

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 Krebber, Oberhausen (Rhld.)

Fernsprecher Nr. 17 und Nr. 27.

Asphalt-Werke.

Telegr.-Adr.: Krebber Teerfabrik.

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

H B G

Vollbahnmaterial

Hanseatische Bahnbedarfs-Gesellschaft m. b. H.

Feldbahnfabrik und Weichenbauanstalt.

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

H B G

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 19393.



Karbid-Handlaternen

für Schaffner.

Hunderttausende bereits verkauft.

Sämtliche Ausführungen u. Ersatzteile auf Lager.

Metallwerke Knodt, A.-G.,

Frankfurt a. M. - Westl., Steinmetzstrasse 10.

Rawie'sche

Brems-Prellböcke

D. R. P.

für Schnellzüge, Schutzgleise, Verschiebegleise.

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

Billige Prellböcke für schwache Auflaufkräfte.

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

Weltausstellung Brüssel Ehrenpreis,

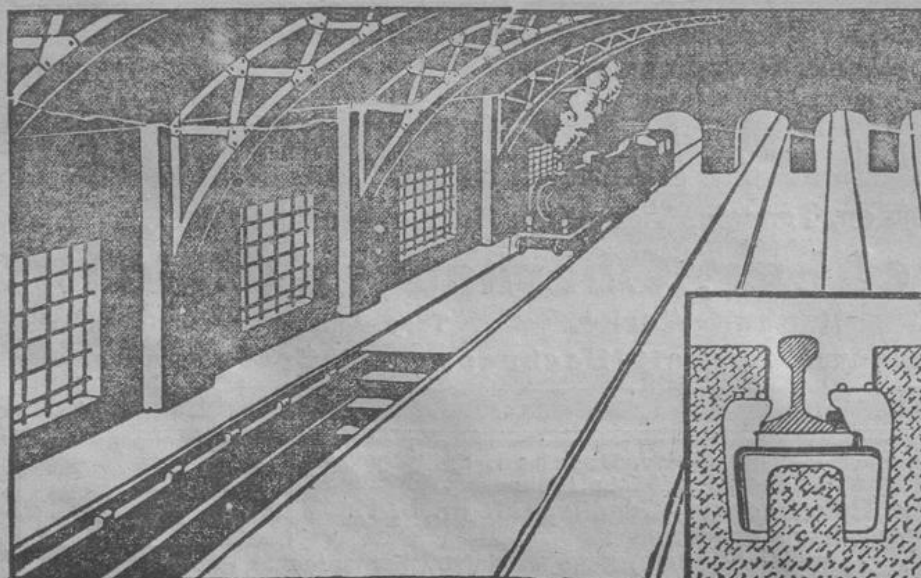
Weltausstellung Turin Grand Prix,

Baltische Ausstellung Malmö Königl. Medaille

Eisengießerei

A. Rawie, Osnabrück Schinkel,

Wegeschränken, Hand- und Drahtzugschränken, 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 Schienenauswechslung ohne jede Beschädigung des Fussbodens.

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

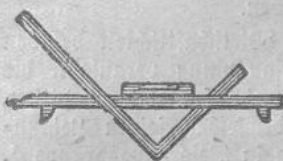
Akt.-Ges. vorm. Carl Filnk, Mannheim.

Rottenführer-Zeitung

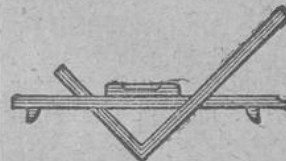
Offizielles und fachwissenschaftl. Organ
des Verbandes Deutscher Eisenbahn-



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 2.00 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-Kld., Bahnhofstraße 1.

Nr. 3.

Dahlhausen-Kuhr, den 1. Februar 1922.

11. Jahrgang.

Inhalt: Bericht über die Gründung der Arbeitsgemeinschaft. — Die systematische Heke gegen die Eisenbahner. — Die Berechnung der Ausgleichschienen für Eisenbahngleise. — Stopfen und Länge der Gleischwellen. — Verletzung infolge Beförderung. — Der Rottenführer einst und jetzt. — Beförderungen und Anrechnung der Arbeitsjahre. — Verbandsnachrichten. — Erlasse und Verfügungen. — Vereinsnachrichten. — Versammlungstafel. — Briefkasten. — Geschäftliches. — Anzeigen.

Bericht über die Gründung der Arbeitsgemeinschaft.

Am 15. Januar 1922 wurde in München auf der Reichskonferenz der Rottenführer die Arbeitsgemeinschaft innerhalb der einzelnen Länder des Deutschen Reiches gegründet. Die Ländervereinigungen waren vertreten durch die Kollegen Schneider, Preußen-Hessen p. p., Kraus, Bayern, Geteler, Württemberg, Löschner, Sachsen und Wagner, Baden; außerdem waren anwesend Herr Eisenbahn-Ing. Wundenberg und Kollege Fink-Preußen, Koll. Radl, Müller, Ellerich, Hellpeintner, Will und Baldauf-Bayern, Koll. Steiger-Württemberg, Koll. Stein und Brettnier-Sachsen.

Alle Anwesenden waren sich über die Notwendigkeit einer Arbeitsgemeinschaft zur Interessenvertretung des Rottenführerstandes einig, einig um so mehr, als uns der Aufstieg in Gruppe 6 streitig gemacht werden soll.

Zugleich wurden folgende Richtlinien für die Forderungen zur Hebung unseres Standes festgesetzt, welche gemeinsam beim R.-B.-M. zu vertreten sind.

1. Die Rottenführer verlangen auf Grund ihrer handwerksmäßigen, sowie selbständigen und verantwortungsvollen Tätigkeit ihre Einstufung in die R.-B.-D. entsprechend der sonstigen handwerksmäßig vorgebildeten Beamten zurzeit in Besoldungsgruppe 4. Ferner wird verlangt, daß in angemessener Zeit, etwa 5 Jahre, Beförderung nach Gruppe 5 erfolgt und außerdem eine erhebliche Vermehrung der Bezahlungstellen in Gruppe 6 vorgenommen wird. Bei Höherstufung anderer Sparten infolge Revision der Reichsbesoldungsordnung nehmen die Rottenführer das gleiche Recht für sich in Anspruch. Jeder Rottenführer muß die Spitzenstellung erreichen.

2. Wegen Gesundheitsrückichten aus den Außendienst zurücktretende Rottenführer sind in Stellen von Eisenbahnassistenten im Bureau der Bm. zu beschäftigen. Die freierwerdenden Stellen sind vorzugsweise mit Rottenführer zu besetzen.

3. Stellung von Schutzkleidung.

4. Forderung auf baldige Einführung einer einheitlichen Dienstanweisung.

5. Forderung auf Bestellung eines Hilfsrottenführers zu jeder Rotte, welcher nach R.-B.-D.-Tarif Gruppe 5 zu entlohnen ist und außerdem die Beamtenzulage zu erhalten hat.

6. Gleichstellung der handwerksmäßig vorgebildeten Aufsichtsbeamten beim Hochbau mit den übrigen handwerksmäßig vorgebildeten Beamten.

Außerdem wurden noch mehrere Fragen besprochen, so die Pauschalgebühren, die einer Erhöhung dringend bedürfen, dann die Dienstaufsicht, das Unterrichtsweien, die Titelanänderung in Bauassistent — Oberassistent und Bahnmeister, dann Aenderung der Dienstanweisung p.

In allen Fragen herrschte Einstimmigkeit, und es darf dies nicht wundern, denn unser Stand muß gehoben werden, das wird auch oben zugegeben.

Wie notwendig die Arbeitsgemeinschaft ist, hat die Aussprache unter den Anwesenden bestätigt. Aus den Ausführungen verschiedener Vertreter konnte man entnehmen, daß die Behörden die einzelnen Länder untereinander auszuspielen versuchen.

Nach zweitägiger mühevoller Arbeit kam man am 15. 1. 22, nachmittags 4,15 Uhr, zum Schluß der Reichskonferenz. Nachdem jeder Vertreter der einzelnen Länder in seiner Schlußrede die Notwendigkeit der Arbeitsgemeinschaft betonte und energisches Vorgehen in allen Standesfragen verlangte, schloß Kollege Kraus-Bayern als Vorsitzender die Konferenz, dankte für die Mitarbeit am Gelingen der Arbeitsgemeinschaft, wünschte gute Heimreise und führte dabei aus: Die heutige Tagung hat eine Anzahl wichtiger Beschlüsse gefaßt, die jetzt mit allem Nachdruck zu vertreten sind, dazu bedarf es der einmütigen Unterstützung aller Kollegen, die guten Willens sind, an der Hebung des Rottenführerstandes mitzuarbeiten. Daß der Wille besteht, haben wir an den beiden Tagen gesehen.

Meine Herren! Seien Sie versichert, die politische und technische Welt des gesamten Auslandes sieht mit größter Spannung auf die deutschen Eisenbahnen und verfolgt insbesondere aufmerksam die Anstrengungen der Verwaltung, das Verkehrsweien müßtergütig neu zu gestalten. Wir sind unserer Stellung nach nicht als letzte dazu berufen, an der Hebung des Verkehrsweiens mitzuarbeiten. Wir werden auch unsere besten Kräfte dafür einsetzen, müssen aber von einer

einseitigen Verwaltung verlangen, daß sie sich der Hebung unseres Standes nicht weiterhin verschließt.

gez.: Schmid, Protokollführer.

Arbeitsgemeinschaft.

München, den 15. Januar 1922.

Reichsarbeitsgemeinschaft deutscher
Eisenbahn-Rottenführer.

Die heute in München versammelten Vertreter der Aufsichtsbeamten des Bahnunterhaltungsdienstes aus allen Ländern des Deutschen Reiches können die Einreihung in Besoldungsgruppe 3, 4 und 5 der Reichsbesoldungsordnung im Hinblick auf ihre verantwortungsvolle Tätigkeit nicht als vollbewertet ansehen und bitten um Einreihung in Besoldungsgruppe 4, 5 und 6 der Reichsbesoldungsordnung.

Bei der die Wirtschaftlichkeit in keiner Weise fördernden geringen Bewertung der Bahnunterhaltung kann nur der Glaube an eine bessere Zukunft dem Rottenführer seine Schaffensfreudigkeit erhalten.

Die Einreihung in Gruppe 3 der R.-B.-Ordnung ist eine ungeheuerliche Zurücksetzung seines Standes. Die unterzeichnete Arbeitsgemeinschaft hat die große Erregung und Erbitterung, wie sie unter den Rottenführern besteht, im Vertrauen auf die Einsicht der maßgebenden Stellen der Regierung und nicht zuletzt des Herrn Reichsverkehrsministers selbst, bisher nicht zum Ausdruck gebracht.

Es wäre aber Verrat an der Sache unseres Standes, der Hebung der Wirtschaftlichkeit der Bahnunterhaltung und der Heranbildung von Bahnarbeitern, wollten wir noch länger zurückhalten.

Die brennendste Frage ist die Ueberführung vorgenannter Beamter in Gruppe 4, 5 und 6 der Reichs-Besoldungs-Ordnung oder aber die Schaffung einer Möglichkeit mit gesetzlicher Regelung zum Uebertritt in andere Dienstsparten, und zwar vorzugsweise als Rechnungsbeamter bei Bahnmeistereien.

Wenn die hohen Stellen der Regierung mit dem Herrn Reichsverkehrsminister nicht wollen, daß die Beamten des Bahnunterhaltungsdienstes, welche die heraufenden Heranbilder und Erzieher einer tüchtigen arbeitsfreudigen Arbeiterschaft und eines eben solchen Gehilfenstandes sind, alles und jedes Vertrauen zu ihr verlieren, daß wir insbesondere als Belehrer der Arbeiter nicht irre werden und die Berufsfreude erhalten bleibt, so mögen sie ungesäumt dafür eintreten, daß die Frage der geforderten Einreihung in die Besoldungsgruppe

4, 5 und 6 einer befriedigten Lösung bald entgegengeführt wird.

Als nächste Frage dann die Entschädigung für auswärtige Dienstgeschäfte für diese Beamten zu einer für beide Teile annehmbaren Entscheidung zu bringen, denn es kann und darf doch der Wille der Verwaltung nicht sein, daß man die Aufsichtsbeamten des Bahnunterhaltungsdienstes noch weiterhin den übrigen Sparten gegenüber zurücksetzt. Denn jeder Witterungsunbill ausgesetzt, können sie ihren schweren Beruf nur dann voll und ganz ausfüllen, wenn sie durch Existenzfragen nicht beunruhigt werden.

In Anbetracht der Hebung der Wirtschaftlichkeit bei den Reichseisenbahnen sieht sich die Versammlung veranlaßt, die einschlägigen Stellen der Regierung eindringlich zu bitten, dem Rottenführer zu geben, was demselben seinen Leistungen nach gebührt, nämlich Einreihung in Besoldungsgruppe 4, 5 und 6.

Mit vorzüglicher Hochachtung!

gez.: Schneider, Preußen-Hessen, Kraus, Bayern, Gekeler, Württemberg, Löschner, Sachsen, Wagner, Baden.

Arbeitsgemeinschaft.

München, den 15. Januar 1922.

Reichsarbeitsgemeinschaft deutscher
Eisenbahn-Rottenführer.

An den

Verband deutscher Eisenbahn-Bahnmeister e. B. in Berlin.

Die heute in München versammelten Aufsichtsbeamten des Bahnunterhaltungsdienstes aus allen Ländern des Deutschen Reiches nehmen mit Entrüstung davon Kenntnis, daß die Herren Bahnmeister-Vorstände unseren Aufstieg in Gruppe 6 der Reichs-Besoldungs-Ordnung durch Treibereien hindern wollen und auch teilweise gehindert haben.

