

Rottenführer-Zeitung

Gleis-Bau-Geräte Robel & Co.,

(auch Hemmschuhe, Wagenschieber, bewegliche Wagenziehwinden)

München 5 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

Vollbahnmateriale

Gleise, Weichen, Drehscheiben,
Preilböcke, Kleineisen, Werkzeuge.

Hanseatische Bahnbedarfs-Gesellschaft m. b. H.

Feldbahnfabrik und Weichenbauanstalt.

H B G

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

W. Hagen & Co.

Tiefbau.

Berlin, Postdamerstr. 56.

Telephon: Amt Lützow 197.

25 Jahre in verschiedenen Eisenbahndirektionsbezirken beschäftigt.

Unterlagsplatten

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

Filzfabrik Adlershof, A.-G.

Alleinige Fabrikanten von „Eisenfilz“.
Adlershof bei Berlin.

Peter Weiler,

Maler- und Anstreichergeschäft

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

Ausführung sämtlicher Eisenhoch- und Brückenbau-Anstreicherarbeiten.

Grosses Lager in

Glas, Tapeten u. Farbwaren.

Prompte Erledigung aller einschlägigen Arbeiten.

Friedrich Wilms, Oberhausen (Rhld.).

Telegr.-Adr.: Tiefbauwils. Fernspr.-Anschl. Oberh.-Rhld. Nr. 12 u. 19

Unternehmen

für Hoch-, Tief- u. Betonbau.

Übernahme u. Ausführung von Bauwerken jeder Art.

Eisenbahn-, Kanal- und Straßenbauten.

Straßenwalzen-Betrieb.

Ringofen-Ziegeleien.

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



Karbid-Handlaternen

für Schaffner.

Hunderttausende bereits verkauft.

Sämtliche Ausführungen u. Ersatzteile auf Lager.

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

Rawie'sche

Brems-Prellböcke

D. R. P.

für Schnellzüge, Schutzgleise, Verschlebegleise.

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

Billige Prellböcke für schwache Auflaufkräfte.

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

Weltausstellung Brüssel Ehrenpreis,

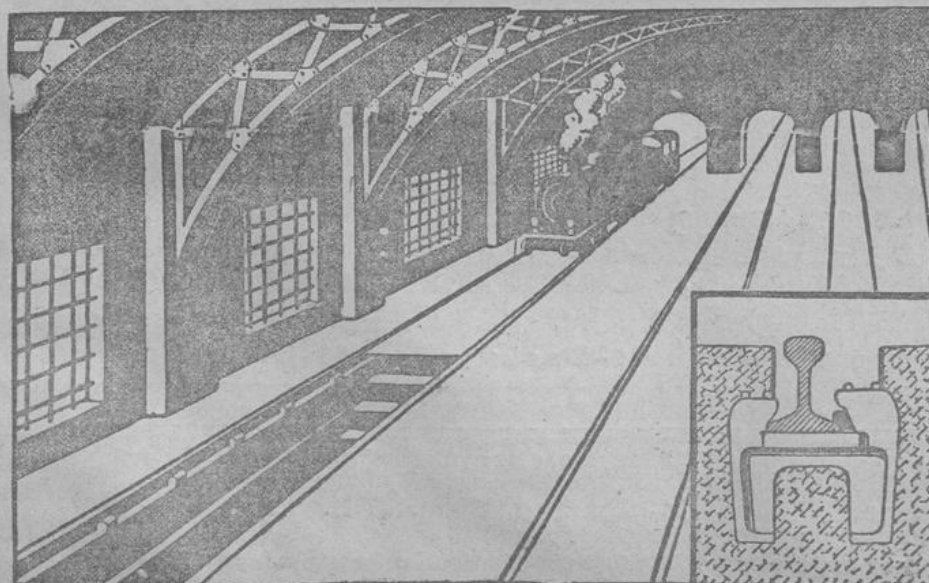
Weltausstellung Turin Grand Prix,

Baltische Ausstellung Malmö Königl. Medaille

Eisengießerei

A. Rawie, Osnabrück Schinkel,

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



Wichtige Neuerung!

Schienen-Befestigung

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

Glatte Fussboden bis an Schiene u. Spurille

Leichte Schienenwechselung ohne

jede Beschädigung des Fussbodens.

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

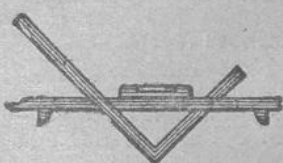
Akt.-Ges. vorm. Carl Flink, Mannheim.

Rottenführer-Zeitung

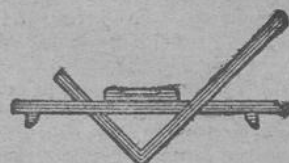
Offizielles und fachwissenschaftl. Organ
des Verbandes Deutscher Eisenbahn-



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



Die Zeitung erscheint am 1. u. 15. eines jeden Monats und kostet beim Verlage bestellt 4.50 Mark, bei der Post bestellt 5.— Mark pro Vierteljahr, im voraus zahlbar. — Inserate pro 4 gespaltene 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-Rhld., Bahnhofstraße 1.

Nr. 5.

Dahlhausen-Ruhr, den 1. März 1922.

11. Jahrgang.

Inhalt: Das Taylor-System. — Die Frölich'sche Gleisbremse. — Ein Vorschlag zur Verbilligung der Bahnunterhaltung. — Gleistopfmachine. Modell 1918. (III.) — Fahrplanweisungen für Kleinwagen. — Ein Wort zum diesjährigen Verbandstage. — Verbandsnachrichten. — Reichsarbeitsgemeinschaft deutscher Eisenbahnrottenführer. — Er-lasse und Verfügungen. — Vereinsnachrichten. — Besondere Nachrichten. — Versammlungstafel. — Anzeigen.

Das Taylor-System.

Raum ein Problem hat so viele Anhänger und Gegner gefunden, die teils für, teils wider leidenschaftlich Stellung nehmen, als das kurz vor dem Kriege von Amerika zu uns herübergekommene Taylor-System. Hiermit bezeichnet man die wissenschaftliche Erforschung und Ausnutzung der menschlichen Arbeitskraft, derart, daß für jede erforderliche Handreichung durch oft wiederholte Versuche festgestellt wird, wieviel Zeit solche in Anspruch nimmt und in welcher Reihenfolge dieselbe vorgenommen werden muß. Es ist dann durch längere Zeit fortgesetzte Beobachtungen festzustellen, ob die Ausführung der Arbeiten an und für sich, die Reihenfolge derselben und die hierzu verwendete Zeit wirklich praktisch so vorgenommen wird, daß hieran keine Veränderung etwas verbessern könnte. Wenn dies nicht der Fall ist, so wird dem Arbeitenden genau vorgeschrieben, wie er in der Folgezeit zu handeln hat und welche Zeit jede Handreichung in Anspruch nehmen darf; so lassen sich durch Ersparnisse von, wenn auch nur Minuten täglich an der Arbeitszeit, ganz bedeutende Gewinne erzielen, wenn solche auf die Masse berechnet werden.

Nun machen sich vielerlei Stimmen dafür und dagegen bemerkbar. Die Gegner des Taylor-Systems sehen in der wissenschaftlichen Erforschung ihrer Arbeitsweise und in der vorgeschriebenen Zeit, die ihnen für jede Handreichung bleibt, eine Beschränkung ihrer Freiheit, eine Ausnutzung ihrer Arbeitskraft aufs höchste zugunsten des Unternehmers, der damit seinen Geldsäckel immer mehr füllen will. Andererseits behaupten die Freunde des Taylor-Systems, unter denen sich auch sehr viele der davon in erster Linie Betroffenen, nämlich die Arbeiter, befinden, daß ihnen das System nur erwünscht und förderlich sein kann. Erstlich einmal werden sie durch die wissenschaftliche Erforschung ihrer Arbeitsweise darauf aufmerksam gemacht, daß sie im Laufe des Tages so manchen unnötigen Handgriff, so manche nicht erforderliche Bewegung ausführen, die für den Fortgang der Arbeit selbst ohne jeden Belang sind, den Betreffenden aber ganz unnötig ermüden und ihm in keiner Weise erwünscht sein können, da letztere ja auch zu ihrer Bequemlichkeit nichts beitragen. Vielmehr wird ihm durch das Taylor-System erst recht gezeigt, wie sie durch vernünftige Einteilung und Reihenfolge der Arbeit Zeit und Kraft sparen können. Werden diese Arbeiter nun in Afford gelohnt, und das ist ja in der Regel der Fall, so können sie, ohne ihrem Körper eine erhebliche Kraftanstrengung mehr zuzumuten, in der gleichen Zeit bedeutend mehr leisten und einen entsprechend höheren Verdienst davontragen, da ihnen ja lediglich die unnützen Handgriffe abgewöhnt werden, wenn dies auch im Anfang etwas schwer fallen sollte.

Natürlich erstreckt sich das Taylor-System nicht nur auf die Erforschung jeder Arbeitsbewegung des Arbeitenden, sondern auch auf die möglichst günstigste Einteilung der Arbeit

überhaupt, so daß wohl stellenweise von einer Schematisierung der Arbeit gesprochen werden kann. Es liegt ja wohl auf der Hand, daß ein Arbeiter, der täglich ein- und dieselbe Arbeit verrichtet, rein mechanisch solche immer sicherer und schneller beherrichen lernt, als wenn er mehrererlei Handfertigkeit nacheinander ausführen müßte, die jede wieder für sich Einarbeiten und Arbeitszwischenpausen bedingen. So kann es vorkommen, daß für eine Arbeitsweise, die lediglich von einem Arbeiter ausgeführt wurde, jetzt deren drei hinzugezogen werden, mit dem Ergebnis, daß sich nicht nur die dreifache, sondern sechs- bis zehnfache Mehrleistung, bei richtiger Anwendung des Taylor-Systems erzielen läßt. Natürlich ist nicht von der Hand zu weisen, daß eine derartige, rein schematische und mechanische Arbeit auf die Dauer sehr ermüdend, eintönig und uninteressant wirken muß, doch wird dem entgegengehalten, daß der gute Verdienst ja hierdurch keinen Abbruch erfährt und es dem Arbeiter in der ihm zur Verfügung stehenden freien Zeit, die durch den allgemein eingeführten 8-Stundentag als eine angemessene bezeichnet werden kann, reichlich Gelegenheit gegeben ist, sich durch Sport, Gartenarbeit, geistige Beschäftigung und freundliches Familienleben von der Eintönigkeit des Berufslebens zu erholen und abwechslungsreiche Eindrücke zu sammeln.

So stehen sich also Verfechter des Taylor-Systems und Bekämpfer desselben kraft gegenüber, in Amerika, dem Mutterlande dieses Systems, hat dasselbe aber immer mehr Platz gegriffen und seinen Siegeszug von West nach Ost angetreten, wohl der beste Beweis, daß guter Wille und Gewohnheit auch die Widerstrebenden allmählich mit dem neuen und abschreckenden System vertraut gemacht haben.

In Europa, vornehmlich England und Deutschland, begann die Idee des Taylor-Systems vor dem Kriege ebenfalls Beachtung zu finden, und stellenweise, wenn auch längst nicht in dem Maße wie in Amerika, festen Fuß zu fassen. Natürlich ging es auch hier nicht ohne grimmige Kämpfe ab, die durch den Weltkrieg eine Ablenkung erfuhren, aber sich bei ruhigeren Zeiten immer wieder einstellen werden. Es ist nicht zu leugnen, daß das Taylor-System für denjenigen, der danach arbeiten soll, in erster Zeit, ehe die Gewohnheit ihm solche vertraut macht, eine Einbuße an seiner persönlichen Freiheit bedeutet, die manchem schwerer wiegt als das damit verbundene höhere Arbeitseinkommen. Andererseits aber ist gerade im deutschen Vaterlande der günstigste Boden für eine wissenschaftliche Erforschung der Arbeitsmethoden vorhanden, denn es wird wohl nirgends geleugnet werden, daß wir in der Zukunft, um uns den Weltmarkt zu erobern und auf demselben konkurrenzfähig zu bleiben, darauf angewiesen sind, alles, auch das Unbedeutendste und vielleicht zuerst direkt unmöglich erscheinende zu erproben, um unsere Selbstkosten herabzusetzen, zumal wir in den nächsten Jahrzehnten wohl zumeist auf

die Ausfuhr von Veredelungs- und Verfeinerungsprodukten angewiesen sind. Es muß daher das für die Zukunft vielversprechende Taylor-System ebenfalls rege im Auge behalten werden und es darf nicht unbeachtet bleiben, daß nach langjährigen Erfahrungen die nach diesem System Arbeitenden demselben unbedingt vor ihrer eigenen, je nach Charakterbeschaffenheit ganz individuellen Arbeitsweise den Vorzug gaben, ganz abgesehen von dem unleugbaren Vermögensvorteil, der ihnen ständig hierdurch erwuchs.

Eine Abart des Taylor-Systems hat bei uns schon weiteste Verbreitung gefunden, und zwar sind dies die Prüfungsstellen, wo wissenschaftlich festgestellt wird, ob sich der Anwärter auf einen Beruf, also der künftige Maurer-, Metallhandwerker-, Mechanikerlehrling usw., aber auch der zukünftige Straßenbahnschaffner, Telephonist usw., überhaupt also die Anwärter auf die meisten technischen Berufe, auch wirklich für den von ihm erwählten Beschäftigungszweig eignet. Da finden wir Vorrichtungen, an denen die Stärke der Muskelkraft erprobt werden kann, Einrichtungen, die den zu Prüfenden in den Stand setzen, seine Geistesgegenwart zu beweisen, wieder andere, wodurch Farbensinn, Grad der Intelligenz usw. festgestellt werden kann, kurz und gut, man sollte meinen, daß man wirklich auf Grund dieser Einrichtungen eine ganz vorzügliche Auslese getroffen werden müßte. Soweit dies auf ältere Persönlichkeiten, die einen Berufswechsel vornehmen wollen, zutrifft, mag diese Anschauung ja wohl am Platze sein, und auf jeden Fall sind diese Einrichtungen zu begrüßen und zu unterstützen. Ob sich der Ausspruch der Prüfungskommission aber bei den Jugendlichen, der Schule eben Entwachsenden immer wahrheiten und nicht mancher zu Unrecht zurückgewiesen wird, dürfte doch wohl auch auf der Hand liegen. Ein jeder wird von sich, als er noch im jugendlichen Alter von 14 Jahren stand, wohl wissen, daß er leicht besangen, ungeschickt und unsicher wurde, wenn ihm Prüfungen auferlegt wurden, zumal solche, die für den ganzen Lebensgang entscheiden sollen. Dann muß auch damit gerechnet werden, daß doch dieses Alter gerade das Uebergangsstadium bildet, in welchem sowohl Körperkräfte wie auch Intelligenz sich erst nach und nach einstellen. So mancher jetzt vielbeneidete fräftige

Mann war im Alter von 14 Jahren ein schwächliches, wenig versprechendes Kind, und es ist durchaus nicht gesagt, daß der bei der Prüfung durch Intelligenz hervorragende Junge nun auch wirklich eine Leuchte in seinem Beruf werden wird, vielleicht besteht seine Intelligenz zum großen Teil in der Fähigkeit, sich nicht verblüffen zu lassen, die dem klügeren, aber schwerfälligeren Alterskameraden durchaus abgeht und ihn bedeutend schlechter abschneiden läßt. Jeder Handwerksmeister, der Jahrzehnte lang Lehrlinge ausgebildet hat, wird bestätigen können, daß sich diese Jungen durchaus nicht immer so fortentwickelt haben, wie bei ihrem Eintritt anzunehmen war, ja, daß er besondere Ehre oft mit denen einlegen konnte, die ihm zuerst durch ihr Nichtbegreifenkönnen und ihre Schwerfälligkeit oft zur Verzweiflung getrieben haben.

