

Rottenführer-Zeitung

Gleis-Bau-Geräte Robel & Co.,

(auch Hemmschuhe, Wagenschieber, bewegliche Wagenziehwinden)

München S 50.

Rührige Vertreter für einige Bezirke noch gesucht. Fernsprecher 7078, 7079 :: Thalkirchnerstraße 210-218

EDUARD LINK · BOCHUM

Maschinenfabrik

für

Eisenbahnoberbau-Geräte und -Maschinen.

Katalog auf Wunsch!



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

Anfragen erbeten.

Spezial-Fabrik

Anfragen erbeten.

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

Spezial-Unternehmen für

Wasserdichte Abdeckungen

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

J. & Otto Krebber, Oberhausen (Rhld.)

Fernsprecher Nr. 17 und Nr. 27.

Asphalt-Werke.

Telegr.-Adr.: Krebber Teerfabrik.

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

HBG

Vollbahnmateriale

Gleise, Weichen, Drehscheiben,
Prellböcke, Kleineisen, Werkzeuge.

Hanseatische Bahnbedarfs-Gesellschaft m. b. H.

Feldbahnfabrik und Weichenbauanstalt.

HBG

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

W. Hagen & Co.

Tiefbau.

Berlin, Postdamerstr. 56.

Telephon: Amt Lützow 197.

25 Jahre in verschiedenen Eisenbahndirektionsbezirken beschäftigt.

Unterlagsplatten

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

Filzfabrik Adlershof, A.-G.

Alleinige Fabrikanten von „Eisenfilz“.
Adlershof bei Berlin.

Peter Weiler,

Maler- und Anstreichergeschäft

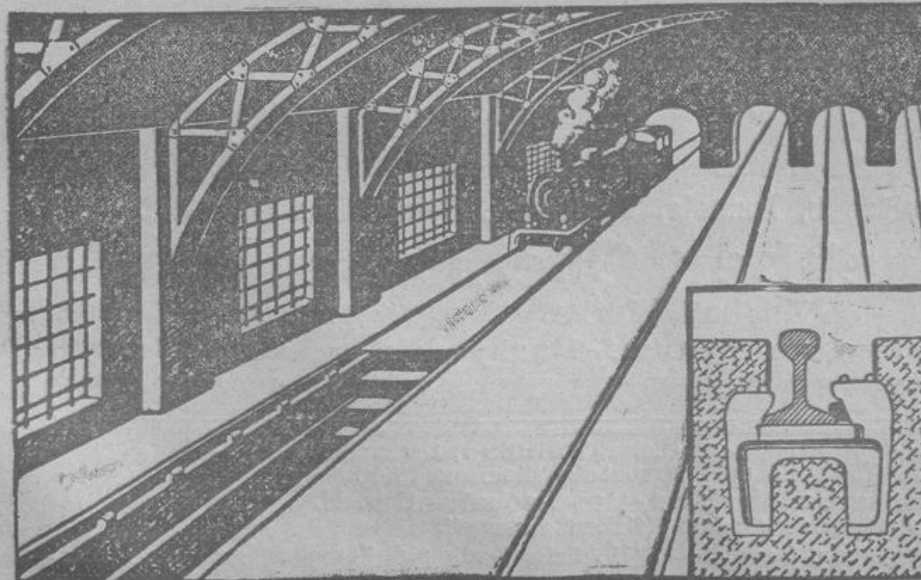
Ulmallee 24 **Mülheim-R.-Speldorf** Fernr. 1373.

Ausführung sämtlicher Eisenhoch- und Brückenbau-Anstreicherarbeiten.

Grosses Lager in

Glas, Tapeten u. Farbwaren.

Prompte Erledigung aller einschlägigen Arbeiten.



Friedrich Wilms, Oberhausen (Rhd.).

Telegr.-Adr.: Tiefbauwilms. Fernspr.-Anschl. Oberh.-Rhd. 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-Rhd.
Postcheck-Konto Köln 19398.



Karbid-Handlaterne

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 Betrieb im In- und Auslande bewährt

Billige Prellböcke für schwache Auflaufkräfte.

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

Weltausstellung Brüssel Ehrenpreis,

Weltausstellung Turin Grand Prix,

Baltische Ausstellung Malmö Königl. Medaille

Eisengießerei

A. Rawie, Osnabrück Schinkel,

Wegeschränken, Hand- und Drahtzugschränken,
Lademasse, Neigungszeiger, Leitungsmaterialien.

Wichtige Neuerung!

Schienen-Befestigung

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

Glatte Fussboden bis an Schiene u. Spurrille

Leichte Schienenauswechslung ohne

Jede Beschädigung des Fussbodens.

Jahrelang erprobt u. gut befunden. Wir

bitten ausführlich Prospekte zu verlangen

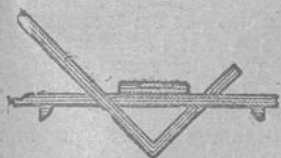
AKI-Ges. vorm. Carl Flink, Mannheim

Rottenführer-Zeitung

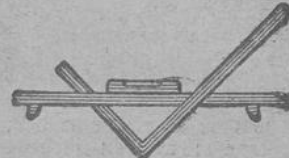
Offizielles und fachwissenschaftl. Organ
des Verbandes Deutscher Eisenbahn-



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



Die Zeitung erscheint am 1. u. 15. eines jeden Monats und kostet beim Verlage bestellt 4.50 Mark, bei der Post bestellt 5.— Mark pro Vierteljahr, im voraus zahlbar. — Inserate pro 4gespaltene Petitzeile 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. 7.

Dahlhausen-Ruhr, den 1. April 1922.

11. Jahrgang.

Inhalt: Erfindungen und Patente. — Ein Vorschlag zur Verbilligung der Bahnunterhaltung. — Drehscheiben mit überstehenden Schienenenden. — Neuregelung der Bezahlung. — Aus dem Haushalt 1921/22. — Technische Mitteilungen. — Reichsarbeitsgemeinschaft. Abteilung Bayern. — Erlasse und Verfügungen. — Vereinsnachrichten. — Briefkasten. — Versammlungstafel. — Bekanntmachung des Verbandsvorstandes. — Einladung. — Geschäftliches. — Berichtigung. — Anzeigen.

Erfindungen und Patente.