Wir warnen hiermit die Herren Bahnmeister-Vorstände vor weiteren derartigen Unternehmungen und machen darauf aufmerksam, daß wir den aufgezwungenen Kampf um unsere Existenz mit den schärfsten Mitteln führen werden, Material hierzu steht uns zur Verfügung.

Gleichzeitig geben wir bekannt, daß wir die Verantwortung dafür ablehnen müssen, wenn durch den aufgezwungenen Kampf wirtschaftliche Auswirkungen zum Schaden der Verwaltung hervorgerufen werden.

gez.: Schneider, Kraus, Wagner, Gekeler, Stein, Trettner.

Die systematische Hehe gegen die Eisenbahner.

Es vergeht wohl kaum ein Tag, in welchem nicht in fast sämtlichen Zeitungen der seit Jahren bestehende Pressesfeldzug gegen die Eisenbahner immer wieder von neuem heraufbeschworen wird, sei es, daß dem Publikum zum hundert- und zwanzigsten Male vor die Augen geführt wird, welche unbescheidenen Gehaltsforderungen von den Eisenbahnern erhoben werden und wieviel Milliarden diese im ganzen ausmachen, oder auch, daß von der Korruption innerhalb der Beamtenschaft der Eisenbahn gesprochen wird. Eine hübsche Abwechslung in diesem ewigen Einerlei wurde kürzlich darin geschaffen, daß auf Heller und Pfennig vorgerechnet wurde, wie die gesamte Einkommensteuer des deutschen Volkes bis aufs letzte nur dazu verwendet wird, um das Defizit der Eisenbahn zu decken. Davon, welche außerordentlich hohen Beträge gerade die Eisenbahn dafür verwenden muß, um nur die notwendigsten Reparaturen und Ergänzungen herstellen zu können und welche Ansummen sie jetzt dafür anlegt, daß vor und während des Krieges eine unselige Sparlosigkeit am verkehrten Ende, nämlich mit der Beschaffung des Materials, getrieben wurde, hört man nur in den Eisen-

bahnfachblättern etwas, die für die Öffentlichkeit bestimmten Zeitungen schweigen sich wohlweislich darüber aus oder behaupten gar, wie dies vor einigen Wochen der Fall war, daß solches ganz und gar nicht zutrefte und es der Großindustrie in der Kriegszeit ja noch viel schlimmer ergangen sei, ohne daß solche jetzt eine ähnliche Verlustwirtschaft treibe. Jeder Einsichtige kann sich bei solchen Behauptungen wohl kaum eines Lächelns erwehren, da es ja zu lächerlich ist, auf solche Ansichten überhaupt einzugehen. Aber diese Hehe reien erfüllen ihren Zweck, in der breitesten Öffentlichkeit Unruhe und Verstimmung gegen die Beamten, vor allem die Eisenbahner, zu säen, im vollsten Maße, da das Publikum meist urteilslos das hinnimmt, was ihm von seinem Lieblingsblatt geboten wird. „Man merkt die Absicht und man wird verstimmt“, kann man hier mit vollem Rechte sagen, schlimm genug ist es aber, daß diese Hehe gar kein Ende nehmen will und sich von berufener Seite noch niemand gefunden hat, einmal die Zeitungsleser auch von Seiten der Eisenbahner aufzuklären. Es müßte vor allem einmal an die einfachste Pflicht der Dankbarkeit erinnert werden, die nicht

vergessen dürfte, daß gerade die Eisenbahn dadurch, daß sie ihren Beamten kaum das Nötigste bewilligte, vor dem Kriege so viele Jahre die meißende Kuh für den Staat gewesen ist, die die prachtvollsten Einnahmen brachte, und daß ferner das drohende Chaos beim Zusammenbruch 1918 gar nicht aufzuhalten gewesen wäre, wenn nicht gerade die Eisenbahner voll auf ihrem Posten geblieben wären und dadurch allgemeine Verwirrung und unbeschreibliche Zustände verhindert haben.

Doch, Unbarm ist der Welt Lohn, das einzige, was die Eisenbahner jetzt ernten, ist allgemeine Mißachtung und Vorwürfe, als wenn sie einzig und allein dem Wiederaufbau durch ihre wahnsinnigen Forderungen und so minimalen Leistungen verhinderten. Es müßte Sache der Großorganisationen sein, endlich einmal geschlossen gegen diese Sekereien vorzugehen, um zu retten, was noch irgend gerettet werden kann, denn es ist nicht damit zu rechnen, daß in absehbarer Zeit eine andere Auffassung bei der Presse und beim Publikum Platz greifen wird und Platz greifen soll. Dazu sind zu mächtige Faktoren rührig bei der Arbeit.

Da berührt es einigermaßen wohlthuend, daß die deutsche Eisenbahnerschaft in bezug auf die ihr gemachten Vorwürfe und Sekereien nicht alleinsteht, und zwar finden sich ähnliche Zustände in einem Lande vor, das noch mehr als das unsrige an den Folgen des verlorenen Weltkrieges zu leiden hat, nämlich in Deutsch-Oesterreich. Dort hält es der Verein der Ingenieure der österreichischen Bundesbahnen an der Zeit, auch seinerseits einmal mit seiner Auffassung an die breiteste Öffentlichkeit zu treten und es wäre nur zu wünschen, daß ihm im deutschen Vaterlande recht bald entsprechende Nachfolger entstehen möchten. Er führt in seiner bemerkenswerten Zuschrift unter anderem aus, daß er sich gegen die immer wieder gegen die Eisenbahnen erhobenen Vorwürfe zur Wehr setzen muß, als ob nur eine schlechte Wirtschaft und ein maßloser Personalüberfluß an dem Milliardenabgang der Bundesbahnen Schuld trage. Die Zuschrift der Bundesbahningenieure weist darauf hin, daß von den rund 90 000 Angestellten der Bundesbahnen die Hälfte Beamte nach alter Auffassung, die andere Hälfte Arbeiter in den Werkstätten, Heizhäusern usw. sind, wozu ganz richtig bemerkt wird, daß das Nachbeten des Schlagwortes, die Arbeit der eigentlichen Verwaltung sei unfruchtbar, von Kurzsichtigkeit und Unkenntnis der Erfordernisse für die Verwaltung eines großen Betriebes zeuge. Denn nur bei guter und tüchtiger Verwaltung ist eine volle Ausnutzung aller Kräfte zu fruchtbarer Arbeit möglich. Die größere Zahl der Angestellten der Bahnen steht im Betriebsdienste. Aber hier hat der Achtstundentag den Ausgaben arge Wunden geschlagen. Die starre Durchführung des Achtstundentages erfordert gegen früher eine gewaltige Mehrbesetzung und daher auch eine in die Milliarden gehende Mehrbelastung der Ausgaben. Als Beispiel wird auf die große Zahl von Schrankenwärtern hingewiesen, die weniger für ihre geringfügige Arbeitsleistung als vielmehr für ihre bloße Anwesenheit zur Abwehr von Unglücksfällen, verursacht durch die Unachtsamkeit und Sorglosigkeit der Bevölkerung, bezahlt werden müssen. Die Maßnahmen für den allmählichen Abbau der Dienstposten können erst in Zukunft in Wirksamkeit treten. Hilfe für die nächste Zeit muß daher auf anderen Wegen gesucht werden. Die Pen-

sionierung der Beamten mit 25 jähriger Dienstzeit enthält zunächst eher eine geldliche Mehrbelastung und für freiwilligen Abbau der jüngeren Kräfte bietet der Entwurf über den Beamtenabbau wenig Anreiz. Die oft geforderte Vereinfachung des Geschäftsganges und der Verwaltung würde besonders in den oberen Ämtern eine Personalverminderung ermöglichen, allein Reformen brauchen Zeit.

Die Öffentlichkeit verlangt den kaufmännisch geführten Betrieb der Bundesbahnen. Folgerichtig ist es dann, wenn deren Einnahmen mit der herrschenden Teuerung in Einklang gebracht werden. (Wären in Deutschland die Tarife rechtzeitig erhöht worden, als die Großindustrie mit ihren Erhöhungen begann, und wären solche gleichzeitig mit den Preiserhöhungen der Industrie und Landwirtschaft, wie es ja nur recht und billig wäre, mitgegangen, wir brauchten heute nicht über Defizitwirtschaft zu klagen. Jeder Kaufmann hätte dies unbedingt getan, und daß die Verwaltung hier viel zu spät nachhinkte, sollen nun die Beamten büßen.) Dieselbe Öffentlichkeit ist es aber, die gegen jede Tarifierhöhung am schärfsten Stellung nimmt (und das ist ja eben das Merkwürdige auch bei uns in Deutschland, daß eine Erhöhung, die allen anderen Kreisen anstandslos bewilligt wird, anscheinend für die Eisenbahn zu den Unmöglichkeiten gehören müßte). Die Monarchie habe es sich noch leisten können, die Staatsbahnen als Wohlfahrts Einrichtung anzusehen. Heute gehört dieser Gedanke der Vergangenheit an. Bei den hohen Preisen der Waren fällt die Fracht nicht mehr derart in die Waagschale wie seinerzeit: der Hundertsatz, welchen die Fracht vom Werte des Gutes darstellt, ist weit geringer als früher, denn nicht die Höhe des Frachtsatzes an sich ist wirtschaftlich von Bedeutung, sondern dessen Verhältnis zum Tageswerte des Gutes. Nicht anders ist es mit den Personalfahrtpreisen. Sehr zutreffend führt die Zuschrift an, daß ein Landwirt die Fahrt von Wien nach Linz mit dem Erlös von einem halben Dutzend Eiern recht gut bestreiten könne, während er in der Vorkriegszeit die zehnfache Anzahl von Eiern dafür hätte opfern müssen. Im Schlusse der Zuschrift heißt es: Der Beamtenschaft ist es nicht vergönnt, am Aufbau unserer Geldkraft führend voranzugehen. Sie darf und kann aber nicht den Vorwurf hinnehmen, die Hauptschuldigen am finanziellen Niedergange unseres Staates zu sein, ein Vorwurf, den hauptsächlich jene Kreise erheben, welche seit 1914 ihre Lebenshaltung nicht herabgesetzt, sondern erhöht haben, obwohl die allgemeine Armut des Staates die Herabsetzung der Lebenshaltung aller Stände gefordert hätte. So aber haben die einen ihre Lebenshaltung erhöht, um die der anderen um so tiefer fallen zu lassen. Diese anderen sind die Beamten, welche jetzt auch noch die Ursache des finanziellen Elendes sein sollen. Dies die Entgeltung, daß vorwiegend der Beamtenschaft die Verhütung des allgemeinen Chaos im Jahre 1918 zu danken ist!

Es erübrigt sich, diesen vortrefflichen Ausführungen noch etwas hinzuzufügen, treffen solche doch Wort für Wort auch für deutsche Zustände zu. Dafür, daß wir stets entbehrt haben und jetzt buchstäblich am Hungertuch nagen, werden wir als die Ursache des Milliardendefizits betrachtet und ständig in aller Öffentlichkeit als solche hingestellt. Wollen wir das auch weiterhin in aller Demut hinnehmen?

Richter.

Die Berechnung der Ausgleichschienen für Eisenbahngleise.

Von Eisenbahningenieur W u n d e n b e r g.

(Schluß.)

Die Zusammenstellung II gibt zwar den Bedarf von Ausgleichschienen auf 100 Schienenlängen an. Da jedoch in der Praxis selten der Fall vorliegt, daß die Länge

der Krümmungen gerade dieser Länge von 100 Schienen entsprechen, so müssen die in der Zusammenstellung angegebenen Werte erst für den in der Praxis vorliegenden Fall umgerechnet werden. Dieses kann in einfachster Weise auf die Art er-

folgen, daß das Verhältnis der vorliegenden Krümmungslänge zu der Länge von 100 Schienen ermittelt wird, und dieses Verhältnis auch auf die erforderlichen Ausgleichschienen bezogen wird. Hierzu nachstehendes Beispiel:

Beispiel 4.

Es liegen die gleichen Verhältnisse vor wie im Beispiel 1, jedoch beträgt die Gesamtlänge der Krümmung nur 600 m. Wieviel Ausgleichschienen sind erforderlich?

In dem vorerwähnten Beispiele haben wir errechnet, bzw. ersehen wir aus der Zusammenstellung II, daß auf 100 . 15,00 = 1500 m 56 (56,3) Ausgleichschienen von 14,96 m und 44 Std. Schienen von 15,00 m notwendig sind. Die Anzahl der für unseren Fall erforderlichen Ausgleich- und Vollschienen steht zu den vorgenannten im gleichen Verhältnis wie 600 zu 1500. Somit sind an Ausgleichschienen von 14,96 m Länge erforderlich

$$\frac{56,3 \cdot 600}{1500} = 22,5 = \text{rund } 23 \text{ Stk.}$$

und an Vollschienen

$$\frac{44 \cdot 600}{1500} = 17,48 = \text{rund } 17 \text{ Stk.}$$

Beispiel 5.

Die Krümmungslänge im Beispiel 2 beträgt 240 m. Wieviel Ausgleichschienen sind erforderlich?