Es ist daher wohl zu prüfen, ob das Kind, auch wenn es bei der Prüfung schlecht abgeschnitten hat, nun auch wirklich zu dem erwählten Berufe vollständig untauglich ist, sehr oft kann diese Eignung schon im nächsten Jahre, nach kurzer Ausbildung, namentlich wenn Lust und Liebe, sowie Verneiner vorherrschen, vorhanden sein und der als untauglich Befundene eine tüchtige Kraft gerade in seinem Arbeitsgebiete werden. Selbstverständlich ist auch hier die richtige Teilung zu treffen, das Kind schwächlicher Eltern, selbst körperlich sehr zart, wird wohl kaum dazu geeignet sein, einen Beruf auszuüben, der ständig die schwersten körperlichen Anstrengungen erfordert, doch dürfte in solchen Fällen schon die gesunde Vermunft davon abraten, es auf eine solche Prüfung ankommen zu lassen.

Prüfet alles und behaltet das Beste! Dieser alte Spruch kann auch mit Recht auf das Taylor-System und seine Abarten angewendet werden. Es taugt nichts, sich von dem Neuen abwenden zu wollen, vielleicht weil es lediglich neu ist und Unbequemlichkeiten verursachen würde, die Tatsachen werden dann schon für sich sprechen und die Ereignisse nehmen ihren Lauf auch über die Einsprucherhebenden, andererseits hätte man sich aber auch vor unangebrachten Auswüchsen, sondern entscheide sich nur für das, was bei sachgemäßer, eingehender Prüfung wirklich Stand hält und etwas für die Dauer Wertvolles verspricht.

Richter.

Die Frölich'sche Gleishrense.

Mit dem Ausbau der Eisenbahne und dem dadurch ständig wachsenden Verkehr hat die Entwicklung des Rangierwesens nicht Schritt gehalten; das sieht man äußerlich daran, daß Störungen und Störungen in den meisten Fällen von den Rangieranlagen ausgehen. Während man bei Ueberlastung von Strecken Parallelstrecken bauen oder Umleitungen vornehmen kann, wächst die Zahl der Rangierungen und die Liegedauer der Güterwagen mit der Zahl der Rangierbahnhöfe. Die Folge davon sind Störungen, die mit wachsender Verkehrsdichte immer drohender werden. Das Uebel wird durch den Bau weiterer Verschiebebahnhöfe grundsätzlich nur schlimmer. Die Verschiebebahnhöfe sollten mit dem Verkehr wachsen, dann hat das Anwachsen des Verkehrs, nach dem allgemeinen ökonomischen Gesetz der Produktionssteigerung, eine Verringerung der Rangierkosten und eine Verbesserung des Wagenumschlages zur Folge, statt eine Vermehrung der Rangierungen, Verschlechterung des Wagenumschlages, Empfindlichkeit und Unflüssigkeit des Verkehrs. So betrachtet ist die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Rangieranlagen eine Frage, die früher oder später eine Lebensfrage großer Eisenbahnnetze werden muß. Trifft zu der Vielheit der Rangierbahnhöfe noch Unzuverlässigkeit hinzu, wie sie fast alle Rangierbahnhöfe bei ungünstigen Witterungsverhältnissen zeigen, so sind trotz stark abgedrosselten Verkehrs Störungen, wie sie die deutsche Reichseisenbahn in den letzten Jahren durchmacht, unvermeidlich. Daher ist eine der wichtigsten Aufgaben der Reichseisenbahn, zu untersuchen, wie die Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit der Rangieranlagen verbessert werden kann und die weitere Aufgabe alsdann, die günstig gelegenen Bahnhöfe leistungsfähig auszubauen.

Die Seele einer Rangieranlage ist der Ablaufberg, eine Rampe, von der die auszuarangierenden Wagen einzeln oder in Gruppen ablaufen, um in den am Fuße dieser Rampe liegenden Sammelgleisen zu Zügen oder Zuggruppen zusammenzulaufen. Die Leistungsfähigkeit der Rangieranlage hängt im wesentlichen von der Leistungsfähigkeit dieser Ablauframpe ab, da alle Wagen, die in der Rangieranlage behandelt werden sollen, über diese eine Ablauframpe laufen müssen.

Das Rangierverfahren auf diesen Ablauframpen spielt sich nun so ab, daß die zu zerlegenden Züge langsam in dem Rampengleis vorgeschoben werden. Sobald das jeweils vorberste Fahrzeug alsdann in das Rampengefälle kommt, wird

es unter dem Einfluß der Schwerkraft beschleunigt und, nachdem es die Weichen passiert hat, innerhalb der Sammelgleise mit Hilfe von Hemmschrauben aufgefangen. Durch die Beschleunigung bilden sich zwischen den Fahrzeugen Lücken, die ein Umstellen der Weichen ermöglichen. Die Zuführung der Fahrzeuge auf dem Rangiergleis muß dabei so langsam erfolgen, daß die Lücken zum Umstellen der Weichen genügen.

Die Beobachtung der bestehenden Rangieranlagen mit Ablauframpen zeigt, daß die Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit der einzelnen Anlagen sehr verschieden ist. Der Grund dafür liegt in folgendem:

Die Bewegungswiderstände der Fahrzeuge, die durch die Gefällhöhe der Ablauframpen überwunden werden sollen, sind äußerst verschieden. Leichte Wagen pflegen, auf die Lonne Wagengewicht umgerechnet, fast doppelt so starke Widerstände zu haben, wie schwere Wagen.^{*)} Dazu kommt die Einwirkung des Windes, die sich bei leichteren Wagen stärker bemerkbar macht als bei schweren, und vor allem die Einwirkung des Frostes. Macht man nun die Ablauframpe so hoch, daß auch schlechtlauende Wagen genügend weit laufen, so erreichen die gut laufenden Wagen derartige Geschwindigkeiten, daß sie mit Hemmschrauben nicht mehr betriebssicher aufgefangen werden können. Macht man aber die Ablauframpen nur so hoch, daß die Wagen im allgemeinen mit Hemmschrauben betriebssicher aufgefangen werden können, so hängt die Leistung der Ablauframpe stark von der Witterung ab und ist auch bei normalem Wetter gering. In diesem Zwiespalt zwischen Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit, zwischen hoher und niedriger Ablaufhöhe, leiden alle Rangieranlagen. Hier haben die Verbesserungsvorschläge einzusehen. Zunächst bestand die Aufgabe, durch Berechnungs- und Untersuchungsmethoden die Ablaufvorgänge zu verfolgen, sie zahlenmäßig zu erfassen und

^{*)} Anm.: Siehe die in Kreibels Verlag erschienene Druckschrift von Dr. Ing. Frölich: Rangieranlagen und ihre Bedeutung für den Eisenbahnbetrieb unter besonderer Berücksichtigung der Beziehungen zwischen Höhenplan, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit.

Damit eine Vergleichsmöglichkeit verschiedener Ausführungsvorschläge zu schaffen; dies ist gelungen.**)

Es geht insbesondere aus diesen Untersuchungen, beim Vergleich mehrerer Entwürfe, eindeutig hervor, welches die günstigste Weichenlage ist, welche Gefällhöhe und welche Gefälleverteilung die zweckmäßigste ist usw. Vor allem zeigen diese Untersuchungen, wie aus dem oben dargelegten Zweifelpunkt herauszukommen ist und bringen sie den zahlenmäßigen Nachweis, welche Bedeutung die vorgeschlagenen Verbesserungen für die Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit der Rangieranlagen haben.

Die Lösung der Frage ist in einer stärkeren Beeinflussung des Wagenumlaufs und in einer Verbesserung der Brems-technik zu sehen.

Die Erfahrung zeigt, daß man langsam fahrende Wagen betriebssicher mit Hemmschuhen anhalten kann. Schnell laufende Wagen, wie sie bei genügend hohen Ablaufbergen ständig vorkommen, können mit Hemmschuhen nicht mehr betriebssicher aufgehalten werden. Daher müssen diese zu schnell

Bei der Frölich'schen Gleisbremse sind längs jeder Lauffläche 2 Brems-schienen angeordnet, die in Abständen von etwa 2 1/2 m mit Schlitten verbunden sind, die gleitend auf den, durch Wasserdruck lotrecht bewegten, wagerecht liegenden Tragbalken ruhen. Die inneren Bremschienen schwingen auf Stützhebeln am Innengelenke der Schlitten. Die Radfränze des in die Bremse einfahrenden Fahrzeuges laufen in der gehobenen Stellung der Bremse auf die Füße der Innen-bremschienen auf, die dann um ihre Innengelenke schwingen, wodurch die Räder beiderseits zangenartig von den Bremschienen gefaßt werden. Dabei kann die Bremswirkung durch Anheben oder Absenken der Tragbalken mittels Druckwasser beliebig verstärkt oder gemindert werden. In der Ruhestellung liegen alle Teile der Bremse außerhalb des lichten Raum-Profiles.

Wahgebend für die Bremswirkung ist der Bremsweg, der von den Flächenanteilen der Radseitenflächen der Reifen während ihrer Berührung mit den unter Bremsdruck stehenden Bremschienen zurückgelegt wird. Diese Flächenanteile der Radseitenflächen, die mit den Bremschienen in Berührung sind, bewegen sich in besondere Kurven (Zykloiden). Ändern also je nach ihrer Höhenlage über den Schienenoberflächen das Verhältnis ihres Weges zu dem in der gleichen Zeit zurückgelegten Weg der Achse; je höher die Bremsflächen über der Schienenoberfläche liegen, desto größer ist bei gleichem Bremsdruck ihre Bremswirkung. Diese Erkenntnis ist bei der Frölich'schen Gleisbremse verwertet und bedingt hauptsächlich ihre Überlegenheit gegenüber anderen Konstruktionen, vor allem ihre starke Bremswirkung. Ein exzentrischer Stoß, wie er bei den Hemmschuhen auftritt, findet nicht statt. Die Gleisbremse Frölich faßt alle Räder und damit den ganzen Wagen gleichmäßig, symmetrisch und vollkommen stoßfrei. Entgleisungen sind infolge der Klemmwirkung unmöglich; die Klemmwirkung hört auf, sobald die Radfränze sich von den Füßen der Innenbremschienen abheben. Die Bremswirkung, die durch Steuerung der Druckwasserfäule beliebig eingestellt und verändert werden kann, übersteigt selbst bei Überspannung der Hubkraft einen vom Gewicht des Fahrzeuges abhängigen Höchstwert nicht. Die Klemmwirkung und damit die Schärfe der Bremsung kann durch Wahl des Winkels, in dem die

laufenden Wagen durch eine Vorbremsung auf das der Hemmschuhentechnik angepasste Maß in ihrer Geschwindigkeit vermindert und Vorbremsung, Weichenentwidelung und Gefälleverhältnisse miteinander in Einklang gebracht werden.

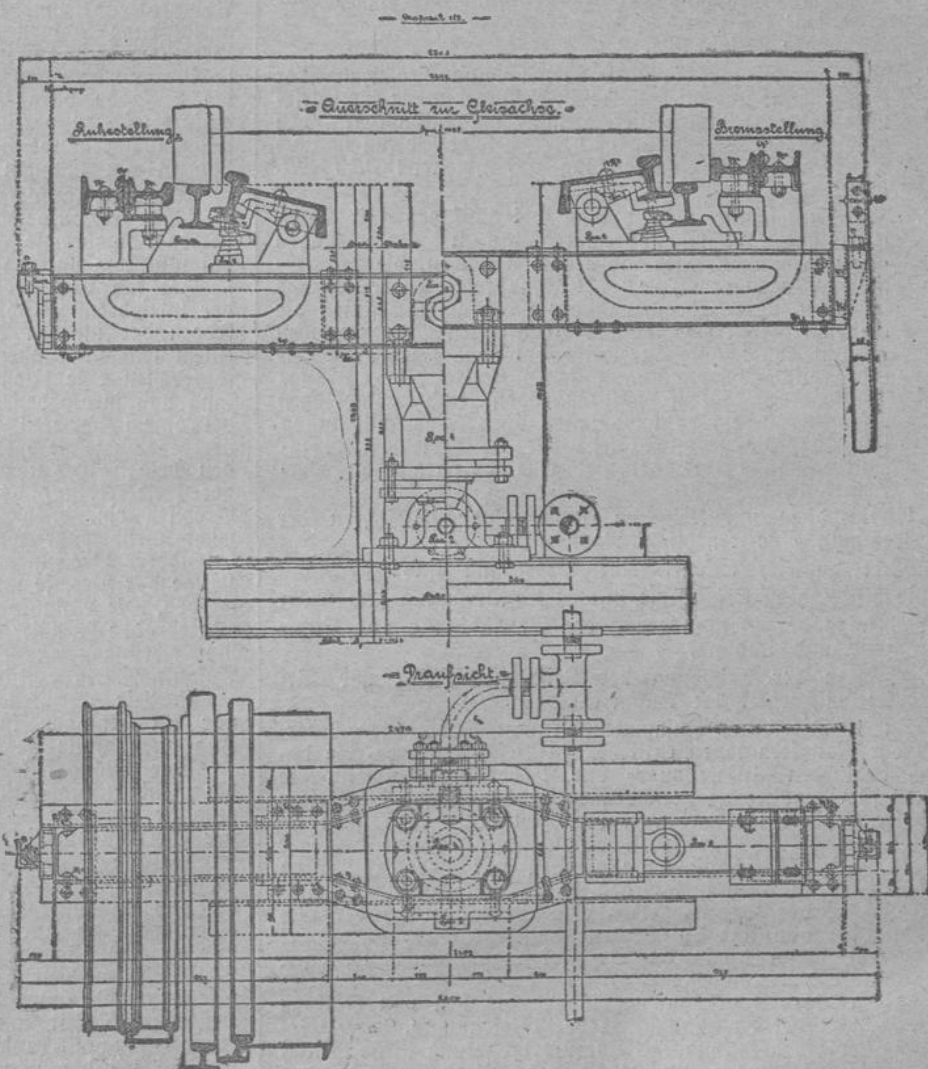
Um darüber hinaus die Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit der Rangieranlagen zu erhöhen, kommt in Frage, Einrichtungen zu treffen, daß die Wagen proportional den Werten in ihrem Ablauf verzögert werden, um die sie schneller laufen als der normal schlecht laufende Wagen.

Um endlich die Zuführungsgeschwindigkeit in zweckmäßigster Weise dem Ablaufgeschäft anpassen zu können, empfiehlt sich das Zuführungsgleis in Gefälle zu legen und die Zuführungsgeschwindigkeit der neu zu zerlegenden Züge von einer Stelle fernzusteuern, die das Ablaufgeschäft übersteht.

Diese 3 Aufgaben erfüllt die ortsfeste, fernbediente Gleisbremse, System Frölich, und zwar in der Form als

- A. Vorbremse.
- B. Gewichtsaufautomatische Ablaufverzögerungsbremse.
- C. Zulaufbremse.

