer Feinde sich noch lange Jahre nach dem Kriege bemerkbar machen würden? Hätten nicht die meisten von uns bei derartigen sicheren Voraussichten vor Sorgen den Verstand verloren, ohne daß sie unser Gesicht ändern konnten, und haben wir andererseits nicht vieles ertragen und getragen und sind trotzdem lebens- und widerstandsfähig geblieben, von dem wir geglaubt hätten, wir könnten es einfach nicht aushalten?

Und wie so im Leben unseres Volkes, so geht es auch im Leben eines jeden unter uns. Nehmt von den Sorgen Notiz und würdigt sie, aber nur so, wie sie es verdienen, aber laßt sie nicht zu Tyrannen werden, die unsere Widerstandsfähigkeit lähmen und unser Leben vergiften. Frohsinn und Mut trotz schlimmster Erfahrungen, nur dann ist es möglich, für den einzelnen und auch für die Gesamtheit, wieder hochzukommen und den Platz an der Sonne einzunehmen, der uns unseren Leistungen nach gebührt.

Richter.

Die Berechnung der Ausgleichschienen für Eisenbahngleise.

Von Eisenbahningenieur Wundenberg.

In den Krümmungen des Eisenbahngleises wird der Ausgleich des Längenunterschiedes zwischen dem äußeren und inneren Schienenstrange durch den Einbau von Ausgleichschienen im inneren Schienenstrange hergestellt. Die Ausgleichschienen haben allgemein Minderlängen in Stufen von 4 zu 4 cm bis zur Höchstgrenze von 20 cm. Ausnahmen liegen vor bei den 18 m langen Schienen der Form 7e, 9e, 9i und 16g, bei welchen die Minderlängen von 4,5 zu 4,5 cm bis zur Höchstgrenze von 13,5 cm betragen.

Nachstehende Zusammenstellung I zeigt die Längen der Normal- und Ausgleichschienen der einzelnen Schienenformen.

Zusammenstellung I.

Schienenform	Normal-schienen	Baulänge der Ausgleichschienen					
		m	m	m	m	m	m
6e	12,00	11,96	11,92	11,88	11,84x	11,80x	x) bei Halbmesser unter 150 m
6e	10,00	9,96	9,92	9,88	9,84x		
7e	18,00	17,955	17,91	17,865			
8b	12,00	11,96	11,92	11,88			
8b	15,00	14,96	14,92	14,88			
8d	12,00	11,96	11,92	11,88			
8d	15,00	14,96	14,92	14,88			
9e/9i	18,00	17,955	17,91	17,865			
15c	12,00	11,96	11,92	11,88			
15c	15,00	14,96	14,92	14,88			
16g	18,00	17,955	17,91	17,865			

Zur Kennzeichnung der Ausgleichschienen erhalten dieselben im Schienenstege Löcher von 20 mm Durchmesser und zwar

- bei 4 cm Minderlänge = 1 Loch
- bei 8 cm Minderlänge = 2 Löcher
- bei 12 cm Minderlänge = 3 Löcher usw.

Ausnahmen von dieser Kennzeichnung liegen vor bei den Schienenformen 7e, 9e, 9i und 16g, welche eine Länge von 18,00 m haben. Bei diesen bedeutet:

- 1 Loch = 4,5 cm Minderlänge
- 2 Löcher = 9,0 cm Minderlänge
- 3 Löcher = 13,5 cm Minderlänge

Die Berechnung des Längenunterschiedes zwischen dem äußeren und inneren Schienenstrange und somit die Anzahl der erforderlichen Ausgleichschienen erfolgt nach der Formel

$$k = \frac{1,5 L}{R}$$

Hierin bedeutet:

k = Längenunterschied zwischen dem äußeren und inneren Schienenstrange in m.

L = Länge des äußeren Schienenstranges in m.

R = Halbmesser des Kreisbogens in m.

Beispiel 1.

Wieviel Ausgleichschienen und von welcher Länge sind bei einer Gesamtlänge des äußeren Schienenstranges von 100 . 15,00 m, und einem Halbmesser des Kreisbogens von 1000 m erforderlich?

$$k = \frac{1,5 L}{R}$$

$$k = \frac{1,5 \cdot 100 \cdot 15,00}{1000}$$

$$k = 2,25 \text{ m.}$$

Da der Ausgleich dieser Minderlänge durch 4 cm längere Ausgleichschienen erfolgen soll, so werden benötigt:
 $2,25 : 0,04 = 56,3$ rd. 56 Ausgleichschienen von 14,96 m Länge und außerdem an Normalschienen von 15,00 m
 $100 - 56,3 = 43,7 = 44$ Stk.

Beispiel 2.

Wie vor, bei einer Gesamtlänge von 100 . 12,00 m, und einem Halbmesser von 360 m.

$$k = \frac{1,5 L}{R}$$

$$k = \frac{1,5 \cdot 100 \cdot 12,00}{360}$$

$k = 5,00$ m.

Da der Ausgleich durch Minderlängen mit 4 cm Abstufungen erfolgen muß, so sind notwendig:

$$5,00 : 0,04 = 125 \text{ Abstufungen.}$$

Wie ohne weiteres ersichtlich, reichen 100 Stk. Ausgleichschienen mit einer Minderlänge von je 4 cm nicht mehr aus, sondern es müssen in diesem Falle die über 100 hinausgehenden Abstufungen durch $4 + 4 = 8$ cm Minderlängen ausgeglichen werden. Somit 25 Stk. Ausgleichschienen von 11,92 Länge und $100 - 25 = 75$ Stk. Ausgleichschienen von 11,96 m Länge.

Beispiel 3.

Wie vor, bei einer Gesamtlänge von 100 . 12,00 m und einem Halbmesser von 180 m

$$k = \frac{1,5 L}{R}$$

$$k = \frac{1,5 \cdot 100 \cdot 12,00}{180}$$

$k = 10,00$ m.

An Abstufungen von 4 cm sind somit notwendig

$$10,00 : 0,04 = 250.$$

Hier liegt nun sogar der Fall vor, daß die Verwendung von Ausgleichschienen mit einer Minderlänge von 8 cm nicht mehr ausreicht, sondern die über 200 hinausgehenden Abstufungen durch $4 + 4 + 4 = 12$ cm Minderlänge ausgeglichen werden müssen. Wir benötigen alsdann 50 Stk. Ausgleichschienen von 11,88 m Länge und $100 - 50 = 50$ Stk. Ausgleichschienen von 11,92 m Länge.

Aus den vorstehenden Beispielen ist ersichtlich, daß, sobald die Berechnung bis zu 100 erforderliche Abstufungen von je 4 cm ergibt, die Anwendung von Ausgleichschienen mit einer Minderlänge von je 4 cm ausreicht, und sobald 101 bis zu 200 Abstufungen als notwendig errechnet werden, der über 100 hinausgehende Teil durch Ausgleichschienen mit 8 cm Minderlänge erfolgen muß. Erreicht die erforderliche Anzahl der Abstufungen den Wert von 201 — 300, so muß sogar der über 200 hinausgehende Teil durch Minderlängen von 12 cm und der übrige Teil durch Minderlängen von je 8 cm ausgeglichen werden.

In der Zusammenstellung II ist die Anzahl der Ausgleichschienen, welche auf eine Gleislänge von je 100 Schienen für die innere Schienenreihe erforderlich ist, angegeben.

Zusammenstellung II.

Halbmesser der Krümmung m	Baulänge der Schienen:											
	10,00 m			12,00 m			15,00 m			18,00 m		
	9,96 m	9,92 m	9,88 m	11,96 m	11,92 m	11,88 m	14,96 m	14,92 m	14,88 m	17,955 m	17,910 m	17,865 m
Zahl der Ausgleichschienen:												
5000	8	—	—	9	—	—	11	—	—	12	—	—
4000	9	—	—	11	—	—	14	—	—	15	—	—
3000	13	—	—	15	—	—	19	—	—	20	—	—
2500	15	—	—	18	—	—	23	—	—	24	—	—
2000	19	—	—	22	—	—	28	—	—	30	—	—
1800	21	—	—	25	—	—	31	—	—	33	—	—
1500	25	—	—	30	—	—	38	—	—	40	—	—
1400	27	—	—	32	—	—	40	—	—	43	—	—
1300	29	—	—	35	—	—	43	—	—	46	—	—
1200	31	—	—	38	—	—	47	—	—	50	—	—
1100	34	—	—	41	—	—	51	—	—	55	—	—
1000	38	—	—	45	—	—	53	—	—	60	—	—
950	39	—	—	47	—	—	59	—	—	63	—	—
900	42	—	—	50	—	—	63	—	—	67	—	—
850	44	—	—	53	—	—	66	—	—	71	—	—
800	47	—	—	56	—	—	70	—	—	75	—	—
750	50	—	—	60	—	—	75	—	—	80	—	—
700	54	—	—	64	—	—	80	—	—	86	—	—
675	56	—	—	67	—	—	83	—	—	89	—	—
650	58	—	—	69	—	—	87	—	—	92	—	—
625	60	—	—	72	—	—	90	—	—	96	—	—
600	63	—	—	75	—	—	94	—	—	100	—	—
575	65	—	—	78	—	—	98	—	—	103	4	—
550	68	—	—	82	—	—	98	2	—	91	9	—
525	71	—	—	86	—	—	93	7	—	83	14	—
500	75	—	—	90	—	—	87	13	—	80	20	—
480	78	—	—	94	—	—	83	17	—	75	25	—
460	82	—	—	98	—	—	78	22	—	70	30	—
450	83	—	—	100	—	—	75	25	—	67	33	—
440	85	—	—	98	2	—	72	28	—	64	36	—
430	87	—	—	95	5	—	69	31	—	60	40	—
420	89	—	—	93	7	—	66	34	—	57	43	—
410	91	—	—	90	10	—	63	37	—	54	46	—
400	94	—	—	88	12	—	59	41	—	50	50	—
390	96	—	—	85	15	—	53	44	—	46	54	—
380	99	—	—	82	18	—	52	48	—	42	58	—
370	99	1	—	78	22	—	48	52	—	38	62	—
360	96	4	—	75	25	—	44	56	—	33	67	—
350	93	7	—	71	29	—	39	61	—	29	71	—
340	90	10	—	68	32	—	35	65	—	24	76	—
330	86	14	—	64	36	—	30	70	—	18	82	—
320	83	17	—	59	41	—	24	76	—	12	83	—
310	79	21	—	55	45	—	19	81	—	6	94	—
300	75	25	—	50	50	—	12	88	—	—	100	—
290	71	29	—	45	55	—	6	94	—	—	93	7
280	66	34	—	39	61	—	—	99	1	—	86	14
270	61	39	—	33	67	—	—	92	8	—	78	22
260	56	44	—	27	73	—	—	84	16	—	69	31
250	50	50	—	20	80	—	—	75	25	—	60	40
240	44	56	—	12	88	—	—	66	31	—	50	50
230	37	63	—	4	96	—	—	55	45	—	39	61
220	30	70	—	—	—	5	—	44	56	—	27	73
210	21	79	—	—	—	14	—	32	68	—	14	86
200	12	88	—	—	—	25	—	19	81	—	—	100
195	8	92	—	—	69	31	—	12	88	—	—	—
190	3	97	—	—	63	37	—	4	96	—	—	—
185	—	97	3	—	57	43	—	—	—	—	—	—
180	—	92	8	—	50	50	—	—	—	—	—	—

(Schluß folgt.)

Wie sind unsere Standesinteressen am besten zu wahren?

In Nr. 24 unserer Zeitung (Jahrgang 1921) las ich die Worte unserer Kollegen Hermann und Schimmelpfennig, welche dieselben auf der Bezirksversammlung in Hannover am 16. 10. 21 gesprochen haben. Kollege Hermann hat dort

gesagt: „Wir möchten doch alle dazu beitragen, daß wir aus der nächsten Besoldungsreform anders hervorgingen als wie 1920, die Hauptschuld treffe uns mit unserer Zerrissenheit.“ Von einer Zerrissenheit innerhalb unseres Verbandes

dürfte doch wohl vorläufig noch nicht gesprochen werden, sondern höchstens von einer Unzufriedenheit. Und wie ist dieselbe entstanden? Kollege Hermann behauptet, durch unsere Zerrissenheit. Ich und viele Kollegen sagen, sie ist durch das Verlangen der R. G. während den Verhandlungen über die Besoldungsfrage und Einstufung der Rottenführer entstanden, nicht allein verlagst, sondern auch gegen uns haben Vertreter der R. G. gearbeitet, obgleich wir ihr als Mitglieder angehört. Interessant ist, daß dies Kollege Hermann am 5. März 21 in der erweiterten Hauptvorstandssitzung selbst bekundet hat. Daraus ersehen wir und haben es noch nicht inzwischen vergessen, daß nicht wir, sondern die R. G. die Schuld an unserem schlechten Abschneiden trägt.