Deutschland war zu Anfang des verfloffenen Jahrhunderts bekannt als das Land der Dichter und Denker, während das Ausland, vor allem England, bereits technisch und wirtschaftlich seine Hauptstütze in möglichst großer Ausfuhr von Waren und Ausbreitung seines Machtgebietes suchte. Mit welchem großartigen Erfolg, wirkte sich in den nachfolgenden Jahrzehnten und namentlich auch in der Jetztzeit, immer mehr aus, während wir die Veräumnisse, die uns als unpraktische, lediglich mehr aufs innerliche Leben gerichtete Nation ins Hintertreffen geraten ließen, auch heute noch nicht wieder einzubringen in der Lage sind. Vieles mag ja daran auch unsere nationale Zerrissenheit Schuld getragen haben, da nach der Reichsgründung im Jahre 1871 ein mächtiges Aufstreben und Nachholen des Veräumten begann, aber noch immer, bis in die Jetztzeit hinein, hat in unserm Vaterlande das technische Denken und Schaffen, trotz herrlichster Ergebnisse, die uns wirtschaftlich zur Höhe führten, nicht die Anerkennung gefunden, die man dem rein Geistigen voller Ehrerbietung von selbst entgegenbringt.

Nun sollen ja keinesfalls die Leistungen unserer Denker und Dichter, etwa eines Goethe, Fichte, Kant, oder auch eines Wagner und Beethoven verkannt werden. Wir besitzen in den Werken dieser Männer Schätze, um die uns die ganze Welt beneidet und die anderwärts kaum anzutreffen sind. Während aber die Namen dieser Berühmtheiten allgemein bekannt und jedem einigermaßen Gebildeten vertraut sind, findet man in bezug auf die Technik u. auf unsere großen, führenden Männer im Wirtschaftsleben, meist eine beschämende Unwissenheit und vielen Erfindern, die Glück und Wohlstand über ganze Erwerbszweige gebracht haben, ist weder bei Lebzeiten die gebührende Anerkennung, noch irgendein materieller Erfolg beschieden gewesen. Unerkannt und verbittert sanken sie ins Grab, während ihre Erfindung so unendlichen Segen stiftete. Man denke noch an das Beispiel in jüngster Zeit, an das tragische, bis heute unaufgeklärte Ende des Dr.-Ing. Rudolf Diesel, des Erfinders des Dieselmotors. Gerade dieser Motor hat seinen Siegeszug durch die Welt angetreten, ohne ihn wären unsere Erfolge im Weltkrieg im Flug- und Schiffahrtswesen kaum möglich gewesen, aber der geniale Mann, dem wir diese Erfindung verdanken, er fand, anscheinend durch Selbstmord, im Meer sein Ende, angeblich, weil ihn pekuniäre Schwierigkeiten dazu gedrängt haben. Würden in unserem Volke das technische Denken und das Anerkennen technischer Leistungen immer mehr gang und gäbe, ein solcher Fall könnte wohl kaum eintreten, ebenso würde wohl auch vermieden, daß Juristen, lediglich in Ansehung ihrer wissenschaftlichen Ausbildung, ständig an der Spitze der größten technischen Unternehmungen stehen, statt daß hier die Techniker auf ihrem ureigensten Gebiete die ihnen gebührenden Plätze einnehmen.

Ist der Gesamtheit des Volkes bekannt, was in den technischen Berufen aller Gattungen, von den größten bis zu den kleinsten, an positiver und gedanklicher Arbeit ständig geleistet wird? Weiß man im allgemeinen ebenso gut wie von dem Abiturienten und Studenten, was von den Schülern der technischen Fachschulen verlangt wird und welchen Lehrplan sie bewältigen müssen, um ihr Klassenziel zu erreichen? Hier wäre noch viel Aufklärung am Platze und müßte durch geeignete Kräfte allerseits erwirkt werden, um der Technik und mit ihr dem Techniker endlich den Platz an der Sonne einzuräumen, der ihnen ihren Leistungen nach gebührt.

Nun gibt es wohl kaum ein interessanteres Gebiet als dasjenige der Erfindungen und Entdeckungen. Wieviel im allgemeinen erfunden und mit der sicheren Aussicht, hierdurch möglichst ein Vermögen zu erwerben, zum Patent angemeldet wird, das kann nur dem Eingeweihten auf dem Patentamt bekannt sein, sicher ist das eine, daß ungeheuer viel mehr erfunden wird, als der Laie annimmt und daß von 100 angemeldeten Erfindungen oft kaum eine als brauchbar und neu angesehen werden kann. Schon im Mittelalter und in den späteren Jahrhunderten waren es ja gerade die höheren Stände, die durch ihr Beispiel viel zur Erfindertätigkeit anregten. Millionen und Abermillionen sind verbraucht worden, um die Erfindung, künstliches Gold herzustellen, zu bewerkstelligen, leider bis heute ohne den geringsten Erfolg. Ein solcher Goldmacher war der von August dem Starken, König von Sachsen und Polen angestellte Böttger, der auf diese Weise zwar kein Gold herstellen konnte, dem aber die Entdeckung des Porzellans und des besten Brennens desselben gelang, worauf die sächsische Porzellanmanufaktur in Meißen gegründet wurde, die einen Goldstrom ins Land führte und heute noch ein blühendes, staatliches Unternehmen darstellt. Der Erfinder teilte auch hier das Schicksal seiner meisten Kollegen. Als Gefangener gehalten und behandelt, um das wertvolle Geheimnis nicht ausliefern zu können, starb er schon Mitte der dreißiger Jahre seines Lebens infolge der Trunksucht, der er sich aus Gram ergeben hatte.

Eine andere Erfindung hielt jahrhundertlang die Menschen in Bewegung, ohne daß sie bis heute gelungen wäre, nämlich das sogenannte perpetuum mobile. Darunter versteht man eine Maschine, ähnlich einem Motor, die in der Lage sein soll, ständig Arbeit zu liefern, ohne dafür Betriebsstoff zu verbrauchen, nicht wie das z. B. beim Dampfkessel Dampf, beim Motor Gas oder Elektrizität, auch Del, erforderlich ist. Vorträger jeder Art erschwanden in den vergangenen Jahrhunderten ungeheure Summen mit der Angabe, das perpetuum mobile nun endlich erfunden zu haben, doch ist dies bis heute blauer Dunst geblieben und das Problem bedarf immer noch

Der wirklichen Erfindung, wenn auch kaum anzunehmen ist, daß es jemals gelöst werden kann.