Bremsenheit im Gleisbremse-System Frölich



drehbar gelagerte Innenbremschiene zur Horizontalen geneigt ist, beeinflusst werden. Unregelmäßigkeiten der Abstände der Innenflächen der Räder gleichen sich durch Einspielen der Gleitschlitten, Verschiedenheiten der Raddicken durch die lotrechte Bewegung der wagerecht liegenden Tragbalken aus.

Der Antrieb der Bremse geschieht hydraulisch, indem eine durch Motor angetriebene einstufige 3-Stufige-Pumpe einen steuerbaren Wasserdruck in den unter den Tragbalken angebrachten Druckzylindern direkt erzeugt. Die Pumpe ist auf Grund der Betriebsverhältnisse auf kontinuierlichen Durchlauf berechnet. Bei außergewöhnlichem Bedarf werden die Drucktöpfe von einem, als Reserve zwischengeschalteten, Akkumulator gespeist; bei Minderbedarf an Wasser schaltet er in seiner Höchststellung die Pumpe automatisch auf Leerlauf aus und in der unteren Grenzstellung diese wieder selbsttätig ein. Den verschiedenen Steuerhebeln folgen augenblicklich die entspre-

**) Siehe verkehrstechnische Woche 1922, Heft 4: Das Verlegen von Zügen mit Hilfe von Ablauframpen von Dr. Ing. Frölich. — Dr. Ing. D. Ammann: Die Leistungsfähigkeit von Ablaufanlagen auf Verschiebebahnhöfen und ihre Abhängigkeit von den Gefälleverhältnissen.

henden Bremschienenstellungen. Die Kosten betragen an Verzinsung, Amortisation, Betrieb und Unterhaltung einer Gleisbremse nach den Preisverhältnissen Ende 1921 etwa 80 000 Mk. pro Jahr.

A. Zum Zwecke der Vorbremmung wird am Fuß der Steilrampe im Mittelstrang der Gleisbündel von 6—12 Gleisen je eine Gleisbremse eingebaut. Bei kleinen Rangieranlagen ist mit einer Gleisbremse auszukommen; bei Rangieranlagen mit zahlreichen Gleisen sind 2 höchstens 3 Gleisbremsen nötig. Diese Vorbremsen sollen die Fahrzeuge tunlichst auf die Geschwindigkeiten abbremsen, die nötig sind, damit sie gerade bis zu ihren Zielpunkten laufen. Die Erfahrung hat gezeigt, daß ein geschickter Bremswärter die Wagen so vorbremsen kann, daß zum Anhalten der Wagen Hemmschuhe im allgemeinen nicht mehr gelegt zu werden brauchen. Da die Bremsung der Wagen durch die Vorbremmung vollständig gefahrlos und unschädlich für die Wagen ist, kann die Ablauframpe um so viel erhöht werden, daß auch bei schlecht laufenden Wagen und bei ungünstigem Wetter die Rangieranlage betriebssicher arbeitet, ohne daß Zusammenstöße der ablaufenden Wagen entstehen.

Durch die Einrichtung der Vorbremmung treten folgende Ersparnisse ein:

a) unmittelbare Ersparnisse,

1. Man rechnet für die Unterhaltung und Ergänzung der Hemmschuhe und an besonderen Aufwendungen für Gleisunterhaltung infolge der Hemmschuhbremsung für den ablaufenden Wagen ca. 0,20 Mk. Dieser Betrag ist nach Einrichtung der Vorbremmung auf höchstens 0,10 Mk. anzusehen;
2. Im Durchschnitt rechnet man bei Anlagen mit ausschließlicher Hemmschuhbremsung auf 2 Sammelgleise einen Hemmschuhleger, außerdem 2 Mann, die bei größeren Wagengruppen die Handbremse eines Wagens bedienen. Nach Einführung der Vorbremmung fallen die beiden letzteren weg, da die Vorbremsen Wagengruppen absolut sicher auf Laufweite bremsen. Ferner werden durch die Vorbremmung auf Laufweite die Hemmschuhleger in ihrem anstrengenden und gefährlichen Dienst entlastet; es wird ihnen ohne Mehraufregung möglich sein, weitere Gleise zur Mitbedienung hinzuzunehmen; beides bedeutet eine Ersparnis an Personalkosten.

Allein diese unmittelbaren Kostenersparnisse sichern der Vorbremmung eine erhebliche Rentabilität.

Von ungleich wesentlicherer Bedeutung sind:

b) die mittelbaren Ersparnisse infolge Vorbremmung und zwar:

1. infolge der Verminderung der Beschädigung von Fahrzeug und Ladung,
2. infolge der Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit der Rangieranlagen.

Zu 1. Die durch Zusammenstoß von Fahrzeugen innerhalb der Rangieranlagen entstehenden Beschädigungen, die dadurch bedingten Aufgleisungs- und Ueberführungskosten, die Kosten für Regulierung verschobener Ladungen und die Kosten für die Wiederherstellung von baulichen Anlagen können im Mittel mit 4 Mk. für jeden ablaufenden Wagen angeseht werden. Diese Beschädigungen werden mit der Einführung großräumiger Wagen noch erheblich wachsen. Wenn bei einem Geschädigten des Bremswärters eine Verminderung der Beschädigungen von nur 50 Prozent angeseht wird, so erspart die Vorbremmung allein an Beschädigungskosten 2 Mk. für den ablaufenden Wagen.

Zu 2. Die Untersuchungsmethoden ergeben von Fall zu Fall, je nach der Zweckmäßigkeit der Gleisanlage, durch Einrichtung der Vorbremmung und Ablaufverzögerung (siehe Pkt. B) eine Leistungssteigerung. Es treten ferner Zeiterparnisse dadurch ein, daß die Lokomotiven nicht mehr so häufig beifahren müssen, um Wagen, die nicht weit genug gelaufen sind, weiterzudrücken.

Diese rechnerisch nachweisbaren Ersparnisse (Pkt. 1 u. 2) belaufen sich für Rangieranlagen von 2000 Wagen pro Tag auf über 2 000 000 Mk. jährlich. Außer diesen rechnerisch nachweisbaren Ersparnissen, sei nochmals die Rückwirkung der erhöhten Leistungsfähigkeit und der erhöhten Betriebssicherheit der Rangieranlagen auf dem Gesamtbetrieb der Eisenbahn erwähnt.

B. Die Ablaufverzögerung ist ein Ablaufverfahren, das sich zweckmäßig einer besonderen Ausführungsform der Gleisbremse, der gewichtsautomatischen Ablaufverzögerungsbremse bedient.

Das Verfahren beruht auf folgender Ueberlegung: Die Leistungsfähigkeit einer Ablauframpe hängt ab von der Geschwindigkeit, mit der die zu zerlegenden Züge dem

Brechpunkt zugeführt werden können. Diese Geschwindigkeit bestimmt die Zeitabstände, mit denen die Wagen vom Brechpunkt ablaufen. Diese Zeitabstände müssen so groß sein, daß die Weichen zwischen den Wagen umgestellt werden können. Hätten alle Wagen gleiche Widerstände, so würden auch für jede Weiche die zum Umstellen zur Verfügung stehenden Zeitabstände der Wagen gleich sein. Dieser Idealfall würde die größte Leistungsfähigkeit der Rangieranlage ergeben. In Wirklichkeit aber sind die Widerstände der Wagen und damit auch ihre Ablaufzeiten sehr verschieden. Gutlaufende Wagen holen voranlaufende schlechte Läufer auf, die ruhbaren Zeitabstände werden ungleich und, da die Zuführungsgeschwindigkeit sich nach dem kleinsten Zeitabstand richten muß, wird die Leistungsfähigkeit der Anlage verschlechtert. Das neue Verfahren besteht nunmehr darin, die Wagen am Ablaufpunkt proportional den Werten zu verzögern, um die ihre Laufzeiten bis zur Verteilweiche größer sind als die Laufzeit eines schlecht laufenden Wagens. Ist z. B. die Laufzeit eines schlecht laufenden Wagens bis zur Verteilweiche 100 Sekunden und die eines gutlaufenden Wagens 90 Sekunden, so würden an der Verteilweiche die Zeitabstände wieder gleich sein, wenn infolge Ablaufverzögerung der gutlaufende Wagen 10 und der mittelgutlaufende Wagen 5 Sekunden mehr an Laufzeit bis zur Verteilweiche brauchen würden. Da nun die Laufzeiten hauptsächlich von dem Gewicht der Wagen beeinflusst werden, kommt die Aufgabe darauf hinaus, die Fahrzeuge ihrem Gewicht entsprechend zu verzögern mit der Maßgabe, daß die leichten Wagen überhaupt nicht verzögert werden und die schweren Wagen am längsten verzögert werden.

Diese Ablaufverzögerung geschieht bei der gewichtsautomatischen Ablaufverzögerungsbremse automatisch. Die Ablaufverzögerungsbremse, die im Mittel eine Länge von 4 m hat und kurz unterhalb dem Ablaufpunkt eingebaut ist, unterscheidet sich von der in der Figur dargestellten Anordnung der Gleisbremse, System Grölich nur dadurch, daß die Tragsfedern der inneren Bremschienen so stark sind, daß sie vor einem leichten Wagen nicht zusammengebrochen werden und infolgedessen eine Klemmwirkung nicht eintritt. Die Klemmwirkung und infolgedessen die Ablaufverzögerung tritt aber wohl bei einem schweren Wagen ein, da dieser entsprechend seinem Gewicht die Federn zusammenbrückt. Da die Federn an den beiden Enden der Bremsen verschieden stark sind, tritt der freie Ablauf der Wagen an verschiedenen Stellen der Bremsen ein, d. h. die Wagen werden je nach ihrem Gewicht mehr oder weniger lang zurückgehalten. Aus Grund besonderer Brechungsmethoden muß für jede Ablauframpe die Länge der Bremse und ihr Abstand vom Brechpunkt berechnet werden. Die Ablaufverzögerungsbremse kann auch vom Bremswärter oder Rangierleiter ferngesteuert werden, um willkürliche Verzögerungen auszuüben, wie sie aus der Beobachtung des Ablaufgeschäfts zweckmäßig erscheinen.

C. Die Fernsteuerung der Zulaufgeschwindigkeit kommt nur für Anlagen in Frage, bei denen der zu zerlegende Zug im Gefälle liegt.

Der Mangel der Betriebsweise von Gefäll-Anlagen — die meist leistungsfähiger und wirtschaftlicher als Eisersüdenanlagen arbeiten — ist in der Signalübermittlung (auch der Eisersüdenbetrieb leidet darunter) zu sehen. Die auf dem im Gefälle stehenden Zug verteilten Bremsen nehmen die Signale auf, die ihnen von einer Stelle aus gegeben werden, die das Ablaufgeschäft übersehen kann. Wenn ein auszurangierender Zug nur gleich große Rangiergänge hätte, etwa nur einzelne Wagen, würde die Signalübermittlung genügen. Tatsächlich wechselt aber in jedem Zug die Länge der Rangiergänge. Da aber die Zuführungsgeschwindigkeit und damit die Leistungsfähigkeit um so größer sein kann, je länger der Rangiergang ist, kommt es darauf an, die Zuführungsgeschwindigkeit der Länge der Rangiergänge, kurz dem Ablaufgeschäft anzupassen. Je feinfühligere und sicherere diese Anpassung möglich ist, um so größer wird die Leistungsfähigkeit der Ablauframpe. Die Lösung liegt in der Fernsteuerung des zu zerlegenden Zuges durch den das Ablaufgeschäft beobachtenden Bremsen oder Rangierleiter selbst und zwar mit Hilfe der dritten Art, der Zuführungsbremse, in Verbindung mit der Ablaufverzögerungsbremse. Nach Einfahrt des zu zerlegenden Zuges in das im Gefälle liegende Zerlegungsgeleis wird der Zug von der Gleisbremse festgehalten und die Lokomotive spannt ab. Durch Veränderung der Bremswirkung wird der Zug alsdann in Bewegung gesetzt und die Geschwindigkeit gesteuert. Das Enttupeln der Wagen geschieht kurz vor dem Ablauf mit Hilfe der Ablaufverzögerungsbremse.

Es ist ersichtlich, daß die neue Rangiertechnik ein Hilfsmittel ist, dessen Leistungen wesentlich von der Tüchtigkeit des Bremswärters, und aber auch von der Einpassung der Bremsen in den Höhen- und Lageplan der Ablauframpe ab-

hängen
gierbe
Wagen
waren
inter
techn

1.

2.

gab
hing
lich
löhn
mit
Umst
wiele
werd
gülti

beim
arbe
werd
Deut
stopf
folge
gen
führ
ten
Dere
gelei
ern
men
gilt

lich
lohn
belo
ja r
Wen
kaun
Arbe
Mitt
Der
geht
müß
man
best
(Stu
den
Die
wur
lange
wor
Wen
mal
Wan
(Sta

Bilde
Not
Leut
die
der
Not
Arb
gon
sich
erf
fügt
soll
Ber
Bez
Arbe

hängen. Während bei der bisherigen Bremsstechnik auf Rangierbahnhöfen Unfälle, infolge namentlich bei schnelllaufenden Wagen unzureichenden Technik der Hemmschuhe, unvermeidlich waren, genügt die neue, betriebssichere — von einem daran interessierten und geschulten Personal gehandhabte — Bremsstechnik allen diesbezüglichen Anforderungen.

Die betriebliche und wirtschaftliche Bedeutung der Gleisbremsen, System Grölich, für den Ablaufbetrieb dürfte durch diese Ausführungen genügend gekennzeichnet sein.

Sarabheim.

Ein Vorschlag zur Verbilligung der Bahnunterhaltung.

Zeitworte:

1. Eine tägliche Uebersicht des Geleisteten und Erlebten macht erst, daß man seines Tuns gewahr und froh werde; sie führt zur Gewissenhaftigkeit. Fehler und Irrtümer treten bei solcher täglichen Buchführung von selbst hervor. Goethe.

2. Man muß sich täglich Rechenschaft ablegen. Seneca.

Heute mehr, denn je zuvor, wird auf die großen Ausgaben für Gleisunterhaltung und Gleisumbau des öfteren hingewiesen. Bei letzteren fallen die Stoffpreise hauptsächlich ins Gewicht, bei beiden aber gleichmäßig die Arbeiterlöhne, die heute gezahlt werden müssen, obgleich die Arbeiter mit ihrem Einkommen doch nicht bestehen können. Dieser Umstand muß neben der Kriegswirtschaft, der leider sich in vielen Fällen immer noch zeigenden Arbeitsunlust zugeschrieben werden. Die unmittelbare Folge ist langsame und gleichgültige Arbeitsverrichtung, die noch mehr verteuert wirkt.

Ein Beispiel: Drängt heute ein Rottenführer einige Leute beim Stopfen zur Eile an, die noch in einem Gleisstück arbeiten, indes in einer folgenden Länge weiter gehoben werden soll, dann ist hundert gegen eins zu wetten, daß die Leute die noch losen Schwellen nur ungenügend oder garnicht stopfen und dem Rottenführer bald in die neue Gleislänge folgen werden. Die Folgen derartig geleisteter Arbeit zeigen sich in der Regel schon am nächsten Tage. Der Rottenführer ist zum Nachheben gezwungen, wenn er sich nicht blamieren will, die Unterhaltungskosten werden weiter verteuert. Derartige Beispiele ließen sich in Menge anführen. Alle geleistete Arbeit, welcher Art sie auch sein mag, soll dauernde Werte schaffen, also produktiv sein. Welche Maßnahmen können dazu führen? Dieser Frage näher zu treten, gilt mein heutiger Vorschlag.