Was nun Kollege Hermann mit der weiteren Äußerung meint: Es würde nach dem Verbandstage eine stärkere Selbstpolitik getrieben als vor demselben, welche sicher nicht zur Festigung unseres Verbandes und zur Bildung eines starken Beamtenbundes beitrüge, das ist mir absolut nicht verständlich und hätte doch wohl etwas näher begründet werden müssen. Es dürfte ja noch unseren Kollegen bekannt sein, daß voriges Jahr der Bezirksverein Berlin mit dabei war und von unserm Hauptvorstande verlangte, daß durch einen außerordentlichen Verbandstag unser Verband von der R. G. losgelöst würde, indem derselbe für uns gänzlich verlagst hätte. Unser Verbandsvorsitzender, Kollege Schneider, sah sich deshalb genötigt, um dem Verbande die Kosten zu ersparen, den ordentlichen Verbandstag früher zu legen, welches ja unter obigem Drude verständlich, aber doch ein Mißgriff war. Denn, wäre unser Verbandstag sachungsgemäß abgehalten worden, dann wäre manchem Kollegen durch den Verbandstag der Bahnmeister die Augen geöffnet worden und der Beschluß unseres Verbandstages zu Punkt 4 der Tagesordnung (Organisationsfragen) wäre sicher anders ausgefallen.

Auch Kollege Schimmelpfennig klagt auf obigem Bezirkstage: Er hätte als auf dem Verbandstage gewählter Vertreter der Rottenführer erwartet, daß er mit Material überschwemmt würde. Ich denke, unsere Wünsche und berechtigten Forderungen müssen ihm doch wohl auch, wie uns allen, bekannt gewesen sein, und er hätte dieselben bei der R. G. voll zur Sprache bringen müssen und versuchen, solche durchzudrücken. Dann wäre seine weitere Bitte: Die Kollegen sollten nicht neidisch gegeneinander sein, wenn der eine oder andere befördert worden wäre, ihm sicher erpart geblieben.

Es würde heute keinem Kollegen einfallen, den andern zu beneiden, wenn die Beförderung der Rottenmeisterstellen der Gerechtigkeit entsprechend vor sich gegangen wäre. Oder glaubt Kollege Schimmelpfennig, dadurch, wie geplant und in dem Artikel: „Zur Neuordnung der Laufbahnen“ in Nr. 10 der Zeitung „Technik und Handwerk“ bekanntgegeben, wonach der Rottenmeister bloß in größeren Rotten erscheinen soll, die drohende Zersplitterung zu unterdrücken, dann muß er falsch belehrt sein. Kollegen! Wird es gelingen, die Beförderung zum Rottenmeister in obigem Sinne durchzudrücken, dann dürften die Rottenführer der Nebenbahnen und eingleisigen Hauptbahnen mit kleineren Rotten die Lehrmeister des gesamten Rottenführerstandes werden. Nur in den größeren Rotten dürften sich dann Rottenmeister befinden, und nach Freiwerden einer solchen Stelle, durch Tod oder Pensionierung ihres Inhabers, müßte wieder ein Rottenführer aus vorgenannten Streden zum Rottenmeister für diese Stelle ernannt werden. Oder andernfalls müßte ein Anwärter der Hauptbahn, wenn er zum Rottenführer ernannt würde, seine Anstellung auf einer Nebenbahn erhalten, um dann später wieder als Rottenmeister auf die Hauptbahn zurückzukehren. Unser durch den Krieg verarmtes Vaterland wird sich aber diesen Luxus, das Zahlen der hohen Umzugskosten, welche erforderlich wären, um seine Beamten stets hin und her zu versetzen, nicht leisten können, auch bei keiner Beamtenkategorie der Eisenbahn ist dieser Modus üblich, und so denke ich, werden wir doch auch nicht den Anfang machen wollen.

Wir wollen uns auch weiter bewußt sein, daß wir bei unserer Spitzenorganisation nicht auf volle Erfüllung unserer berechtigten Wünsche rechnen können, denn dafür sind die Gegensätze zwischen den in der R. G. organisierten Beamtengruppen zu groß, man gönnt uns auch dort den vollen Aufstieg und bessere Bewertung nicht, daher die Anregung, nur die Rottenführer der größeren Rotten zum Rottenmeister zu befördern, aber desto mehr leere Worte, welche nichts besagen, erhalten wir von dort.

Wer denkt von uns nicht mehr zurück, als vor wenigen Jahren Herr Rechnungsrat Horn die Anregung gab, für uns den Titel Unterbahnmeister zu erwirken, welcher Sturm der Entrüstung brach damals bei unseren Vorgesetzten, den Bahnmeistern los, ja ein Bahnmeister schrieb damals wörtlich: „Ebenso wenig wie mit der Stellung des Unterbahnmeisters können wir uns mit dem Titel Unterbahnmeister befreun-

den. Solange wir die Amtsbezeichnung Bahnmeister führen (ein großer Teil der Bahnmeister führt ja heute diesen Titel nicht mehr), stemmen wir uns mit aller Kraft dem Unterbahnmeister entgegen, und wir erwarten von den Rottenführern, daß sie von sich aus mit einem solchen Verlangen nicht hervortreten.“ Hier könnte man unserm Verbandsvorstande den Vorwurf machen, daß dieses damals nicht geschah. Kollegen, hier steht es klar und deutlich, was diesen Sturm damals entfesselte, es war nicht der Titel, sondern in der Stellung des Unterbahnmeisters witterte man eine Gefahr, und diese galt es zu beseitigen, was auch damals glänzend gelungen ist. So wird es auch aller Voraussicht nach in Zukunft bei unserer Spitzenorganisation geschehen, auch dort stehen bis jetzt Männer an führender Stelle, welche uns nicht höher kommen lassen wollen als den bisherigen Rottenführer, ob wir nun Rottenführer-Aufsicher oder „Meister hießen. Kollegen! Wenn wir dieses alles in Erwägung ziehen, dann müssen wir doch klar sehen, daß, wenn wir etwas erreichen wollen, es nur geschehen kann, wenn wir in unserem doch immerhin starken Verbandsverbande eine geschlossene Einheit bilden, getragen von dem Gedanken: Einer für alle und alle für einen. Wir müssen verstehen lernen, uns in erster Linie als Rottenführer zu fühlen innerhalb der Gemeinschaft unseres Verbandes, und es darf nichts nach außen hin geschehen, was diese Einheit gefährden und unser Ansehen untergraben kann. Wir müssen einen geschlossenen Block unter uns bilden und dieser Gedanke muß jedem Kollegen in Fleisch und Blut übergehen.

Dann muß und wird auch jeder Versuch zerschellen, von welcher Seite er auch kommen mag, uns zu trennen. Daß Bestrebungen im Gange sind, uns zu zersplittern, ist uns ja jetzt wieder reichlich bewiesen worden, und das muß doch jeder Kollege sehen, wer nur irgend sehen will. Gelingt dies, dann ist unser Geld, welches wir trotz unserer nicht beneidenswerten Lage für Organisationszwecke ausgegeben haben, wertlos gewesen. Laßt uns ein Beispiel an den Bahnmeistern nehmen, wo es nach deren letztem Verbandstage selbst ihrem Kollegen Verach nicht gelang, die Bahnmeister wieder in die R. G. zurückzuführen, auch sie fühlen sich geschlossen als Bahnmeister und nehmen doch an allen die gesamte Beamtenenschaft berührenden Fragen regen Anteil. So Kollegen, wollen und müssen auch wir uns zu Führern emporarbeiten und uns nicht immer führen lassen, sondern, ob einer Spitzenorganisation angehörig oder nicht, unsere Selbständigkeit wahren und für unser gutes Recht kämpfen. Die Spitze der Führung laßt uns in die Hände unseres leitherigen so bewährten Verbandsvorstandes legen, dann haben wir die Gewissheit, unserem Ziel auch näher zu kommen, dafür bürgt uns seine 15jährige Führerschaft.

Zum Schlusse noch etwas über die Beitragsfrage. Auf unserem Verbandstage in Hamburg wurde viel gestritten über die Beitragsfrage für und gegen Erhöhung derselben. Schließlich einigte man sich auf monatlich 10 Mark, und wenn ich recht sehe, wird uns auf unserem nächsten Verbandstage wieder eine Erhöhung der Beiträge bevorstehen. Kollege Schimmelpfennig sagte auf obigem Verbandstage: „Wenn wir uns in der heutigen Zeit umsehen und betrachten die Verhältnisse überall, so müßte sich jeder Kollege sagen, wenn du vorwärts willst, mußt du opfern.“ Reden wir diese Worte einmal um, dann heißt es: „Wenn du opferst, willst du auch vorwärts kommen.“ Vergleichen wir diese Worte mit dem oben angeführten Antrag, die Rottenmeister bloß in großen Rotten erscheinen zu lassen, dann kommen wir zu dem Ergebnis, daß ein großer Teil unserer Kollegen nur opfern soll, aber nicht vorwärts kommen kann. Weiter erklärte ein Vertreter der R. G. auf diesem Verbandstage zur Beitragsfrage: „Es kann in einem großen Verbandsverbande nur Mitglieder geben, die alle die gleichen Rechte und auch die gleichen Pflichten haben.“ Ich denke, mit diesen Worten ist jeder Kollege voll und ganz einverstanden. Nun heißt es, sie in die Tat umzusetzen. Gleiche Pflichten der Beitragszahlung, dafür müssen aber auch jedem Kollegen die gleichen Rechte in bezug auf die Aufstiegsmöglichkeiten von seiten der R. G. gewährleistet werden. Will und kann die R. G. die Worte ihres Vertreters, des Herrn Eppinger, nicht wahr machen, dann müssen wir vielen, die an diesen Rechten nicht teilhaben sollen, ihr den Rücken kehren. Darum rufe ich den Führern der R. G. zu: „Wollt ihr einen geschlossenen Beamtenkörper, dann tretet auch für eure Mitglieder ein, damit sie alle zu ihrem Rechte kommen.“

Heinrich Reik, Rottenaufsicher, Bez. Frankfurt (Main).

Stationsablockung.

(Nachdruck verboten.)

(Schluß.)

Kommt ein Gleichstromblockfeld zur Anwendung, so wird dieses entweder von dem fahrenden Zuge durch Befahren eines Schienenstromschliebers oder durch Schlüsselstromschlieber, der durch einen Bediensteten betätigt wird, entblockt. Die Schienenstromschlieber werden am Ende der zu sichernden Fahrstraße angeordnet und sind mit einer Stromdichten Schienenstrecke in Verbindung gebracht. Die Auflösung des Fahrstraßenfestlegefeldes erfolgt erst dann durch den Zug, wenn die letzte Achse die Stromdichte Schienenstrecke verlassen hat. Die Sicherung der Fahrstraße erfolgt also somit zwangsweise, was bei der Verwendung von Wechselstrom-Blockfeldern nicht der Fall ist, da ja die zweite Stelle die Entblockung zu jeder Zeit vornehmen kann.

Um diesem jedoch nach Möglichkeit vorzubeugen, sind zwischen den Fahrstraßenfestlegefeldern und Fahrstraßenauflösefeldern Einrichtungen (Signalhebel-Stromschlieber) eingeschaltet, wodurch die Entblockung des Auflösefeldes nur dann möglich ist, wenn das Signal wieder in die Haltstellung gebracht ist. Eine Zuggefährdung durch zu frühes Blocken kann hierdurch

nur dann eintreten, wenn beide Bediensteten in der Signaledienungsstelle und der Bedienungsstelle des Fahrstraßenauflösefeldes den gleichen Fehler begehen.

Fahrstraßenfestlegung mit Wechselstrom-Blockfeldern finden hauptsächlich für Einfahrten, Gleichstromblockfelder für Fahrstraßenfestlegungen dagegen in den meisten Fällen für Ausfahrten Anwendung. Dieses hat seine Begründung in der Hauptsache darin, daß bei Einfahrt meistens eine Stelle (Stellwerk, Station usw.) vorhanden ist, die die Durchfahrt bzw. das Halten des Zuges einwandfrei beurteilen kann, während dieses für Ausfahrten, wenn nicht gerade ein Wärterposten vorhanden ist, in den weitaus meisten Fällen nicht zutrifft.

Allgemein wird für jede Gruppe von Signalen nur ein Fahrstraßenfestlegefeld angeordnet, und zwar derart, daß für mehrere, sich ausschließende Fahrstraßen ein gemeinsames Fahrstraßenfestlegefeld benutzt wird. Die Anordnung der Signal- und Fahrstraßenfelder für 2 Bahnhofseinfahrwege (siehe Abbildung 1) ist in Abbildung 5 dargestellt.