Aus dem Ergebnis von dem Beispiel sowie aus der Zusammenstellung II ergibt sich, daß für 100 Schienenlängen von je 12,00 m = Gesamtlänge von 1200 m 25 Std. Ausgleichschienen von 11,92 m Länge und 75 Std. Ausgleichschienen von 11,96 m Länge notwendig sind. Somit beträgt für unseren Fall der Bedarf an Ausgleichschienen von 11,92 m Länge

$$= \frac{25 \cdot 240}{1200} = \frac{6000}{1200} = 5 \text{ Stück}$$

und der Bedarf an Ausgleichschienen von 11,96 m Länge

$$= \frac{75 \cdot 240}{1200} = \frac{18000}{1200} = 15 \text{ Stück.}$$

Der Bedarf an Ausgleichschienen kann nach der oben angeführten Formel auch sogleich für jede beliebige Krümmungslänge berechnet werden.

Beispiel 6.

Beispiel 4 soll nach der Formel

$$k = \frac{1,5 \cdot L}{R} \text{ berechnet werden.}$$

$$k = \frac{1,5 \cdot 600}{1000}$$

$k = 0,90 \text{ m.}$

An Minderlängen von je 4 cm sind erforderlich

$$0,90 : 0,04 = 22,5 = \text{rd. } 23 \text{ Stk.}$$

und an Vollschienen (auf 600 m kommen 40 Schienen von 15,— m Länge $40 - 23 = 17 \text{ Stk.}$

Wir kommen somit zu dem gleichen Ergebnis wie in Beispiel 4.

Die Berechnungsweise nach Beispiel 6 hat den Vorzug der größeren Genauigkeit, da die etwa auf 100 m errechneten bzw. den Tabellen entnommenen Anteile schon abgerundet sind und diese Abrundungen der weiteren Berechnungsart nach Beispiel 7 zugrunde gelegt werden.

Beispiel 7.

Beispiel 2 soll für eine Gesamtkrümmungslänge von 240 m nach der vorerwähnten Formel direkt berechnet werden.

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

$$k = \frac{1,5 \cdot 240}{360}$$

$k = 1,00 \text{ m.}$

Somit Anzahl der Abstufungen von je 4 cm

$$1,00 : 0,04 = 25.$$

Da auf 240 m Länge $240 : 12 = 20$ Schienenlängen von je 12,00 m erforderlich sind, so reichen 20 Minderlängen von je 4 cm nicht mehr aus, sondern es müssen 5 Schienen $2 \cdot 4 = 8 \text{ cm}$ Minderlänge erhalten. Somit

$25 - 20 = 5 \text{ Std. Ausgleichschienen von je } 11,92 \text{ m Länge u.}$
 $20 - 5 = 15 \text{ Std. Ausgleichschienen von je } 11,96 \text{ m Länge.}$

Beispiel 8.

Beispiel 3 soll für eine Gesamtkrümmungslänge von 720 m wie vor berechnet werden.

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

$$k = \frac{1,5 \cdot 720}{180}$$

$k = 6,00 \text{ m.}$

Somit die Anzahl der Abstufungen von je 4 cm

$$6,00 : 0,04 = 150.$$

Da auf 720 m Bogenlänge $720 : 12 = 60$ Schienenlängen erforderlich sind, so reichen 60 Minderlängen von je 4 und auch $2 \cdot 60 = 120$ Minderlängen von $2 \cdot 4 \text{ m}$ 8 cm nicht zum Ausgleich aus, sondern es müssen

$150 - 120 = 30$ Schienenlängen je eine Länge von 12,00 — $3 \cdot 0,04 = 11,88 \text{ m}$ und

$60 - 30 = 30$ Schienenlängen je eine Länge von 12,00 — $2 \cdot 0,04 = 11,92 \text{ m}$

erhalten.

Die Reihenfolge bzw. Verlegung der Ausgleichschienen erfolgt im gleichen Verhältnis wie die errechneten Ausgleichschienen zueinander. 3. B. bei Beispiel 8 wie 30 zu 30 oder 1 zu 1 = 1 Ausgleichschiene von 11,92 m Länge, 1 Ausgleichschiene von 11,88 m Länge usw. in gleicher Reihenfolge bei Beispiel 7 wie 15 zu 5 oder 3 zu 1 =

3 Ausgleichschienen von 11,96 m Länge

1 Ausgleichschiene von 11,92 m Länge

usw. in gleicher Reihenfolge.

Bei Beispiel 1 wie 56 zu 44 oder rund 5 zu 4, somit = 5 Ausgleichschienen von 14,96 m Länge, 4 Vollschienen von 15,00 m Länge.

Um die genaue Reihenfolge zu erhalten, kann man auf folgende Weise vorgehen. Man berechnet für eine Schienenlänge auf Grund der vorstehend angegebenen Formel den Längenunterschied und ordnet hiernach die Verteilung der verschiedenen Schienen an, somit

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

$k = 0,0225 \text{ m}$ auf eine Schienenlänge.

Längenunterschied auf

- | | |
|----|---|
| 1 | Schienenlänge = 0,0225 m, hierfür 1 Ausgleichschiene von 14,96 m, Ausgleich 4 cm |
| 2 | Schienenlängen = 0,045 m, hierfür 1 Vollschiene von 15,— m, Ausgleich 4 cm |
| 3 | Schienenlängen = 0,0675 m, hierfür 1 Ausgleichschiene von 14,96 m, Ausgleich 8 cm |
| 4 | " = 0,09 m, hierfür 1 Vollschiene von 15,— m, Ausgleich 8 cm |
| 5 | " = 0,1125 m, hierfür 1 Ausgleichschiene von 14,96 m, Ausgleich 12 cm |
| 6 | " = 0,135 m, hierfür 1 Vollschiene von 15,— m, Ausgleich 12 cm |
| 7 | " = 0,1575 m, hierfür 1 Ausgleichschiene von 14,96 m, Ausgleich 16 cm |
| 8 | " = 0,18 m, hierfür 1 Ausgleichschiene von 14,96 m, Ausgleich 20 cm |
| 9 | " = 0,2025 m, hierfür 1 Vollschiene von 15,— m, Ausgleich 20 cm |
| 10 | " = 0,225 m, hierfür 1 Ausgleichschiene von 14,96 m, Ausgleich 24 cm |

- 11 Schienenlängen = 0,2475 m, hierfür 1 Vollschiene von 15,00 m, Ausgleich 24 cm
 12 " = 0,270 m, hierfür 1 Ausgleichschiene von 14,96 m, Ausgleich 28 cm
 13 " = 0,2925 m, hierfür 1 Vollschiene von 15,00 m, Ausgleich 28 cm
 14 " = 0,315 m, hierfür 1 Ausgleichschiene von 14,96 m, Ausgleich 32 cm
 15 " = 0,3375 m, hierfür 1 Vollschiene von 15,00 m, Ausgleich 32 cm

16 Schienenlängen = 0,36 m, hierfür 1 Ausgleichschiene von 14,96 m, Ausgleich 36 cm.

Da auf 16 Schienenlängen mit 7 Vollschienen und 9 Ausgleichschienen von 14,96 m der wirkliche Längenunterschied und der erzielte Längenunterschied einander gleich sind, so erfolgt die weitere Verlegung in gleicher Weise wie für 1 bis 16 Schienenlängen angegeben ist.

In den Zusammenstellungen III und IV ist genaue Reihenfolge der einzelnen Schienen für Vollschienen von 12,00 und 15,00 für verschiedene Halbmesser angegeben.

Zusammenstellung III. Verteilung der Ausgleichschienen bei Vollschienen von 12,00 m Länge.

Halbmesser															
180 m	200 m	250 m	300 m	350 m	400 m	450 m	500 m	600 m	700 m	800 m	900 m	1000 m	1500 m	2000 m	3000 m
1. 11,92	2. 11,92	3. 11,92	1. 11,96	1. 11,96	3. 11,96	jämlich	5. 11,96	2. 11,96	1. 11,96	1. 11,96	1. 12,00	1. 12,00	1. 12,00	2. 12,00	3. 12,00
1. 11,88	1. 11,88	1. 11,96	1. 11,92	1. 11,92	1. 11,92	11,96	1. 12,00	1. 12,00	1. 12,00	1. 12,00	1. 11,96	1. 11,96	1. 11,96	1. 11,96	1. 11,96
	1. 11,92	1. 11,92		3. 11,96	4. 11,96		4. 11,96	1. 11,96	2. 11,96	1. 11,96		1. 12,00	2. 12,00	3. 12,00	5. 12,00
				1. 11,92					1. 12,00	1. 12,00		1. 11,96	1. 11,96	1. 11,96	1. 11,96
				1. 11,96					1. 11,96	1. 11,96		1. 12,00	3. 12,00	4. 12,00	6. 12,00
									2. 11,96	2. 11,96		1. 11,96	1. 11,96	1. 11,96	1. 11,96
									1. 12,00	1. 12,00		1. 12,00	1. 12,00	3. 12,00	3. 12,00
									2. 11,96	1. 11,96		1. 11,96		1. 11,96	
									1. 12,00	1. 12,00		1. 11,96		3. 12,00	
									1. 11,96	1. 11,96		2. 12,00		4. 12,00	
									1. 12,00			1. 11,96		1. 11,96	
									1. 11,96	1. 11,96		1. 12,00		3. 12,00	
									1. 12,00			1. 11,96		1. 11,96	
									1. 11,96	1. 11,96		1. 12,00		4. 12,00	
									1. 12,00			1. 11,96		1. 11,96	
									1. 11,96	1. 11,96		1. 12,00		1. 11,96	
									1. 12,00			1. 11,96		3. 12,00	
									1. 11,96	1. 11,96		1. 12,00		1. 11,96	
									1. 12,00			1. 11,96		2. 12,00	

Anmerkung: Die Verteilung der Schienen wiederholt sich stets in der angegebenen Reihenfolge.

Zusammenstellung IV. Verteilung der Ausgleichschienen bei Vollschienen von 15,00 m Länge.

H a l b m e s s e r															
200 m	250 m	300 m	350 m	400 m	450 m	500 m	600 m	700 m	800 m	900 m	1000 m	1500 m	2000 m	3000 m	
2 . 14,88	1 . 14,92	4 . 14,92	1 . 14,92	1 . 14,96	1 . 14,96	3 . 14,96	8 . 14,96	2 . 14,96	1 . 14,96	1 . 14,96	1 . 14,96	1 . 15,00	1 . 15,00	2 . 15,00	
1 . 14,92	1 . 14,88	1 . 14,96	1 . 14,96	1 . 14,92	1 . 14,92	1 . 14,92	1 . 15,00	1 . 15,00	1 . 15,00	1 . 15,00	1 . 15,00	1 . 14,96	1 . 14,96	1 . 14,96	
5 . 14,88	2 . 14,92	3 . 14,92	2 . 14,96	1 . 14,96	2 . 14,96	4 . 14,96	7 . 14,96	2 . 14,96	3 . 14,96	2 . 14,96	1 . 14,96	1 . 15,00	3 . 15,00	4 . 15,00	
1 . 14,92			1 . 14,96	1 . 14,92					1 . 15,00	1 . 15,00	1 . 15,00	1 . 14,96	1 . 14,96	1 . 14,96	
4 . 14,88			1 . 14,92	1 . 14,96					2 . 14,96	1 . 14,96	1 . 14,96	2 . 15,00	2 . 15,00	5 . 15,00	
1 . 14,92									1 . 15,00	1 . 15,00	1 . 15,00	1 . 14,96	1 . 14,96	1 . 14,96	
4 . 14,88									1 . 14,96	1 . 14,96	2 . 14,96	1 . 15,00	3 . 15,00	2 . 15,00	
1 . 14,92											1 . 15,00		1 . 14,96		
5 . 14,88											1 . 14,96		2 . 15,00		
1 . 14,92											1 . 15,00		3 . 15,00		
4 . 14,88											1 . 14,96		1 . 14,96		
1 . 14,92											1 . 15,00		1 . 14,96		
2 . 14,88											1 . 14,96		2 . 15,00		
													1 . 14,96		
													3 . 15,00		
													1 . 14,96		
													1 . 15,00		

Anmerkung: Die Verteilung der Schienen wiederholt sich stets in der angegebenen Reihenfolge.

Stopfen und Länge der Gleisschwellen.

Zu der in Nr. 23 1921 ergangenen Anregung sind uns in anerkennenswerter Weise zahlreiche Neußerungen zugegangen. Nachdem schon in Nr. 24 eine Antwort veröffentlicht wurde, lassen wir im nachstehenden noch einige der markantesten Neußerungen folgen. (Die Schriftleitung.)