Bei den Arbeitern der Bahnunterhaltung besteht bekanntlich eine große Abneigung gegen das Arbeiten im Stücklohn. Geht man der Ursache dieser Abneigung nach, dann bekommt man die Antwort: „Ach, das geht nicht, man kann ja niemals bei einer einmal angefangenen Arbeit bleiben. Wenn die Rotte morgens beginnt, dann sind es 15 Leute; kaum mit der Arbeit angefangen, müssen welche zu anderen Arbeiten, meist nebensächlicher Art, abgegeben werden. Zu Mittag ist es nur noch die Hälfte oder gar noch weniger. Der Rottenführer selbst verliert den Mut, die Gleisarbeit geht nicht voran. Die bei dieser Arbeit verbleibenden Leute müssen immer und immer wieder angepörrt werden, damit man am Tagesabschluß wenigstens ein angefangenes Gleisstück betriebsfähig fest hat. Wäre an solchem Tage die Arbeit im Stücklohn vergütet worden, dann hätten die Leute nicht mal den Tagelohn verdient, trotzdem sie sich abgemüht haben. Die aber zur Verrichtung nebensächlicher Arbeiten abgerufen wurden, meist ohne Aufsicht, verbringen den Tag oft im angenehmen Schlendrian.“ Eine andere oft zu hörende Antwort: „Nede mir ja niemand vom Stücklohn, die Eisenbahnverwaltung will ja nichts bezahlen, die gibt uns ja nicht mal einen richtigen Tagelohn, soll man sich für die halbe Mark noch mehr abquälen, wir arbeiten gerade genug, der Staat will es ja nicht anders.“

Ganz so unrecht haben die Antwortenden nicht. Warum bildet man in einer Bahnmeisterei nicht mindestens eine volle Rotte mit einem tatkräftigen Rottenführer, dem man keine Leute, auch nicht zum Ablöserdienst, entzieht und dem man die Ausführung der zeitig vorher festgelegten Arbeiten, in der Reihenfolge der Dringlichkeit, zuweist? Nur im äußersten Notfall sollte von der einmal festgelegten Reihenfolge der Arbeiten abgewichen und vor allem keine andere Arbeit begonnen werden, ehe die eine fertig ist. Zur Verrichtung nebensächlicher Arbeiten und zur Beseitigung kleinerer Schäden, die erledigt werden müssen, sind einige andere Arbeiter zur Verfügung zu halten, die dann auch nie ohne Aufsicht sein sollten. Bei einigen guten Willen wird sich ein solches Verfahren in den meisten Bahnmeistereien ermöglichen lassen. Bezüglich der Frage wegen zu geringer Bezahlung, kann den Arbeitern geholfen werden, wenn für jede zu leistende Arbeit,

ganz gleich welcher Art, der richtige Maßstab für die Bezahlung angelegt wird. Jeder Rottenführer und Arbeiter muß sich nach beendetem Tagewerk selbst Rechenschaft über das am Tage Geleistete ablegen, indem er die Arbeit kurz nieder schreibt. Um nun den richtigen Maßstab für Stücklohnarbeit zu finden, mache ich folgenden Vorschlag:

Die Eisenbahn bestimmt in jedem Betriebsamt eine Bahnmeisterei und diese wieder eine Rotte mit einem bewährten Rottenführer, der über alle Arbeiten täglich Aufzeichnungen macht, welche Zeit und Art der Arbeiten und die geleistete Stundenzahl enthalten müssen. Von diesen Rotten dürfen nur im äußersten Notfall Leute für andere Arbeiten entnommen werden und wenn es sein muß, dann sind auch diese Arbeiten, einschließend der Zeit, welche der oft nicht unbedeutende Weg zur Arbeitsstelle verschlingt, zu notieren. Aber auch jeder Arbeiter dieser Rotte bekommt für die 8 Arbeitstage der Woche einen Arbeitszettel, auf den er ganz kurz, täglich nach Stunden getrennt, seine Leistung niederschreibt. Die Arbeitszettel und den Leistungsbericht des Rottenführers schickt dieser wöchentlich der Bahnmeisterei zu, welche, auf diese Unterlagen gestützt, mit den bekannten Tages- oder Stundenlöhnen der Arbeiter ohne weiteres feststellen kann, was die Arbeit gekostet hat. Es wird dadurch ein leichtes sein, den Einheitspreis für jede Arbeit im Laufe der Zeit ziemlich genau zu ermitteln. Die Eisenbahn-Direktion wird in der Lage sein, durch Vergleichung und Zusammenstellung der Leistungsberichte der einzelnen Bahnmeistereien den richtigen Gedingesatz zu finden, der dann zum Ansporn für die Mehrleistung, bis zu einem gewissen Prozentsatz, zu verbessern wäre. Die jetzt im Gebrauche befindlichen Tagelöhner der Rottenführer bieten hierzu keine genügende Unterlagen, ebenso nicht die Uebersichten der Tagewerke und die Zusammenstellung der für Bahnunterhaltung aufgewendeten Tagewerke, die bei den Bahnmeistereien geführt werden, weil sie aus den Tagebüchern der Rottenführer entnommen sind. In diesen mangelt jegliche Arbeitsbeschreibung, nicht einmal ist hier die Arbeitsstelle oder ein Gleis benannt, wo gearbeitet und was geleistet wurde. Der Hinweis auf die Nummern des Arbeitsplanes wird bei näherer Betrachtung sonderbare Blüten zeitigen.

Der von mir angeregte Weg ist zwar etwas umständlicher Art; man wird einwenden, etwas zu bürokratisch, weil Schreib- und Rechenarbeiten damit verbunden sind. Aber er muß in E. gegangen werden, um in der Bahnunterhaltung eine nützbringende Arbeitsmethode zuwege zu bringen. Neben Einsparnissen für den Staat muß für die Arbeiter, unter Garantie des Tagelohnes, ein Mehrverdienst ermöglicht werden. Der Vorwurf, der Staat wolle nicht zahlen, wird dann hinfällig. Es macht mitunter einen sehr schlechten Eindruck, besonders auf Nicht-Eisenbahner, wenn auf einer Arbeitsstelle alle Arbeiter auf einmal ruhen, oftmals gestützt auf ihr Werkzeug, in unschöner Körperhaltung, die erst auf Anregung ihres Rottenführers die Arbeit wieder aufnehmen. Auch dies wird aufhören, wenn der Arbeiter weiß, daß er sich regen muß, wenn er einen Mehrverdienst erzielen will. Die zuverlässigen und einsichtigen Arbeiter werden schon selbst dafür sorgen, daß unnötige Unterbrechungen der Arbeit unterbleiben, und daß unwillige Arbeiter entfernt und nicht am Stücklohnarbeiten beteiligt werden dürfen. Auch das Liebeln nach anderen Dienstverrichtungen im Eisenbahndienst wird nachlassen, wenn erst mal die Bahnunterhaltung besser anerkannt und entlohnt wird. Der Rottenarbeiter muß sich mit Recht sagen, alle anderen Dienstverrichtungen bei der Eisenbahn werden besser entlohnt und, die, die sie leisten, tun sich halb so weh.

Dem Rottenführer aber lasse man auch eine klingende Anerkennung zuteil werden, sei es auch nur in Form einer einmaligen Zuwendung, wenn durch sachmännisches Urteil festgestellt wird, daß er seinen ihm zugeteilten Bahnhof- oder Streckenabschnitt durch Leistung guter Arbeit dauernd in einem betriebsfähigen Zustand erhält und wirtschaftlich arbeitet.

Es würde mir Freude machen, wenn meine Ausführungen bei den Beteiligten ein Resultat in der vorgeschlagenen Weise tätigten, ein reger Meinungs-austausch in unserer Fachzeitschrift wird vielleicht noch bessere Vorschläge zeitigen.

Heinr. Strauch, Rottenmeister, Frankfurt (M.).

Gleisstopfmaschinen Modell 1918 (III).

In Nr. 1 der Rottenführer-Zeitung vom 1. Januar 1922 las ich einen Artikel über die Verwendung der Gleisstopfmaschinen Modell 1918. Da ich seit Oktober vor. Js. in unserer Bahnmeisterei selbst mit den genannten Maschinen zu tun habe, ist es mir nicht ganz klar, daß der Verfasser dieses Artikels so wenig mit diesen Maschinen zufrieden sein konnte.

Als erstes möchte ich die Schlauchfrage ansprechen, die ja meinem Kollegen anscheinend sehr große Schwierigkeiten gemacht hat. Es wird erwähnt, daß Schlauchkürzungen im Laufe eines Tages mitunter dreimal notwendig waren. Demgegenüber kann ich feststellen, daß dieses während eines Vierteljahres bei meinen Maschinen nicht einmal vorgekommen ist. Selbstverständlich habe ich immer großen Wert auf die Behandlung der Schläuche gelegt, vor allen Dingen verhielte ich ein Knicken oder Ziehen an den Schläuchen.

Als zweites möchte ich erwähnen, daß angeblich bei den Maschinen meines Kollegen sehr oft die Ventile eingeschiffen werden mußten. Auch dieses ist mir unerklärlich, da ich während der ganzen Betriebsdauer nicht ein einziges Mal die Ventile nachschleifen mußte. Ich habe natürlich beim gründlichen Reinigen der Maschinen, ca. alle 6 Wochen, ganz besonderen Wert darauf gelegt, daß vom Ventilsitz wie auch Ventillegel die Delloble beseitigt wurde.

Ueber die an sich belanglosen Störungen am Pallas-Ver-gaser kann ich nicht klagen, da ich sehr guten Brennstoff habe, vor allen Dingen ist dieser nicht wasserhaltig. Ueberdies ist das Reinigen einer Düse irgendwelcher Art Momentache. Ueber Verwendung und Leistung der Maschinen will ich einiges folgen lassen:

Ich habe bisher nur in Rangiergleisen, oftmals bei starken Rangierbewegungen mit den Maschinen gearbeitet und habe eine durchschnittliche Tagesleistung bei ca. 100 Betriebsstunden mit 2 Maschinen von ca. 80 m erreicht, habe auch bei geringer Anhebung der Gleise die Tagesleistung schon auf 100 m gesteigert. Um über die Einteilung der Arbeit zu sprechen, muß ich erst erwähnen, daß innerhalb unserer Bahnmeisterei ständig 3—4 Kolonnen mit Gleisunterhaltungsarbeiten beschäftigt sind. Alle Vorarbeiten, wie z. B. Ausschachten, Auswechseln der Schienen und Schwellen usw. bis auf das Anheben werden durch diese Kolonnen erledigt, bevor die Maschinenkolonnen in Tätigkeit treten. Diese Maschinenkolonnen bestehen aus 3 Mann, wovon 2 Mann die Stopfer bedienen und 1 Mann zur Ablösung da ist, welcher auch die Herbeischaffung der Betriebsmittel zu erledigen hat. Sämtliche Maschinen stehen unter meiner Aufsicht. Ein besonderer Sicherheitsposten ist nicht erforderlich, da ja bekanntlich zu jeder Gleisunterhaltungsrotte ein Sicherheitsposten gehört. Den Stopfern ist freigestellt, sich durch den dritten Mann von Zeit zu Zeit ablösen zu lassen.

Sehr gute Erfahrungen habe ich damit gemacht, daß ich jeden Mann, welcher mit den Maschinen arbeiten muß, mit denselben vertraut gemacht habe, so daß sie kleinere Störungen selbst beseitigen können, und habe ich somit bei den Leuten ein besonderes Interesse für ihre Maschinen geweckt.

Da die Verwendung der Gleisstopfmaschinen auf dem Gebiete der Gleisunterhaltung ein großer Fortschritt ist, kann ich nur hoffen und wünschen, daß meine Kollegen dieselben guten Erfahrungen mit ihren Maschinen machen wie ich.

Otto Münch, Bm. L. D. VIII, Riesa, Rottenf.

Fahrerweisungen bei Kleinwagen.

Der Bezirksverein Königsberg brachte unter Verschiedenes den Antrag ein „Eigenhändige Unterschrift der Fahrerweisungen bei Kleinwagen in Abwesenheit des Dienststellenvertreters“. (Siehe Rottenführer-Zeitung vom 1. 11. 21.) Hierbei kann es sich natürlich nur um dienstliche Fahrten handeln, ohne eine Vergütung für den Kleinwagen von dritter Person.

Vom Verbandsvorstand ist dieser Antrag abgelehnt. Es wäre wohl erforderlich, die Gründe hierzu zu hören.

Ich meinerseits möchte zu den dienstlichen Fahrten kurz Stellung nehmen und hierdurch den Beweis erbringen, daß dieser Antrag sehr gerechtfertigt ist. Ich unterscheide:

1. Fahrten mit dem Kleinwagen, wo dieser am Dienstort der Bahnmeisterei untergebracht ist.
2. Wo ein Kleinwagen im Bezirk der Bahnmeisterei auf einer beliebigen Station in der Verwahrung des Rottenführers ist.

Zu 1.: Will der Rottenführer hier den Kleinwagen benutzen, so geht ersterer in die Schreibstube des Bahnmeisters und bittet den zufällig anwesenden Schreiber (früheren B.-U.-Arb.), ihm einen Fahrchein auszustellen. Diese Bitte wird vielleicht prompt erledigt, wenn auch noch nicht nach dem Grund gefragt wird.

Nun liegen diese Fahrcheine oft in vervielfältigter Unterschrift schon dort und somit ist der Schreiber in der Lage, sich gegenüber dem Rottenführer als Vertreter des Bahnmeisters zu denken. Wenn es nicht der Fall ist, so sucht er den Bahnmeister auf und ist dieser nicht anwesend, so wird oft selber eine fingierte Unterschrift geleistet.

Zu 2.: Der Rottenführer muß den Kleinwagen gebrauchen. Dieses in einer größeren Zeitspanne voraus zu sehen, ist nicht immer möglich. Der wirtschaftliche Nachteil dieser

Angewohnheit ist der Bahnmeisterei bekannt. Der beste gangbare Weg ist, daß man viele Rottenführer mit einem Fahrcheinblock schon ausgerüstet hat und zwar nach Unterschrift in vervielfältigter Form. Alles andere fällt sich der Rottenführer selbst aus. In dringenden Fällen kann dies ja auch der Fahrdienstleiter. Aber man denke sich oft in solchen Fällen ein blutjunges Geschöpf, nach kaum dreimonatiger Beschäftigung soeben als Fahrdienstleiter ausgebildet.

Ein jeder Kollege und die Verwaltung selbst weiß doch, daß man mit einem ausgefertigten Fahrchein ohne die Zustimmung des Fahrdienstleiters nichts anfangen kann. Man sollte deshalb doch einen Beamten mit oft 20 bis 30 jähriger Tätigkeit mehr vertrauen, als einem im jugendlichen Alter stehenden Schreiber oder Aushilfsbeamten. So sind die Verhältnisse tatsächlich und es wäre an der Zeit, daß auch der Dienst der Rottenführer einer gründlichen Betrachtung unterzogen wird, um sich nicht ganz zum Narren anderer zu machen, wovon diese nur die Vorbeeren ernten.