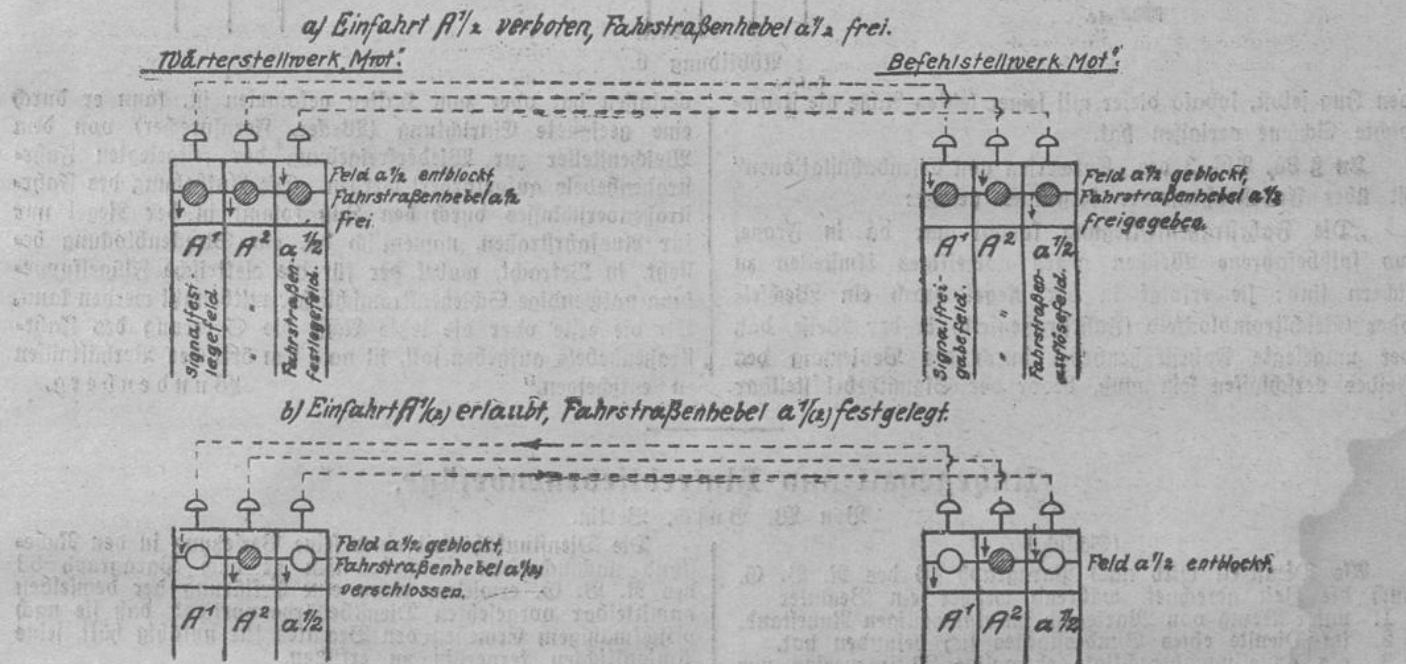


Abbildung 5.

Der Bedienungsgang für eine Zugfahrt auf Signal A¹ ist folgender: Der Fahrdienstleiter im Befehlstellwerk gibt durch Bedienen des Signalfreigabefeldes A² das Signalfestlegefeld im Wärterstellwerk frei. Der Wärter legt, nachdem er die Weichen für die Zugfahrt richtig gestellt hat, den Fahrstraßenhebel a¹ um und verschließt hierdurch die Weichen. Als dann blockt er sein Fahrstraßenfestlegefeld und verschließt hierdurch den Fahrstraßenhebel a¹. Dadurch wird gleichzeitig der Signalhebel für das Signal A¹ frei, und das bis dahin geblockte Fahrstraßenauflösefeld a¹ im Befehlstellwerk wird entblockt. Nach erfolgter Ein- oder Durchfahrt des Zuges

bedient der Fahrdienstleiter im Befehlstellwerk das Fahrstraßenauflösefeld. Hierdurch wird das Fahrstraßenfestlegefeld im Wärterstellwerk entblockt und der Verschluss des Fahrstraßenhebels a¹ wieder aufgehoben. Der Wärter ist alsdann in der Lage, den Fahrstraßenhebel zurückzulegen und die Weichen umzustellen. Sind Signalhebelstromschlieber angeordnet, so kann, wie bereits oben erwähnt, das Bedienen des Fahrstraßenauflösefeldes durch den Fahrdienstleiter im Befehlstellwerk erst dann vorgenommen werden, wenn der Wärter im Wärterstellwerk den Signalhebel für Signal A¹ zurückgelegt hat.

Abbildung 6 zeigt die Anordnung eines Fahrstraßenfestlegungsfeldes durch ein Gleichstromblockfeld für die Ausfahrtsignale B und C des Bahnhofes nach Abbildung 1. Diese ist gegenüber dem vorstehenden dahin verschieden, daß kein Fahrstraßenauflösungsfeld vorhanden ist und die Auflösung nicht durch den Fahrdienstleiter im Befehlsstellwerk erfolgt, sondern durch

wird. Dieser Verschluss bleibt so lange bestehen, bis er durch einen Bediensteten oder den Zug selbst aufgehoben wird. Wenn der mit der Wiederfreigebung der festgelegten Fahrstraßenhebel betraute Bedienstete (Fahrdienstleiter, Weichensteller, Bahnsteigwächter, Schrankenwärter usw.) sich nicht durch den Augenschein davon überzeugen kann, ob der Zug die Fahrstraße

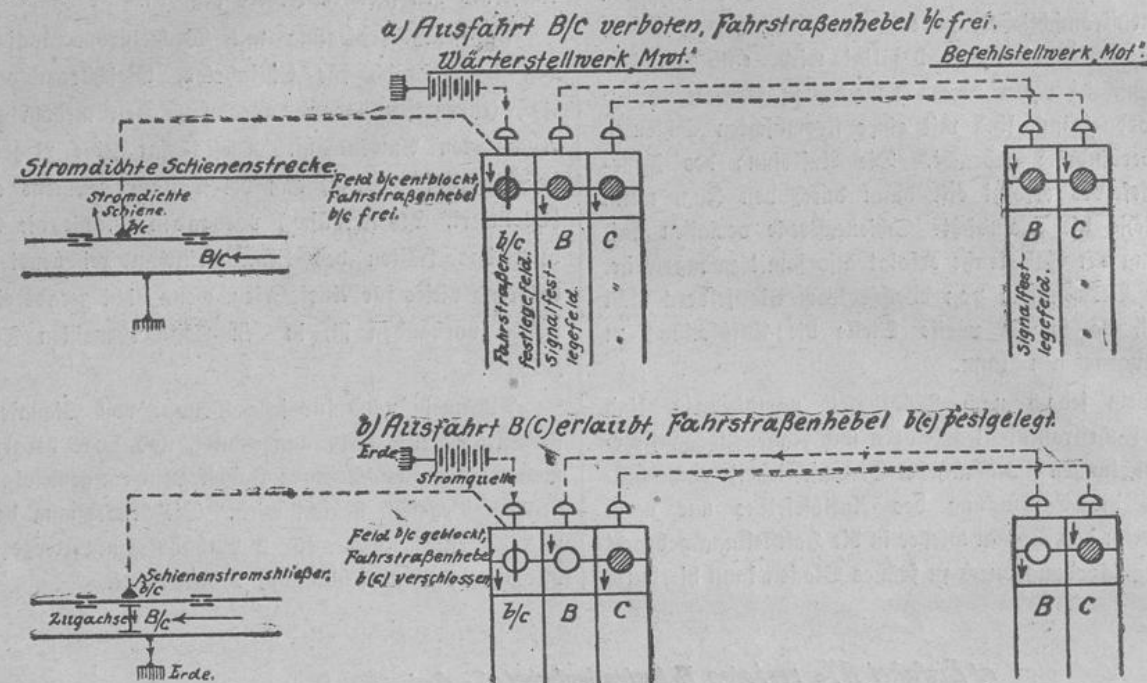


Abbildung 6.

den Zug selbst, sobald dieser mit seiner letzten Achse die stromdichte Schiene verlassen hat.

In § 38, Abs. 3 des „Entwerfen von Eisenbahnstationen“ ist über Fahrstraßenfelder folgendes gesagt:

„Die Fahrstraßenfestlegung kommt nur da in Frage, wo spitzbefahrene Weichen gegen vorzeitiges Umstellen zu sichern sind; sie erfolgt in der Regel durch ein Wechsel- oder Gleichstromblockfeld (Fahrstraßenfeld) in der Weise, daß der umgelegte Fahrstraßenhebel durch die Bedienung des Feldes verschlossen sein muß, bevor der Signalhebel stellbar

verlassen hat oder zum Halten gekommen ist, kann er durch eine geeignete Einrichtung (Weder, Fernsprecher) von dem Weichensteller zur Wiederfreigebung des festgelegten Fahrstraßenhebels aufgefördert werden. Die Aufhebung des Fahrstraßenverschlusses durch den Zug kommt in der Regel nur für Ausfahrtsstraßen, namentlich da, wo Streckenblockung besteht, in Betracht, wobei der für die elektrische Flügelkupplung notwendige Schienenstromschliesser mitbenutzt werden kann. Ob die erste oder die letzte Achse die Sperrung des Fahrstraßenhebels aufheben soll, ist nach den örtlichen Verhältnissen zu entscheiden.“

Wundenberg.

Ruhegehalt und Hinterbliebenenbezüge.

Von W. Busch, Berlin.

(Schluß.)

Als Dienstzeit wird nach Paragraph 46 des R. V. G. auch die Zeit gerechnet, während welcher ein Beamter

1. unter Bezug von Wartegeld im einseitigen Ruhestand,
2. im Dienste eines Bundesstaates sich befunden hat,
3. als anstellungsberechtigte ehemalige Militärperson nur vorläufig oder auf Probe im Zivildienst des Reiches oder eines Bundesstaates beschäftigt worden ist,
4. eine praktische Beschäftigung außerhalb des Reiches oder eines Bundesstaates ausübte, insofern und insoweit diese vor Erlangung der Anstellung in einem Reichs- oder unmittelbaren Staatsamt behufs der technischen Ausbildung in den Prüfungsvorschriften ausdrücklich angeordnet ist.

Der Zivildienstzeit wird die Zeit des aktiven Militärdienstes hinzugerechnet. (Paragraph 47 des R. V. G.)

Die vor dem Beginn des 18. Lebensjahres fallende Dienstzeit bleibt außer Berechnung. Nur im Kriegsfall wird die Militärdienstzeit vom Beginn des Krieges, beim Eintritt in den Militärdienst während des Krieges vom Tage des Eintritts ab, gerechnet. Als Kriegszeit gilt hier die Zeit vom Tage der angeordneten Mobilmachung, auf die ein Krieg folgt, bis zum Tage der Demobilisierung. (Paragraph 48 des R. V. G.)

Für den Kriegsdienst eines Beamten wird nach Paragraph 49 dieses Gesetzes zu der wirklichen Dauer der Dienstzeit ein Kriegsjahr hinzugerechnet.

Die Dienstunfähigkeit eines seine Versetzung in den Ruhestand nachsuchenden Reichsbeamten ist nach Paragraph 53 des R. V. G. erwiesen, wenn eine Erklärung der demselben unmittelbar vorgesetzten Dienstbehörde vorliegt, daß sie nach pflichtmäßigem Ermessen den Beamten für unfähig hält, seine Amtspflichten fernerhin zu erfüllen.

In Paragraph 55 des genannten Gesetzes wird bestimmt, daß die Versetzung in den Ruhestand allgemein mit Ablauf des Vierteljahres eintritt, welches dem Monat folgt, in welchem dem Beamten die Entscheidung über seine Versetzung in den Ruhestand und die Höhe seiner Pension bekannt gegeben worden ist.

Nach Paragraph 56 des R. V. G. werden die Pensionen vierteljährlich im voraus gezahlt.

Paragraph 57 dieses Gesetzes ordnet an, daß der Pensionsbezug in folgenden Fällen ruht:

1. wenn ein Pensionär das deutsche Indigenat (Bürgerrecht) verliert, bis zur Wiedererlangung desselben,
2. wenn und solange ein Pensionär im Reichs-, Staats- oder gleichzuachtenden Kommunal-, Versicherungs- usw. Dienst Einkommen bezieht, insofern, als der Betrag dieses neuen Dienst Einkommens unter Hinzurechnung der Pension den Betrag des von dem Beamten vor der Pensionierung bezogenen Dienst Einkommens übersteigt. Bei Berechnung des früheren und neuen Dienst Einkommens sind Beträge, die für Bestreitung von Dienstaufwands-, Repräsentationskosten oder zur Entschädigung für außergewöhnliche Lebensverhältnisse ge-

währt werden, nicht in Ansatz zu bringen. Die Dienstwohnung ist mit dem üblichen Durchschnittssatz in derselben Weise wie der Wohnungsgeldzuschuß anzurechnen. Ist dieser Zuschuß bei dem neuen Dienst Einkommen geringer, so ist nur dieser anzurechnen.

Durch Paragraph 58 des R. B. G. wird angeordnet, daß ein Pensionär aus einer solchen an sich zur Pension berechtigenden Stellung Anspruch auf eine durch die verlängerte Dienstzeit erhöhte Pension nur dann herleiten kann, wenn die neu hinzutretende Dienstzeit mindestens ein Jahr betragen hat. Neben einer hiernach neu berechneten Pension ist die alte nur bis zur Erreichung des Betrages zu zahlen, der sich für die Gesamtdienstzeit aus dem der Festsetzung der alten Pension zugrunde gelegten Dienst Einkommen ergibt.

Die zwangsweise Versetzung in den Ruhestand wird durch Paragraph 61 usw. des R. B. G. geregelt.

Hiernach soll ein Reichsbeamter, der durch Blindheit, Taubheit oder ein sonstiges körperliches Gebrechen zur Erfüllung seiner Amtspflichten dauernd unfähig ist, in den Ruhestand versetzt werden. Falls ein solcher Beamter seine Versetzung in den Ruhestand nicht nachsucht, wird ihm diese von der vorgesetzten Behörde mitgeteilt. (Paragr. 62).