Vorbedingung für eine gute Gleislage ist sachgemähes Stopfen und saubere festgefahrene Bettung. Diesen Grundsatz

kennt wohl jeder Eisenbahner, welcher mit Bahnunterhaltung zu tun hat. In Nr. 23 unserer Zeitung wird nun die Art der Behandlung und die Länge der Gleisschwelle zur Diskussion gestellt. Richtig ist, daß hierüber Meinungsverschiedenheiten entstehen und noch weiter entstehen werden. Beim Stopfen im allgemeinen ist die Gleislage, (Kurve, Gerade, Steigung) zu berücksichtigen. Ich habe auf meiner Strecke

Halbmesser von 350 m und eine Steigung von 1:200 und darüber 12jährigen Oberbau 8 b E und 25 Minuten durchschnittliche Zugfolge. Bettung ist Steinschlag und in gutem Zustande. Die Schwellen stopfe ich wie unter 7 angegeben ist. Beim Durcharbeiten verfähre ich folgendermaßen: Ein Abschnitt von 200 m wird durch Abtafeln in seiner Höhenrichtung festgelegt. Das Stopfen geschieht gleichmäßig, und zwar unter der Schiene kräftig, nach der Mitte und dem Schwellenrabe zu leicht. Die 40 cm in der Mitte, welche durch Delfarbstriche gekennzeichnet sind, werden überhaupt nicht gestopft, dann an den Enden und Mitten wieder leicht und unter der Schiene wieder kräftig. Sind diese 200 m fertig, so werden die Schwellen das zweitemal, aber von der andern Seite aus und nur unter der Schiene gestopft in einer Breite von 20 cm. Wenn beim erstenmal sauber gehoben und gleichmäßig gestopft wird, habe ich das zweitemal nicht viel Hebearbeit und ich kann mein Auge auf gutes Stopfen unter der Schiene richten. Bei diesem Verfahren habe ich festgestellt können, daß ich 2 Jahre keine Schotterstelle (weiße Bänder) weder an der Verschlusskappe, noch an der Schwellenmitte zu verzeichnen hatte. Hingegen werden die Schwellen, welche wie unter 3 gezeichnet, gestopft sind, schon nach einem Jahre Schotterstellen aufweisen, und ich möchte dieses Uebel auf zu wenig Elastizität zurückführen. Letzteres habe ich in einer Gerade mit 1:250 Steigung ausprobiert. Hier waren Schotterstellen auch in der Mitte der Schiene zu bemerken, diese sind aber beim Stopfen wie unter 7 weggefallen.

Die Länge der Schwelle ist nach meinem Dafürhalten von der Belastung des Gleises abhängig. Sollen in einem Gleise z. B. mit 25 Minuten Zugfolge (Masch. G. 12 und B. 8) Schwellen von 2,5 m verlegt werden, so ist die Zahl gegenüber der Schwelle von 2,7 m entsprechend zu vermehren, denn die 20 cm gingen dann an der Tragfläche wieder verloren. Ich habe bei Brücken die Erfahrung gemacht, daß die kurzen Schwellen dauernd lose sind, und dies möchte ich nur von der Länge gegenüber der Normalschwelle abhängig machen. Holzschwellen behandle ich ebenso und habe auch dieselben Erfahrungen damit gemacht. Ein Gleis, welches Elastizität aufweist, bürgt auch für gute und lange Liegedauer.

Schieferdeder, Rttf., Bm. I, Gera.

Zu den in Nr. 23 der Rottenführer-Zeitung aufgeworfenen Fragen habe ich folgendes mitzuteilen: Die erste Bedingung für die Erzielung eines guten Gleises ist, daß der Rottenführer den zu stopfenden Gleisabschnitt sich vorher genau betrachtet. Hierauf wird, wenn nicht Höhenpfähle vorhanden sind, ein hoher Punkt gesucht, auf den man zu arbeitet. Sodann geschieht das Aufziehen der Schwellen mit der Spikhafe, dem besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist. Alsdann ist Schwelle für Schwelle mit einem Hebeisen an die Schiene zu drücken und sämtliche Schwellenschrauben, Halennägel usw. anzuziehen. Darauf wird mit dem Einvisieren und der Hebearbeit begonnen. Hierbei ist auf recht langes Visier zu sehen, also mindestens 50—60 m, denn je kleiner die Visiere genommen werden, desto ungleicher wird die Höhenlage, was für die gesamte Gleislage nachteilig ist. Ist nun ein Gleisstück von etwa 60 m gehoben und die Köpfe gestopft, dann wird der andere Strang mit Seilatte und Wasserwaage ebenso gehoben und werden auf gleiche Art die Köpfe gestopft. Auf diese Weise kann ein langes Gleisstück gehoben werden, ohne daß hierbei eine Gefahr für die Züge besteht. Sind nun alle Köpfe der Schwellen angestopft, dann treten sämtliche Arbeiter je 2 und 2 in der Mitte zum Stopfen an. Ist diese Arbeit auch beendet, dann wird nach rückwärts aufgezogen. Hierbei darf das Stopfen nicht so stark vorgenommen werden, um ein Loschlagen des vorherigen Stopfens zu verhindern. Alsdann wird nochmals ausgerichtet und das Gleisstück ist fertig. Zur Neuherung zu den angegebenen Stopfarten will ich vorher ein Beispiel vorführen. Nehme ich ein Stück Holz oder eine Bohle und lege diese auf ungleichen Boden und trete darauf, so wird es umkippen. Ist dagegen das Lager gleichmäßig geebnet, so kann man auf das Holzstück treten, wie man will, und es bleibt liegen. Desgleichen ist es bei der Schwelle und ihrer Lage. Also bei den 6 Stopfarten stimme ich nur der Stopfart unter Nummer 3 zu, also Schwelle festgestopft vom Kopf

*) Anm. d. Schriftleitung: Die Verhältnisse liegen hier doch wohl wesentlich anders.

bis Schwellenende oder 40 cm vom Schienenfuß nach der Mitte zu. Außerdem muß die Schwellenmitte etwas leicht gestopft werden. Bemerkenswert ist, daß unter dem Schienenlager stärker zu stopfen ist. Von großer Wichtigkeit ist ferner, daß das Stopfen gleichmäßig geschieht und nicht eine Schwelle länger und fester und die andere Schwelle nur ganz wenig und dementsprechend weniger fest gestopft wird.

Ueber die Länge der Schwelle von 2,7 oder 2,5 stimme ich einer Länge von 2,5 m zu, weil jeder lange Schwellenkopf nicht zweckentsprechend ist und beim Stopfen eher in die Höhe getrieben wird, was außerdem schon durch die Last am Schienenlager von selbst bewirkt wird.

Georg Appt, Rottenf., Holzmaden, Württemberg.

Die Stoßschwelle muß auf ihre ganze Länge fest unterstopft werden, weil der Stoß sich nach seiner ganzen Unterstopfung nicht so leicht nach links oder rechts verschieben kann. Die Mittelschwellen müssen auf $\frac{1}{3}$ nach jedem Ende fest, $\frac{1}{3}$ in der Mitte leicht unterstopft werden. 1. Hat es den Vorteil, daß das Mittel der Schiene nicht so leicht in die Höhe gestopft wird. 2. Wenn die Schwellen nach dem Stopfen verfüllt sind, das Riesbett regelrecht aufgesetzt ist und in der heißen Sommerzeit der Ries am Ende des Schwellenkopfes trocknet, dann wird die Unterstopfung auf 10 cm Länge gelodert, dann kann sich die Schwelle, wenn sie in der Mitte leicht oder garnicht gestopft wird, gleichmäßig senken. Durch das Befahren, Sinken und die höhere Lage der Schienen bleiben solche gleichmäßig, auch wird dadurch ein Schwanfen der Züge verhindert.

Bei den Längen der Querschwellen halte ich es für praktisch, die beiden Stoßschwellen und die beiden nächstliegenden 2,70 m lang, als Mittelschwelle eine solche 2,50 m lang zu wählen. Die Stoßschwellen sind, wenn sie 2,70 m lang sind, vorteilhafter, weil die Witterungsverhältnisse, wie ich schon angeführt habe, einwirken, da der Ries am Kopfende der Schwelle durch das Trockenwerden 10—15 cm lodert und die Schwelle auf 2,50 m Länge ihre feste Unterlage behält.

Fr. Reinholz, Rottenmeister, Rostock i. Mib.

Ueber Stopfen und Länge der Gleischwellen habe ich folgendes anzugeben: Abb. 2. Eine nennenswerte Verbiegung wie bei 2 angegeben, wird bei einer gleichmäßigen Stopfung wohl kaum zu erwarten sein. Abb. 3. Bei Abbildung 3 sind die Schwellenenden zu fest gestopft, bei langer Liegedauer würde sich das Stopflager nach der ungestopften Stelle der Mitte verdrücken und die Schwelle würde mit der Zeit krumm werden. Abb. 4 halte ich für am besten gestopft außer der Mitte, denn die muß leicht voll gestopft werden, sonst wird dasselbe eintreten wie bei 3. Abb. 5. Bei einer Stopfweise wie bei 5 würde das Gleis bei dem kolossalen Schleudern verschiedener Fahrzeuge seitlich hin und her verschoben werden. Abb. 6 ist sehr unpraktisch gestopft, denn wo die stärkste Belastung ist, muß doch wohl am besten gestopft werden. Bei einer solchen Stopfweise würden in 7—8 Jahren die meisten Schwellen im Schienenlager gebrochen sein. Abb. 7. Bei 7 ist im ganzen zu schwach gestopft, denn auf die Dauer würde sich das Gleis nicht halten, sondern es wird laden, wenn es nun gleichmäßig laden würde, wäre es noch erträglich, aber wird so gleichmäßig gestopft? Meine Angaben beziehen sich auf Eisenschwellen.

Ueber Länge und Stärke der Schwellen haben wir schon verschiedentlich gesprochen. Eine Schwelle von 2,50 m würde meines Erachtens wohl genügen, doch muß sie im Lager verstärkt werden, damit bei einem stärkeren Stopfen des Schwellenkopfes die Schwelle im Lager nicht bricht. Eine Verstärkung des Schwellenlagers wäre sehr zu empfehlen, denn die Brüche zeigen sich nur im Lager.

Ditto Stille, Rottenführer, Bm. I, Halle.

Nach meiner langjährigen Erfahrung halte ich das Stopfen der Schwellen nach Skizze 3 für am zweckmäßigsten. Die Hauptaufmerksamkeit muß auf das Stopfen der Schwellen unter und 20 cm rechts und links vom Schienenlager gerichtet werden. Nach dem Kopfende und der Mitte zu ist etwas schwächer, in der Mitte der Schwelle zirka 40 cm ganz leicht zu stopfen. Die Skizzen 4, 5, 6 und 7 halte ich für unpraktisch. Es würde eine Schwelle beim Befahren der Gleise niemals festliegen, wenn die Schwellenlagerfläche nicht voll auf dem Bettungsmaterial lagert. Es würden die hohlen Stellen, unter den Schwellen in Skizze 4, 5, 6 und 7, die

nicht gestopft werden, von der Erschütterung und dem Rad-
druck der Fahrzeuge beim Befahren der Gleise von dem unter-
gestopften Bettungsmaterial zugeedrückt werden. Dadurch wür-
den die Schwellen keine feste Auflagefläche haben und nie-
mals richtig festliegen.

Zu Frage 2 bin ich der Ansicht, daß die Schwellen
mit 2,50 m voll und ganz genügen, denn die gute Gleislage
hängt weniger von der Länge der Schwellen ab, sondern
vielmehr von der richtigen und guten Behandlung der Gleise
und Weichen. Auch würde bei der jetzigen Schwelleneinteilung
bei der neueren Form, eine zehnfache Sicherheit bei der Schwel-
lenbelastung vorhanden sein. Doch würde ich vorschlagen, bei
älteren Formen mit schwebenden Stützen die annehmende Stoß-
schwelle mindestens 2,70 m lang zu lassen, da diese Schwellen
dem Schlag und Druck mehr ausgesetzt sind, wie die Mittel-
schwellen. Auch aus wirtschaftlichen Gründen würde die 2,50 m
lange Schwelle vorzuziehen sein, es würde viel Holz gespart,
auch braucht weniger Bettungsmaterial ein- und ausgekoffert
zu werden usw., und dies würde somit die Unterhaltungs-
arbeiten sehr fördern.

H. Bortfeld, Rottenauffseher, Lehrte b. Hannover.

Nach meinen Erfahrungen glaube ich behaupten zu kön-
nen, daß es eine sehr gute Gleisanlage gibt, wenn bei
einem einseitig befahrenen Gleise mit Holzschwellen auf Stein-
schlagbettung alle Schwellen einfach über Kreuz derart gestopft
werden, wie es das Schema nach Abbildung 3 angibt. Eine
Ausnahme bildet die abnehmende Stoßschwelle, welche doppelt

über Kreuz zu stopfen ist, weil diese den stärksten Druck auf-
zunehmen hat. Im Hinblick auf das Wandern der Schienen
ist es vorteilhaft, wenn die Schwellen am Kopf entgegen der
Fahrrichtung gestopft werden. Bei Eijenschwellen soll man
die Schwellen am Kopf nicht so fest stopfen wie unter dem
Schienenfuß und nach innen, besonders bei Weichen. (Abb. 4.)
Die Schwellen, welche unter der Zungenwurzel und dem
Herzstück liegen, sind dementsprechend öfter zu stopfen.

H. Winkelmann, Rottenauffseher, Soltan, Bez. Hann.

Ueber das Stopfen der Eisenbahnschwellen ist schon viel
geschrieben und verhandelt, und ist dieses einer der wichtigsten
Fragen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Gestützt auf
langjährige Erfahrung, fasse ich mein Gesamturteil über das
Stopfen der Schwellen dahin zusammen, daß die zweckmäßigste
Stopfart die gemäß Zeichnung 3 ist. Außerdem sind die
Schwellen auch noch in der Mitte leicht zu stopfen. Wir ar-
beiten seit 16 Jahren in dieser Weise, ohne Anstände zu haben.
Es war vielmehr möglich, mit Ausnahme von Stoßhebungen,
das Gleis ohne Durcharbeitung bis zu 9 Jahren liegen
zu lassen.

Ich halte als Länge der Eisenbahnschwellen das Maß
von 2,70 m für zweckmäßig. Die 2,50 m langen Holzschwellen
plagen beim Pflöden bedeutend leichter auf als die 2,70 m
langen Schwellen. Außerdem ist zu befürchten, daß insbesondere
bei schlechtem Untergrund die Tragfähigkeit zu gering wird.

Albert Wels, Rottenführer, Bahnmeisterei 2, Gransee.