Vor kurzem machte die Nachricht von einer bedeutsamen Erfindung die Kunde durch die Blätterwelt. Demnach soll es einem Münchener Gelehrten gelungen sein, künstliche Steinkohle aus unbrauchbaren, steinigen Rückständen zu erzeugen, die wirklich an Stelle der natürlichen Steinkohle treten und unsere Kohlennot mit einigemal lindern könnte. Nach anfänglichen großen Berichten und Hoffnungen über diese Sache ist es jetzt wieder stumm geworden, und kann man wohl auch als Laie annehmen, daß diese Erfindung nicht so ohne weiteres möglich sein kann, denn abgesehen von allem anderen, wo bleibt der Stein, der ja den größten Teil der Masse ausmacht, aus der die Steinkohle gewonnen werden soll, beim Verbrennen und wie sollen die doch sicher sich ergebenden großen Mengen Rückstände beim Brand entfernt werden? Auch dieses ist ein Problem, von dem wohl noch nicht das letzte Wort gesprochen worden ist.

Daß es unsern deutschen Gelehrten gelang, im Kriege die Erfindung des künstlichen Düngers derart zu vervollkommen, daß man Stickstoff, das Düngemittel, aus der Luft gewinnt, dürfte wohl allgemein bekannt sein und hat unendlichen Segen gestiftet. Andererseits hatten noch so viele Projekte der Lösung, die unsere verarmte Volkswirtschaft wieder lebenskräftig machen könnten, daß es nur zu begrüßen ist, wenn in den Kreisen der Techniker und Gelehrten immer weiter auf Erfindungen und Entdeckungen, die uns helfen können, ausgegangen wird. Gewarnt aber muß werden vor den vielen Erfindungen und unnützen Hoffnungen, die sich so manche Laien machen, wenn sie glauben, ihnen sei irgendeine Lösung eines Problems gelungen, die sich nachher, bei näherer Betrachtung, gar nicht durchführen läßt. Was soll man z. B. dazu sagen, daß ein Erfinder beim Patentamt einen Schirm zum Patent anmeldete, der das unliebliche Tröpfeln an den einzelnen Stangenenden bei Benutzung bei Regenwetter vermeiden sollte. Der Erfinder sagte sich mit Recht, dieses Tröpfeln, man nennt es auch die Traufe, wird sehr unangenehm empfunden, und er erfand einen Schirm, an dessen jedem Stangenende ein kleiner Schwamm angebracht war. Der Gedanke war also gar nicht schlecht. Nun stellte man sich aber erstens einen geschlossenen Schirm vor, an dessen Spitze sich viele derartige kleine Schwämme befinden, so daß er dadurch unhandlich und plump geworden ist und weder gerollt noch richtig geschlossen werden kann. Außerdem, bei tüchtigem Regen ist jedes einzelne Schwämmchen schon nach einigen Minuten so voll Wasser gefogen, daß es nichts mehr aufnehmen kann, nun muß also der glückliche Schirmbesitzer sich hinstellen und jedes Schwämmchen der Reihe nach erst ausdrücken, wenn er den Schirm der Erfinderidee gemäß gebrauchen will.

Ein anderes Beispiel von einem Erfinder, wie er nicht sein soll, finden wir in den Berichten eines großen Mannes auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Der wurde überlaufen von einem Erfinder, welcher ihn für seine Erfindung einer neuen Güterzugbremse gewinnen wollte. Der Erfinder hatte, um sein Problem richtig durchdenken zu können, sein gutgehendes Geschäft aufgegeben und bei den Versuchen sein kleines Ver-

mögen vollständig aufgegeben, er hoffte nun natürlich von seiner Erfindung einen Millionenerfolg. Als dem Bericht der Modell der Bremse vorgeführt wurde, stellte es sich heraus, daß allerdings an derselben gegen die bisher gebräuchlichen wohl ein kleiner Vorzug zu finden war, der aber längst nicht in dem Maße vorteilhaft betrachtet werden konnte, daß es sich verlohnte hätte, die Bremse gegen die altbewährte zu bevorzugen und einzuführen. Der Erfinder wurde auch gefragt, ob er gar nicht daran gedacht hätte, daß die Eisenbahnverwaltung, wenn sie seine Bremsen obligatorisch einführen wollte, als erstes sämtliche Güterwagen nach einem neuen Typ bauen müßte, da sich ja die Bremse an den bisherigen gar nicht anbringen ließe und ob er meine, daß dies für die Verwaltung wirklich wegen des kleinen Vorzuges vorteilhaft wäre. Der Erfinder war höchst enttäuscht, ja, daran hatte er bei seinen langjährigen Versuchen, durchdrungen von seiner Idee, wirklich nicht gedacht, und doch ist dies bei allen Erfindungen gerade ein Moment, das nicht genug berücksichtigt werden kann.

Im allgemeinen sind, wie bereits eingangs erwähnt, ein großer Teil aller Zufallserfindungen und Entdeckungen dazu bestimmt, wieder in Vergessenheit zu geraten und nicht ausgenutzt zu werden. Auch ist nicht gesagt, daß bei Erteilung eines Patentanspruches nun wirklich die Zukunft und das Ziel der Erfindung, die praktische Ausnutzung desselben, gesichert wäre. Ein großer Teil der Patente wird schon nach dem ersten Jahre, wenn die Patentgebühr für ein weiteres Jahr bezahlt werden muß, nicht mehr beachtet, und die Erfindung einfach durch Nichtzahlen der Gebühr fast eingelassen, weil eben der Erfinder die Nutzlosigkeit von weiteren Opfern an Geld und Zeit eingesehen hat.

Es soll damit keineswegs vor Erfindungen und Entdeckungen gewarnt werden, vielmehr sind solche, wenn wirklich durchführbar und vorteilhaft, nur zu begrüßen. Gewarnt muß aber der Laie werden, sich mit Erfindungen abzugeben, die nicht sein ureigenstes Interesse bzw. Berufsgebiet berühren, wo ihm also Kenntnisse und oft klarer Blick für das Fehlen, was unbedingt erforderlich ist. Der Weg des Erfinders ist zumeist ein Dornenweg, und diejenigen, die auf Grund ihrer Erfindungen Millionäre geworden sind, sind nach wie vor zu zählen. Wertwürdigerweise rechnet man unter die letzteren meist solche, die durch irgendeinen Zufall eine ganz kleine Erfindung machten und solche findig ausnützten, da sie einem wirklich gefühlten praktischen Bedürfnis entsprangen. So jener Mann, der sich darüber ärgerte, daß seiner Frau immer die Haarnadeln aus der Frisur fielen und der eine Haarnadel zum Patent anmeldete, die in der Mitte gewellt ist und nicht aus den Haaren herausfallen kann. Ein anderer erwarb ein Vermögen mit der Erfindung, die Haarnadeln an ihren Enden mit kleinen Kugelschrauben zu versehen, um das Stechen und Reizen der empfindlichen Kopfhaut zu vermeiden. Ebenso hat der Erfinder des Bierflaschenverschlusses mit Gummischleichen eine große Einnahme aus seiner Erfindung erzielt. Derartige kleine Erfindungen sind, wie gesagt, oft die glücklichsten und erfolgreichsten, meistens verdanken sie aber dem Zufall ihr Entstehen und einem wirklich praktischen Blick, der es nicht verschmäht, auch auf Kleinigkeiten zu achten und sie, wenn nötig, zu verbessern.