Falls der Beamte gegen diese Mitteilung keinen Einspruch erhebt, wird in gleicher Weise verfügt, als wäre seine Pensionierung von ihm selbst nachgesucht worden. (Paragraph 63 des R. B. G.)

Erhebt der Beamte Einspruch gegen die Versetzung in den Ruhestand, so beschließt die oberste Reichsbehörde über die weiter zu ergreifenden Maßnahmen. (Paragr. 64.)

Nach Paragraph 68 kann ein dienstunfähig gewordener Beamter vor dem Zeitpunkt, mit dem die Pensionsberechtigung für ihn eingetreten sein würde, gegen seinen Willen nur unter Beachtung der für das förmliche Disziplinarverfahren vorgeschriebenen Formen in den Ruhestand versetzt werden. Wird jedoch dem Beamten eine Pension zu dem Betrage bewilligt, welcher ihm bei Erreichung des vorgenannten Zeitpunktes zustehen würde, so kann die Pensionierung erfolgen.

Hinterläßt ein Pensionär eine Witwe oder eheliche bzw. legitimierte Abkömmlinge, so wird die Pension noch für das auf den Sterbemonat folgende Vierteljahr, unter Anrechnung des vor dem Tode des Pensionärs fällig gewordenen Betrages gezahlt. Die Zahlung erfolgt im voraus in einer Summe und kann auch dann erfolgen, wenn der Verstorbene Verwandte, deren Ernährer er ganz oder überwiegend gewesen ist, in Bedürftigkeit hinterläßt oder wenn und so weit der Nachlaß nicht ausreicht, um die Kosten der letzten Krankheit und der Beerdigung zu decken.

Nach dem Beamten-Hinterbliebenengesetz (B. H. G.) vom 17. Mai 1907, Paragr. 2 besteht das Witwengeld in 40 v. H. derjenigen Pension, zu welcher der Verstorbene berechtigt gewesen ist oder sein würde, wenn er am Todestage in den Ruhestand versetzt wäre.

Nach Paragr. 3 des B. H. G. beträgt das Waisengeld jährlich

1. für jedes Kind, dessen Mutter noch lebt und zurzeit des Todes des Verstorbenen zum Bezüge von Witwengeld berechtigt war, $\frac{1}{2}$ des letzteren;
2. für jedes Kind, dessen Mutter nicht mehr lebt oder zurzeit des Todes des Verstorbenen zum Bezüge von Witwengeld nicht berechtigt war, $\frac{1}{3}$ des Witwengeldes.

Nach Paragr. 4 des genannten Gesetzes dürfen Witwen- und Waisengeld weder einzeln noch zusammen den Betrag der Pension übersteigen, zu welcher der Verstorbene berechtigt gewesen wäre, wenn er am Todestage in den Ruhestand versetzt wurde.

Paragr. 5 des fraglichen Gesetzes bestimmt, daß sich das Witwen- oder Waisengeld nach dem Ausscheiden eines Witwen- oder Waisengeld-Berechtigten für die zurückbleibenden Berechtigten von dem Beginn des folgenden Monats an insoweit erhöht, als sie sich noch nicht im Vollgenusse der ihnen zustehenden Beträge befinden.

War die Witwe mehr als 15 Jahre jünger als der Verstorbene, so wird das Witwengeld für jedes angefangene Jahr des Altersunterschieds über 15 bis einschließlich 25 Jahre um $\frac{1}{30}$ gekürzt. Nach 5 jähriger Dauer der Ehe wird für jedes angefangene Jahr ihrer weiteren Dauer dem gekürzten Betrag $\frac{1}{10}$ des berechneten Witwengeldes so lange hinzugefügt, bis der volle Betrag wieder erreicht ist. Auf den Betrag des Waisengeldes ist diese Kürzung des Witwengeldes ohne Einfluß.

Nach Paragr. 8 des B. H. G. hat die Witwe keinen Anspruch auf Witwengeld, wenn die Ehe mit dem verstorbenen Beamten innerhalb dreier Monate vor seinem Ableben geschlossen wurde und zwar zu dem Zweck, um der Witwe den Bezug des Witwengeldes zu verschaffen. Keinen

Anspruch auf Witwen- und Waisengeld haben nach dem gleichen Paragraphen die Witwe und die hinterbliebenen Kinder eines ausgeschiedenen Beamten aus solcher Ehe, welche erst nach seiner Versetzung in den Ruhestand geschlossen worden ist.

Paragr. 9 des Hinterbliebenengesetzes bestimmt, daß der Witwe und den Kindern eines Beamten, dem, wenn er am Todestage in den Ruhestand versetzt worden wäre, auf Grund des oben genannten Paragraphen 39 des R. B. G. eine lebenslängliche Pension hätte bewilligt werden dürfen, Witwen- und Waisengeld nach dem vorstehend genannten Paragraphen des B. H. G. bewilligt werden kann.

Das Gleiche trifft nach Paragr. 10 für die Witwe und die Kinder eines Beamten zu, der auf Widerruf oder Kündigung angestellt war, ohne eine planmäßige Stelle bekleidet zu haben. Die Höhe der Pension kann bis zu der Höhe bewilligt werden, welche den Hinterbliebenen zustehen würde, wenn der Verstorbene eine planmäßige Stelle bekleidet hätte.

Nach Paragr. 12 des B. H. G. beginnt die Zahlung des Witwen- und Waisengeldes mit Ablauf der Zeit, für welche Gnadengebühren gewährt sind oder wenn diese nicht gewährt werden, mit dem auf den Sterbetag folgenden Tage. Für Waisen, die nach dem Tode ihres Vaters geboren sind, nicht früher, als mit dem Tage der Geburt. Witwen- und Waisengeld werden nach Paragr. 13 des fraglichen Gesetzes vorausgezahlt.

Nach Paragr. 14 des B. H. G. erlischt das Recht auf den Bezug des Witwen- und Waisengeldes

1. für jeden Berechtigten, mit Ablauf des Monats, in dem er sich verheiratet oder stirbt,
2. für jede Waise, außerdem mit Ablauf des Monats, in welchem sie das 18. Lebensjahr vollendet.

Nach Paragr. 15 des genannten Gesetzes ruht das Recht auf den Bezug von Witwen- und Waisengeld neben einer Versorgung, die einem Hinterbliebenen aus einer außerhalb des Reichsdienstes erfolgten Wiederbeschäftigung des Verstorbenen (Paragr. 47) des R. B. G. bezeichneten Stellen zu steht, insoweit das Witwen- oder Waisengeld unter Hinzurechnung jener anderweitigen Versorgung den Betrag überschreitet, den der Hinterbliebene nach den Vorschriften dieses Gesetzes unter Zugrundelegung desjenigen Betrages zu beziehen hätte, der dem Verstorbenen nach Paragr. 59 des R. B. G. zu zahlen gewesen ist oder wäre.

Durch Paragr. 18 des B. H. G. wird folgendes bestimmt:

Ist ein Beamter oder ein ausgeschiedener Beamter, dessen Hinterbliebenen im Todesfalle Witwen- oder Waisengeld zustehen würde oder bewilligt werden könnte, verschollen, so kann den Hinterbliebenen von der obersten Reichsbehörde das Witwen- und Waisengeld auch schon vor der Todeserklärung gewährt werden, wenn das Ableben des Verschollenen mit hoher Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist.

An Hand der vorstehend abgekurzt wiedergegebenen Vorschriften ist es verhältnismäßig einfach, das Ruhegehalt eines pensionierten Beamten zu bestimmen. Nicht so einfach ist es aber, die Hinterbliebenenbezüge richtig zu ermitteln und ohne Anleitung rechtzeitig die erforderlichen Unterlagen zu beschaffen. Es wird deshalb hierzu nachstehend ein ausführliches Beispiel nebst Erläuterungen bekannt gegeben, das gleichzeitig auch einen Anhalt für die jetzige Berechnung der Pension eines Beamten bietet.

Ein Beamter der jetzigen Gruppe 7, dessen Witwe und 2 Kinder bei Beginn der Zahlung in einer Stadt der Ortsklasse A wohnen, ist in der 2. Hälfte des Monats Mai 1921 gestorben. Seine Dienstlaufbahn gestaltet sich wie folgt:

Vom 1. 4. 1913 ab rechnet die pensionsfähige Dienstzeit, vom 1. 4. 16 ab die planmäßige Anstellung in Gruppe 6 und am 1. 4. 20 erfolgte diejenige in Gruppe 7. Aktive Militärdienstzeit vom 6. 10. 1901 bis 30. 9. 1902. Die Ehefrau ist 7 Jahre jünger als der Verstorbene und die beiden Kinder stehen im Alter von 12 und 9 Jahren. Da auf Grund des Reichsgesetzes vom 4. 7. 1921 (R.-Ges.-Bl. S. 825) eine erhöhte Anrechnung der in die Zeit vom 1. 8. 1914 bis 31. 12. 1918 fallenden Dienstzeit in Frage kommt, entfällt der Antrag auf Bewilligung von Gnaden-Hinterbliebenenbezügen beim Reichsverkehrsministerium.

Es ergibt sich die folgende pensionsfähige Dienstzeit:

Vom 1. 4. 1913 bis zum Sterbetage	8 Jahre 50 Tage.
Nach dem Gesetz vom 4. 7. 21 erhöhte Anrechnung der Kriegsdienstzeit	2 Jahre 76 Tage.
Aktive Militärdienstzeit	1 Jahr 1 Tag.

Zusammen 11 Jahre 127 Tage.

Der pensionsfähige Betrag setzt sich wie folgt zusammen:

1. Gehalt	8100 Mk.
2. Pensionsfäh. Ortszuschlag von 3500 Mk.	2430 „
	Zusammen 10 530 Mk.

Das Ruhegehalt des Beamten würde 21/60 von 10530 = 3685,50 Mark, abgerundet 3686 Mark betragen. Hier von erhält die Witwe 40 Prozent = 1474,80 Mark. Von diesem Betrage erhält jedes Kind 1/5, im vorliegenden Falle also

$$\frac{1474,80}{5} \cdot 2 = 589,92 \text{ Mk.}$$

Der Feuerungszuschlag zum Witwengeld ist, solange die Witwe in einer Stadt der Ortsklasse A wohnt, in der zulässigen Höhe, also der Hälfte des Betrages anzunehmen, der dem Beamten zu seinem Ruhegehaltsfähigen Dienstlohn zuzurechnen würde, mithin $93 : 2 = 47$ Prozent von 10530 = 4939,10 Mark. Für die pensionierten Beamten ist es bei besonderen Begründungen möglich, mit Genehmigung des Reichsfinanzministers den vollen Feuerungszuschlag zu gewähren.

Für die beiden Kinder kommt noch der Kinderzuschlag mit zusammen 1200 und der Feuerungszuschlag zum Kinderzuschlag mit zusammen 1800 Mark hinzu.

Die Abfindung der Witwe gestaltet sich nun wie folgt: Das Gehalt ist dem Verstorbenen bis Ende Juni 1921 gezahlt worden, so daß der Witwe als Gnadenbewilligung für die Monate Juli und August noch das volle Dienstlohn kommen in folgender Höhe gezahlt wird:

Gehalt	8100	2	=	1350,00 Mk.
Ortszuschlag	3500	2	=	583,33 Mk.
Feuerungszuschlag	8120	2	=	1353,33 Mk.
Kinderzuschlag	1200	2	=	200,00 Mk.
Feuerungszuschlag	1800	2	=	300,00 Mk.
				Zusammen 3786,66 Mk.

Vom 1. 9. 1921 ab wird daher für die noch restlichen 7 Monate des laufenden Rechnungsjahres an die Witwe gezahlt:

Beförderung der Verzahlungsstellen.

1. In dem Nachtragshaushalt für 1921 ist die Möglichkeit vorgesehen, Beamte, welche die regelmäßige Spitzenstellung ihrer Laufbahn erreicht haben, noch in einem gewissen Umfange in Stellen der nächst höheren Besoldungsgruppe (sogenannte Verzahlungsstellen) zu befördern. Es kommt hierbei in Betracht die Beförderung von

- a) Zugführern, Lademeistern, Rangiermeistern, Stellwerksmeistern und Magazinmeistern zu Eisenbahnsekretären (Gruppe 6);
- b) Rottenmeistern und Werkführern im Sicherungsdienst zu Bahnmeistern (Gruppe 6);
- c) Wagenmeistern zu Werkmeistern (Gruppe 6);
- d) Lokomotivführern zu Werkstättenvorstehern oder technischen Obersekretären (Gruppe 7).

Mit der Beförderung in die höhere Stelle haben die Beamten eine Tätigkeit zu übernehmen, die der höheren Besoldungsgruppe entspricht. Welche Dienstposten dafür vorgesehen sind, ergibt die anliegende Uebersicht.

2. Der Nachweis der Befähigung für das Aufrücken in die Verzahlungsstelle ist durch Ablegung einer Prüfung zu erbringen, die aber keine Anwartschaft auf weiteres Aufsteigen in Stellen höherer Besoldungsgruppen gibt. Die Prüfung umfaßt einen schriftlichen und einen mündlichen Teil.