Versehung infolge Beförderung.

Zum Bericht in Nr. 22 vom 15. 11. 21 über „Ver-
sehung infolge Beförderung“, muß ich dem Schreiber des
betr. Artikels recht geben. Es ist schon vieles darüber hin-
und hergeredet worden, auch weiß jeder selbst am besten,
wo ihn der Schuh drückt, ohne daß ich noch weitere Worte
darüber zu verlieren brauche. Bemerken will ich hierzu nur
noch, daß ich in meiner Bahnmeisterei auf einer Nebenbahn
mit lang ausgedehnter Strede als Rottenführer schon 23
Jahre tätig bin und schon viele schwierige Arbeiten, be-
sonders beim Umbau, geleistet habe. Meines Wissens und
der jetzt bestehenden Vorschrift nach käme nun auf der Neben-
bahn überhaupt kein Rottenmeister in Frage zur Ernennung.
Ich würde auch auf eine Ernennung zum Rottenmeister, wenn
solche mit Versehung verbunden wäre, hinsichtlich meines
Alters verzichten, so gern ich auch der Gehaltsklasse 5 an-
gehört hätte. Aber es ist so, wie im Artikel in Nr. 19
vom 1. 10. 21 unserer Zeitschrift geschrieben wird, daß wir
Rottenführer eben hinter den Rangiermeister und Unter-
assistenten, jetzt Betriebsassistenten, zurückstehen müssen. So
gut als auf der Nebenbahn die Station (Haltestellen) alle
mit Betriebsassistenten und unsere Bahnmeisterei mit einem
Oberbahnmeister besetzt wurden, eben so gut hätten die Rot-
tenführer auch als Rottenmeister ernannt werden können,
denn hier liegen die gleichen Verhältnisse vor. Auch soll
doch dem Oberbahnmeister ein Rottenmeister beigegeben wer-
den. Weshalb tut man das denn nicht?

Ferner möchte ich nochmals auf den Artikel „Mehr
Einigkeit“ in Nr. 24 vom 15. 12. 21 in unserer Zeit-
schrift zurückkommen, wie ein Kollege in der Bezirksver-
sammlung am 20. 11. 21 in Frankfurt a. M. sich gegen die
Kollegen der Nebenbahn geäußert hat, als ständen die Kol-
legen auf einer Hauptbahn in einem besseren Lichte als die
Kollegen der Nebenbahn. Ein Gegenstück will ich hier auch
anführen, daß wir ebenfogut zu kämpfen haben als die
Kollegen der Hauptbahnen, sei es, was es sei. Bekanntlich
bekommen wir die Stoffe, die auf der Hauptbahn unbrauch-
bar geworden sind, auf die Nebenbahn zum Einbauen als
Neubau. Dann sollen wir von der Hauptbahn unbrauchbar
gewordenem Gleis auf der Nebenbahn ein neues Gleis her-
stellen, wo sämtliche Befestigungsteile verschliffen sind, eben-
so die Schienen. Ist dann der Gleisabschnitt mit allen Ar-
beiten fertig gebaut, dann geht sofort die Flidarbeit los.
Auch wird seitens des Bahnmeisters bei seiner Stredenbe-
reifung das Gleis stets bemängelt. Mit solchen Arbeiten hat
ein Kollege von der Hauptbahn nichts zu tun, er hat stets
neues Material, hat er das Gleis mit all seinen Arbeiten
fertig, dann ist er auch fertig und braucht nicht anfangen zu
fliden. Also hat ein jeder seine Last, sei es auf diese oder
jene Art.

Ich rufe deshalb nochmal einen jeden Kollegen zur Einig-
keit auf.

Richard Jäger, Rottenauffseher.

Bm. Gliesmarode.

Der Rottenführer einst und jetzt.

„Rottenführer“. Wieviel Laien erkennen den Sinn
dieses Wortes und wieviel die Tätigkeit und Verantwortung
dieses Titelträgers? Schon oft bin ich in Bekanntenkreisen
gefragt worden: Wo steht du? Was hast du eigentlich auf
der Eisenbahn als Rottenführer zu tun? Ein schlagender Be-
weis, daß unsere berufliche Tätigkeit sehr „unpopulär“ ist.

In Eisenbahnerkreisen ist unsere Amtsbezeichnung so ziem-
lich geläufig, auch wird hier der Zusammenhang zwischen
Titel und dienstlicher Tätigkeit des Trägers desselben an-
nähernd begriffen und erkannt.

Es ist jedoch auch da nur wenigen Gelegenheit geboten,
unter den heutigen veränderten Verhältnissen sich ein klares,
berechtigtes Urteil über unsere Obliegenheiten zu bilden.

Stellen wir Vergleiche an zwischen früher (Vorkriegszeit)
und jetzt. Ein jeder ältere Kollege hatte gewiß schon da-
mals sein reichliches Arbeitspensum, mitunter seine liebe Not,
nichtsdestoweniger hat er sich Erfahrungen gesammelt, seine
Kenntnisse erweitert und dieselben praktisch verwertet. Es muß
jedoch zugegeben werden, daß unter dem Einfluß der all-
gemeinen Umwälzung, auch in unserem Beruf Veränderungen
von großer Auswirkung eingetreten sind. Unzweifelhaft steht
fest, daß durch die Einführung des gesetzlichen Achtstun-
tags mit seinen Nebenerscheinungen, alle Dienststellen mit
Arbeit überlastet sind, ohne daß ein nennenswerter Aus-
gleich durch Singuziehen entsprechender Arbeitskräfte ge-
schaffen wird. Die Herren Bahnmeister z. B. sind bezügl.

Erledigung von schriftlichen und sonstigen Arbeiten aller Art in weit höherem Maße in Anspruch genommen. Es wird deshalb unseren direkten Vorgesetzten nicht immer möglich sein, ihren äußeren Dienst in der früheren althergebrachten Weise wahrzunehmen. Wir Rottenführer sind dieserhalb mehr auf uns selbst angewiesen; es ist ein selbständiges Handeln an Stelle des früheren, ich möchte sagen, vorgeschriebenen, getreten, was wiederum bei den mannigfachen an uns heran tretenden Anforderungen mehr Umsicht, größere Tatkraft und Entschlossenheit erfordert.

Ein besonderes Kapitel bildet heute die Behandlung der Untergebenen. Speziell fällt hier dem Rottenführer die Aufgabe zu, im richtigen Moment das Richtige zu treffen. Bei den heutigen Verhältnissen die Untergebenen zur pflicht treuen Arbeitsfreudigkeit und zum Interesse an der Sache zu

erziehen, erfordert ein reichlich Maß von Menschenkenntnis, Geduld, Humanität, aber auch Energie und Entschlossenheit. Nur diese Eigenschaften in sich vereint können ein gutes, erträgliches Zusammenarbeiten zum Wohle des Ganzen gewährleisten.

Hieraus geht hervor, daß unsere jetzige Bewertung in keiner Weise den an uns gestellten Anforderungen entspricht und daß unsere Verbandsleitung nicht ermüden darf, an maßgebender Stelle darauf hinzuweisen, daß besagtes Mißverhältnis nur dann erst als behoben zu betrachten ist, wenn, und das setze ich voraus, einheitlich und ohne Unterschied unsere Bewertung und Einstufung, mit unserer dienstlichen Tätigkeit voll und ganz im Einklang steht.

Emig, Rottenführer.

Beförderung und Anrechnung der Arbeiterdienstjahre.

Zu dem Artikel in unserer Zeitschrift Nr. 1 (Beförderungen und Anrechnung der Arbeiterdienstjahre auf das Besoldungsdienstalter) möchte ich auch folgendes bemerken:

Ich pflichte dem Kollegen Emig zu seinem Artikel „Zu unseren Beförderungen“ in Nr. 22, Jahrg. 1921, in unserer Zeitschrift bei. Die beiden Kollegen aus Berlin berichten dann weiter in dem Artikel in Nr. 1 über Anrechnung der Arbeiterdienstjahre. Zu diesem Punkte stelle ich fest, daß hier unstrittig ein altes Unrecht beseitigt ist, was wohl die meisten Arbeiter und aus dem Arbeiterstande hervorgegangenen Beamten begrüßen werden. Es war gewiß eine große Enttäuschung für manchen, welcher nicht Soldat wurde und sich während dieser Zeit weiter ausbilden konnte, daß andere Kollegen, welche 12–15 Jahre und noch länger den Stopfhammer geschwungen haben, jetzt größere Nachzahlungen erhielten. Ich kann noch persönlich anführen, daß ich mit 21 Jahren zum Militär eingetreten und anschließend

auf die Eisenbahn gekommen bin. Von dieser Zeit wurde mir auf Grund des Gesetzes 1 Jahr auf das Besoldungsdienstalter angerechnet und nicht, wie die beiden Kollegen angeben, 2 Jahre. Ueberhaupt ist dieses eine Angelegenheit, welche sämtliche Arbeiter und Beamte betrifft und wäre hiermit den Großorganisationen zu überlassen. Dagegen haben wir noch eine Reihe sehr wichtiger Standesfragen, deren Erledigung noch immer auf sich warten lassen. Ich erinnere hierbei an die verfehlte Dreigruppierung der Rottenführer. Ferner erwähne ich noch: Tunnelzulagen, Schutzkleider, Kommandogelder über 2 Kilometer usw.

Schmitz, Rottenausscher, Cordel, Bez. Trier.

(Der Schreiber scheint nicht zu wissen, daß diese letzteren Angelegenheiten schon seit längerer Zeit mit größtem Nachdruck verfolgt werden bzw. ihre Erledigung gefunden haben.)
Die Schriftleitung.)



Verbandsnachrichten.



Wie schon in Nr. 1 kurz erwähnt, hat am 14. und 15. Januar d. J. in München die Reichskonferenz der deutschen Eisenbahn-Rottenführer stattgefunden. Das gesteckte Ziel, Gründung einer Arbeitsgemeinschaft, wurde erreicht und haben die Verhandlungen zu einem erfreulichen Endergebnis geführt, das für die Zukunft Wertvolles erhoffen läßt.

Alles Nähere wird in Kürze ausführlich bekanntgegeben. Ueber die Tätigkeit der Arbeitsgemeinschaft wird in unserer Zeitschrift ständig Bericht erstattet werden, auch wurde die „Rottenführer-Zeitung“ auf der Münchener Tagung zum Fachblatt für sämtliche deutschen Rottenführer bestimmt.

Der Verbandsvorstand.

J. A. Schneider, 1. Vors.

Technische Fachgewerkschaft.

Berlin SW. 68, den 12. Januar 1922.
Charlottenstr. 7/8.

An alle Fachbezirke und Spartenbezirke

— je besonders. —

Betrifft: Beitragszahlung.

Nach Beschluß des erweiterten Vorstandes, welcher am 8. Januar 1922 in Berlin getagt hat, sind die Beiträge auf monatlich 12,— Mark festgelegt worden. Ebenso ist beschlossen worden, eine einmalige Umlage von 20,— Mark zu erheben. Der Beitrag in Höhe von 12,— Mark setzt sich folgendermaßen zusammen:

Reichsgewerkschaft	5,— M.
Technische Fachgewerkschaft	6,— „
Sparte	1,— „

Es sind also monatlich 11,— Mark der technischen Fachgewerkschaft einzusenden. Die Einziehung der einmaligen Umlage bitten wir gleichfalls baldmöglichst zu bewerkstelligen, da wie bekannt pro Mitglied 6,— Mark von uns an die Reichsgewerkschaft sofort abgeführt werden müssen.

Wir bitten den Beschluß der erweiterten Vorstandssitzung betr. Beitragserhöhung und einmaliger Umlage schnellstens Ihren Bezirken bzw. Mitgliedern bekanntzugeben.

Mit Gewerkschaftsgruß!

Der Vorstand: Adler, Fieds.

Anmerkung des Verbandsvorstandes: Vorstehendes Schreiben geben wir unsern Mitgliedern bekannt und bitten, von dem Inhalt desselben Bormerkung zu nehmen.

Durch die Zugehörigkeit unseres Verbandes zur technischen Fachgewerkschaft und Reichsgewerkschaft sind wir gemäß den Satzungen verpflichtet, die vorstehend angegebene Beitragserhöhung zu zahlen. Da jedoch durch diese Erhöhung unser bisher erhobener Monatsbeitrag von 10 Mark nicht mehr ausreicht, um unseren Verpflichtungen nachzukommen, sehen wir uns gezwungen, denselben ab 1. Januar dieses Jahres auf 15 Mark monatlich heraufzusetzen.

Unserm eigenen Verbands fällt somit ein Beitrag von 3 Mark monatlich zu und muß dieser als Mindestbetrag für die Bestreitung unserer Verbandsunkosten, wie Wohlfahrts-einrichtungen, Agitation usw. angesehen werden. Es wird einem jeden Kollegen klar sein, daß dieser geringe Betrag von 3 Mark bei der jetzigen Geldentwertung als sehr bescheiden angesehen werden muß. Wir setzen das Vertrauen in unsere Mitglieder, daß sie die festgesetzte Beitragserhöhung, sowie die ferner geforderte einmalige Umlage von 20 Mark willig und pünktlich zahlen werden.

Der Verbandsvorstand. J. A. Schneider, 1. Vors.

Gewerkschaft der technischen Eisenbahnbeamten.

Berlin SW. 63, den 4. Januar 1922.

An die Sparte der Rottenführer.