Wenn wir nicht selbst in die Doffentlichkeit treten, so kann es uns auch nicht Wunder nehmen, daß so wenig Anerkennung unseres Dienstes zu bemerken ist, denn es gibt doch wohl kaum eine Kategorie, die mit der Bewertung ihrer Dienstobliegenheiten so im stillen schlummert, als gerade die Rottenführer.

Also Kollegen, im neuen Jahre frisch ans Werk, zur Hebung unseres Standes.

Niemann, Rottenführer.

Anmerkg. des Verbandsvorstandes: Für den Verbandsvorstand ist der Beschluß von Hamburg maßgebend. Hiernach mußte derselbe die Angelegenheit ablehnen. Einer weiteren Erörterung dieser Angelegenheit durch die Mitglieder selbst steht natürlich nichts im Wege.

Ein Wort zum diesjährigen Verbandstage.

Die Bezirksvereine haben die Ortsvereine bereits ersucht, Anträge zum Verbandstage zu stellen. Die Ortsvereine sind diesem Antrag nachgekommen. Die Mitglieder stellen aber fast stets eine Fülle von Anträgen, die für die Behandlung nicht durchzuführen sind. Vor allem werden die Anträge besonders vielseitig gestellt, wo ein Ortsverein sich aus Bediensteten der verschiedenen Direktionen zusammensetzt. Oft können diese Anträge nicht nachdrücklich unterstützt werden, weil die Kollegen persönliche Wünsche vorbringen und die Handhabung unseres Dienstes bei den einzelnen Direktionen und Ämtern verschieden ist. Oft kann auch der Vorstand

des Ortsvereins hierzu nicht die richtige Stellung nehmen, zumal wenn dieser einem anderen Direktionsbezirk angehört. Es wird dann immer von einer Laugigkeit des Vorstandes gesprochen und die Kollegen bekunden dann kein Interesse mehr an dem Verband, oder drohen sogar mit dem Austritt.

Eine der ersten Fragen zum diesjährigen Verbandstage wäre deshalb die Organisation innerhalb der einzelnen Direktionsbezirke. Es muß dahin gestrebt werden, daß sämtliche Kollegen dem Bezirksverein angehören, in dem sie dienstlich tätig sind. Die Ortsvereine müssen sich ämterweise zusammensetzen. Eine Verschmelzung mehrerer Ämter zu einem Orts-

verein ist nur dann zulässig, wenn diese Ämter einer und derselben Direktion angehören. Auch müssen diese Ämter in ihrer geographischen Lage zusammenliegen und gute Zugverbindungen aufweisen.

Hierdurch gewinnen wir ein einheitliches Streben und Ziel, und dadurch ein Einvernehmen sämtlicher Kollegen innerhalb des Verbandes. Die Kollegen verstehen sich innerhalb der Ämter am besten und haben ein und dieselben Wünsche, sowie Beschwerden. Auch wird hierdurch eine bessere Führungsnahme mit den Amtsvorständen erreicht, sowie der Verbands-

vorstand in mancher Hinsicht entlastet. Es kann hier nicht gesagt werden, in manchen Fällen ist ja auch der Beamtenrat zuständig. Wir wissen ja, wie es mit dem Beamtenrat auf weit verzweigter Strecke in der Beamtenvertretung und gerade auch für uns Kottenführer aussieht.

Also Kollegen, laßt uns dieses Werk tun, um unsere Gesetze selbst zu lenken und damit zur Hebung unseres Standes beitragen.

Aug. Niemann,

Schriftführer des Ortsvereins Lüneburg.



Verbandsnachrichten.



Berlin SW. 68, 15. Februar 1922.

Technische Fachgewerkschaft.

An alle

Sparten und Spartenbezirke
nachrichtlich den Fachbezirken

— je besonders. —

Nachstehend lassen wir in Abschrift ein Rundschreiben der Reichsgewerkschaft folgen. In Anbetracht des außerordentlich wichtigen Inhalts des Rundschreibens bitten wir um möglichste Bekanntgabe an alle Mitglieder und genaueste Beachtung. Mit Gewerkschaftsgruß!

Der Vorstand.

Säler. Fleds.

Werte Kollegen!

Alle aus Anlaß des Streiks ergangenen Kündigungen, Entlassungen und Suspensionen fallen unter die vom Reichskabinett ausgestellten Richtlinien, d. h. jeder einzelne Fall, der zeitlich vor Aufstellung der Richtlinien liegt, muß nochmals einer besonderen Prüfung unterzogen werden.

Wir sind augenblicklich damit beschäftigt, genaue Richtlinien über den Verlauf der einzelnen Verfahren und zweckmäßige Verhalten der beschuldigten Kollegen auszuarbeiten. Heute können wir aber schon im Interesse der Kollegen folgende Ratsschlüsse geben, die sich in der Praxis bereits bewährt haben:

1. Bei den Vernehmungen ist es notwendig, die Erklärungen des Richters ruhig anzuhören und dann zu fragen, welche Beschuldigungen zur Last gelegt werden. Unter keinen Umständen darf man sich darauf einlassen, sofort eingehende Erklärungen abzugeben. Nachdem die Beschuldigungen ausgesprochen sind, wird ruhig geantwortet: „Ich werde mir alles noch einmal reiflich überlegen und werde dann innerhalb einer Frist von 3 Tagen eine Erklärung abgeben.“

2. Jeder Kollege, dem gekündigt worden ist, muß sofort schriftlich Einspruch gegen diese Kündigung erheben; tut er es nicht, so erklärt er sich stillschweigend mit der Kündigung einverstanden. Nach § 43 des Beamtenrätegesetzes sollen bei Kündigungen die Beamtenräte mitwirken. Dies geschieht aber nur auf Antrag der Beteiligten. Die gekündigten Kollegen müssen also bei ihrem Einspruch gegen die Kündigung gleichzeitig die Mitwirkung des Ortsbeamtenrates ausdrücklich beantragen. Dort, wo der Ortsbeamtenrat nicht mehr amtiert, kommt der zuständige Bezirksbeamtenrat in Frage.

Hat der Ortsbeamtenrat bei Verhängung der Dienstentlassung nicht mitgewirkt und erhebt der Bedienstete unter nimmehriger Anrufung des Orts- oder Bezirksbeamtenrates dagegen Einspruch, so muß die Stellungnahme des örtlichen Beamtenrates festgestellt werden. Ist dieser mit der Kündigung nicht einverstanden, so ist weiter mit dem Bezirksbeamtenrat zu verhandeln. Erst nach Beendigung dieser Verhandlungen darf der Spruch des Kollegiums herbeigeführt werden.

Mit gewerkschaftlichem Gruß!

Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten u. -Anwärter.
Geschäftsführender Vorstand.
gez. Unterschriften.

Bericht

Über die erweiterte Vorstandssitzung am 29. Januar 1922 zu Essen.

Tagesordnung:

1. Anfertigen der Anwesenheitsliste.
2. Verlesen der letzten Niederschriften.
3. Bericht über die Gründung der Arbeitsgemeinschaft.
4. Beitragsfrage.

5. Verbandstag 1922.

6. Tagesordnung hierfür.

7. Aussprache über innere Verbandsangelegenheiten.

8. Verschiedenes.

1. War der gesamte Vorstand erschienen, sowie der Vertreter unseres Verbandes, Schimmelpfennig (Berlin), Schriftleiter Wundenberg und der 1. Bezirksvereinsvors. Fink (Essen). 2. Wurden verlesen und angenommen. 3. Berichtete der 1. Verbandsvorsitzende Schneider über die am 14. und 15. Januar in München gegründete Arbeitsgemeinschaft mit den Kottenführern der süddeutschen Staaten. Die Versammlung begrüßte das Zustandekommen der Arbeitsgemeinschaft und erklärte sich mit den dort gefaßten Beschlüssen einverstanden. Anschließend gab der Verbandsvorsitzende eine bei der Tagung der Arbeitsgemeinschaft gefaßte Resolution an den Verband der Deutschen Eisenbahnmeister bekannt. (Siehe Rtf.-Ztg. Nr. 3 v. 1. 2. 22.) 4. Entsprechend der Aufforderung der T. F. G. und R. G., eine einmalige Umlage von 20 Mk. zu erheben, wurde beschlossen, für ein Jahr den 1/4 jährlichen Beitrag auf 50 Mk. zu erhöhen. (Siehe Bekanntmachung in der Rtf.-Ztg. Nr. 4 vom 15. Febr. 1922.) 5. Der Verbandstag findet am 9. und 10. Juli in Hannover statt. 6. Die Aufstellung der Tagesordnung wurde dem engeren Vorstandsvorstand übertragen. 7. fand eine Aussprache über den Bericht der Bezirksversammlung von Hannover statt, der zu einer scharfen Meinungsverschiedenheit einerseits zwischen dem Verbandsvorstand, andererseits zwischen Schimmelpfennig und Hermann, Berlin geführt hatte, da Schimmelpfennig und Hermann als Vertreter der Reichsgewerkschaft in der Bezirksversammlung unzutreffende Behauptungen aufgestellt haben sollten. Die Aussprache ergab aber das Gegenteil, vielmehr wurde festgestellt, daß der Bericht von Hannover sinntestellend gebracht sei. Da sich hiermit eine weitere Klärung erübrigte, gaben sich beide Teile mit dieser Feststellung zufrieden. 8. Wurden einige geschäftliche Angelegenheiten erledigt.

Der Vorstandsvorsitzende. J. A.: Rüdgers, 1. Schriftf.

Reichsarbeitsgemeinschaft deutscher Eisenbahnkottenführer.

Abteilung Bayern.

Allen bayr. Kollegen diene zur Kenntnis, daß die Kottenführerzeitung im Monat Februar und März neben der bisherigen Vereinszeitung erscheint.

Ab 1. April erscheint die Kottenführerzeitung allein, und ist Vereinszeitung von diesem Zeitpunkt ab. Es werden alle Kollegen ersucht, tatkräftig an unserer Zeitung mitzuarbeiten. Die Artikel sind an den Unterfertigten zu richten. Alle Versammlungen werden in der Kottenführerzeitung ausgeschrieben, überhaupt alle Veröffentlichungen, die die Abteilung Bayern betreffen.

Mit kollegialem Gruß!

Kraus.

AB. Den Herren Bezirksmännern, Obmännern und Mitgliedern sei hiermit mitgeteilt, daß die Bezirksversammlungen im März beginnen und zwar nach der geplanten Vorstellung beim R. B. M. in Berlin. Ich erwarte von den Bezirksobmännern über den Zeitpunkt der abzuhaltenden Versammlungen Vorschläge und werde bei jeder Versammlung selbst anwesend sein.

Auch habe ich am 12. 2. 22 beim R. B. M. Zw. B. wegen des langamen Ganges unserer Beförderung vorgeprochen und zwar unter Führung des 1. Vorsitzenden des bayr. Staats-technischer Verbandes und im Beisein des Kollegen Waldauf.

Das Stellenbelegungsprogramm ist bereits für die Bahnunterhaltung fertiggestellt, mit der Befegung soll demnächst begonnen werden.

Die Kottenmeisterstellen vertellen sich wie folgt:
Direktion Augsburg 21, Ludwigshafen 28, München 28,
Münster 22, Regensburg 22, Würzburg 12.

Die Herren Bezirksobmänner haben nun bei ihrer Direktion vorstellig zu werden und nachzuforschen, ob die Stellen schon besetzt sind und dann mir zu berichten.

Auch muß ich wiederholt bitten, daß alle Berichte und Beschwerden einwandfrei sein müssen, denn nur mit solchem Material kann bei der Verwaltung etwas erreicht werden.

Ueber Beförderung der Kottenaufseher und Anstellung der Kottenführer Näheres in der nächsten Nummer djs. Blattes.
K r a u s.

Erlasse und Verfügungen.

Uebertritt von Arbeitern in die Beamtenlaufbahnen.

Im Reichsbesoldungsgezet (§ 5) ist vorgeschrieben, daß bei den nicht aus den Militärämtern hervorgegangenen Diätaren die außerplanmäßige Dienstzeit 5 Jahre nicht übersteigen darf, der diätarische Beamte also spätestens mit Ablauf einer fünfjährigen außerplanmäßigen Dienstzeit in eine Planstelle einrücken muß. Diese Bestimmung tritt nach § 33 des Gesetzes am 1. April 1925 in Kraft. Nach Ziffer 240 (Abs. 2), 242 bis 247 und 249 bis 251 der Besoldungsvorschriften ist als außerplanmäßige Dienstzeit unter gewissen Voraussetzungen auch eine Beschäftigung im Lohnverhältnis nach vollendetem 20. Lebensjahr anzurechnen, sofern der Bedienstete ständig und hauptsächlich mit den Dienstverrichtungen eines Beamten betraut gewesen ist und diese Beschäftigung in unmittelbarem Anschluß zur Uebernahme in das Beamtenverhältnis geführt hat. Hiernach würde bei einem Lohnbediensteten der Beginn der ständigen und überwiegenden Verwendung im Beamtendienst demnächst von ausschlaggebender Bedeutung für den Zeitpunkt seiner planmäßigen Anstellung sein. Da aber die Heranziehung der Arbeiter zum Beamtendienst von dem örtlichen Bedarf der Dienststellen abhängt, würde der Beginn der ständigen und überwiegenden Verwendung im Beamtendienst und damit auch der spätere Zeitpunkt der planmäßigen Anstellung bei den einzelnen Bediensteten im Vergleich zu ihrer Gesamtdienstzeit sehr verschieden ausfallen können. Die für viele Bedienstete sich hieraus ergebende Benachteiligung macht es erforderlich, durch geeignete Maßnahmen einen gerechten Ausgleich der hier wirkenden Zufälligkeiten herbeizuführen.

Um zugleich auch die Uebernahme der Arbeiter in den Beamtendienst für die Deutsche Reichsbahn einheitlich zu regeln, ordne ich folgendes an:

1. Ein großer Teil der Reichsbahnbeamten in Stellen mit einfacheren Dienstverrichtungen geht aus dem Arbeiterpersonal hervor. Es ist daher schon bei der Annahme von Arbeitern darauf Bedacht zu nehmen, daß in möglichst großer Zahl solche Personen eingestellt werden, die sich voraussichtlich für eine Verwendung im Beamtendienst eignen werden.

2. Jeder Eisenbahnarbeiter, der den Wunsch hat, Beamter zu werden, hat sich um Zulassung zu einer Beamtenlaufbahn, die er zu bezeichnen hat, schriftlich auf dem Dienstwege zu bewerben. Die Bewerbung ist nur für eine Laufbahn zulässig. Sie kann jedoch nachträglich einmal auf eine andere Laufbahn abgeändert werden, so lange die in der Prüfungsordnung vorgesehene Ausbildung für die ursprünglich gewählte Laufbahn noch nicht abgeschlossen ist.

Die Bewerber müssen seit dem Dienst Eintritt, frühestens seit Vollendung des 18. Lebensjahres, eine ununterbrochene Dienstzeit von zwei Jahren zurückgelegt haben und dürfen höchstens 28 Jahre alt sein. Bewerbungsgesuche von Bediensteten, welche diesen Bedingungen nicht entsprechen, sind von den Dienstvorstehern zurückzugeben. Die Altershöchstgrenze (28 Jahre), deren Herabsetzung für einzelne Beamtenlaufbahnen nach deren besonderen Bedürfnissen vorbehalten bleibt, gilt nicht für die Kriegsbeschädigte und Eisenbahnunfallinvaliden.