Die schriftliche Prüfung besteht aus der Bearbeitung einer Aufgabe mit zweifelhafter Prüft, die aus dem bisherigen Arbeitsgebiet des Beamten zu entnehmen ist; sie ist nicht mit besonderen Schwierigkeiten auszustatten. Durch sie soll der Nachweis erbracht werden, daß der Beamte in seinem bisherigen Fachgebiet gut bewandert ist, Sicherheit in der Rechtschreibung und hinreichende Fähigkeit besitzt, sich schriftlich angemessen auszudrücken. Die Anfertigung einer Reinschrift kann unterbleiben. In der mündlichen Prüfung ist die praktische Befähigung für die Wahrnehmung der in der Anlage aufgeführten Dienstposten festzustellen, wobei an das Gedächtnis nicht Anforderungen zu stellen sind, die bei Arbeiten im praktischen Dienst nicht ebenfalls gestellt werden. Bei den als Fahrbediensteter und Aufsichtsbefugte zu verwendenden Beamten hat sich die mündliche Prüfung auch auf die in den Befähigungsvorschriften des (früheren) Bundesrats geforderten Kenntnisse und Fähigkeiten zu erstrecken.

1. Witwengeld	1474,80	7	=	860,30 Mk.
2. Waisengeld 589,92 und 1200,00	1789,92	7	=	1044,12 Mk.
3. Feuerungszuschlag 4939,10 u. 1800	6739,10	7	=	3931,14 Mk.

Im Jahre sind also an die Witwe zu zahlen:
1474,80 und 1789,92 und 6739,10 = 10003,82 Mark
und im Monat 10003,82 : 12 = 833,65 Mark.
Der monatliche Steuerabzug beträgt 10 Prozent von
 $\frac{10003,82}{12} \cdot 4800 \text{ Mk.} = 43,38 \text{ Mk.}$

Als Unterlage für die Berechnung und Zahlung der Beträge ist zunächst die Einsendung der Sterbeurkunde an die zuständige Eisenbahndirektion, das Zentralamt oder die Behörde erforderlich, in deren Bezirk der Verstorbene zuletzt tätig war. Weiter sind die Geburtsurkunden der Ehefrau und der Kinder sowie eine Erklärung einzureichen, ob, wohin und wann ein Wechsel des jetzigen Wohnortes der Hinterbliebenen beabsichtigt ist. Die zuständigen Standesämter sind verpflichtet, (Erlaß der Minister der Finanzen und des Innern vom 1. 9. 1898) auf Antrag und nach Vorzeigung des amtlichen Schriftstückes der Eisenbahnverwaltung an Stelle der verlangten standesamtlichen Urkunden kostenlos Bescheinigungen in abgekürzter Form auszustellen. Die Witwe ist verpflichtet, der in Frage kommenden Eisenbahnbehörde jede Verlegung ihres Wohnortes unverzüglich mitzuteilen und die sonst noch geforderten Bestätigungen abzugeben. Beim Ableben oder bei Verheiratung eines der bezugsberechtigten Hinterbliebenen ist gleichfalls sofortige Benachrichtigung erforderlich. Die Zahlungen der Gnadenbeiträge erfolgen meist durch die Eisenbahnhauptkassen der Eisenbahndirektionen bzw. des Eisenbahn-Zentralamtes. Die Hinterbliebenenbezüge werden durch die dem Wohnort der Hinterbliebenen zunächst zugehörigen Stationskassen gezahlt.

Diese Beispiele entsprechen den bisherigen Verhältnissen. Durch die jetzt erfolgte Neuordnung der Besoldung erhöhen sich natürlich sowohl die Ruhegehälter als auch die Hinterbliebenenbezüge. Durch einfaches Einsetzen anderer Zahlen ist es indes an Hand des Vorstehenden leicht möglich, die jeweils richtigen Sätze zu ermitteln. Es sind in dieser Abhandlung nur die wichtigsten Paragraphen der in Frage kommenden Bestimmungen aufgeführt und soweit nötig, wörtlich wiedergegeben worden. Genaueres können in besonderen Fällen die Kollegen aus den Gelehen selbst entnehmen, die bei den Beamten und Direktionen einzusehen sind.

Im Interesse einer vielseitigen Verwendung des Personals gilt als Regel, daß die Beamten die praktische Eignung für alle Dienstposten der Verzahlungsstelle nachzuweisen haben. Uebergangsweise wird jedoch genehmigt, daß die mündliche Prüfung auch dann als bestanden gilt, wenn der Beamte nur für einen der für seine Klasse vorgesehenen Dienstposten der Verzahlungsstelle die volle praktische Befähigung nachweist. Diese nur beschränkt verwendbaren Beamten sind in der anzulegenden Beförderungskarte besonders kenntlich zu machen, damit hierauf bei der Verfügung über das Personal Rücksicht genommen werden kann. Beamte, denen für keinen Dienstposten in der Verzahlungsstelle die Befähigung zuerkannt werden kann, sind von der Beförderung ausgeschlossen.

3. Der Prüfungsausschuß ist bei der Eisenbahn-Generaldirektion (Eisenbahndirektion) zu bilden und wie folgt zusammenzusetzen:

- a) für Zugführer, Rangiermeister, Stellwerksmeister aus einem betriebstechnischen Beamten der Besoldungsgruppen 10—12 und einem Betriebskontrollleur oder Leiter eines großen Bahnhofs;
- b) für Lademeister aus dem Beförderungsberechnenden und einem Verkehrs-kontrollleur oder Leiter einer großen Güterabfertigung;

- c) für Magazinmeister aus einem maschinentechnischen Beamten der Besoldungsgruppen 10—12 und einem in der Stoffverwaltung erfahrenen Rechnungsbeamten;
- d) für Rottenmeister aus einem im Oberbauwesen unmittelbar tätigen bautechnischen Beamten der Besoldungsgruppen 10—12 und dem Verwalter einer großen Bahnmeisterei;
- e) für Werkführer im Sicherungsdienst aus dem Sicherungsdezernenten und dem Verwalter einer Bahnmeisterei mit ausgedehnten Stellwerksanlagen;
- f) für Wagenmeister aus einem maschinentechnischen Beamten der Besoldungsgruppen 10—12 und dem Verwalter einer Betriebswagenwerkmeisterei;
- g) für Lokomotivführer aus einem maschinentechnischen Beamten der Besoldungsgruppen 10—12 und einem Betriebsmaschinenkontrollleur.

Dazu tritt in jedem Prüfungsausschuss als weiteres Mitglied ein in den entsprechenden Arbeitsgebieten bewandelter und vom Bezirksbeamtenrat vorzuschlagender Beamter derjenigen Beamtenklasse, der der Verzeichnungsstelle angehört.

Den Vorsitz führt der zuerst genannte Beamte. Die von dem Prüfungsausschuss zu stellende schriftliche Prüfungsarbeit ist bei der Dienststelle unter Aufsicht des Dienstvorstehers zu fertigen; die mündliche Prüfung ist in der Regel bei der Eisenbahn-Generaldirektion (Eisenbahndirektion) abzulegen. Es ist jedoch auch zulässig, letztere bei den Dienststellen oder am Sitz eines Amtes (Betriebsdirektion) abzunehmen, sofern dieses zweckmäßig erscheint. Der mündlichen Prüfung können bis zu 6 Beamte gleichzeitig unterzogen werden. Die Prüfungsdauer soll bei 6 Beamten nicht weniger als zwei Stunden betragen. Bei einer geringeren Zahl von Beamten kann die Prüfungsdauer entsprechend herabgesetzt werden.

Ueber das Ergebnis der Prüfung entscheidet bei Meinungsverschiedenheit die Stimmenmehrheit. Bei Feststellung des Ergebnisses sind auch die bisherigen dienstlichen Leistungen des Beamten zu berücksichtigen. Von Rangiermeistern und Stellwerksmeistern (Ziffer 4) muß aber den Anforderungen in den Befähigungsvorschriften in vollem Umfange genügt werden. Eine nicht bestandene Prüfung kann einmal, und zwar im ganzen wiederholt werden. In diesem Falle hat der Beamte binnen dreier Monate nach der ersten Prüfung seine Zulassung zur Wiederholungsprüfung zu beantragen.

4. Eine besondere Ausbildung der Beamten für die Dienstposten der Verzeichnungsstellen ist im allgemeinen entbehrlich. Nur die Rangiermeister und Stellwerksmeister sind für den Dienst als Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte nach den Befähigungsvorschriften des (früheren) Bundesrats vier Monate im äußeren Bahnhofsdiens in den entsprechenden Dienstverrichtungen auszubilden. Eine etwa schon stattgefundene Beschäftigung in diesen Dienstverrichtungen wäre auf die Ausbildung anzurechnen. Zu der Ausbildung sind die Beamten in der Reihenfolge des Dienstalters heranzuziehen. Als Dienstalter gilt hierbei der Tag des Einrückens in die zuletzt besetzte Planstelle, z. B. der Tag der Anstellung als Rangiermeister. Bei Stellwerksmeistern, die erst am 1. April 1920 auf Grund des Nachtragshaushalts in diese neugeschaffene Stelle aufgerückt sind, gilt als Dienstalter der Tag der Beförderung in die bis 1. April 1920 besetzte Planstelle (z. B. als Weichensteller 1. Klasse oder Turmwärter).

5. Den Beamten ist dem Dienstalter nach — mit dem ältesten Jahrgang beginnend — anheimzustellen, sich binnen einer Ausschlussfrist von zwei Monaten zur Ablegung der Prüfung zu melden. Das Dienstalter für die Reihenfolge des Aufrufs zur Prüfung bestimmt sich nach der Vorschrift unter Ziffer 4. Bei Beamten, die sich nach Ziffer 4 noch einer Ausbildung zu unterziehen haben, beginnt der Lauf der Ausschlussfrist für die Meldung mit dem Tage nach der Beendigung der Ausbildung. Die derzeitigen Inhaber der in der Anlage genannten Dienstposten kommen für die Einweisung in die Verzeichnungsstellen ebenfalls nur nach Maßgabe ihres Dienstalters in Betracht. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz ist jedoch zulässig bei Beamten, die im Abnahmendienste für Lokomotiven oder Wagen, als Zug- oder Lokomotivrevisoren oder als maschinentechnische Beamte bei Zugleitungen beschäftigt sind.

Die Beamten sind in allen Fällen zur Prüfung zuzulassen, soweit sie nicht etwa nach Befähigung und Persönlichkeit von vornherein als für keinen der in der Anlage aufgeführten Dienstposten geeignet anzusehen sind. Bisher werden über eine ablehnende Entscheidung der über die Zulassung

zur Prüfung befindenden Eisenbahn-Generaldirektionen (Eisenbahndirektionen) sind dem Minister zur Entscheidung vorzulegen.

6. Den Beamten, welche die Prüfung bestanden haben, sind die Stellen der höheren Besoldungsgruppe von dem auf die Prüfung folgenden Monatsersten ab zu verleihen. Dabei muß jedoch vermieden werden, daß im Direktionsbezirk ein jüngerer Beamter die Beförderung erhält, während dienstältere Beamte derselben Klasse, die sich ebenfalls zur Prüfung gemeldet haben, noch auf die Beförderung warten. Eintretendenfalls wäre mit der Beförderung der jüngeren Beamten zu warten, bis auch die älteren die Prüfung bestanden haben und befördert werden können. Diese Bestimmung bezieht sich jedoch nicht auf den Fall, daß ältere Beamte die Prüfung erstmalig nicht bestanden haben. Für solche Beamte sind lediglich die ihnen zugeordneten Stellen bis zur Wiederholung der Prüfung offen zu halten, ohne daß deshalb die Beförderung der übrigen Beamten eine Verzögerung erleidet. Die umzuwandelnden Planstellen fallen in der niederen Gruppe weg und sind daher nicht wieder zu besetzen. Da es sich um eine an die Person des Inhabers geknüpfte Umwandlung der Stellen handelt, bleiben die etwa sonst geltenden Grundsätze über die Verteilung der Stellen auf verschiedene Anwärterklassen (M. A., J. A., Privatbeamte usw.) bei Durchführung der Maßnahme außer Betracht.

7. Soweit Fahrmeister und Lokomotivrevisoren seither etwa auf Vorschlag der Beamtenvertretung bestellt sind, kann dieses Verfahren bei der nunmehr entstandenen neuen Sachlage nicht mehr aufrecht erhalten werden. Die darüber ergangenen Vorschriften werden hiermit aufgehoben.

8. Beamte, die schon eine volle Prüfung für die entsprechenden Stellen der Gruppe 6 oder 7 abgelegt haben, sind bei Besetzung der Verzeichnungsstellen ohne weitere Prüfung mit zu berücksichtigen, wenn sie nach ihrem Dienstalter (Ziffer 4) zu den zur Prüfung für die Verzeichnungsstellen aufzurufenden Beamten gehören, da es unbillig wäre, sie von einer neu geschaffenen Aufstiegsmöglichkeit in ihrer alten Laufbahn auszuschließen. Sie sind zusammen mit den gleichaltrigen Beamten in die Verzeichnungsstellen zu befördern.

9. Bei der Beförderung in die Stelle der höheren Besoldungsgruppe ist den Beamten ein für diese Gruppe nach der Anlage vorgesehener Dienstposten zu übertragen. Wenn der Einweisung in diesen Dienstposten vorübergehend Hindernisse entgegenstehen, so ist zwar die Beförderung unter einstweiliger Belassung des Beamten auf seinem bisherigen Dienstposten zu verfügen, es ist aber eine der verbleibenden Stelle entsprechende Beschäftigung des Beamten zu veranlassen, sobald sich diese Maßnahme ohne Härte durchführen läßt. Sind zurzeit etwa schon mehr Beamte in den für die Verzeichnungsstelle vorgesehenen Dienstposten beschäftigt, als vorläufig Planstellen zur Verfügung stehen, so sind diese Beamten in ihrer Tätigkeit zu belassen.