Wir hatten uns beschwerdeführend an die Reichsgewerkschaft gewandt und zwar darüber, daß bei der Ernennung zum außerplanmäßigen Beamten am 20. Juni v. J. von der Verwaltung nicht ordnungsmäßig vorgegangen sei, so daß viele Bedienstete, welche schon jahrelang Beamtendienste verrichten, nicht zu ap. Beamten ernannt wurden. Die Reichsgewerkschaft teilt uns unter dem 31. Dezember mit, daß der Sperr-Erlaß für solche Bedienstete nicht in Frage kommt, vielmehr sei die Nichternennung dieser ständig im Beamtendienst beschäftigten Kollegen eine Unterlassungssünde oder ein Fehler der Dienststellen bzw. Direktionen. Die hiervon betroffenen Bediensteten sollen mit Hilfe der örtlichen Vertretungen ihre nachträgliche Ernennung zum ap. Beamten unter allen Umständen verlangen. Wir weisen auf diese Auskunft der R. G. hin und bitten Ihre Spartenbezirke dementsprechend zu benachrichtigen.

Mit Gewerkschaftsgruß.

Unterschriften.

Allen Kollegen, sei es persönlich oder durch die Bezirksvereine, die mir aus Anlaß des Todes meiner lieben Frau, ihre Teilnahme bewiesen haben, sei hiermit herzlich gedankt. Dem Bezirksverein Breslau gebe ich bekannt, daß ich mein Versprechen, dort zu erscheinen, welches durch den Todesfall nicht ausgeführt werden konnte, nachholen werde, und mit dem dortigen Vorstände dieserhalb in Verbindung treten werde.

Schneider, 1. Vorsitzender.

Bekanntmachung.

Die Kollegen werden ersucht, ihre genaue Adresse (Vor- und Zuname, Wohnort und Postanstalt) dem Unterzeichneten sofort mitzuteilen, damit diesen die Rottenführer-Zeitung zugestellt werden kann. Zu bemerken ist, ob die Rottenführerzeitung schon bezogen wird. Es wird auch gebeten, diese Bekanntmachung weiter zu verbreiten.

Heinrich Wagner,

Oftersheim bei Schwetzingen (Baden).



Erlasse und Verfügungen.



Unkündbare Anstellung der Beamten.

(Anfrage 3104). Mündliche Antwort des Reichsministeriums des Innern vom 16. Dezember 1921 in der 151. Sitzung des Reichstags: Die Reichsressorts haben sich im Juli 1920 dahin geeinigt, daß die Kündigungsfrist bei allen auf Kündigung angestellten Beamten nach Ablauf einer gewissen Zeit gestrichen werden soll, so daß damit die Anstellung zu einer lebenslänglichen wird. Voraussetzung der Streichung der Kündigungsfrist soll sein, daß der Beamte

1. planmäßig angestellt ist,
2. das 32. Lebensjahr vollendet hat, und
3. eine gewisse Zeit sich im Beamtenverhältnis bewährt hat.

Die Bewährungsfrist beträgt

1. für Zivilanwärter und für Inhaber des Anstellungsscheines fünf Jahre,
2. für Inhaber des Zivilversorgungsscheines bei geringerer als zehnjähriger Militärdienstzeit drei Jahre,
3. für Inhaber des Zivilversorgungsscheines mit zehnjähriger und längerer Militärdienstzeit zwei Jahre.

Die Dienstzeit bei verschiedenen Behörden, einschließlich der im Beamtenverhältnis bei der Wehrmacht zugebrachten Dienstzeit, wird zusammengerechnet.

Bei der Reichsbank beträgt die Bewährungsfrist mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse des Dienstes 10 Jahre.

Da hiernach sämtliche Beamte auf Lebenszeit angestellt werden, scheint eine gesetzliche Regelung vor Verabschiedung des neuen Reichsbeamtenrechts nicht notwendig.

Wiederbesetzung freierwerdender Beamtenstellen.

Der Reichsverkehrsminister. E. II. 20. 8448 vom 14. 12. 21.

An den Hauptbeamtenrat im Reichsverkehrsministerium, hier.

Im Anschluß an den Erlaß vom 29. Juni d. J. —

E. II. 20. 4805. —

1. Aus den auf den angezogenen Erlaß eingesandten Berichten — soweit sie vorliegen — habe ich gesehen, daß

ein Wegfall oder eine Umwandlung von Planstellen zum Teil nur in einem ganz geringen Umfange für angängig erachtet wird.

Es wird in den Berichten darauf hingewiesen:

- a) daß sich zur Zeit die Wirkungen des Nachtragshaushalts 1920 noch nicht völlig übersehen lassen,
- b) daß einer Kürzung oder Umwandlung von Planstellen der § 33 des Staatsvertrages, betreffend die Uebernahme der Länder-Eisenbahnen durch das Reich, entgegenstehe,
- c) daß mit Rücksicht auf die große Anzahl vorhandener Anwärter auf Planstellen der Wegfall von Eingangsstellen untunlich erscheine.

Hierzu bemerke ich, daß, nachdem seit Bekanntgabe der Stellenverteilung des Nachtragshaushalts 1920 über fünf Monate verstrichen sind, nunmehr ein Ueberblick über die durch den Nachtragshaushalt 1920 geschaffenen Verhältnisse sich unbedingt gewinnen lassen muß. Was den § 33 des Staatsvertrages anlangt, so wird die Frage, ob und inwieweit eine Bereitstellung von Planstellen aus diesem Anlaß zu erfolgen haben wird, auf Grund der eingeforderten Berichte hier in jedem Einzelfalle besonders geprüft werden. Es ist daher zunächst auf die durch § 33 des Staatsvertrages geschaffene Sachlage bei der Frage des Wegfalles oder der Umwandlung von Planstellen keine Rücksicht zu nehmen, vielmehr ist in solchem Falle unter eingehender Darlegung des Einzelfalles und der Rechtslage besonders zu berichten. Das Vorhandensein einer größeren Anzahl älterer Anwärter auf Eingangsstellen muß allerdings den Wegfall von Planstellen beschränken, da bis zum 1. April 1925 mit Rücksicht auf die Bestimmung im § 5 des Besoldungsgesetzes vom 30. April 1920 für alle Diätäre, die bis dahin fünf Jahre dienstliche Dienstzeit zurückgelegt haben, Planstellen zu schaffen sind, soweit sie nicht bis dahin in freigewordene Planstellen eingerückt sein werden.

Das Vorhandensein von Diätären an sich darf aber dem Wegfalle der Stellen nicht hinderlich sein.

2. Grundsätzlich muß davon ausgegangen werden, daß bei der Eisenbahnverwaltung mit größtem Nachdruck ein allmählicher Abbau der Planstellen auf das unbedingt notwendige Maß angestrebt wird. Darauf muß um so mehr Bedacht genommen werden, als durch die neuerliche Erhöhung der Bezüge der Beamten eine sehr beträchtliche Steigerung der Ausgaben eintritt. Wenn auch zunächst für das laufende Rechnungsjahr vom Reichsfinanzministerium eine Ausnahme von der Bestimmung im § 7 des Gesetzes, betreffend die Feststellung des Reichshaushaltsplanes für das Jahr 1921 vom 26. März 1921 (RGBl. S. 405 u. ff.), zugestanden ist, so ist zu berücksichtigen, daß dieses Zugeständnis nur unter der bestimmten Voraussetzung erteilt worden ist, daß die Reichsbahn das durch den § 7 angestrebte Ziel auch ohne gesetzlichen Zwang durch eigene, ihren besonderen Verhältnissen angepasste Maßnahmen nachdrücklich verfolgen wird. Sollten diese Maßnahmen keinen nachhaltigen Erfolg aufweisen, so ist keineswegs damit zu rechnen, daß dieses Zugeständnis im kommenden Jahre aufrechterhalten wird. Hiernach ist es angesichts der äußerst ungünstigen finanziellen Lage der Reichsverkehrsverwaltung unabwendbare Pflicht aller Stellen, unablässig auf eine Verminderung der Haushaltsstellen auf das unbedingt notwendige Maß bedacht zu sein. Dasselbe gilt für die vorübergehend über die für alle Reichsressorts festgelegten allgemeinen Richtlinien hinausgehende Bemessung der Beförderungstellen, die vielfach nur mit Rücksicht auf die am 31. März 1920 in den Eisenbahnländern bestehenden besonderen Verhältnisse durch den Nachtrag zum Haushalt 1920 in weit höherem Maße ausgebracht wurden, als es dem normalen Verhältnis (Dritteltung und Sechsteltung) sowie dem sachlichen Bedürfnis entspricht. Auch hier muß unablässig durch Umwandlung freierwerdender Stellen in solche niedrigerer Gruppen auf eine Verbilligung der persönlichen Ausgaben von allen verantwortlichen Stellen hingewirkt werden.

Selbstverständlich muß unabhängig von der Frage, inwieweit Planstellen ganz entbehrlich sind, oder in solche niedrigerer Gruppen umgewandelt (zurückgebildet) werden können, fortgesetzt im Auge behalten werden, daß neben dem Wegfalle von Planstellen eine Kopfszahlverminderung eintritt und nicht etwa durch Nachschub einer Hilfskraft oder Einberufung eines Dienstanfängers die Ersparnis ganz oder zum Teil aufgehoben wird.

3. Um einen fortlaufenden Ueberblick darüber zu gewinnen, wie sich die Verhältnisse in den einzelnen Bezirken gestalten werden, erlaube ich die durch Erlaß vom 29. Juni d. J. — E. II. 20. 4805 — bekanntgegebene Nachweisung nunmehr am 10. jeden Vierteljahrs, zuerst zum 10. Januar 1922, einzusenden. Dabei sind die in der bereits vorgelegten

Nachweisung aufgenommenen Fälle des Wegfalls oder der Zurückbildung von Planstellen nochmals mitzunehmen. Es wird danach im Zusammenhange von hier aus entschieden werden, was mit den Stellen zu geschehen hat. Die Herren Präsidenten ersuche ich, sich die Frage besonders angelegen sein zu lassen und dafür Sorge zu tragen, daß der vorgeschriebene Termin pünktlich eingehalten wird.

4. Im übrigen halte ich es für notwendig, mir die Verfügung über die freigewordenen Stellen der Besoldungsgruppe 9 vorzubehalten. Vier Wochen vor dem Zeitpunkt, zu dem Stellen der Gruppe 9 wieder besetzt werden können, ist — getrennt nach Dienstzweigen — zu berichten, ob die Stellen wieder besetzt werden sollen oder in solche niedrigerer Ordnung umzuwandeln sind. Die Stellen von Gruppe 9 aufwärts sind daher in der vierteljährlich vorzulegenden Nachweisung nicht zu berücksichtigen.

Um aber einen vollständigen Überblick zu gewinnen, ist am Schluß der Nachweisung nachrichtlich anzugeben, wieviele Stellen der Besoldungsgruppen 9 bis 13 — getrennt nach Besoldungsgruppen und Beamtenklassen — im Berichtsvierteljahre freigeworden sind.

Bei der ersten Vorlage am 10. Januar 1922 sind alle seit dem 1. April 1921 freigewordenen und noch nicht besetzten Stellen in die Nachweisung aufzunehmen.

gez.: Groener.

An das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München, die Eisenbahn-Gener.-Direkt. und die Eisenb.-Direktion,

— je besonders —.

Abchrift erhält der Hauptbeamtenrat zur gefälligen Kenntnis unter Bezugnahme auf das Schreiben der Personalvertretung vom 3. August 1921.

Ich vertraue, daß sowohl der Hauptbeamtenrat als auch die Bezirksbeamtenräte mich bei meinen auf eine wirtschaftliche Gestaltung des Beamtenkörpers gerichteten Bestrebungen nachdrücklich unterstützen werden.

Groener.



Vereinsnachrichten.



Bez.-V. Altona-Hamburg. Versammlungsbericht. Die am 15. 1. stattgefundene Versammlung erfreute sich eines guten Besuches. Die Tagesordnung wurde soweit glatt erledigt, nur über unsere Beförderung fand eine lebhafte Aussprache statt. Es sollten ja nur die tüchtigsten Kottensführer zum Meister befördert werden, aber nach welchem Schema die Tüchtigkeit gemessen ist, werden wir wohl niemals begreifen. Wir wollen den beförderten Kollegen dieses aber gönnen und werden zu erstreben suchen, daß in Zukunft mehreren Kollegen dieses zuteil wird und es dann nach dem Dienstalter geht. Die Beförderung zum Aufseher sollte doch nach dem Alter gehen, aber leider sind hier auch mehrere Mißgriffe vorgekommen. Wir fordern deshalb alle Kollegen auf, die von jüngeren überflügelt sind, dieses bei ihrem zuständigen Beamtenrat weiter zu verfolgen.

Barbs, Vorsitzender.