Richte r.

Ein Vorschlag zur Verbilligung der Bahnunterhaltung.

Zu diesem Thema ging uns eine große Anzahl Zuschriften zu. Wir lassen die interessantesten hier folgen. Da die andern Einsendungen meist die gleichen Ansichten vertreten, müssen wir wegen Raumangel von der Veröffentlichung weiterer Abhandlungen absehen. (D. Schriftl.)

Unter obigem Titel erschien in Nr. 5 unserer Zeitung ein Artikel von Kollege Strauch, Frankfurt (Main). Er bemängelt dort die geringe Arbeitsleistung und mangelhafte Ausführung der Arbeiten von Seiten der Rottenarbeiter. Er schreibt: „Alle geleistete Arbeit, welcher Art sie auch sein mag, soll dauernde Werte schaffen, also produktiv sein.“ Dieses gedenkt er zu erreichen durch Einführung des Stücklohnes.

Mit diesem Vorschlag kann ich mich nicht befreunden. Im Jahre 1916 hatte ich einen Umbau in meinem Bezirk von 7 Kilometer Länge; unser damaliger Bahnmeister führte, um den Leuten eine bessere Bezahlung zu ermöglichen, den Stücklohn ein. Ich muß aber heute noch bekennen, daß das, was Kollege Strauch von Stücklohn erhofft, sich ins Gegenteil verkehrte. Der Arbeiter ist dann bestrebt und versucht nur, möglichst viel Geld zu verdienen, auch hier fehlt allen denjenigen Arbeitern der Sinn zur produktiven Arbeitsleistung, die ihn in der Tagelohnarbeit vermissen ließen. Welche Mehrarbeit aber dem Rottenführer dadurch entsteht, weiß nur

der Kollege zu beurteilen, welcher schon damit zu tun hatte; entweder muß er die Beaufsichtigung und Nachprüfung der Arbeiten vernachlässigen, oder die schriftlichen Arbeiten, welche ihm dadurch entstehen, nach seiner Dienstzeit machen.

Ob produktive Arbeit geleistet wird oder nicht, hängt meines Erachtens davon ab, wie der Rottenführer seine Leute erzieht, er kann dieses nicht durch den Befehlston erreichen. Nein, er muß seinen Leuten klar zu machen suchen und sie darauf hinweisen, daß der ihnen zugewiesene Streckenabschnitt so unterhalten werden muß, daß er mit Sicherheit befahren werden kann, daß nur durch gute und gründliche Arbeit der Arbeiter sich selbst die Arbeit erleichtert, indem ein gut durchgearbeitetes Gleis weniger Nacharbeit erfordert, als dies bei mangelhafter Arbeit der Fall ist. Dieser Hinweis dürfte dann schon in den meisten Fällen genügen, sollte es aber dann noch einen Arbeiter geben, der nicht folgen will, dann muß der Rottenführer auch die Energie besitzen und ihm ins Gewissen reden, wenn nötig, ihm auch zeigen, daß er sein Vorgesetzter ist. Die übrigen Arbeiter werden dann ihrem Rottenführer zur Seite stehen, denn Gott sei Dank, ist immer noch ein guter Kern in dem deutschen Arbeiter, wenn er weiß, daß sein Vorgesetzter auch seine Arbeit zu würdigen versteht. Als Vorgesetzter kann ich doch nicht verlangen, daß ein Teil der Arbeiter ein Gleisstück, welches etwa 10 Zentimeter hoch abgefahren wurde, in der gleichen

Belt fertigt
der gleich
gehoben.
Arbeiter

Rolle
gung der
Leute vor
det würd
noch nich
Arbeit im
dürfte da
auf an,
dern was
viel Stüc
Stückleist
4 Mann
Kollege

nicht in
einem ta
nicht zum
rung der
folge der
weittrage
Bahnmei
mit eine
Hauptgle
gleichen a
führung
Ein Bah
ist dann,
bezirke ei
eine voll
Rottenfö
sämtliche
nung bri
Sicherheit
führbarke

Rolle
unsere je
klar gen
leistet
beitsbes
ein Gleis
Der Hin
näherer
lich ist
Direktion
Drucksch
für die
sprechen
über tag
wie diese
sind, schr
nung der
Tagewer
zeitraume
unverstan
daß es
dem Res
lich und
werden,
Entlohn
deutschen
schreit, d
nicht dafi
sparfam
rung des
Schriftwe
ganz an
Gebieten
besseren

Rolle
kräftigen,
führer u
schaften,
kann er
von aller
daß wir
ständen,
dadurch
zu wund
Wir wol
durch Ei
führer zu
welche d
schon in

Zeit fertig gestellt werden könne, als wie ein Gleisstück von der gleichen Anzahl Leute, aber nur etwa 1-2 Zentimeter gehoben. Wenn dies nicht streng befolgt wird, werden die Arbeiter unbewußt zur Pflucharbeit erzogen.