Inwieweit die Dienstzeit als „ununterbrochen“ anzusehen ist regelt sich nach den §§ 26 und 30 Absatz (1) des Lohnvertrages.

3. Die Dienstvorsteher haben die Bewerbungsgesuche, auf denen der Tag des Eingangs vermerkt sein muß, mit einer von dem Bewerber selbst verfaßten und selbst geschriebenen Darstellung seines Lebenslaufs und einem vom Bewerber ausgefüllten Fragebogen (nebst Anlagen) in einem An-

schlagbogen nach einheitlichem Muster, das besonders Abschlacht wird, an das vorgelegte Amt (Betriebsdirektion) weiterzuleiten. Der Amtsvorstand prüft die Beurteilung des Bewerbers durch den Dienstvorsteher nach; kann er sich ihr anschließen, so veranlaßt er die Untersuchung auf körperliche Tauglichkeit und die Abnahme der Vorprüfung, falls diese für die betreffende Laufbahn vorgeschrieben und durch ihn abzunehmen ist. Die so ergänzte Bewerbung legt der Amtsvorstand unter Beifügung seines eigenen Urteils der Direktion vor.

Ist der Bewerber unmittelbar der Eisenbahn-Generaldirektion (Eisenbahndirektion) unterstellt, so ist dieser von dem Dienstvorsteher (Bürovorstand) die Bewerbung zur weiteren geschäftlichen Behandlung vorzulegen.

4. Die Bewerber, die für die Zulassung zu der erwähnten Beamtenlaufbahn nach ihrer dienstlichen und außerdienstlichen Führung sowie nach ihren bisherigen Leistungen geeignet erscheinen und die eine für die Beamtenlaufbahn etwa vorgesehene Vorprüfung bestanden haben, werden, sofern ihr Gesundheitszustand den Anforderungen an die körperliche Tauglichkeit genügt, bei der Eisenbahn-Generaldirektion (Eisenbahndirektion) in eine Vormerklifte nach dem Tage des Eingangs der Bewerbung bei der Dienststelle — Bewerbungsdienstalter — aufgezeichnet. Bei gleichem Bewerbungsdienstalter richtet sich die Reihenfolge der Eintragung nach der Länge der Eisenbahndienstzeit und, wenn auch diese gleich ist, nach dem Lebensalter. Bei nachträglicher Änderung der Bewerbung für eine andere Laufbahn gilt das ursprüngliche Bewerbungsdienstalter auch für die neu gewählte Laufbahn.

Kriegsbeschädigte und unfallinvalid Bewerber sind vorzumerken, wenn sie hinsichtlich ihrer körperlichen Tauglichkeit die in dem Umdruck vom 23. Mai 1921 — E. II. 24. 15938/20 — angegebenen Voraussetzungen erfüllen und innerhalb des Gesamtbedarfs an Dienstanfängern zu der erstrebten Laufbahn trotz ihrer körperlichen Mängel zugelassen werden können.

Den Bewerbern ist über ihre Aufnahme in die Vormerklifte unter Befamgabe ihres Bewerbungsdienstalters eine schriftliche Mitteilung zu machen. Dabei ist den Dienstvorstehern der Platz (Abs. Nummer) zu bezeichnen, den die Bewerber in der Vormerklifte erhalten haben. Die Vormerklisten können bei Ueberfüllung nach pflichtmäßigem Ermessen der Eisenbahn-Generaldirektionen (Eisenbahndirektionen) zeitweise geschlossen werden.

5. Für die Heranziehung zum Beamtendienst kommen in erster Linie die in die Vormerklifte aufgenommenen Lohnbediensteten in Frage. Diese sind mit Genehmigung des vorgelegten Amtes (Betriebsdirektion) in der durch den örtlichen Bedarf bedingten Anzahl in der Reihenfolge ihrer Aufzeichnung in der Vormerklifte zur Ausbildung für den Beamtendienst der erwähnten Laufbahn heranzuziehen. Die Ausbildung ist zunächst auf die zur Erfüllung der Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebs- und -Polizeibeamten erforderliche Dauer zu beschränken und auf das durch die Prüfungsordnung vorgeschriebene Maß erst später zu ergänzen, falls es nicht etwa nach der Organisation der Beamtenlaufbahn und den örtlichen Bedürfnissen zweckmäßig ist, von vornherein die volle, in der Prüfungsordnung vorgeschriebene Ausbildung durchzuführen. Vor der erstmaligen Zulassung eines Bediensteten zur selbständigen Wahrnehmung des Beamtendienstes ist in einer formlosen Prüfung festzustellen, daß er den Anforderungen nach den vorgenannten Befähigungsvorschriften genügt. Handelt es sich nicht um den Dienst eines Eisenbahn-Betriebs- oder -Polizeibeamten, so hat sich die Feststellung in der formlosen Prüfung darauf zu erstrecken, daß der Bedienstete zur Wahrnehmung der Beamtendienstgeschäfte praktisch befähigt ist.

Die Abnahme der formlosen Prüfung erfolgt bis auf weiteres durch den nach den Länderbestimmungen dafür zuständigen Beamten. Ueber das Bestehen der formlosen Prüfung ist von dem Prüfenden ein Zeugnis für die Personalakten auszufertigen.

6. Falls bei einer Dienststelle weder unter den eigenen Bediensteten, noch unter denen der anderen Dienststellen am Orte für den in Betracht kommenden Dienstzweig in der Vormerklifte aufgezeichnete Bewerber vorhanden sind, auch von auswärts solche nicht überwiesen werden können, sind beim Vorliegen dringenden Bedarfs ausbilsweise auch nicht vorgemerzte Arbeiter nach der erforderlichen (bei Betriebs- und Bahnpolizeibeamten in den Grenzen der Befähigungsvorschriften gehaltenen) Ausbildung und nach formloser Prüfung zum Beamtendienst heranzuziehen. Auch wird durch die Bestimmung, daß jeder Bewerber nur zu einer Laufbahn zugelassen werden kann, nicht das Recht der Verwaltung eingeschränkt, im Falle des dienstlichen Bedürfnisses diese Bediensteten in mehreren Dienstzweigen (bei Be-

triebs- und Bahnpolizeibeamten im Rahmen der Befähigungsvorschriften) auszubilden und zu verwenden.

Die Bediensteten können aus einer solchen im Dienstinteresse notwendigen, ausbildenweisen Verwendung nicht einen Anspruch herleiten, zu einer Beamtenlaufbahn oder zu einer anderen als der von ihnen gewählten Laufbahn zugelassen zu werden.

7. Die Ausbildung eines Bewerbers oder die Bervollständigung seiner Ausbildung nach den Vorschriften der Prüfungsordnung ist im Rahmen des Bedarfs an Nachwuchsfür die Beamtenstellen in der Reihenfolge der Vorrangliste von der Eisenbahn-Generaldirektion (Eisenbahndirektion) zu veranlassen. Die förmliche Prüfung ist so rechtzeitig abzunehmen, daß eine Verzögerung der Ernennung zum Diätar — auch unter Berücksichtigung einer etwa notwendigen Wiederholung der Prüfung — nicht eintritt.

8. Die Dienstvorsteher haben der Eisenbahn-Generaldirektion (Eisenbahndirektion) zur Aufzeichnung in der Vorrangliste von dem Beginn der ständigen und überwiegenden Beschäftigung eines Bewerbers im Beamtendienst Mitteilung zu machen. Eine ständige und überwiegende Verwendung im Beamtendienst liegt vor, wenn der Bedienstete jeden Tag und an jedem Tage in der Mehrzahl der Arbeitsstunden mit Beamtenverrichtungen befaßt ist.

9. Bei Beginn der ständigen und überwiegenden Verwendung im Beamtendienst, frühestens aber nach einer für die einzelnen Laufbahnen besonders festzusetzenden Wartezeit seit Beginn des Bewerbungsdienstalters, wird der Bewerber in eine Anwärterliste aufgenommen, die ebenfalls bei der Eisenbahn-Generaldirektion (Eisenbahndirektion) zu führen ist und als Bewerberliste im Sinne der Ziffer 244 der Befolgungsvorschriften gilt. Durch die Einhaltung der Mindestwartezeit wird ein angemessener Ausgleich in den Fällen herbeigeführt, in denen Arbeiter — durch Zufälligkeiten des örtlichen Bedarfs begünstigt — schon früh zum Beamtendienst herangezogen sind. Die Aufnahme in die Anwärterliste ist nicht davon abhängig, daß zuvor die förmliche Prüfung abgelegt ist. Bewerber, die bei Ablauf der für ihre Laufbahn festgesetzten Wartezeit an ihrem Dienstort noch nicht ständig und überwiegend im Beamtendienst beschäftigt werden können, sind zur Ermöglichung einer solchen Verwendung rechtzeitig nach einem anderen Orte zu überweisen. Die Verhältnisse sind auf Grund der Vorrang- und Anwärterliste von der Direktion zu überwachen, damit die Ueberweisung nach einem anderen Orte veranlaßt werden kann. Lehnen Lohnbedienstete die Ortsveränderung ab, so unterbleibt einstweilen ihre Aufnahme in die Anwärterliste, bis sie an ihrem Dienstort ständig und überwiegend im Beamtendienst verwendet werden oder sich nachträglich nach einem anderen Orte in den ständigen Beamtendienst überweisen lassen.

Die Festsetzung der Wartezeit für die einzelnen Laufbahnen sowie eine durch die Entwicklung der Verhältnisse etwa notwendig werdende Aenderung derselben behalte ich mir für das Reichsbahngebiet vor.

Mit dem Tage der Aufnahme des Bediensteten in die Anwärterliste beginnt die nach den eingangs erwähnten Befolgungsvorschriften als außerplanmäßige Dienstzeit anrechnungsfähige Lohndienstzeit. Dieser Zeitpunkt ist bei Bediensteten, die erstmalig die förmliche Prüfung nicht bestehen, um den für die Wiederholung der Prüfung festgesetzten Zeitraum hinauszurücken. Die Aufzeichnung in der Anwärterliste bedeutet nicht schon die Ernennung zum außerplanmäßigen Beamten. Letztere findet vielmehr in der Reihenfolge der Anwärterliste erst statt, wenn freie diätarische Beamtenstellen vorhanden sind. Bis zur Aufnahme in die Anwärterliste gelten die Lohnbediensteten als Aushilfsbeamte. Nach der Aufnahme in die Liste sind sie Beamtenanwärter.

10. Durch vorstehende Bestimmungen wird lediglich der für die planmäßige Anstellung maßgebende Beginn der außerplanmäßigen Dienstzeit geregelt. Die Vorschriften über die Anrechnung von Dienstzeit auf das Befolgungsdienstalter bleiben unberührt.

11. Diese Grundsätze werden bei Einführung einer neuen einheitlichen Beamtenlaufbahn für diese besonders in Kraft gesetzt werden. Es ist jedoch den Zweigstellen, Eisenbahn-Generaldirektionen und der Eisenbahndirektion in Oldenburg unbenommen, für ihren Bereich nach eigenem Ermessen das neue Verlangen aus für die zurzeit noch geltenden seitherigen Laufbahnen zur Anwendung zu bringen.

Der Reichsverkehrsminister: Groener.



Vereinsnachrichten.



An alle außerplanmäßig angestellten Kollegen!

Sollten sich unter den a. p. Rottenführern solche befinden, welche von der Verwaltung aufgefordert worden sind, überzahlte Beträge zurückzuerstatten, oder denen solche schon ganz oder teilweise abgezogen sind, so machen wir darauf aufmerksam, daß es für die Betreffenden empfehlenswert ist, an ihre Eisenbahndirektion einen Antrag auf Niederschlagung dieser Beträge zu richten.

Jeder muß persönlich für seinen Fall direkt eine entsprechende Eingabe abfassen, in welcher die für seinen Fall in Betracht kommenden Beträge und Zeiträume genannt sind.

Sollte jemand nicht im klaren sein, wie er eine solche Eingabe zu erfassen hat, so ist die Schriftleitung der Rottenführer-Zeitung, Oberhausen Rhld., Bahnhofstr. 1, bereit, gegen Erstattung der Portoauslagen dem Betreffenden das Muster eines solchen Antrages einzusenden, welches bis auf Namen, Daten und Zahlen fertiggestellt ist.

Wundenberg.

Bez.-B. Berlin. Bekanntmachung. Nachfolgende Kollegen sind wegen Nichtzahlen der Beiträge aus dem Verbände ausgeschlossen: Nr. 96 Baier Albert, Nr. 123 Thiers Hermann, Nr. 143 Marschall August, 144 Böttcher Hermann, 216 Knop Heinrich, 222 Dörnbrod, Karl.

Emil Ruck, Vorsitzender.

Bez.-B. Breslau. Bekanntmachung. Die Ortsgruppenvorstände des Bez.-Vereins Breslau werden ersucht, sobald wie möglich diejenigen Kollegen namhaft zu machen, welche die Zeitschriften Reichsgewerkschaft, sowie Technik und Handwerk noch nicht erhalten. Bedingung ist, genaue Angabe über Vor- und Zuname, Wohnort, Kreis, sowie Postamt. Nach Eingang dieser Angaben werden sofort die nötigen Schritte an maßgebender Stelle nochmals eingereicht, um den vielen Klagen und Anfragen in dieser Sache unsererseits ein Ende zu machen. Im Interesse der nicht belieferten Kollegen ersuche ich das Material baldigst zu sammeln und sofort an den 1. Schriftführer Kollegen A. Klapper, Breslau 8, Briegerstr. 21, einzusenden.

Bez.-B. Cöln, Ortsgr. Cleve. Am 9. 1. 22 fand unsere Generalversammlung statt. Tagesordnung: Wahl des Vorstandes. Es wurden gewählt: 1. Vorsitzender Bergmann, Bm 4, Goch, 2. Vorsitzender Reintjes, Cleve, 1. Schriftführer: Rod, Bm. 11, Calcar, 2. Schriftführer Schoppmann, Bm. 3, Reveler, 1. Kassierer Brückmann, Bm. 10, Kanten, 2. Kassierer Cox, Bm. 10, Kanten, Kassierprüfer Wilden, Bm. 4, Goch und van Gistern, Bm. 9, Issum.

3. A.: Rod, 1. Schriftführer.

Bez. Erfurt, Ortsgr. Weiskensfelds, Generalversammlung. Am 2. 4. 22., um 10 Uhr vorm., findet eine Generalversammlung im Restaurant zum roten Löwen statt. Tagesordnung: 1. Wahl des gesamten Vorstandes, 2. Stellungnahme der Rottenführer zur Fachgewerkschaft 7. 3. Zahlen der Beiträge, 4. Verschiedenes. Alle Mitglieder der Ortsgruppe Weiskensfelds werden ersucht, bei dieser Versammlung vollständig zu erscheinen, damit die rückständigen Beiträge für das verflossene Jahr lückenlos beglichen werden können, damit der Kassierer, Kollege Bergner, die Beiträge endlich an die zuständige Stellen abführen kann. Im letzten Quartal war die Beitragszahlung so mangelhaft, daß die Beiträge bisher noch nicht abgeführt werden konnten.