Bez.-V. Berlin. Versammlungsbericht v. 5. Januar 1922. Kollege Ruch eröffnete die gutbesuchte Bezirksversammlung um 6,45 Uhr nachm. mit einem Neujahrsgruße an die Versammelten. Nach einem Rückblick ins verflossene Jahr weist er auf die Zukunft hin und ermahnt die Kollegen eindringlich, fest zusammen zu halten und daran mitzuarbeiten, unser geliebtes Ziel im neuen Jahre zu erreichen. Dann gedenkt Kollege Ruch der verstorbenen Verbandsmitglieder, deren Andenken in üblicher Weise geehrt wurde. Hierauf wurde in die vierpunktige, übliche Tagesordnung eingetreten. Im Punkt 2 ist die Aufnahme von 8 Kollegen zu verzeichnen. In Vereinsangelegenheiten weist Kollege Ruch noch einmal auf das von der Ehefrau des verstorbenen Kollegen Köhler an den Verein gerichtete Unterstützungsgesuch hin. Die von der Dezemberversammlung beantragte Listensammlung, welche infolge geringen Besuches auf die Januarversammlung verlegt wurde, ergibt den Betrag von 312 Mark zugunsten der Gesuchstellerin. Die in einigen Vorversammlungen zur Debatte stehende dreigliedrige Kommission, welche die ungerechten Beförderungen untersuchen sollte, steht abermals zur Aussprache. Kollege Ruch erklärte hierzu, daß er nun kurzerhand direkt an die Eisenbahndirektion geschrieben hätte, zurzeit aber noch keine Antwort habe. Im Verlaufe der Debatte wird allseitig die Unzweckmäßigkeit genannter Kommission anerkannt, nachdem einige Kollegen schilderten, daß gegebene Fälle am besten persönlich beim Beamtenrat abgestellt werden können. Es kommt nach langem Hin und Her Einigung zustande, von der Entsendung der Kommission Abstand zu nehmen. In Ge-

werkschaftsangelegenheiten kommt die am 12. Dezember v. J. stattgefundene Hauptversammlung der Reichsgewerkschaft zur lebhaften Erörterung, in welcher ganz besonders die Umgestaltung des Vorstandes herausgestellt wird. Der weitaus größte Teil der Versammlung spricht dem alten Vorstande seine volle Sympathie aus. Hieran schließt sich eine recht rege Debatte über den verflochtenen Streik der Arbeitergewerkschaft. Nachdem Kollege Ruch das neutrale Verhalten der Reichsgewerkschaft zum Ausdruck brachte. (U. a. stellt Kollege Ruch fest, daß die Reichsgewerkschaft den Streik anerkannt hat und ihren Mitgliedern unterjagt habe, Streikarbeit zu tun.) Ein Kollege stellt fest, daß ein Assistent (jetziger Vorsteher) in Cöpenick Unterbeamte zur Streikarbeit angehalten hätte. Redner verbreitet sich dahingehend, daß solche Leute, welche einer Dienststelle vorstehen, sich das Recht eines Arbeitgebers anmaßen. Solche Leute müssen unbedingt bei der Gewerkschaft denunziert werden. Beiagter Fall wird von der Versammlung verächtlich gekennzeichnet. Kollege Ruch bezeichnet solche Leute mit „unecht“, deren es in jeder Berufs-kategorie und in jeder Gewerkschaft zur Genüge gäbe. Er mahnt nochmals und wiederholt zur Gewerkschaftsdisziplin. Im Punkt Verschiedenes macht Ruch der Versammlung bekannt, daß der 1. Verbandsvorsitzende, Kollege Schneider, auf der Durchreise nach Berlin kommen und an unserem Wintervergügen teilzunehmen gedenkt, was allseitig begrüßt wurde. Erledigung kleiner Anfragen. Schluß der Versammlung 9,15 Uhr abends. Nächste Versammlung am 2. Februar 1922, nachm. 6 Uhr, im Vereinslokal.

J. A.: Bähns, 2. Schriftf.

Bekanntmachung des Vorstandes des Bez.-Vereins Berlin. Allen Mitgliedern zur Kenntnis betr. Beförderung zum Kottenaufseher und Kottenmeister. Auf mein Schreiben vom 21. Dezember 1921 teilt die Eisenbahn-Direktion Berlin mir mit, daß nichts im Wege liegt, wenn Gründe vorliegen, die Kom-mission zu empfangen, ersucht jedoch, erst alle diejenigen Kottenaufseher und Kottenführer namhaft zu machen, die ihrer Ansicht nach zu Unrecht übernommen oder befördert worden sind, damit die einzelnen Fälle zunächst nachgeprüft werden können. Nach Ansicht der Eisenbahndirektion wären die Beförderungen zum Kottenaufseher sowie Kottenmeister nach Alter wie nach den Bestimmungen geschehen. Ich ersuche nun die Kollegen, die glauben, daß ihre Eingruppierung nicht zu Recht besteht, mir dies schriftlich mit der Begründung, Alter, wann eingetreten, genau anzugeben, damit ich der Eisenbahn-Direktion mit den Unterlagen dienen kann.

J. A.: Emil Ruch, 1. Vorf.

Ortsv. Cottbus. In der Versammlung am 8. 1. wurde einstimmig beschlossen, ein Tanzvergügen abzuhalten. Zum Vergnügungsausschuß wurde der Vorstand gewählt. Das Vergnügen findet am Sonnabend, den 4. März, abends 7 Uhr, in der Alten Welt in Ströbzig statt; 10 Minuten vom Bahnhof Cottbus. Ich ersuche die Kollegen, sich recht zahlreich mit ihren Angehörigen an dem Vergnügen zu beteiligen.

Der Vorstand. J. A.: Wille, 1. Vorf.

Ortsgr. Düsseldorf. Bekanntmachung. In der Versammlung vom 8. Januar 1922 wurde beschlossen, die Beiträge an folgenden Kollegen, die als Vertrauensleute gewählt sind, einzusenden: Für Opladen an Koll. Breibach, für Düsseldorf Hbbf. an Koll. Weyers, für Düsseldorf-Derendorf an Koll. Ruch, für Düsseldorf-Bilk an Koll. Rippes, für Hilben, Immigrath und Eller an Koll. Bachhausen.

Der Vorstand. J. A.: Gebauer.

Bez.-V. Erfurt. Bekanntmachung. Die Versammlung am 26. 2. 22 findet nicht bei Liedloff, Schmidtstätterstr. 52, statt, sondern im „Goldenen Löwen“, Lößlerstr. 42, vorm. 10 Uhr. Ich weise ganz besonders darauf hin, daß an dieser Versammlung der Verbandsvorsitzende Koll. Schneider teilnehmen und die Kollegen über ihr Mißtrauen aufklären wird. Es ist sehr erwünscht, daß alle dienstfreien Kollegen, die tatsächlich Interesse an der Standeshebung haben, zu dieser Versammlung erscheinen, damit Koll. Schneider ein volles Haus vorfindet. Es wird manche Frage zu erörtern sein.

Frenzel, 1. Borf.

Bez.-V. Hannover. Bekanntmachung. Die Ortsgruppen werden ersucht, sämtliche Zuschriften betr. Mitgliederlisten in Zukunft an den 2. Schriftführer des Bezirksvereins, Kollegen Wilhelm Meyer, Hannover-Döhren, Fiedelerstraße Nr. 10, zu senden. Um den Weg der Aufnahmeförderung einheitlich zu regeln, wird gebeten, diese in den Ortsgruppen möglichst gesammelt direkt an den Verbandsvorstand zu senden, damit sie uns von dort gleichfalls gesammelt übersandt werden können. Zur schnelleren Abwicklung der Geschäfte wird ersucht, von uns geforderte Angaben möglichst schnell und vollständig zu übersenden, damit alle Anfragen und nachträgliche Erinnerun-

gen unterbleiben können. Trotz brieflicher Aufforderung und Bekanntmachung in der Zeitung, sind noch einige Ortsgruppen mit der Beitragszahlung im Rückstande. Da am Jahresabschluss auch ein Kassenabschluss erfolgen muß und im Februar die Kasse einer ordentlichen Prüfung unterzogen werden soll, werden die säumigen Ortsgruppen aufgefordert, die noch fehlenden Beiträge sofort an den Kassierer, Kollegen Mindermann, Hannover-Immer, Sarenbergerstr. Nr. 83, abzuführen.

J. A.: Tonndorf, Schriftf.

Bez.-B. Halle a. d. S. Bekanntmachung. Gründungsversammlung in Koblau bei Dessau am Sonntag, den 5. März 1922, nachm. 1 Uhr, im Rest. zur Lindenblüte zu Koblau. Die Rottenführer pp. von Dessau und Umgegend beabsichtigen, vom 1. April 1922 ab einen Ortsverein zu gründen. Selbige bitten daher alle Kollegen, welche wünschen, sich dem Ortsverein Dessau anzuschließen, zu dieser Versammlung zu erscheinen, auch solche Kollegen, welche dem Verbands noch nicht angehören, sind mit einzuladen. Der Bezirksvorsitzende, Kollege Mennide, wird zu dieser Versammlung erscheinen.

J. A.: Otto Mennide, Bez.-Vor.

Bez.-B. Magdeburg. Bekanntmachung. Allen Mitgliedern der Ortsgruppe Magdeburg zur Kenntnis, daß am 8. 1. 1922 ein neuer Vorstand gewählt worden ist und somit die Geschäfte der Ortsgruppe von diesem übernommen worden sind. Die Kollegen der Ortsgruppe Mg. werden gebeten, folglich alle Schriftstücke und auch die Beiträge an den neugewählten Vorstand zu richten, da der bisherige Vorstand nur noch den Bezirksverein Mg. verwaltet. Hierzu sei bemerkt, daß diejenigen Kollegen, welche ihre Beiträge noch nicht eingekandt haben, diese sofort an den Kassierer, Herrn Rottm. Richard Pappe, Magdeburg Alte N., Wittenberger Straße 18 c, einreichen wollen, damit er seine Abrechnung mit dem neuen Vorstand erledigen kann. Um sofortige Erledigung wird dringend gebeten. Der neugewählte Vorstand ist wie folgt: 1. Vorsitzender Otto Maschner, Magdeburg, Planbachstraße 14; 2. Vorsitzender Gustav Echebrecht, Mg.-Budau, Marienstr. 19; Schriftführer Karl Heute, Mg.-Gülden, Voßthoringerstr. 22; Kassierer Robert Riß, Mg.-Sudenburg, Halberstädter Str. 85. Bitte hiervon genaue Kenntnis nehmen zu wollen. — An alle Ortsgruppenvorsitzende. Unser diesjähriger Bezirkstag findet am 2. April d. J. in Magdeburg, „Reichshalle“, Kaiserstr. 18/19, vorm. 10 Uhr statt. Hierzu haben alle Ortsgruppen je einen Delegierten zu entsenden, welcher mit einer Vollmacht versehen sein muß, um hiermit sein Stimmrecht für die Kollegen seiner Ortsgruppe begründen zu können. Auch Mitglieder haben Zutritt zu diesem Bezirkstag und sind daher hierzu freundlichst eingeladen. Die Tagesordnung wird auf den Bezirkstag bekanntgegeben.

Der Vorstand.

J. A.: Arndt, Bezirkschriftf.

Bez.-B. Oden. Bekanntmachung. Der Vorstand des Bezirksvereins Oden hat beschlossen, den Bezirkstag am 5. Febr. 1922 aufzuheben. Die Versammlung in Kistritz fahte den Beschluß, wenn der Verbandstag im April stattfindet, im Februar eine Versammlung abzuhalten. Da aber der Verbandstag bis in den Juli gelegt ist, der Bezirk aber, bei den hohen Porto- und Reisekosten im Mai noch einen Bezirkstag abzuhalten, finanziell nicht in der Lage ist, hielt es der Vorstand für angebracht, den Bezirkstag im Mai 1922 in Landsberg abzuhalten (Tag wird noch bekanntgegeben), um den geschäftlichen Gang bis zum Verbandstag richtig zu verfolgen und gut informierte Anträge zum Verbandstag vorlegen zu können.

J. A.: Jaensch, Bez.-Vor.

Bez.-B. Köln. Einladung zu dem am Sonntag, den 12. März 1922, vorm. 10 Uhr, in Köln, Eigelstein 41 (Brauerei zur Gaffel), abzuhaltenen Bezirkstage. Tagesordnung: 1. Aufstellen der Anwesenheitsliste. 2. Verlesen der letzten Niederschrift sowie Bericht über die Einstufungsverhandlungen. 3. Neuwahl des Vorstandes. 4. Kassenbericht. 5. Prüfung eingegangener Anträge zum Verbandstage. 6. Wahl eines Delegierten zum Verbandstage, sowie Festsetzung einer Reisevergütung für denselben. 7. Vortrag des Herrn Oering, Richter, Köln. 8. Verschiedenes. Die Vorsitzenden der Ortsvereine, sowie alle dienstfreien Kollegen werden ersucht, an der wichtigen Tagung teilzunehmen.

Heinr. Schmitz, Bez.-Vor.