Kollege Strauch meint, es bestände eine gewisse Abneigung der Arbeiter gegen das Stücklohnverfahren, indem immer Leute von der Kotte weggenommen und anderweitig verwendet würden; er glaubt, an solchen Tagen würden die Leute noch nicht einmal ihren Tagelohnsatz verdienen, falls die Arbeit in Stücklohn vergeben wäre. Ich denke, diese Ansicht dürfte doch nicht stichhaltig sein. Es kommt doch nicht darauf an, wieviel Arbeiter in diesem Stücklohn arbeiten, sondern was sie im Stücklohn leisten. Darum, viel Arbeiter, viel Stückleistung, weniger Arbeiter, dementsprechend weniger Stückleistung. Dieses Verhältnis haben wir auch im Tagelohn, 4 Mann können nicht täglich so viel leisten, wie 10 Mann. Kollege Strauch stellt dann die Frage: „Warum bildet man nicht in jeder Bahnmeisterei mindestens eine volle Kotte mit einem tatkräftigen Kottenführer, dem man keine Leute, auch nicht zum Ablösendienst, entzieht und dem man die Ausführung der zeitig vorher festgelegten Arbeiten in der Reihenfolge der Dringlichkeit zuweist?“ Dieses ist eine Frage von weittragender Bedeutung. Nehmen wir zum Beispiel einen Bahnmeisterbezirk einer eingleisigen Haupt- oder Nebenbahn mit einer zugeleiteten Streckenlänge von 26-28 Kilometer Hauptgleis nebst den zugehörigen Bahnhöfen und Nebengleisen an. Wie denkt sich Kollege Strauch hier die Ausführung der Arbeiten mit einer ständig vollzähligen Kotte? Ein Bahnmeisterbezirk mit solcher ausgedehnten Gleislänge ist dann, dem Zugverkehr entsprechend, in 3-4 Kottenführerbezirke eingeteilt. Wollte nun einer dieser Kottenführer ständig eine vollzählige Kotte haben, wie sollten dann die übrigen Kottenführer, welche dann von ihrem Stamm Leute die sämtlichen Ablösungen stellen müßten, ihren Bezirk in Ordnung bringen? Auch über deren Gleise sollen die Züge mit Sicherheit geleitet werden. Hier sehen wir schon die Unausführbarkeit dieses Vorschlags.

Kollege Strauch glaubt weiter, der Verwaltung, durch unsere jetzigen im Gebrauche befindlichen Tagebücher, nicht klar genug vor Augen führen zu können, was täglich geleistet wird. Er schreibt: „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 Nummer des Arbeitsplanes wird bei näherer Betrachtung sonderbare Blüten zeigen.“ Unverständlich ist mir, wo ich doch mit Kollege Strauch in gleicher Diktation arbeite, daß die bei uns im Gebrauche befindliche Druckache Nr. 1515 I und II (Tagebücher für Kottenführer), für die Verwaltung nicht als brauchbare Unterlagen anzupreisen sei. Die jedem Kottenführer bekanntgegebenen Muster über täglich geleistete Arbeit und Anzahl der Tagewerke, wie dieselben in der letzten Hälfte des Tagebuches zu führen sind, schreiben doch klar und deutlich vor: Vöde. Nr., Bezeichnung der Arbeiten, Nr. des Arbeitsplanes, dann die geleisteten Tagewerke unter die Daten des Monats- oder Lohnungszeitraumes. Ich denke, hier können doch keine falschen und unverständlichen Eintragungen gemacht werden, es sei denn, daß es absichtlich geschieht. Kollege Strauch kommt zwar zu dem Resultat, daß sein vorgeschlagener Weg etwas umständlich und bürokratisch sei, er meint aber, er müsse gegangen werden, um dem Staate Ersparnisse und dem Arbeiter bessere Entlohnung zu bringen. Heute, wo ein großer Teil unserer deutschen Volksgenossen nach Abbau des Bürokratismus schreit, da er lähmend und hemmend wirkt, wollen wir doch nicht dafür eintreten. Unser vereintes Vaterland braucht heute sparsamste Wirtschaftsführung, nicht allein in der Verminderung des Personals, sondern auch in der Vereinfachung des Schriftwechsels, denn Papier und Druderei verschlingen heute ganz ansehnliche Summen, deshalb Vereinfachung auf allen Gebieten, dann wird und muß auch Deutschland wieder einer besseren Zukunft entgegengehen.

Kollege Strauch möchte die Stücklohnarbeit einem tatkräftigen, und später schreibt er, einem bewährten, Kottenführer übertragen wissen. Da, sind denn dieses nicht Eigenschaften, die ein jeder Kottenführer haben soll und muß, sonst kann er nicht Kottenführer sein. Heute, wo gerade bei uns von allen Seiten gelauscht wird, ob wir nicht selbst bekennen, daß wir noch nicht alle auf der Höhe unserer Leistungen ständen, sind solche Worte unsererseits nicht angebracht, denn dadurch schädigen wir uns selber und brauchen uns nicht zu wundern, wenn man uns keinen Aufstieg gönnen will. Wir wollen auch durch eine klingende Anerkennung, welche durch Einführung des Stücklohnes einem Teil der Kottenführer zuteil wurde, und den anderen nicht, die Entfremdung, welche durch die Besetzung der Kottenmeisterstellen sowieso schon in unsere Reihen getragen wurde, nicht noch vergrößern.

Laßt uns unsere Leute in dem Sinne erziehen, wie ich oben erwähnte, dann dürfte es unserer Verwaltung nicht zum Schaden gereichen und uns werden wir dadurch Arbeit ersparen, auch kein Nichtseisenbahner wird dann einen schlechten Eindruck von den Leuten gewinnen, er wird sie sicher nicht alle ohne Arbeit stehen sehen. Sollten die Leute durch die Teuerung gezwungen werden, höhere Löhne zu fordern, dann tun sie dieses durch ihre Organisation, welche das weitere mit der Verwaltung ausmacht. Wir aber müssen bestrebt sein, dahin zu wirken, daß uns so viel Leute zugeteilt werden, wie wir äußerst benötigen, um bei sachgemäßer Einteilung der Arbeiten innerhalb unserer Bezirke auch produktive Arbeit leisten zu können, ohne Einführung des Stücklohnes. Laßt uns alle die Worte beherzigen, welche an den Spitze unserer Zeitung prangen. Treue Arbeit, strenge Pflicht, werden neu mit jeder Schicht!

Heinr. Reih, Kottenaufsichter, Bez. Frankfurt-Main.

Mit den Ausführungen des Kollegen Strauch in Nr. 5 dieser Zeitschrift bin ich grundsätzlich nicht einverstanden. Denn: „Die Botschaft hör' ich wohl, allein mir fehlt der Glaube.“ Meines Erachtens liegen die Gründe, daß unproduktive Arbeit geleistet wird, doch etwas tiefer, und dürfte dieses Problem auf dem hier gezeigten Weg nicht zu lösen sein.