Durch die Maßnahme zur Besetzung der Verzeichnungsstellen darf eine Personalvermehrung nicht eintreten. Muß der Beamte auf seinem bisherigen Posten ersetzt werden, so ist der Ersatz durch Nachschub aus dem vorhandenen Personal zu stellen.

10. Nach der Besetzung der im Nachtragshaushalt 1921 ausgebrachten Verzeichnungsstellen sind in angemessener Zahl noch weitere Beamte nach den vorstehenden Grundsätzen zur Prüfung aufzurufen und nötigenfalls zur Ausbildung heranzuziehen, damit für den Fall einer Stellenerledigung geprüfte Anwärter vorhanden sind. Verzeichnungsstellen, die durch natürlichen Abgang frei werden, sind mit dem ältesten Anwärter wieder zu besetzen. Die hierbei freiwerdenden Stellen der niederen Gruppe können ebenfalls wieder besetzt werden, da es sich in einem solchen Falle nicht um eine Stellenumwandlung handelt.

11. Die auf den Erlaß vom 11. August d. J. — E. II. 24. Nr. 5559 — vorgelegten Übersichten über die Zahl der vorhandenen Dienstposten scheinen kein zutreffendes Bild über die tatsächlichen Verhältnisse zu geben, da z. B. bei manchen Beamtenklassen Dienstposten nicht vermerkt sind, die zweifellos in gewisser Zahl gefunden werden können. Auch scheinen bei Ausfüllung der Übersicht Dienstposten, die schon vorhanden sind und von Beamten der betreffenden Klasse wahrgenommen werden (z. B. für Rangierbeamte im Aufwachdienst) nicht mitgezählt zu sein, weil die Posten zurzeit besetzt sind oder die Beamten noch nicht als Fahrdienstleiter ausgebildet sind. Nach dem Erlaß war aber bei den Zahlenangaben auf die zeitige Dienstpostenbesetzung keine Rücksicht zu nehmen und davon auszugehen, daß bei den als Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte zu verwendenden Beamten allgemein eine entsprechende Ausbildung erfolgt. Der Zweig-

Stelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums, den Eisenbahn-Generaldirektionen und Eisenbahndirektionen werden deshalb die Uebersichten zur Nachprüfung und Berichtigung wieder zugehen, sie sind bis zum 1. März 1922 an die Registratur E. II. des Reichsverkehrsministeriums zurückzusenden.

In den Uebersichten ersuche ich, bei Wiedereingang folgende Änderungen handschriftlich vorzunehmen:

- a) Auf dem Titelblatt hat die Aufschrift zu lauten:
„Nachweisung der Dienstposten, die für die Besetzung mit Beamten in Verzahnungsstellen geeignet sind.“
- b) In der Gruppe „Wagenmeister“ hat der Text zu lauten im Kopf der dritten Spalte:
„als zweite Beamte neben einem Betriebswagenwerkmeister.“

im Kopf der vierten Spalte:

„als Aufsichtsbeamte im Wagenuntersuchungsdienst auf Bahnhöfen, wo kein Betriebswagenwerkmeister.“

Eine Verwendung der Zugführer als Fahrdienstleiter in der Verzahnungsstelle ist vorläufig nicht in Aussicht genommen, gleichwohl ist aber die Zahl der hierfür in Betracht kommenden Dienstposten in der Uebersicht anzugeben.

Im Wege der Verzahnung können befördert werden:

Laufende Nr.	Bezirk	Lokomotivführer	Zugführer	Lademeister	Rangiermeister	Stellwerksmeister	Waggonmeister	Kottenmeister	Wagenmeister	Sicherungsbeamten
1	Altona	42	29	—	21	10	1	3	7	1
2	Berlin	47	18	—	27	22	1	4	11	4
3	Berlin-Osten	26	29	4	14	8	—	3	4	1
		(4)	(2)		(3)	(2)			(4)	
4	Breslau	51	37	17	26	17	1	4	9	1
5	Cassel	44	26	8	16	11	1	4	9	1
6	Eberfeld	48	32	16	23	15	1	5	10	4
7	Erfurt	32	20	—	16	11	—	3	6	2
8	Essen	72	61	25	46	39	1	5	25	5
9	Frankfurt a. M.	42	34	6	19	14	1	4	8	1
10	Halle a. d. S.	43	32	13	20	13	—	4	7	2
11	Hannover	51	39	8	21	19	1	4	9	1
12	Kattowitz	37	33	8	14	7	—	3	10	1
13	Köln	51	48	36	32	20	1	5	16	4
14	Königsberg Pr.	24	18	3	12	5	—	3	5	1
15	Magdeburg	33	31	—	15	10	1	3	6	1
16	Mainz	25	31	7	10	11	—	2	6	1
17	Münster i. W.	24	28	—	8	7	—	2	5	1
18	Stettin	30	27	6	14	7	—	3	4	1
19	Trier	14	21	4	4	4	—	1	3	1
		736	594	161	358	250	10	65	160	34
20	Saardirektion	14	10	2	6	5	—	1	3	1

Einigkeit macht stark.

Zu dem Artikel „Mehr Einigkeit“ in Nr. 24 muß ich doch meine Meinung äußern. Was die Tätigkeit eines Kottenf. auf einer Vollbahn angeht, so gibt es bei dichter Zugfolge infolge des starken Verschleißes und der kurzen Pausen oft kritische Momente, die ganz natürlich bei schwachem Verkehr weniger erscheinen und daher die Arbeiten mit mehr Ruhe erledigt werden können. Dieses ist aber noch das Wenigste, viel wichtiger dürfte sein, wenn der ganze Kottenführerbezirk im Bodensektionsgebiet liegt, da gibt es mit den Gleisen wenig oder gar keine Ruhe. Dieses wird jeder Kollege im Ruhrkohlenrevier nur bestätigen können. Es ist auch klar, daß die Bezirke an Ausdehnung sich nach den Betrieb und der folgenden Mehrunterhaltung richten, andernfalls die Kotten entsprechend stärker sind. Je stärker aber die Abteilung, desto höher die Verantwortung und Umsicht des betreffenden Führers. Es herrscht doch wohl bei jedem Kollegen das Gefühl vor, auf dem kürzesten und sichersten Wege fertige Arbeit zu leisten. Kommt es nun hier im Industriegebiet vor, daß ein Kottenführer einen betriebsstilleren Bezirk hat, dafür hat er dann als Ersatz ein Sammelager von Oberbaustoffen nebenbei.

Der Zweck meines Schreibens soll aber nicht sein, nur dieses zu gut Bekannte zu wiederholen, sondern ich will nur ausführen, daß es nicht zu verstehen ist, wie sich Kollegen

dieserhalb untereinander zu reiben versuchen. Ich meine mit Kollege Neusch, daß derartige Ansichten doch nicht angehen, denn solche können nur als Kleinlichkeiten gestempelt werden. Nebenbei gesagt, kann und wird eine derartige Ueberhebung keinen großzügigen Kollegen einfallen. Als Mensch wird er erst recht nicht die Torheit begehen, sich und den ganzen Stand zu schmälern, dieses darf bei keinem Kollegen vorkommen. Selbst ohne Standesinteressen können wir in der Schule des Lebens erfahren, daß nur die gegenseitige Neidlosigkeit jeden Menschen hochbringen kann. Glücklich ist jeder zu schätzen, der dieses rechtzeitig verstehen lernte, es wird ihm in des Lebens Widerwärtigkeiten helfend zur Seite stehen. Darum mutig und einig in unseren Reihen, dann werden wir über kurz oder lang umso glänzender siegen. In diesem Sinne wünsche allen Kollegen ein Glück und Einigkeit bringendes neues Jahr.

R ö s t e r, Kottenmeister, Bez. Dortmund.

Erlasse und Verfügungen.

Gesetz über eine erhöhte Anrechnung der während des Krieges zurückgelegten Dienstzeit. Vom 4. Juli 1921.

Der Reichstag hat das folgende Gesetz beschlossen, das mit Zustimmung des Reichsrats hiermit verkündet wird:

§ 1.

Bei der Berechnung von Ruhegehältern und Renten nach dem Reichsbeamten-Gesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Mai 1907 (Reichs-Gesetzbl. S. 245), dem Offizierpensions-Gesetz vom 31. Mai 1906 (Reichs-Gesetzbl. S. 565), dem Mannschaftenverpflegungsgesetz vom 31. Mai 1906 (Reichs-Gesetzbl. S. 593) und dem § 7 des Pensionsergänzungsgesetzes vom 21. Dezember 1920 (Reichs-Gesetzbl. S. 2109) wird zu der in dem Zeitabschnitt vom 1. August 1914 bis 31. Dezember 1918 im Reichs- oder Militärdienst wirklich verbrachten Zeit, sofern sie mindestens sechs Monate betragen hat, die Hälfte hinzugerechnet.

Dies gilt nicht für

1. die Zeit, die nach § 46 Abs. 1 Nr. 1, 2, 4, §§ 50, 52 des Reichsbeamten-Gesetzes, den §§ 15 und 18 des Offizierpensions-Gesetzes sowie dem § 5 Abs. 2 und dem § 8 des Mannschaftenverpflegungsgesetzes als Dienstzeit angerechnet wird;
2. die Dienstzeit, die in ein Kalenderjahr fällt, in welchem der Versorgungsberechtigte als Kriegsteilnehmer den Anspruch auf Anrechnung eines Kriegsjahrs erworben hat;
3. die Dienstzeit, die doppelt angerechnet wird.

Halbe Tage, die sich bei der Berechnung der Gesamtdienstzeit ergeben, werden nicht mitgezählt.

§ 2.

Dieses Gesetz tritt mit Wirkung vom 1. August 1914 in Kraft. Nachzahlungen für die Zeit vor dem 1. April 1920 finden nicht statt.

Berlin, den 4. Juli 1921.

Der Reichspräsident

Ebert.

Der Reichsminister der Finanzen

Dr. Wirth.

Berlin, den 2. Dez. 1921.

Nach § 1 Abs. 1 des vorstehend abgedruckten Gesetzes über eine erhöhte Anrechnung der während des Krieges zurückgelegten Dienstzeit vom 4. Juli 1921 wird bei der Berechnung von Ruhegehältern nach dem Reichsbeamten-Gesetz zu der in dem Zeitabschnitt vom 1. August 1914 bis 31. Dezember 1918 im Reichs- oder Militärdienst wirklich verbrachten Zeit, sofern sie mindestens 6 Monate betragen hat, die Hälfte hinzugerechnet. Da die Bestimmung nur eine erhöhte Anrechnung der während des Krieges im Reichs- oder Militärdienst verbrachten Zeit vorsieht, kann sie auf die zum 1. April 1920 in den Reichsdienst übernommenen Eisenbahnbeamten der Länder nicht ohne weiteres Anwendung finden. Es ist jedoch eine erhöhte Anrechnung der während des Krieges zurückgelegten Dienstzeit auch für diese Beamten nicht ausgeschlossen. Nach § 46 Abs. 1 Ziffer 2 des Reichsbeamten-Gesetzes kommt bei Berechnung der Ruhegehaltfähigen Dienstzeit eines Reichsbeamten auch die Zeit in Anrechnung,

während welcher er im Dienste eines Bundesstaats sich be-
funden hat. Die Berechnung dieser Dienstzeit hat unbeschadet
der Vorschrift des § 46 Abs. 2 des Reichsbeamtengesetzes
nach den landesgesetzlichen Bestimmungen insoweit zu erfol-
gen als das Land eine dem Reichsgesetz vom 7. Juli 1921
entsprechende Regelung für seine Beamten getroffen hat. In
diesem Falle ist also die nach § 46 Abs. 1 Nr. 2 anzu-
rechnende Dienstzeit ebenfalls erhöht anzurechnen. (Vgl. die
Begründung zu dem Entwurf eines Gesetzes über eine er-
höhte Anrechnung der während des Krieges zurückgelegten
Dienstzeit, Reichstagsdrucksache Nr. 210, I. Wahlperiode 1920,
Seite 4 Abs. 2.)

Preußen hat in dem Gesetz vom 23. November 1920
— Preuß. Gesetzsamm. von 1921 S. 89 — über die erhöhte
Anrechnung der während des Krieges zurückgelegten Dienst-
zeit die gleiche Bestimmung getroffen wie das Reich in dem
Gesetz vom 4. Juli 1921. Den aus der preussisch-hessischen
Staatsbahnverwaltung in den Reichsdienst übernommenen
preussischen Beamten ist deshalb die während des Krieges
in Preußen verbrachte Dienstzeit bei Festsetzung ihrer auf
Grund des § 46 Abs. 1 Ziffer 2 des Reichsbeamtengesetzes
zu berücksichtigenden Dienstzeit ebenfalls anderthalbfach an-
zurechnen.