3. A.: Fauslau, 2. Schriftführer.

Bez.-B. Essen. Einladung zur Bezirksversammlung! Zu der am Sonntag, den 26. März, nachm. 3 Uhr, im kathol. Gesellenhaus Essen stattfindenden Bezirksversammlung werden sämtliche Mitglieder gebeten, resülos zu erscheinen. Tagesordnung wird in der Versammlung bekanntgegeben. Nochmals betone ich, daß es Ehrenpflicht eines jeden Mitgliedes ist, wegen Wichtigkeit der Tagesordnung zu erscheinen.

Finz, Vorsitzender.

Bez.-B. Königsberg. Bekanntmachung. Sämtlichen Kol. des Bezirks zur Kenntnis. Der Sachunterricht, der in Königsberg durch den Oberlandmesser Herrn Kolb für Rottenführer abgehalten wird, ist nur für die Kollegen der drei Betriebsämter daselbst bestimmt. Den auswärtigen Kollegen wird Urlaub und Freifahrt von der Direktion nicht gewährt. Diejenigen Ortsgruppen, die auch einen besonderen Kurzus wünschen,

Bitte ich, mir selbstes mitteilen zu wollen. Wenn es geht, auch gleich die Person anzugeben, welche den Sachunterricht abhalten soll, damit ich selbiges der Direktion unterbreiten kann. Gleichzeitig bitte ich um Angabe, wo und wann der nächste Vierteljahrs-Sachunterricht stattfinden soll. Auch möchte ich allen Kollegen noch mitteilen, daß eine Bekleidung mit Filztiefeln für Kottenführer dieses Jahr wohl kaum stattfinden wird, denn es soll erst eine Kommission beim Zentralamt beraten, welche Kategorien mit Filztiefeln beliefert werden sollen. Na, und dann ade Winter und lebt wohl, ihr Filztiefel.

F. Augstein, 1. Vorf.

Orts-V. Lehrte. Bekanntmachung. Die Kollegen werden ersucht, die 21 Mark Beiträge, 50 Mark Kampfonds sofort an den Kollegen Kottenmeister Schwarz, Lehrte, zu senden. Ferner findet die nächste Versammlung am 2. 4. 22, nachm. 2 Uhr, im Hotel zum Mond statt. Sämtliche Kollegen müssen erscheinen, da Vorstandswahl und wichtige Besprechungen stattfinden.

J. A.: Dubentropp, Schriftf.

Bez.-V. Mainz. Bekanntmachung. Am 5. März 1922 findet in Mainz, Gasthaus zum Lannenbaum, Lotharstraße, unsere Bezirksversammlung, vormittags 10.15 Uhr, statt. Tagesordnung: Punkt 1: Vortrag von einem Herrn der Direktion über Bahnunterhaltung. Punkt 2: Verlesen der Niederschrift der letzten Versammlung. Punkt 3: Neuwahl des Vorstandes. Punkt 4: Wahl eines Delegierten zum Verbandstag. Punkt 5: Kassenbericht. Punkt 6: Verschiedenes. Ich bitte die Ortsgruppenvorsitzenden, die Wünsche der Ortsvereine zum Verbandstag in der Bezirksversammlung schriftlich vorzulegen. Alle Kollegen, welche mit ihrem Beitrag noch rückständig sind, mögen diesen sofort dem Kassierer der Ortsgruppe zuwenden. Ich möchte allen Kollegen doch ans Herz legen, die anderen Bezirksversammlungsberichte zu lesen. Da nehmen nicht 40 Kollegen, wie bei uns, sondern 80 bis 90 Kollegen daran teil. Nur der Besuch der Versammlungen kann uns helfen, daß wir uns näher kennen lernen.

J. A.: Sattler, 1. Schriftf.

Ortsv. Straßund. Hauptversammlung verbunden mit Jahresbericht, Rechnungslegung und Vorstandswahl am 9. 4. 22, vorm. 11 Uhr, im Hotel z. R. v. B. am Neuen Markt. Um zahlreiches Erscheinen sämtlicher Mitglieder bittet der Vorstand.

Schriftf. Geh.

Bez.-V. Trier. Versammlungsbericht. Am 1 Uhr eröffnete der Vorsitzende die Versammlung und begrüßte die anwesenden Kollegen, besonders die Kollegen der Reichs- und Fachgewerkschaft und den Vertreter des Hauptvorstandes, Koll. Mennite aus Halle. Dann erteilte der Vorsitzende Kollegen Römer das Wort zum Vortrag über die Besoldungsgeschichte und die Aufgaben der Gewerkschaften. Koll. Coll. ermahnte zu mehr Einigkeit, nur dadurch könnte Erspitzliches geleistet werden und wir müßten alle restlos in der Fachgewerkschaft vereinigt sein und dann gemeinsam arbeiten. Dann gab Koll. Mennite, nachdem er die Grüße von seinem Kollegen aus dem Verein Halle und dem Verbandsvorstand, Koll. Schneider, berichtet hatte, eingehenden Bericht über die Verhandlungen im Ministerium, wo Koll. Mennite dabei war. Besonders hob er hervor, was Kollege Schneider als Verbandsvorstand uns wäre, daß Koll. Schneider durch seine sachlichen Ausführungen beim Ministerium uns nicht leicht ersetzt werden könne, und wir ihn hoch schätzen müßten, daß die Herren Geheimräte ihm stets Gehör schenkten und ihn hoch einschätzten. Kollege Müller konnte sich mit den Arbeiten der Reichsgewerkschaft für uns nicht zufriedengeben und meinte, daß wir in der technischen Fachgewerkschaft stark genug wären, um unsere Interessen zu vertreten, was Kollege Mennite ihm aber widerlegte und ausführte, daß nur sachliche Verbandsarbeit in einer großen Gewerkschaft uns zum Ziele führen würde. Punkt 2 der Tagesordnung: Verlesen der Niederschrift der letzten Versammlung, wurde einstimmig angenommen. Punkt 3, Zahlen der Beiträge, wurde von den anwesenden Kollegen erledigt. Punkt 4, Beförderungen und Richtlinien, wie wir solche für später erlangen wollen, gab zu größeren Erörterungen Anlaß. Viele Kollegen wünschten zu diesem Punkte das Wort. Es wurde ausgeführt, daß dadurch viel Unfriede unter die Kollegen gekommen wäre, besonders wurde der Vorsitzende von Kollege Braum scharf angegriffen, weil er außer Etat befördert wurde. Letzterer wies den Angriff zurück und beklagte, daß seinem Dienstposten die Stelle zuzumuten müßte, oder durch Versetzung eines anderen zugekommen wäre, was aber von dem betreffenden Kollegen abgelehnt wurde und darum er als jüngerer die Stelle erhalten hätte. Auch sei er nicht 1920 befördert, sondern außer Etat am 1. Mai 1921, und darum hätte er nicht unsozial gehandelt. Auch hätte er dann für die anderen jüngeren Kollegen auf schwieriger Stelle eintreten müssen. Der Ministerialerlaß hätte auch nicht das Alter an erste Stelle

gelegt, sondern die Wichtigkeit des Dienstpostens. Auch sei er nicht dafür um Rat gegangen worden, sondern die Direktion habe dieses so gehandhabt und es seien doch alle älteren zum Aufseher befördert worden, bloß in Gruppe 5 sei dieses nicht geschehen, was er aber nicht ändern konnte und wenn der Verband das nicht fertig gebracht hätte, könnte ein Bezirksvorsitzender auch nicht viel ändern, wenn die Direktion nicht wolle. Er ermahnte nun, sich nicht daran zu stoßen und einig zu bleiben, mit dem Ziel, daß hingewirkt wird, daß alle restlos in Gruppe 5 einrücken und mit Prüfung in Gruppe 6 die Spitzenstellung erlangen. Um nun die Prüfung abzulegen, wurde von Koll. Stelinto vorgeschlagen, daß nur eine Zentralstelle die Prüfung übernehmen solle, um uns der Ungunst der Vorgesetzten zu entziehen. Koll. Mennite stimmte dem Vorsitzenden bei, daß man nicht einem jüngeren Kollegen das gönnen solle, sondern einig und fest im Vertrauen zusammenhalten müsse, bis wir die Gruppe, die uns gebührt, erreicht hätten, und das sei Gruppe 5 für uns alle. Obige Entschliebung, Gruppe 5 für alle, und Spitzenstellung 6 durch Prüfung, wurde angenommen und dem Verbandsvorstand weitergegeben. Punkt „Verschiedenes“ war nun bald erledigt, da die Frage der Aufrückung das meiste Interesse hervorrief. Es tabelte der Vorsitzende die säumige Beitragszahlung, daß wir nicht imstande wären, mit den Verbandskassierern abzurechnen, da das Geld nicht einging, wodurch sich viele Kollegen das Verbandsrecht entziehen und als Mitglieder gestrichen werden müssen. Leider gibt es noch viele Nichtmitglieder, die sich die Ertragskraft des Verbandes zu unrecht aneignen; wir dürfen diese nicht als Kollegen betrachten. Sodann wies er noch darauf hin, daß so wenig Interesse an der Verbandsarbeit gezeigt würde, was nicht deutlicher bewiesen werden kann, als durch den Besuch der Versammlung. Anwesend waren 23 Mitglieder. Mit einem Dank an die Erschienenen schloß um 1/5 Uhr der Vorsitzende die Versammlung.

J. A.: Grundheber, Schriftführer.

Besondere Nachrichten.

Grundsätze für die Beamtenlaufbahn.

Der Reichstag hat folgende Entschliebung gefaßt: die Reichsregierung zu eruchen:

„den Entschliebungen des Reichstags zum Besoldungsgesetz vom 17. Dezember 1920, betreffend Aufstellung von Grundsätzen für die künftigen Laufbahnen der Beamten aller Reichsverwaltungen und der Väter der künftigen Folge zu leisten.“

Der 23. Ausschuh hat für die Neugestaltung der Beamtenlaufbahnen folgende Richtlinien aufgestellt:

Für den Eintritt in den Vorbereitungs- und Prüfungsdienst der Gruppe 1 bis 6 ist der Nachweis einer über das Bildungsziel der Volksschule hinausgehenden allgemeinen Bildung nicht erforderlich.

Für welche Laufbahn sich der einzelne melden will, soll ihm selbst überlassen werden. Wenn die Verwendung in einer der Gruppen 4 bis 6 besondere Kenntnisse voraussetzt ohne die der Eintritt in den Vorbereitungs- und Prüfungsdienst zwecklos ist, so kann hierfür der Nachweis in einer Aufnahmeprüfung verlangt werden. Für den Eintritt in die Gruppen 1 bis 3 sollen in der Regel besondere Kenntnisse und Eigenschaften nicht erforderlich sein.

Für Zivilanwärter mit abgeschlossener Volksschulbildung sollen Gruppe 5 und 6 für die nichttechnischen Beamtenstellen als Eingangsstellen nicht in Frage kommen, um den Aufstieg der in den unteren Gruppen Befindlichen nicht zu erschweren oder unmöglich zu machen.

Zu den Bedingungen für die Gruppen 7 und aufwärts sowie für die Beamtinnen soll Stellung genommen werden, wenn die einzelnen Verwaltungen ihre Vorschläge für die Neugestaltung der Laufbahnen ihrer Beamten fertiggestellt haben.

Annahme des Eisenbahnfinanzgesetzes im Organisationsausschuh.

Der Organisationsausschuh im Reichsverkehrsministerium hat in seiner am 23. 1. 1921 stattgefundenen Sitzung die Beratung des Eisenbahnfinanzgesetzes mit Ausnahme des Konfliktparagraphen, über den noch ein staatsrechtliches Gutachten gehört werden soll, zu Ende geführt. Zu einer ausgedehnten Aussprache führte der § 26, der das Beamtenrecht behandelt. Hier dreht es sich um die Frage der Wahrung des Berufsbeamtentums und der aus dem öffentlich-rechtlichen Dienstvertrag sich ergebenden Rechte. Nachdem ein Änderungsantrag zurückgezogen war, fand schließlich folgende Fassung Annahme:

„Die Beamten der Deutschen Reichsbahn bleiben Reichsbeamte. Eine von den allgemeinen Vorschriften abweichende

Regelung
Reichs-
librige
der V
minist
ante
schen
seiner
minist
verne
minist
Geldpre

1. f
Gebiete
der De
Geldpre
2.
werden
Erfindu
vorlä
Verfähr
Gewähr
findung
sie eine
mit den
fahrun
Es
werden
erteilte
erreich
durch e
Die
findung
3.
dung a
der 3e

zum 13
Eisenba

1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
Die A
gelegt.

zu be
Berlin
Land
prinz
Berlin
nach
Berlin
2. 4
Berlin
9. 4
Bresla
Bere

Regelung der Rechtsverhältnisse der Beamten der Deutschen Reichsbahn kann nur auf dem gleichen Wege wie für die übrigen Reichsbeamten erfolgen. Die wohlverordneten Rechte der Beamten bleiben gewahrt. Der Reichsrat und die Reichsminister können die ihnen zustehenden Befugnisse in Beamtenangelegenheiten, soweit es sich um Beamte der Deutschen Reichsbahn handelt, dem Reichsverkehrsminister mit seiner Zustimmung übertragen. Soweit der Reichsverkehrsminister Befugnisse in Beamtenangelegenheiten nur im Einvernehmen mit dem Reichsrat oder mit anderen Reichsministern ausüben kann, entfällt deren Mitwirkung.

Geldpreise an Beamte und an Dritte für nützliche Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.

1. Für nützliche Erfindungen und Verbesserungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens können an eigene Bedienstete der Deutschen Reichsbahn und an Dritte als Belohnungen Geldpreise verliehen werden.

2. Als Erfindungen, die zur Belohnung vorgeschlagen werden können, gelten nicht nur patentierte und patentfähige Erfindungen im eigentlichen Sinne, sondern auch Verbesserungsvorschläge auf den Gebieten der Technik, des Betriebes, des Verkehrs, der Organisation und dergl. Voraussetzung für die Gewährung einer Belohnung ist, daß die Nützlichkeit der Erfindung für die Eisenbahnverwaltung nachgewiesen ist, daß sie eine eigene Erfindertätigkeit erforderte und nicht allein mit den gewöhnlichen Mitteln der Ausbildung und der Erfahrung zustande zu bringen war.

Es können auch an solche Personen Belohnungen gewährt werden, die die Erfindung in Verfolg eines ihnen amtlich erteilten Auftrags ausgeführt haben, bei dem wohl der zu erreichende Zweck angegeben war, die Ausführung jedoch erst durch eine Erfindertätigkeit gelang.

Die Namen der Erfinder und der Gegenstand der Erfindung werden im Falle einer Belohnung veröffentlicht.

3. Wiederholte Belohnung ist möglich, wenn die Erfindung ausgedehnte Verwendung gefunden und sich im Laufe der Zeit von besonderem Nutzen erwiesen hat.

Einladung

zum 13. ordentlichen Verbandstag des Verbandes Deutscher Eisenbahnrotten- und Hilfsrottenführer E. V., Sitz Essen, am 9. und 10. Juli 1922 in Hannover.

(Lokal wird später angegeben.)

Tagesordnung.

1. Tag.

(Beginn der Verhandlungen vormittags 9 Uhr.)

1. Prüfung der Vollmachten der Delegierten und Aufstellung der Anwesenheitsliste.
2. Jahres- und Kassenbericht, Berichterstatter Rüdgers, Berg und die Kassenrevisoren.
3. Beitragsfrage.
4. Beratung der vom Verbandsvorstand gestellten Anträge zu Standesangelegenheiten.