Die durch den unseligen Krieg hervorgerufene Verletzung der Moral und des sittlichen Empfindens, welche sich in allen Volksschichten bemerkbar gemacht hat, ist auch an den Eisenbahnen nicht spurlos vorübergegangen. Das Vertrauen zwischen Vorgesetzten und Untergebenen ist in vielen Fällen stark erschüttert. Die unsoziale, ungerechte Staffelung der Wirtschaftgebiete (Ortsklassensystem), sowie die ungenügende Entlohnung sind nicht zuletzt Ursachen der angeblichen Laune der Bahnunterhaltungsarbeiter. Solange es unsere Verwaltung nicht versteht, die diesbezüglichen Löhne den örtlichen wirtschaftlichen Verhältnissen, sowie den Löhnen der Privatindustrie anzupassen, solange wird sie vergeblich nach dem richtigen Maßstab für Entlohnung der Stücklohnarbeit suchen. Der Unterschied ist hier zu groß, oft im Verhältnis wie 1:2. Während in der Privatindustrie Löhne von 11,— bis 16,— Mark pro Stunde für ungelernte Arbeiter bezahlt werden, erhalten die Bahnunterhaltungsarbeiter vom Staat bzw. Reich in demselben Wirtschaftsgebiet etwa 8,— Mark. Auch mit Einführung allen Fleißes werden diese Arbeiter bei Einführung des Stückzeitverfahrens kaum an den Stundenlohn der Privatindustrie herankommen.

Selbst in den Eisenbahnwerkstätten hat das Gedingeverfahren, welchem gewiß erprobte Durchschnittsleistungen zugrunde gelegt sind, nicht voll befriedigt, da auch hier nur mit äußerster Anstrengung kaum die Höhe der Löhne der Privatindustrie erreicht werden. Ich stehe nicht an, hier ein einseitiges Urteil zu bilden, doch es muß festgenagelt werden, daß unsere Verwaltung die Leistung speziell der Bahnunterhaltungsarbeiter nicht gebührend bewertet. Wenn unter diesen Umständen auch die sonst zuverlässigen Arbeiter die Köpfe hängen lassen, wie ein müder Droschkengaul, welcher seinen Hafer nicht bekommt, der ihm gehört, so darf das nicht Wunder nehmen. Jedem das Seine. Grundbedingung zur Hebung der Arbeitsfreudigkeit und zur Leistung produktiver Arbeit ist meines Erachtens:

1. Wiedererlangung und Festigung der Moral und des sittlichen Empfindens in allen Volksschichten, vorbildlich wirkende, pflichttreue Dienstleistung und maßvolles Verhalten aller Vorgesetzten.
2. Bessere Bewertung der Leistungen, speziell der Bahnunterhaltungsarbeiter.
3. Die Löhne sind in ein- und demselben Wirtschaftsgebiet in angemessener Weise, eventuell durch entsprechenden Ausgleich, denen der Privatindustrie anzupassen.

Sind diese Voraussetzungen erfüllt, und darüber werden noch Jahre vergehen, dann dürfte auch die Frage bzgl. des Stückzeitverfahrens spruchreif werden, man wird Erfolge erzielen und dauernde Werte schaffen.

Emig, Kottenführer.

In der Nr. 5 unserer Verbandszeitung macht Kollege Strauch Vorschläge zur Verbilligung der Bahnunterhaltung. Es muß ohne weiteres zugegeben werden, daß die Gleisunterhaltung der Eisenbahnverwaltung hohe Kosten verursacht. Die Ursache liegt zum Teil in den hohen Stoffpreisen sowie in den immer steigenden Löhnen. Auf Grund des Demobilisierungsgesetzes war es nicht zu vermeiden, daß weit über die Maßen Leute eingestellt wurden. Erfahrungsgemäß arbeitet man aber mit einer mäßigen Zahl tüchtiger Arbeiter besser, wie mit einer großen Masse, welche dauernd zur Arbeit angeporrt werden muß. Durch Entlassungen und natürlichen Abgang sind die Kotten durchschnittlich bedeutend reduziert worden. Allmählich hat auch die Arbeitslust zum Glück wieder zugenommen.

Der Kollege kommt in seinem Bericht auf den Stüdlohn. Der Vorschlag mag für Arbeitgeber und Arbeitnehmer gut gedacht sein, aber die Gründe, welche dagegen sprechen, machen ihn undurchführbar. Kollege Strauch gibt selbst zu, daß sein Vorschlag etwas umständlich erscheint. Zunächst regt er an, in jeder Bahnmeisterei mit einem tatkräftigen Rottenführer eine volle Rotte möglichst ohne Zu- und Abgang zu bilden. Die Rottenführer wohnen manchmal an einem Ende der Bahnmeisterei. Die Arbeiter, zumal in ländlichen Gegenden, auf Nebenbahnen, oft 20—25 Kilometer voneinander, was die erste Schwierigkeit wäre. Reibereien unter den Arbeitern und schließlich unter den Kollegen selbst würden nicht ausbleiben.

Ferner wäre es schwer, für beide Teile einen annehmbaren Stüdlohn zu finden. Die Gleisunterhaltung ist so vielseitig und so viele Umstände wirken hier mit, daß etwas Erprobliches nicht zu erzielen ist. Zur Gleisunterhaltung gehören: Räumungsarbeiten, Heben, Stopfen, Ausrichten, Schrauben anziehen, Laschen, Schwellen, Schienen ausbessern usw. Ferner ist im Oberbau selbst ein großer Unterschied, mit ihm auch in der Unterhaltung. Es sind zu unterscheiden: Bahnhöfe mit Weichen, Bahnsteige auf den Strecken, Tunnel, Brücken, Ueberwege, ob gerade oder Kurven. Ich habe z. B. eine 5,9 Kilometer lange zweigleisige Strecke einschl. eines Bahnhofs 3. Klasse zu unterhalten. Wir haben mittleren Verkehr mit Schnellzügen. Ich habe in meinem Bezirk 14 Kurven doppelt, davon 13 mit Weichen, alles Radius zwischen 3 bis 500. Die Kollegen sehen wohl hier schon die Unterschiede der Unterhaltung. Auf das Ganze ist schließlich noch der Zugverkehr von verschiedenem Einfluß.

Zum Schluß würde die Bürokratie noch vergrößert. Die ganzen Arbeiten müßten in jeder Einzelheit genau gebucht werden, der Mehrverdienst wäre prozentual zu verrechnen und würde der Bahnmeisterei noch weitere Arbeiten zu den schon ohnehin verzweigten Lohnrechnungen machen.