Hat dagegen ein Land eine dem Reichsgesetz vom 4. Juli
1921 entsprechende Regelung für seine Beamten nicht ge-
troffen, so kann für die von diesem Lande in den Reichs-
dienst übernommenen Beamten eine erhöhte Anrechnung der
in dem Zeitabschnitt vom 1. August 1914 bis 31. Dezem-
ber 1918 im Landesdienst verbrachten Zeit nicht in Frage
kommen (vgl. § 1 Abs. 2 Ziffer 1 des Reichsgesetzes vom
4. Juli 1921).

Da § 2 des Reichsgesetzes vom 4. Juli 1921 für die
erhöhte Anrechnung der Kriegsdienstzeit Rückwirkung vor-
sieht, sind die bisher für Reichsbeamte und deren Hinterbliebenen
festgesetzten Ruhegehälter und Hinterbliebenenbezüge, deren
Höhe sich nunmehr ändert, neu festzusetzen.

Soweit Ruhegehälter und Hinterbliebenenbezüge auf
Grund des Pensionergänzungsgesetzes vom 21. Dezember
1920 festgesetzt sind oder noch festgesetzt werden, tritt das
aus dem Gesetz vom 4. Juli 1921 sich ergebende Mehr
von Gehältern lediglich den Ruhegehalts- usw. Zuschüssen
(§§ 1 und 2 des B.E.G.) hinzu. Das frühere — für die
Zeit vor dem 1. April 1920 zuständig gewesene — Ruhe-
gehalt erfährt hierbei also keine Veränderung.

Ich ersuche, das Erforderliche hiernach zu veranlassen.
Die Eisenbahn-Generaldirektionen, die Eisenbahndirektionen, die
Reichseisenbahnzweigstelle in Karlsruhe und das Eisenbahn-
Zentralamt sind für die Umrechnung der Bezüge auch dann
zuständig, wenn die Ruhegehalts- und Hinterbliebenenbezüge
durch mich, durch eine Zweigstelle meines Ministeriums oder
durch das ehemalige Reichsamt für die Verwaltung der Reichs-
eisenbahnen in Elberfeld festgesetzt worden sind.

Der Reichsverkehrsminister: Groener.

Verbandsnachrichten.

An
den Vorstand des Verbandes deutscher Eisenbahn-
Rotten- und Hilfsrottenführer.

Sitz Essen (März).

In der am 18. Dezbr. 1921 in Osnabrück abgehaltenen
außerordentlichen Bezirksversammlung des Rottenführervereins
Bezirk Münster i. W. wurde nachstehender einstimmiger Beschluß
gefaßt. Die jetzt vorgenommene Einstufung der Rottenführer
in Gruppe 3, 4 und 5 hat unter den Kollegen große Er-
bitterung hervorgerufen, da nur ein geringer Teil der Rot-
tenführer in die Gruppen 4 und 5 gekommen ist. Die Rot-
tenführer können mit dieser Einstufung unter keinen Umstän-
den zufrieden sein, sondern verlangen vom Verbandsvorstand
bei der teehn. Fachgewerkschaft und Reichsgewerkschaft sofort
vorstellig zu werden mit dem Antrag, im Etat für 1922 unter
allen Umständen dafür einzutreten, daß alle Rottenführer in
die Besoldungsgruppe 5 eingestuft werden.

Begründung: Wir Rottenführer können nicht zusehen,
wie Beamte anderer Kategorien, welche aus der Bahnunter-
haltung hervorgegangen und vom Rottenführer in dieser für
ihre weiteres Fortkommen ausgebildet sind, im voraus in

Gruppe 4 und 5, sogar in Gruppe 6 eingestuft werden und
dadurch im Gehalte noch höher kommen, da die Verantwor-
tung der Rottenführer doch ebenso groß, ja sogar noch weit
größer ist, als die Verantwortung dieser Beamtenklassen.
Außerdem ist der Rottenführer vom Morgen bis zum Abend
auf seiner Arbeitsstelle gebunden und nicht in der Lage, grö-
ßere Gärten oder Land zu bewirtschaften, um sich hierdurch
einen Teil seines Lebensunterhaltes zu verschaffen. Auch stehen
ihm keine Nebengelder zur Verfügung, sondern er ist soweit nur
auf sein Gehalt angewiesen.

Wir fordern daher, bei der Reichsgewerkschaft vorstellig
zu werden, daß sie ohne Nachgeben dafür eintritt, daß im
Etat 1922 alle Rottenführer in die Besoldungsgruppe 5 ein-
gestuft werden.

Sollte die Reichsgewerkschaft es nicht für möglich halten,
unsere Forderungen in diesem Sinne zu vertreten, so ist unser
Beschluß gefaßt, sofort aus der Reichsgewerkschaft auszutreten
und unsere hohen Beiträge anderweitig zu verwenden.

Verein der Rotten- und Hilfsrottenführer im
Direktionsbezirk Münster i. W.

J. A. Schröder, 1. Vors.

Anmerkung des Verbandsvorstandes: Wir werden in
nächster Nr. hierzu eingehender Stellung nehmen.

Reichsnachrichten.

Bez.-B. Erfurt. Bekanntmachung. Ich fordere alle Kollegen
des Bezirks auf, diejenigen, die das Blatt „Technik und
Handwerk“ nicht bekommen (so fehlt es an den richtigen
Adressen), ihre genaue Adresse an den 1. Vors. in Erfurt,
Koll. H. Frenzel, Rabenhügel 32, anzugeben, damit ein jeder
zu seinem Rechte kommt. Die Ortsgruppen können es auch
geschlossen an den 1. Vors. schicken.

Frenzel, 1. Vors.

Bez.-B. Erfurt. Bekanntmachung. Der Bezirks-Kassierer
Kollege Oskar Heinrich führt die Kassengeschäfte weiter bis
zur nächsten Generalversammlung und wird die Beiträge weiter
in Empfang nehmen.

Frenzel, 1. Vors.

Bez.-B. Mecklenburg. Nach zweimaliger Verhandlung mit
der Generaldirektion, ist es uns nicht gelungen, unsere Einstu-
fung zustande zu bringen. Es findet deshalb am 22. Januar,
vormittags 10 Uhr, im Rest. Dume in Bad Kleinen eine
Versammlung statt. Erscheinen sämtlicher Kollegen, besonders
der Rottenführer, ist erforderlich. Kollegen, denkt auch daran,
daß jetzt wieder der Beitrag von 30 Mk. für das erste
Vierteljahr fällig ist. Zahle jeder freudig diesen Beitrag,
damit wir endlich mal eine geordnete Kassenführung zustande
bringen.

Schoof, 1. Vorsitzender.

Bez.-B. Münster. Versammlungsbericht. Die außerordent-
liche Bezirksversammlung am 18. 12. 21 in Osnabrück wurde
um 1 1/2 Uhr nachm. vom 1. Vors. eröffnet. Wegen Ver-
hinderung des Schriftführers konnte die Niederschrift der letz-
ten Versammlung nicht verlesen werden und wurde zu Punkt
2 der Tagesordnung übergegangen. Der 1. Vors. gab bekannt,
daß die Protestversammlung wegen der jetzigen, in der letzten
Zeit vollzogenen Einstufung der Rottenführer einberufen sei
und stellte den Punkt zur Debatte, woran die anwesenden
Kollegen regen Anteil nahmen und die Sache sehr scharf kri-
tizierten, weil die meisten Rottenführer in Besoldungsgruppe
3 verblieben seien, was sehr zu bedauern und viel böses Blut
in den Reihen der Rottenführer hineingebracht habe. Ein Pro-
test schreiben an den Verbandsvorstand und T. F. G. wurde
vom 1. Vors. verlesen und nach längerer Besprechung ein-
stimmig angenommen und der Vorstand beauftragt, dieses
so schnell wie möglich abzusenden, damit diese hiermit gleich
an die Reichsgewerkschaft herantreten und unsere Forderung,
beim Etat 1922 dafür zu sorgen, daß alle Rottenführer nach
Gruppe 5 eingestuft werden, vertreten. Punkt 3: Verschickenes.
Hier wurde noch besonders über die Abhaltung der wissen-
schaftlichen Vorträge gesprochen und besonders betont, daß
hieran monatlich in jeder Ortsgruppe einen Vortrag abzu-
halten, festgehalten werden muß. Da weitere Anträge nicht
gestellt wurden, schloß der 1. Vors. die Versammlung.

S. Schröder, 1. Vorsitzender.

❖ Versammlungs-Tafel. ❖

Pflicht eines jeden Mitgliedes ist es, die Versammlungen zu besuchen und die Beiträge zu zahlen.

Berlin-Osten. Ortsv. Landsberg, Versammlungsort Landsberg a. d. Warthe, Gasthof z. Kronprinzen, Wollstr. 55. 5. 2. 1922. 11 Uhr vorm.

Berlin-Osten. Bezirksversammlung, Versammlungsort Landsberg, Gasthof zum Kronprinzen. 5. 2. 22, 8 Uhr vorm.

Cassel. Bezirksverein Cassel, Versammlungsort Nordhausen. 19. 2. 22. Niesenhaus Lutherplatz, 10 Uhr vorm.

Essen. Ortsverein Hamm, Versammlungsort Hamm, Gasthof Kottmann, Viktoriaplatz. 22. 1. 22, vorm. 9 Uhr.

Erfurt. Ortsverein Erfurt, Versammlungsort Erfurt. 22. 1. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. Lindloff.

Erfurt. Bezirksverein Erfurt, Versammlungsort Erfurt. 26. 2. 22, vorm. 10 Uhr. „Goldner Hirsch“, Schmidstättenerstr. 42.

Erfurt. Ortsverein Leinefelde, Versammlungsort Leinefelde. 22. 1. 22, nachm. 3 Uhr. Lokal wird am Bahnhof bekanntgegeben.

Frankfurt a. M. Ortsverein Hanau, Versammlungsort Hanau, Gasthaus zum Hefischen Hof. 15. 1. 22, nachm. 1.30 Uhr.

Frankfurt a. M. Ortsverein Frankfurt, Versammlungsort Frankfurt a. M. Restauration „Zur Gambinushalle“. 22. 1. 22, nachm. 2 Uhr.

Königsberg. Ortsverein Insterburg, Versammlungsort Insterburg. 21. 1. 22, 10 Uhr vorm. Ev. Vereinshaus, Luisenstraße 5.

Königsberg. Ortsverein Königsberg, Versammlungsort Königsberg. 28. 1. 22, 11 Uhr vorm. Hotel Reichsadler, Kaiserstraße 4.

Magdeburg. Ortsverein Braunschweig, Versammlungsort Braunschweig. 22. 1. 22, nachm. 1 Uhr. Rest. zum Troubadour.

Magdeburg. Ortsverein Wülfersleben, Versammlungsort Gärten. 5. 2. 22, nachm. 2 Uhr. Deutsches Haus.

Mainz. Ortsverein Worms, Versammlungsort Worms. 1 Uhr nachm., Ortszeit. Lokal Sumser, 15. 1. 22.

Trier. Bezirksverein Trier, Versammlungsort Trier. 29. 1. 22, nachm. 1 Uhr. Rest. Bavaria, am Viehhof.

Medlenburg. Bezirksverein Medlenburg, Versammlungsort Bad Kleinen. 22. 1. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. Duwe.

Saarbrücken. Versammlungsort Saarbrücken II. 22. 1. 22, nachm. 2.30 Uhr. Gasthaus Otto a. d. Schleifmühle.



Briefkasten.



S. in G. Für Ihre fernigen Ausführungen besten Dank. Sie deden sich ganz mit unserer Auffassung. Daß letztere von den meisten Kollegen geteilt wird, beweisen uns die vielen Zuschriften im gleichen Sinne, die uns ständig zugehen. Auch der in heutiger Nr. erscheinende Aufsatz „Standesinteressen“ wird Sie interessieren. — Wenn Sie in Ihrer einflussreichen Stellung Ihre Meinung ausgiebig zur Geltung bringen, wäre dies im Interesse der guten Sache nur wünschenswert.



Bücherschau.



F. Scherpe, Die Feldeisenbahn im Weltkrieg. Verlag: L. Sabnsche Druckerei, Heidelberg. 224 Seiten, 8°. Preis Mk. 21.—

Wer unseren Büchermarkt beobachtete, mußte feststellen, daß von berufener und mitunter auch unberufener Feder die Ereignisse des Weltkrieges, sowie die Taten und Erlebnisse einzelner Armee-Gruppen und -Regimenter im Druck erschienen und den Beteiligten angepriesen wurden. Aber keiner kam bis jetzt auf den Gedanken, auch einmal der Eisenbahner zu gedenken und den Anteil festzustellen, den diese an dem gewaltigen Ringen gehabt haben. — An Hand von Tagebuchblättern gibt der Verfasser auf 224 Seiten eine anschauliche Schilderung seiner Erlebnisse an der Westfront. Mit dem Tage der Erklärung der Kriegsbereitschaft beginnend, läßt er in erzählender Form seine Freuden und Leiden während der 4jährigen Kriegsdienstzeit in Frankreich an unserem Auge vorüberziehen. — Von anderen, neuartigen Gesichtspunkten aus wird uns hier der Verlauf des Krieges, das Leben und die Auschwüfungen der Etappe, in dessen Sumpf Deutsch-

lands Unglück geboren wurde, geschildert, und gibt durch seine Ausführungen Fingerzeige für den eingetretenen Zusammenbruch. Nichts wird an den Tatsachen getürzt, die sonst gern verschwiegen werden. — In einem Anhang sind die Dienstordnung behandelt, sowie eine Anzahl Dienstformulare abgedruckt. — Das Werk soll den Werdegang und den Aufbau der Feldeisenbahn während des Krieges beleuchten. Allen Eisenbahnern wird das Werk ein Erinnerungsbuch sein.