2. Tag.

(Beginn der Verhandlungen vormittags 9 Uhr.)

5. Beratung der von den Bezirksvereinen gestellten Anträge zu Standesangelegenheiten.
6. Festlegung der Höhe der für das Geschäftsjahr 1923 zu zahlenden Sterbunterstützungen usw.
7. Des nächsten Verbandstages.
8. Verschiedenes.

Änderungen in der Tagesordnung werden vorbehalten. Die Mittagspausen werden nach Lage der Verhältnisse festgelegt.

Der Verbandsvorstand.

J. A.: Schneider, 1. Vorf.

Versammlungs-Tafel.

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

Berlin-Osten. Ortsverein Landsberg-W. Versammlungsort Landsberg. 12. 3. 22, vorm. 8 Uhr. Gasthof zum Kronprinzen.

Berlin. Ortsverein Berlin. Versammlungsort Berlin. 2. 3. 22, nachm. 6 Uhr. Vereinslokal.

Berlin-Osten. Ortsverein Glogau. Versammlungsort Glogau. 2. 4. 22, vorm. 11 Uhr. Gastwirt Kosla, Königsstraße.

Berlin-Osten. Ortsverein Jastrow. Versammlungsort Jastrow. 9. 4. 22, nachm. 1 Uhr. Schützenhaus.

Breslau. Versammlungsort Breslau. 2. 4. 22, nachm. 2 Uhr. Vereinslokal Flurstr.

Essen. Ortsgruppe Dortmund. Versammlungsort Dortmund. 2. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Restaurant Rieve.

Essen. Ortsgruppe Duisburg. 8. 4. 22, nachm. 3 Uhr in Wesel (Lokal wird noch angegeben).

Essen. Ortsgruppe Hamm. Versammlungsort Hamm. 23. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Vereinslokal.

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

Elberfeld. Ortsverein Elberfeld. Versammlungsort Elberfeld. 9. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Hotel Deutscher Kaiser, Hofkamp 48.

Erfurt. Ortsverein Eisenach. Versammlungsort Eisenach. 2. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. zum Neuen Felsenkeller (Hauptversammlung.)

Erfurt. Ortsverein Weisensfeld. Versammlungsort Weisensfeld. 2. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. zum Roten Löwen.

Frankfurt a. D. Ortsgruppe Frankfurt a. D. Versammlungsort Frankfurt a. D. 2. 4. 22, vorm. 9,30 Uhr. Rest. Resale, Tunnelstr. 1.

Frankfurt a. D. Ortsgruppe Guben. Versammlungsort Guben. 2. 4. 22, vorm. 10,30 Uhr. Restaurant Klink, Berliner Straße.

Frankfurt a. M. Ortsverein Frankfurt. Versammlungsort Frankfurt. 5. 3. 22, nachm. 2 Uhr. Gambinushalle.

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

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

Halle a. S. Ortsverein Wittenberg. Versammlungsort Wittenberg. 2. 4. 22, nachm. 2 Uhr. Dunkels Restaurant.

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

Halle a. S. Ortsv. Leipzig. Versammlungsort Leipzig-Eut. 8. 3. 22, nachm. 7 Uhr. Rest. Sängerkeller, Wilhelmstr. 12.

Halle a. S. Ortsverein Falkenberg. Versammlungsort Falkenberg. 5. 3. 22, nachm. 3 Uhr. Gesellschaftshaus.

Halle a. S. Ortsverein Finsterwalde. Versammlungsort Dobrilugk. 8. 4. 22, nachm. 5,30 Uhr. Rest. zum Grünen Berg.

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

Hannover. Ortsverein Hameln. Versammlungsort Hameln. 9. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Hotel Deutsches Haus, Deisterstr. 22.

Hannover. Ortsverein Geseemünde. Versammlungsort Geseemünde. 2. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Rest. Lührs.

Hannover. Ortsverein Minden. Versammlungsort Minden. 12. 3. 22, nachm. 3 Uhr. Hotel Kronprinzen.

Hannover. Ortsverein Lüneburg. Versammlungsort Lüneburg. 2. 4. 22, nachm. 1 Uhr. Vereinslokal.

Hannover. Ortsverein Soltau. Versammlungsort Soltau. 17. 4. 22, nachm. 1 Uhr. Gasthaus Nieber.

Hannover. Ortsverein Stendal. Versammlungsort Stendal. 2. 4. 22, nachm. 1,30 Uhr. Gasthaus Jenst, Nikolaistr. 21.

Hannover. Ortsverein Lehrte. Versammlungsort Lehrte. 2. 4. 22, nachm. 2 Uhr. Hotel zum Mond.

Köln. Bezirksstag 12. 3. 22, vorm. 10 Uhr. Köln-Eigelsstein 41. Brauerei zur Gaffel.

Köln. Ortsverein Neuf. Versammlungsort Neuf. 5. 4. 22, nachm. 4,30 Uhr. Stellwerk Bf. Neuf.

Köln. Ortsverein M.-Gladbach. Versammlungsort M.-Gladbach. Vorm. 9 Uhr. Rest. Wilh. Humberg.

Köln. Ortsverein Cleve. Versammlungsort Cleve. 9. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. „Zum Schäfchen“, Mählers.

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

Magdeburg. Ortsverein Albersleben. Versammlungsort Gärten. 12. 3. 22, nachm. 2 Uhr. Lokal „Deutsches Haus“. (Muker gewöhnliche Generalversammlung.)

Magdeburg. Ortsverein Halberstadt. Versammlungsort Halberstadt. 9. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Halberstädter Hof.

Mainz. Bezirksstag. 5. 3. 22. Gasthof zum Lannenbaum, Lotharstr. Vorm. 10 Uhr.

Mainz. Ortsverein Mainz. 2. 4. 22.

Stettin. Ortsverein Kolberg. Versammlungsort Kolberg. 2. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. Preißel. (Hauptversamml.)

Stettin. Ortsverein Straßund. Versammlungsort Straßund.
9. 4. 22, vorm. 11 Uhr. Hotel z. König v. Preußen, Nar-
den-Markt.

Stettin. Ortsverein Freienwalde a. O. Versammlungsort
Freienwalde. 2. 4. 22, vorm. 8 Uhr. Speisesaal der Bahn-
hofswirtschaft. Vortrag.

Stettin. Bezirkstag. 16. 4. 22, vorm. 10 Uhr, Stettin. Ver-
einslokal: Gasthof Zieffe, Linsingerstr. 22; daselbst zur selben
Zeit Versammlung des Ortsvereins.

Für die Schriftleitung verantwortl.: **H. Wundenberg,**
Oberhausen (Mhd.). — Druck **C. Gundt & L. Wwe.,**
Hattingen a. d. R.

Nachrufe.

Am 24. Januar 1922 verstarb infolge Unfall
unser treuer Kollege, der Rottenauffeher **Schmede-**
mann zu Malchow.

Sein Andenken werden wir in Ehren halten.

Bezirksverein Medlenburg.

J. A.: Schoof.

Am 20. Januar d. J. verstarb nach langer,
schwerer Krankheit unser Kollege, Rottenauffeher
Peter Warne, im 48. Lebensjahre.

Wir verlieren in dem Verstorbenen ein treues
Mitglied, dem wir ein dauerndes Andenken be-
wahren werden.

Die Mitglieder des Ortsvereins Flensburg.

J. A.: Johannsen, 1. Schriftf.

Am 15. 1. 22 verschied unser lieber Kollege,
der Rottenführer **Bonifazius Siebert** aus Mei-
neringhausen im Alter von 54 Jahren.

Am 26. 1. 22 verunglückte unser lieber Kol-
lege, der Rottenauffeher **Wilhelm Klebe** aus Wal-
burg, S.-M., im Alter von 44 Jahren. Wir ver-
lieren in den beiden Verstorbenen treue Mitglie-
der, denen wir ein dauerndes Andenken bewahren
werden.

Die Mitglieder des Ortsvereins Cassel.

Kregelius, 1. Vorsitzender.
Salzmann, 1. Vors. d. B.-V.

Nachrufe.

Am 18. Dezember 1921 verschied von seinem
schweren Leiden erlöst in der Klinik zu Jena unser
liebes Vereinsmitglied, der Rottenauffeher **Wilh.**
Jaher in Basserode, Bm. Gerstungen. Wir ver-
lieren in ihm einen treuen Kollegen. Sein Andenken
werden wir stets in Ehren halten. Die Mitglieder
der Ortsgruppe Eisenach.

J. A.: Hill, 1. Vors.

Am 30. Januar 1922 verstarb im Alter von 44
Jahren unser langjähriges Mitglied Rottenauffeher
Wilh. Buh aus Froisdorf. Durch seinen echten Cha-
rakter, durch sein freundliches Benehmen und seine
Anhänglichkeit an unseren Verband hat er sich in
dem Herzen der Kollegen ein dauerndes Andenken
gesichert.

Joh. Oberhäuser, 1. Vors.

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. Prüflg. . . 7.20 Mk.

Vorkehrskarte von

Deutschland . . . 10.00 Mk.

Telegraphenfib. . . 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

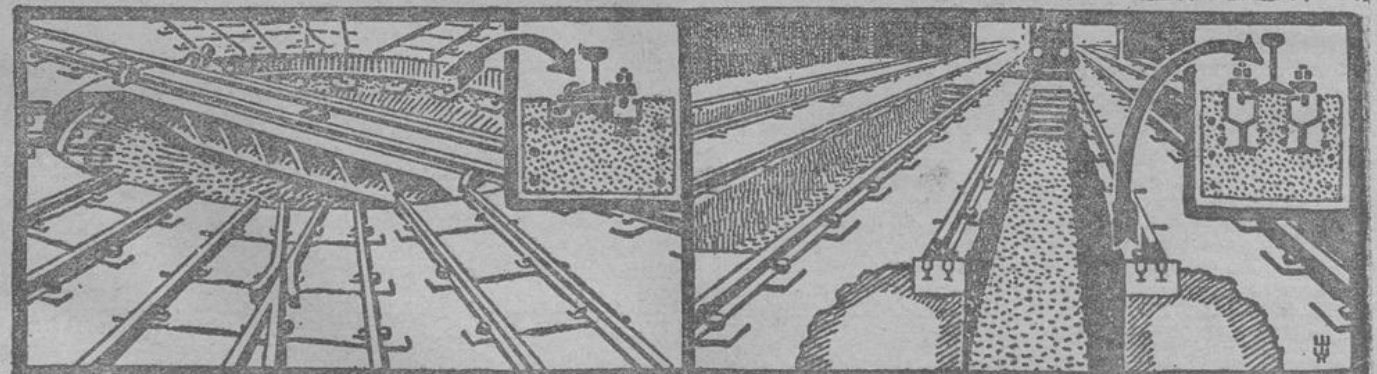
Sind Sie in einem **Glückstern**
geboren? — Wir geben nach
Angabeselbstgeschriebenen Ge-
burtsdatums Aufschluß fürs
ganze **Leben — Charakter,**
Gegenwart, Vergangen-
heit, Zukunft, Schicksal,
Reichtum, Liebe, Ehe-
leben, Geschäft usw. Für
Unkosten bitte 4 Mk. beifügen.

Astrol. Institut Merkur
München - Pasing.

Wir bitten bei Anfragen auf unsere
Zeitschrift Bezug zu nehmen.

Schienenbefestigung

D.R.G.M. für Beton-Oberbau D.R.G.M.



VEREINIGTE FLANSCHENFABRIKEN

TELEGRAMME: FLANSCHENFABRIK HATTINGEN-RUHR
UND STANZWERKE
HATTINGEN-RUHR
FERNSPRECH- ANSCHLUSS NR. 5-50 und 69

Echte schwarze Tuchleder-Hosen
Schwarze und blaue Dreil-Litewken
Blaue Cheviot-Litewken, 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. sämtl. Rechnungsarten
 400 Beispiele, Erklärungen u. Resultate. Von Dr. O. Weber. M. 24,-

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

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

Zu bez. d. Alb. Nauck, Verlag, Abt. 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 15.-**

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 Bahnbaugeräte.



Sechslöcher-Schwellen-
 Bohrmaschine „Colonia“ D. 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 Eisenbahnoberbaues Auskunft.

Preis Mk. 15.-, ausschließlich Porto u. Verpackung.

Bestellungen nimmt entgegen der Verfasser:

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.**

Größenauschnitte bitte einsenden. Versand gegen Nach-
 nahme franko. **E. Schneider,** Leder Großhandlung Abt. R.,
 Altona a. E., Lornsenplatz 9.

Wasserdichte
Oel-Mäntel,
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 21.00 Mk. Aufsatzschule 15.00 Mk.
 Geographie 5.00 Mk. Miroder Mich 20.00 Mk.
 Zeichensetzung 8.00 Mk.
 Groß- oder Kleinrechtschreibung 5.00 Mk.
 Liefere auch Handbuch für den Eisenbahn-Oberbau usw.
Ernst Böttcher, Königsberg (Pr.), Dritte Fliesenstraße Nr. 10.

Spezialhosen für Eisenbahner!
 Ia. echtschwarze Tuchleder-Hosen,
 Dreil-Litewken, Extra-Hosen.

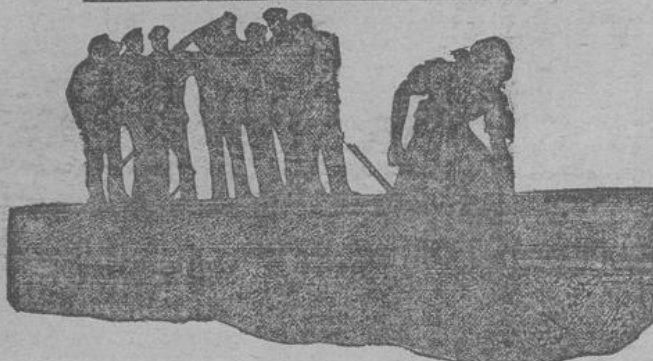
Musteranleitung zum Selbstmaß nehmen franko.

Ernst Zschelle, Freital-Deuben, Potsdamerstraße 78.

Norddeutsche Maschinen-Fabrik

G. m. b. H.
Pinneberg

Fernsprecher: Pinneberg Nr. 9
Telegr.-Adr.: „J 10“ Pinneberg.



Spezialität:

Werkzeuge und Maschinen für den Eisenbahn-Oberbau

wie:

Gleisstopfmaschinen, Schwellenbohrmaschinen

Tyrefond-Einschraubmaschinen

Deutsche Reichspatente und Auslandspatente.

Amtl. Tabakausachv. v. Bay. H. L. - Rat
Hoffmann: Der Erfolg in, He-
ber's Tabakzin an unferment.
Tabak i. geradezu verblüffend
l. Geruch Geschmack. F. 8 (30)
Pfd. Rohtabak Mk. 14 (42),
notw. Zerstück. Mk. 5, Samh.
o. Heber, Stuttgart, Gaisburg-
str. 44. Deskalb baut Tabak.

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.

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

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

Verlangen Sie Muster und Preisliste gratis.

Echtschwarze Ledertuch-Hosen und Drellitewken

liefert preiswert

Gustav Weber, Kleiderfabrik, Seifhennersdorf 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 Wolf-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.
Seifhennersdorf i. Sachsen. - Gegründet 1904. - Meine altrenommierte Firma bürgt für beste Lieferung.