Es bliebe nur zu prüfen, ob nicht der Umbau selbst im Afford auszuführen wäre, was meines Erachtens möglich ist. Mein Vorschlag geht dahin, jedem Rottenführer seinen bestimmten Bezirk mit einer genügenden Zahl Arbeitern anzuweisen und ihn dafür verantwortlich zu machen, d. h. ihm Pflichten aufzuerlegen, dafür aber auch Rechte anzuerkennen und seine Leistungen richtig zu bewerten, jedoch nicht, wie es jetzt der Fall ist, daß Kollegen nebeneinander denselben Dienst verrichten, aber in 3 Gruppen besoldet werden. Den Arbeitern selbst sind Pflichten aufzuerlegen, aber auch Rechte, welche in einem zeitgemäßen, ausreichenden guten Lohne zum Ausdruck käme. Dieses wäre nach meiner Ansicht das einzige Mittel zu einer guten betriebssicheren Gleisunterhaltung.

Schmick, Rottenauffseher, Cordel, Bez. Trier.

Die Ausführungen vom Kollegen Heinrich Strauch in Nr. 5 unserer Zeitschrift sind sehr interessant, und weil er weitere Meinungen hierzu wünscht, so lasse ich auch die meinigen folgen. Ich setze voraus, daß bei allen Arbeitsarten der Rottenführer immer der Geplagte ist und als geheimer Leiter seinen Dienst zu erledigen hat. Ich habe z. B. bei Affordarbeit erfahren, daß diese einen Mann, der eben nicht arbeiten kann, auch nicht den guten Willen noch ein besseres Geschick geben wird. Wer von jung auf nicht an die tatsächlich schwere Unterhaltungs- noch mehr Umbauarbeit gewöhnt wird, dem wird es selten interessant werden. Aber abgesehen von der verschiedenen Veranlagung der Menschen, dürfte, wenn dem Rottenführer mehr Macht zur Ausübung der Autorität gegeben würde, viel erreicht werden können. Biewohl es wenig Zweck hat, dieses zu schreiben, so will ich doch betonen, daß vieles durch den Lohnstarif verschuldet wurde. Es wird z. B. der Arbeiter gleichmäßig bezahlt, ob er was leisten kann oder nicht. Es ist doch ein Mann von jeder Seite viel angesehener, wenn er was leistet, und wird ihm selbstverständlich durch die nicht entsprechende Bezahlung der Mut mit dem Interesse genommen. Hierin erblicke ich ein großes Hemmnis, das wohl kaum der Rottenführer auszuweichen vermag. Ich bin kein Gegner von Stüdlohnarbeit, aber auch kein Freund, denn wenn den Leuten von der Verwaltung der regelrechte Lohn, wie den Industriearbeitern gezahlt würde, anstelle aller Wohlfahrtsvorteile, dann käme man dem Ernst der wichtigen, hochbedeutsamen Eisenbahnarbeit schon näher. Wenn ein denkender Mensch die Betätigung der Rotten näher betrachtet, welche durch den Betrieb so oft gestört werden, dann muß sein Urteil in Anbetracht aller Gefahren sogar in ein Lob für sämtliche Bahnunterhaltungskräfte auslingen. Der Rottenführer ist und bleibt der Spezialist, er mag sein, wo er will, und dürfte daher zunächst für uns bei jeder Mehrleistung eine wie auch den Vorarbeitern zu vergütende entsprechende Mehrzahlung festgelegt werden. Alles andere war ja vom Kollegen Strauch gesagt.

Költer, Bez. Dortmund.

Dem Beispiel des Rottenm. H. Strauch, Frankfurt a. M., erlaube ich mir folgendes zu berichten. Zuerst möchte ich dem-

selben das Sprichwort in Erinnerung bringen: „Zeit und Umstände bestimmen den Menschen.“ Er hält es meines Erachtens für ungerecht, wenn die Bahnunterhaltungsarbeiten durch unflätiges Arbeiten verteuert werden und seien solche demgemäß nicht produktiv. Ich stelle mich auf den gleichen Standpunkt, aber nur insoweit, indem ich frage: An wen liegt es und wer trägt die Hauptschuld an diesem Elend? Weiter wird gesagt, „die Arbeiter verbringen öfters Tage in angenehmem Sclendrian.“ Das ist ganz richtig, aber wiederum, wo liegt hier die Schuld und an wem? Weiter wird gesagt, die Arbeiter halten dem Rottenführer vor, wenn er sie zur Eile anhalte, „für die paar Mark, die der Staat bezahle, habe man sich genug abgequält.“ Nun möchte ich doch keinem Rottenführer raten oder zurecht, einmal einen oder mehrere unflätige Arbeiter bei der Dienststelle vorstellig zu machen, um denselben einen mündlichen Verweis oder gar die Entlassung androhen zu lassen. Was dann? Auf alle Fälle würde der Rottenführer den kürzeren ziehen, denn es wissen sämtliche Arbeiter, und am allermeisten die Abköler, daß hinter ihnen eine große Macht steht; und das ist die Organisation, die auch wir hochzuhalten gezwungen sind. Kommt es nun einmal vor, daß ein Arbeiter entlassen wird, dann bringt die Organisation ihn wieder herein.

Als 60jähriger Rottenführer habe ich in einer Reihe von vielen Jahren schon manche Erfahrung gemacht, ich kam mit aller Bestimmtheit lagen, daß unter den heutigen Verhältnissen sich kaum etwas Besseres für die Verwaltung in bezug auf die Bahnunterhaltung erzielen läßt. Was aber für die Verwaltung am schwersten ins Gewicht fällt, ist das, wenn ein Mann 24 Jahre alt ist, so steht er im Höchstlohn, seine Leistung mag sein, wie sie will. Dadurch verliert sich das Interesse gerade bei den sonst strebsamsten Arbeitern.

Nun will ich noch in einem Gegenstand die Verwaltungsünden beleuchten. Vor noch nicht langer Zeit mußte in meinem Bezirk eine zu schwach eingebaute Strecke zirka 13 Kilometer lang, verstärkt werden. Es mußte deshalb in jedem Stoß eine weitere Schwelle eingebaut werden. Diese Arbeit wurde von der Dienststelle an einen Unternehmer vergeben und nebenbei hat man demselben noch einen tüchtigen Silksrottenführer beigegeben. Alles wurde mit großer Eile beschleunigt, die übrigen Rottenarbeiter mußten nebensächlich den Handlanger machen und nachher erst tüchtig ans Werk gehen, um die Strecke betriebsicher zu machen.