Bez.-B. Stettin. Am Sonntag, den 8. d. M. fand unsere Bezirksversammlung statt. In dieser Versammlung wurde Stellung genommen gegen die Arbeiten von Unternehmern auf Bahnhöfen. Nachfolgende Entschliebung soll der hiesigen Eisenbahn-Direktion übersandt werden: „In der heutigen Versammlung der Rottenführer des Direktionsbezirks Stettin wurde darüber Alage geführt, daß Unternehmer mit 40—50 Arbeiter zum Bauen von Gleisen und Weichen auf mehreren

Bahnhöfen beschäftigt werden, dagegen die Rottenführer der Bahnmeistereien mit ihren Arbeitern (5—6 Mann) nur kleine und Nebenarbeiten zu verrichten haben. Hiergegen legen die heute hier versammelten Rottenführer und deren Anwärter den schärfsten Protest ein mit der Begründung, daß hierdurch der Stand der Rottenführer nicht gehoben, sondern herabgesetzt und erniedrigt wird. Sie bitten daher die Eisenbahn-Direktion dringend, hier Abhilfe zu schaffen und aus wirtschaftlichen Gründen den Bahnmeistern die Genehmigung zur Einstellung von genügend und kräftigen Arbeitern erteilen zu wollen, so daß ein jeder Rottenführer mindestens 12—15 Mann zugeteilt erhält, damit er alle vorkommenden Arbeiten zur Zufriedenheit der Verwaltung ausführen kann.“

Ortsv. Stettin. In unserer Vierteljahresversammlung am 8. 1. 22 wurde beschlossen, daß bei Sterbefällen der nächste Kollege den Kranz bestellen muß. Der Betrag zum Kranz wurde auf 50 Mark festgesetzt. Sterbeurkunde sowie Aufnahmebescheinigung sind sofort an den Vorstand des Ortsvereins einzulenden. Ferner sind die Beiträge pünktlich zu zahlen, da sonst die Sterbeunterstützung verlustig gehen kann. Es sind immer noch viele Kollegen, die ihre Beiträge an den 1. Vorsitzenden, oder die Beiträge, die an den Kassierer vom Bezirksverein gehören, an den Kassierer vom Ortsverein oder umgekehrt schicken. Sämtliche Beiträge für den Bezirksverein sind an den Kassierer August Wolf-Stettin, Apfelallee Nr. 100, und die Beiträge für den Ortsverein Stettin an den Kassierer Kollegen Rüdiger, Stettin, Sternbergstr. 17, zu schicken. Bedauerlicherweise sind viele Kollegen unserer Ortsgruppe mit ihren Beiträgen im Rückstande. Ich möchte diese hierdurch nochmals ermahnen, so schnell wie möglich dieselben zu erledigen, damit unser Kassierer, Koll. Rüdiger, seine Bücher abschließen kann, bevor die Kassenprüfung stattfindet.

Müller, 1. Schriftf.

❁ 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. Versammlungsort Berlin. 2. 2. 22, nachm. 6 Uhr. Vereinslokal.

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

Erfurt. Ortsverein Saalfeld a. S. Versammlungsort Saalfeld. 15. 1. 22, nachm. 2 Uhr. Versammlungslokal wie bisher.

Erfurt. Ortsverein Arnstadt. Versammlungsort Arnstadt. 5. 2. 22, vorm. 9.30 Uhr. Restaurant Stephan. Nähe Bahnhof. (Bez.-Vor. wird erscheinen.)

Erfurt. Bezirksverein Erfurt. Versammlungsort Erfurt. 26. 2. 22, vorm. 10 Uhr. Goldener Löwe, Löberstr. 42.

Essen. Ortsverein Wanne. Versammlungsort Wanne. 9. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Rest. Rottebaum.

Frankfurt a. O. Ortsgruppe Frankfurt a. O. Versammlungsort Frankfurt a. O. 2. 4. 22, vorm. 9.30 Uhr. Rest. Reische, Tunnelstr. 1.

Frankfurt a. O. Ortsgruppe Guben. Versammlungsort Guben. 2. 4. 22, vorm. 10.30 Uhr. Restaurant Klink, Berliner Straße.

Frankfurt a. M. Ortsverein Friedberg. Versammlungsort Friedberg. 9. 4. 22. Jakob Jung, am alten Bahnhof.

Halle a. S. Ortsverein Leipzig. Versammlungsort Leipzig. 8. 2. 22, nachm. 7 Uhr. Sängerkasse, Wilhelmstr. 12.

Halle a. S. Gründungsversammlung in Koblau bei Dessau. 5. 3. 22, nachm. 1 Uhr. Restaurant zur Lindenblüte.

Halle a. S. Ortsverein Wittenberg. Versammlungsort Wittenberg. 2. 4. 22, nachm. 2 Uhr. Dunkel's Restaurant.

Halle a. S. Ortsverein Nordhausen. Versammlungsort Leinefelde. 2. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Lokal wird bekanntgegeben. mündlich.

Hannover. Ortsverein Gütersloh. Versammlungsort Rheba. 2. 4. 22, mittags 12 Uhr. Hotel Allerbed.

Köln. Bezirkstag 12. 3. 22, vorm. 10 Uhr. Köln-Eigelstein 41. Brauerei zur Gaffel.

Köln. Ortsverein Cass. Versammlungsort Jänkerath. 12. 2. 1922, mittags 12 Uhr. Ortszeit. Aufenthaltsraum.

Magdeburg. Bezirksverein Magdeburg. Versammlungsort Magdeburg. 2. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Restaurant Reichshalle, Kaiserstr. 18/19.

Magdeburg. Ortsverein Mörsersleben. Versammlungsort Güsten. 5. 2. 22, nachm. 2 Uhr. Deutsches Haus.

Stettin. Ortsverein Freienwalde a. D. Versammlungsort Freienwalde. 2. 4. 22, vorm. 8 Uhr. Speisesaal der Bahnhofswirtschaft. Vortrag.



Briefkasten.



H. M. Sie erhalten die Bezüge nach der Ortsklasse, in welcher Ihre Dienststelle liegt.



Geschäftliches.



Prüfung verschiedener Belzmittel und -verfahren zur Herstellung von Rauchtobak in kleinen Mengen.

Von Oekonomierat Dr. Weich u. Diplomlandwirt Seeger.

Auch im vergangenen Jahr konnte man die Wahrnehmung machen, daß landauf, landab Tabak im kleinen zur Deckung des Eigenbedarfs gebaut wurde. Dieser ausgedehnte Bedarfstabakbau scheint also doch nicht bloß eine vorübergehende Erscheinung zu sein. Er wird es bestimmt dann nicht sein, wenn es gelingt, auch aus kleinen Mengen Tabak eine gute Rauchware herzustellen. Voraussetzung hierfür ist und bleibt, daß der Tabak bei Anbau und Ernte mit der nötigen Sachkenntnis und Sorgfalt behandelt wurde. Aber auch aus Tabak bester Qualität konnte man bis vor nicht langer Zeit im kleinen keinen beförmlichen Tabak herstellen, weil die Vergärung kleiner Mengen nicht möglich schien. Es wurden nun in den letzten Jahren eine ganze Reihe von Mitteln und Verfahren angeboten, so daß es angebracht erschien, diese auf ihre Brauchbarkeit zu prüfen. Das Ergebnis einer Prüfung von einigen brauchbar erscheinenden Mitteln soll im nachstehenden wiedergegeben werden. Es wurden folgende Mittel und Verfahren ausprobiert: 1. Raucherheil, 2. Tabakfreund, 3. Santol, 4. Tabazin, 5. Verfahren nach Dr. Schöler.

Bei dem Versuch wurde einheitliches Ausgangsmaterial verwendet, ein sachgemäß gezogener Rohtabak. Schlechter Ta-

bak hätte vielleicht die Wirkung der einzelnen Mittel noch besser in Erscheinung treten lassen. Die Anwendung derselben erfolgte genau nach der Gebrauchsanweisung.

(Fortsetzung folgt.)

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

Beileid.

Unserm Vereinskollegen, dem Rottenaufseher **Ferdinand Stobernad** in Rothenburg a. d. Ober zum Tode seiner lieben Ehefrau unser herzlichstes Beileid.

Die Mitglieder der Ortsgruppe Guben.
J. A.: Pohlenz, Vorl.

Die Prüfung

besteht leicht, wer zu allen Prüfungen nach unseren Büchern lernt:

Katechismus
für die Prüfung zum
Bahnwärter . . . 12.00 Mk.
zum Weichensteller . . . 12.00 Mk.
z. Unterassistenten . . . 36.00 Mk.
zum Rangierführer . . . 14.40 Mk.
zum Schaffner . . . 14.40 Mk.
Geographie f. Prüg. . . 7.20 Mk.
Verkehrskarte von
Deutschland . . . 10.00 Mk.
Telegraphenfibel . . . 2.00 Mk.
Schriftwechsel d. Eisenbahnbe-
amten m. d. Behörden 12.00 Mk.
Leitfaden zur schriftlichen
Prüfung . . . 12.00 Mk.
Der Eisenbahnwärter 10.00 Mk.
Die Güterabfertigung 12.00 Mk.
Deutsche Rechtschreib. 12.00 Mk.
Rechenlehrbuch mit
Lösungen . . . 5.00 Mk.
K. W. Mecklenburg,
Berlin W. 10/d.
Friedrich-Wilhelmstrasse 6a.

Sind Sie in einem **Glückstern** geboren? — Wir geben nach Angabeselbstgeschriebenen Geburtsdatums Aufschluß fürs ganze **Leben — Charakter, Gegenwart, Vergangenheit, Zukunft, Schicksal, Reichthum, Liebe, Eheleben, Geschäft** usw. Für Unkosten bitte 4 Mk. beifügen.

Astrol. Institut Merkur
München - Pasing.

Wir bitten bei Anfragen auf unsere Zeitschrift Bezug zu nehmen.

Eisenbahnbedarf



Vereinigte Flanschenfabriken
und Stanzwerke A.G. *Hattingen-Ruhr*

Echte schwarze Tuchleder-Hosen
Schwarze und blaue Drill-Liewken
Blaue Cheviot-Liewken, 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.

Wertvolle 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. sämml. 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. 10, Berlin S. W. 48, Wilhelmstr. 20

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.-

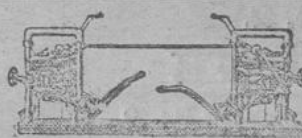
ausschließlich Porto und Verpackung.

Der Betrag ist nachzunehmen.

Name und Adresse: _____

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

Schaack & Schaack, Köln-Lindenthal, Fabrik für Bahnbauerngeräthe.



Sechslach-Schwellen,
 Bohrmaschine „Colonia“ u. R. G. M.
 zeichnen sich durch höchste
 Vervollkommenheit, genaue
 Arbeitsweise und größte Lei-
 stung aus. Vertreter gesucht.

Eine Maschine für Profil 6, 8 und 15 ohne Zahnradwechsel.

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:
 H. 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	16,00	17,50	20,00
Größe	42-43	44-46	47-48	49-50
Mark	24,00	25,00	29,00	32,00

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

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

Wasserdichte
Mäntel,
Oel- **Anzüge, Pelerinen.**
 Johannes Rohr, Oelzeug-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 Dittcher, Königsberg (Pr.), Dritte Fließstraße Nr. 10.

Auf dem Fest des Bezirksvereins Duisburg
 in Oberhausen brauner Stock mit
 Messingbeschlag abhanden gekommen.
 Sollte denselben ein Kollege versehentlich an
 sich genommen haben, so bitte ich, denselben
 bei Gastwirt Pilzecker wieder abzugeben. E. M.

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.

Landesverband Bayr. Tabakbauvereine:
Deutscher Tabak, infolge sein.
Schwere nicht z. Rauchen,
wird durch Heber's Tabak
in mild. u. angen. F. 8 (30)
Pfd. Rohfabrik Mk. 14. (42).
notw. Zerstäuber Mk. 5; landw.
Organ. oder Heber, Stuttgart,
Gaisburgstr. 44. Pflanz Euren Tabak selbst.

Tauschgesuch.

Welcher Rottenführer oder Diätar aus größerer Stadt und Bahnhof tauscht bei gegenseitiger Wohnungsübernahme nach hier? Herrlicher Laub- und Nadelwald. Wohnung direkt am Bahnhof. Angebote an **Emil Buße, Rottenaufseher, Döllensradung, Kreis Landsberg a. W.**

Duisburger Glasreinigung

Gebäude-, Verglasung, Eisenkonstruktions-Anstrich.

Gehr. 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,**
Plumeau, Kissen in unseren langjährig erprobten
Qualitäten. Diskrete Bedienung zu Kassapreisen zugesichert.
Nichtgefallendes Geld zurück.

Gehr. 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.



Nie wiederkehrende Gelegenheit!

Grundreell zirka 40 bis 50 Prozent billiger wie Tagespreis.

Schwarze Uniformtuche

bestgeeignet für die Herren Eisenbahner, zirka 140 cm breite Ware, per Meter 130 Mk. Schwere, schöne, außergewöhnlich feste und haltbare Ware. (Auf gute Haltbarkeit geprüft). Stoffverbrauch für mittel große Figur: Für Eisenbahner-Mantel wird gebraucht 2,8 Meter. Für Eisenbahner-Litewka oder Joppe wird gebraucht 1,7 Meter. Für Eisenbahner-Hose wird gebraucht 1,2 Meter. Jedermann bestelle sofort und lege sich den Stoff hin. Ich erkläre mich bereit, ab 1. März, auf Wunsch, bei mir gekaufte Tuche, wenn mir solche eingesandt werden, gegen billigste Berechnung nach aufgegebenen Maßen zu gut passenden, sauber gearbeiteten Kleidungsstücken zu verarbeiten. Eine Verarbeitung zu Kleidungsstücken, für jetzt bei mir gekauften Uniformtuche, kann erst ab 1. März deshalb stattfinden, weil bis dahin mein Betrieb überaus stark beschäftigt ist. Wenn Sie bedenken, daß heute baumwollenes schwarzes Hosenzeug, mittlere Qualität, per Meter bei 130 cm Breite ebenfalls 90—120 Mk. mich selbst kostet, dann werden Sie gutem Woll-Uniformtuch, wie oben angegeben, ohne weiteres den Vorzug geben. Denn Tuch bleibt Tuch. **Versand per Nachnahme.** Porto wird berechnet, Verpackung kostenlos. **Probemuster werden nicht versandt, dafür verpflichte ich mich, Nichtgefallendes zurückzunehmen und zahle sofort das Geld zurück. Also kein Risiko.**

Theodor Müller, mechanische Uniform- und Herrenkleider-Fabrik.
Seilhennersdorf i. Sachsen. - Gegründet 1904. - Meine altrenommierte Firma bürgt für beste Lieferung.