Für die Schriftleitung verantwortl.: S. Wundenberg, Oberhausen (Rhld.). — Druck: C. Hundt sel. Wwe., Sattingen a. d. R.

Nachruf.

Am 24. Dezember 1921 verschied nach längerer Krankheit unser liebes Vereinsmitglied, Kollege **Ubin Schneider**, Bm. Auma.

Wir verlieren in ihm einen eifrigen Förderer unseres Standes und werden sein Andenken stets in Ehren halten.

Die Mitglieder der Ortsgruppe Gera.

J. A.: Schieferdede, Vors.

Nachruf.

Am 9. Dezember starb unser lieber Kollege, der Rottenmeister a. D. **Trild**, in Lübed.

Er war einer von den Mitbegründern unseres Verbandes und hat stets seine ganze Kraft dafür eingesetzt. Von uns wird er nie vergessen werden.

Bezirksverein Medlenburg.

J. A.: Schoof, 1. Vors.

Eilt!

Eilt!

Große Geld-Lotterie

zum Besten d. Freiburger Münsters

Ziehung v. 25.-31. Januar 1922.

26 671 Geldgewinne
im Betrage von

1 Million Mark.

Hauptgewinne:

Mark 150 000

„ 100 000

„ 75 000

„ 50 000 usw.

Lose versendet, zum amtlichen Preis v. Mk. 6, 10 Lose sortiert Mk. 60, für Liste 1 Mk.,

W. Grother, Lotteriekollektor,
Hamburg 33, Maurienstraße 15.

Sommersprossen

beseitigt über Nacht „Teint frei“ Mk. 32.—

Gallensteine

beseitigt ohne Operation „Enzoma“ Mk. 48.—

Mitesser, Hautunreinigkeiten verschwinden über Nacht durch „Bara“ Mk. 65.—

Volle Büste

erhalten Sie nur durch Büstenwasser „Notto“ Mk. 52.—

Ueppigen Haarwuchs

erzeugt „Lona“, keine

Glatze mehr, Mk. 75.—

Hautjucken und Krätze verschwinden sofort

„Pasta Klara“ Mk. 28.—

Zahlreiche Dankschreiben.

Garantie. Bei Nichterfolg

Geld zurück. — Versand

diskret durch

Laboratorium.

F. Müller, Heilkundiger,

Bremen, Gr. Krummenstr. 23.

Sprechst.: 9-10 u. 3-4 Uhr.

● Für Flechten-Kranke! ●

Knoten-, Ring-, Eiter- und Bartflechte, auch veraltete Leiden, heile ich unter Garantie mit meinem vielbewährten **Flechtenheil** in 8 bis 14 Tagen. — **Zahlreiche Dankschreiben.** — Eine Flasche genügt. — Preis 25 Mk.

F. Müller, Heilkundiger, Bremen, Große Krummenstr. 23.

Sprechstunden: 9 bis 10 und 3 bis 4 Uhr.

Echte schwarze Tuchleder-Hosen
Schwarze und blaue Dreil-Lilewken
Blaue Cheviot-Lilewken, Extra-Hosen

Preisliste gratis und franko.

Julius Hammerschlag, Halle a. d. S. 11.



Teer- u. Asphalt-Industrie Voortjes & Co., G. m. b. H.

Werk Wesel.

Asphalt, Asphaltplatten u. säurefeste Belege, Bitumen-
 Walzstrassenbau, Dacheindeckungen, Pappen.

Spezialität:

Wasserdichte Abdeckungen und Dichtungen

von Brücken und Bauwerken.

Materialläger:

Wesel, Oberhausen (Rhld.) und Herne i. W.

Fernsprecher:

Wesel No. 570. - Oberhausen No. 782. - Herne No. 941.

Wertevolle Bücher für den Selbstunterricht.

Katechismus für den Weichenstellerdienst. Lehr- u. Nach-
 schlagbuch für Stellwerkswärter, Weichensteller und Rottenführer
 von E. Schubert u. A. Denicke M. 13,80

Katechismus für den Bahnwärterdienst. Lehr- u. Nachschlage-
 buch für Blockwärter, Bahnwärter, Schrankenwärter u. Rottenführer
 von E. Schubert und A. Denicke M. 13,80

Ausführliche Dispositions- und Aufsatzlehre m. ausgeführt
 Prüfungsaufsätzen und Dispositionen nebst Anleitung und
 Mustern zur Anfertigung von Lebensläufen, Berichten, Ge-
 suchen, Von Heyn. M. 15,—

Prakt. Rechnen. Handbuch f. Beamte. Enth. sämtl. Rechnungsarten
 400 Beispiele, Erklärungen u. Resultate. Von Dr. O. Weber. M. 24,—

Deutsch, wie es fehlerlos geschrieben und gesprochen wird. Neue
 deutsche Sprachlehre m. 576 Übungsaufgaben v. Th. Paul. M. 18,—

Inhaltsreiches Verzeichnis wertvoller Eisenbahn-Lehr- u. Fachbücher
 wird auf Wunsch kostenlos gesandt.

Zu bez. d. Alb. Nauck, Verlag, Abt. 18, Berlin S. W. 48, Wilhelmstr. 28

Bestellschein.

Herrn Eisenbahningenieur Wundenberg
 Oberhausen (Rheinland), Bahnhofstraße Nr. 1.

Der Unterzeichnete bestellt hiermit:

Stück Handbuch für den Eisenbahn-
 Oberbau zum Preise von je Mark 12.—

ausschließlich Porto und Verpackung.

Der Betrag ist nachzunehmen.

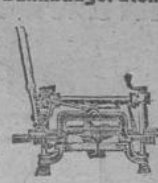
Name und Adresse:

Bestellschein kann als Drucksache versandt werden, Porto 50 Pfg.)

Schaack & Schaack, Köln-Lindenthal, Fabrik v. Bahnbauern.



Schienenbohrmaschinen, Schienen-
 haltsägen, ein- u. mehrspindelige
 Schwellenbohrmasch., Schienen-
 bloßer, Spurmaße, Gleishebsz.
 sowie alle sonstigen Geräte u. Werk-
 zeuge für Gleisbau und Unterhaltung.



Vertreter gesucht.

Handbuch für den Eisenbahn- Oberbau

Gibt über alle Fragen des Eisenbahn-Oberbaues Auskunft.

Preis Mk. 12.—, ausschließlich Porto u. Verpackung.

Bestellungen nimmt entgegen der Verleger:
 S. Wundenberg, Oberhausen (Rhld.), Bahnhofstr. 1.

Kernlederpreise steigen immer noch.

Biete vorteilhaft an:

Ia. Vacheledersohlen

bis 6 mm stark.

Größe	31—33	34—36	37—39	40—41
Mark	15,05	15,05	17,50	20,00
Größe	42—43	44—46	47—48	49—50
Mark	24,00	25,00	23,00	32,00

pro Paar. Sammelbesteller bei Bestellung von mindestens
 50 Paar 5 Prozent Rabatt. **Gummiassätze billig.**

Größenausschnitte bitte einsenden. Versand gegen Nach-
 nahme franko. E. Söldner, Ledergröhandlung Abt. R.,
 Altona a. E., Lornsenplatz 9.

Wasserdichte

Del-Mäntel,
Anzüge, Pelerinen.
 Johannes Rohr, Delzeug-Fabrik, Altona O.

Leichtes Lernen

ermöglichen meine auf jahrelanger Erfahrung beruhenden
 Bücher. Alles ausführlich, sehr leicht verständlich erklärt.
 Bei rechtzeitigem Lernen sicheres

Bestehen jeder Prüfung.

Rechenschule 12.00 Mk. Aufsatzschule 9.00 Mk.
 Geographie 3.00 Mk. Mir oder Mich 10.00 Mk.
 Zeichensetzung 5.00 Mk.
 Groß- oder Kleinrechtschreibung 3.00 Mk.
 Liefere auch Handbuch für den Eisenbahn-Oberbau usw.
 Ernst Bölicher, Königsberg (Pr.), Dritte Fließstraße Nr. 10.

Stellengesuch.

In welchem Direktionsbezirk
 kann ein

Rottenführer
 als solcher beschäftigt werden?
 Ort gleich, beziehe auch Not-
 wohnung. Gütige Angebote
 vermittelt die Schriftleitung.

Wir bitten bei Anfragen auf unsere
 Zeitschrift Bezug zu nehmen.

Norddeutsche Maschinen-Fabrik

G. m. b. H.
Pinneberg

Fernsprecher: Pinneberg Nr. 9
Telegr.-Adr.: „J10“ Pinneberg.



Spezialität:

Werkzeuge und Maschinen für den Eisenbahn-Oberbau

wie:

Gleisstopfmaschinen, Schwellenbohrmaschinen

Tyrefond-Einschraubmaschinen

Deutsche Reichspatente und Auslandspatente.



Amtl. Bräter f. Tabakbau. Bay. H. Benkert
Ungeniessbar Deutsch. Tabak letzter Ernt-
ten wird d. Heber's Tabakzin vorzüglich
in Geruch u. Geschmack. Für 8 (30) Lfd.
Kontabak Mk. 1.50, netw. Zeitsauer
Mk. 5; Heber, Stuttgart, Galsburgstr. 44.

Für Oberbau.

Einige tüchtige Rottenführer

mit geübten Kolonnen von je 15 Mann in **Dauerstellung** bei
hohem Einkommen sofort gesucht.

Angebote unter **M. 28** an die Schriftleitung dieser Zeitung
in Oberhausen (Rhld.), Bahnhofstraße 1.

Duisburger Glasreinigung

Gebäude-, Verglasung, Eisenkonstruktions-Anstrich

Gebr. Schollmeyer

G. m. b. H. Fernruf 2836.

Spezialität:

Reinigung von Glas-Dächern nach
eigenem Verfahren.

Verglasen ganzer Fabrikgebäude.

Anstrich von Hoch-
und Brückenbauten

mit prima Rostschutzfarben, welche sich seit über
20 Jahren bewährt haben. — Kostenanschläge so-
wie Vertreterbesuch ohne Verbindlichkeit.

Reinigung v. Eisenkonstruktionen durch eig. Sandstrahlgebläse.

Nur Zivil- und Staatsbeamten

liefern wir seit 1884 gegen vierteljährliche Ratenzahlungen
bei 25% Anzahlung **Oberbetten, Unterbetten,**
Plümeaux, Kissen in unseren langjährig erprobten
Qualitäten. Diskrete Bedienung zu Kassapreisen zugesichert.

Gebr. Passmann, Köln a. Rh. 29, Trierer Str. 13.

Garantiert größtes Spezialhaus Deutschlands in nur
Bettfedern, Daunen und Inletts.

Verlangen Sie Muster und Preisliste gratis.

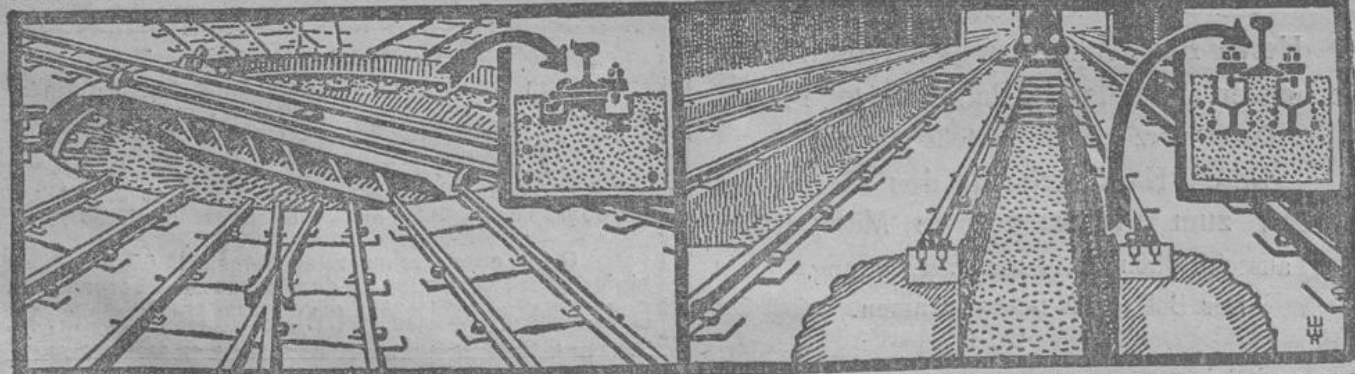
Echtschwarze Ledertuch-Hosen und Drellitewken

liefert preiswert

Gustav Weber, Kleiderfabrik, Seilhennersdorf i. Sa.
Muster frei.

Schienenbefestigung

D.R.G.M. für Beton-Oberbau D.R.G.M.



VEREINIGTE FLANSCHENFABRIKEN

TELEGRAMME: **UND STANZWERKE** FERNSPRECH-
FLANSCHENFABRIK **HATTINGEN-RUHR** ANSCHLUSS
VATtingen-Ruhr NR. 5-50 und 65