Nun will ich mich nicht mehr länger an Beispielen aufhalten, sondern dem Kollegen Strauch zu seinem Vorschlag auch eine Lehre geben, wie man tüchtige Rottenarbeiter erziehen könnte und wie man sie früher erzogen hat, als ich in den 80er Jahren zu der Rotte kam. Damals wurde vom April bis November alles in Afford gearbeitet und wir hatten einen Regielohn von 2,10 Mark. Jeder Rottenführer mußte auf seine ihm zugewiesene Strecke eine Offerte eingeben, an die er fast das ganze Jahr laut Ueberschlagspreisen gebunden war, mit Ausnahme der Wintermonate, wo selbst in Regie sehr wenig gearbeitet wurde, denn öfters wurde die Arbeit in diesen Monaten teilweise ganz eingestellt. Also dem Ba. bzw. Gleisaffordanten standen die Leute vollständig zur Verfügung, zumal hauptsächlich mit den Lohnverhältnissen, also der Regielohn von 2,10 Mark mußte jedem Arbeiter laut Affordprotokoll gezahlt werden. Weiter durfte mehr bezahlt werden, nur nicht weniger. Vorfuß und Zwischenzahlungen mußte der Ba. in jedem Monat selbst auszahlen. Am Schluß des Monats wurde die Arbeit vom Bahnmeister mit 3 Mann aufgenommen und am Anfang des neuen Monats an den Ba. ausbezahlt. Bei der Aufnahme wurde Längewisser, Höhenlage und namentlich mit 2 Epikhaden sämtliche Schwellen auf ihre Güte betreffs Stopfen geprüft, lose Schwellen mußten in der Garantiezeit nachgestopft werden, Geschirr mußte vom Ba. unterhalten werden, Lohn wurde nach Leistung ausbezahlt. Da kam der Säumige oder Unflätige hinten hervor, denn er wollte auch mehr verdienen. Selbst die Arbeiter erblickten in ihrem Ba. einen anderen Mann, schon deshalb, weil die Dienststelle geschlossen hinter ihm stand und er nicht wie heute ohne jeden Rückhalt da stand. Diese Geschäftsweise war nicht nur für die Bahnunterhaltung von großem Vorteil, sondern, weil sämtliche Kategorien aus dem Bahnunterhaltungspersonal entnommen wurden, auch für diese von großem Nutzen und für die Verwaltung einwandfrei. Zu weiterem Aufschluß bin ich gerne bereit.

Gg. Appelt, Rttf., Bm. Ri. Led. Solzmaden, Württemberg.

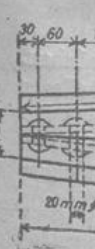
Inf.
Bahnhof

h = 10,820 m

Abb.

R = 10,330 m

messer a
messer ein
rigkeiten,
Herzstüde
(siehe Di
hzw. der
gleisen u
Da
möglich
und wirkt



Ab

Der Dreh
so daß de
die Herzst

Dreh scheiben mit überstehenden Schienenenden

von Eisenbahningenieur Wundenberg, Oberhausen Rhld.

Infolge Verkehrs größerer Lokomotiven mußte auf einem Bahnhofe die vorhandene Drehscheibe von 16,00 m Durch-

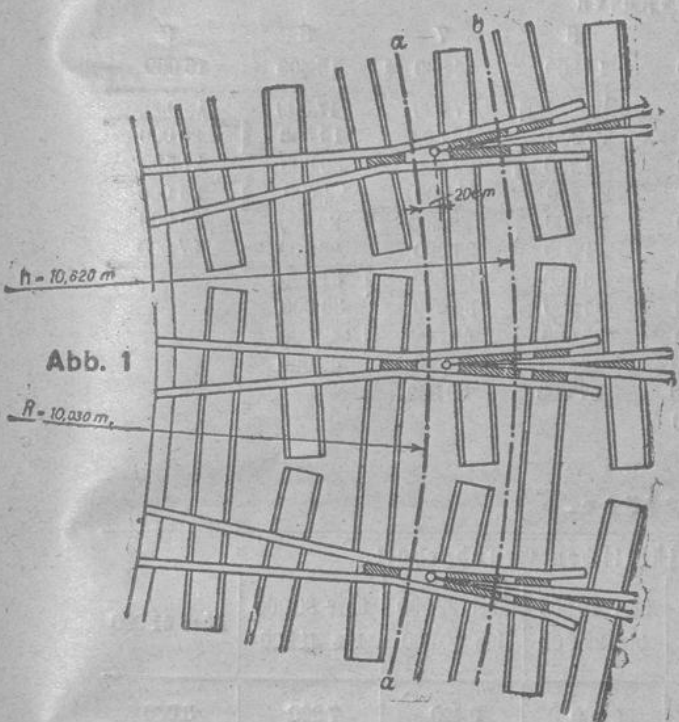


Abb. 1

messer ausgebaut und eine solche von 20,00 m Durchmesser eingebaut werden. Hierbei ergaben sich insofern Schwierigkeiten, daß der Einbau der letzteren eine Verkürzung der Herzstücke bis etwa 20 cm von der Herzstückspitze bedingte (siehe Linie a-a, Abbildung 1) und somit die Verbindung bzw. der Übergang zwischen Drehscheibengleis und Stern- gleisen unterbunden war.

Da eine Veränderung in der Lage der Sterngleise nicht möglich war, und um diesen Mißstand auf die einfachste und wirtschaftlichste Weise zu beseitigen, wurden die Schienen

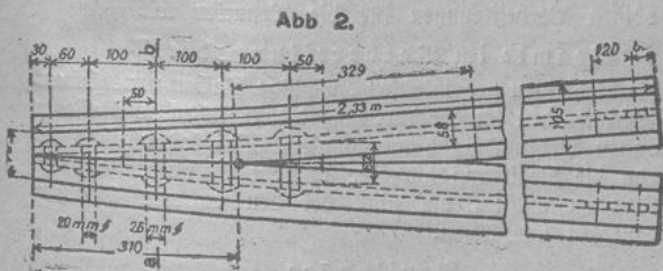


Abb. 2.

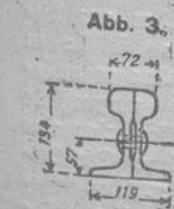


Abb. 3.



Abb. 4. Schnitt a-b.

Der Drehscheibe um rund 60 cm überstehend angeordnet, so daß der damit hergestellte Durchmesser von rund 21,20 m die Herzstückspitze in der Weise schneidet, daß die vordere

Brette derselben gleich der Kopfbreite der Drehscheibenschienen, welche bei der hier angewendeten Form 8 = 72 mm beträgt, wurde. Die hierdurch erforderlich werdenden besonderen Herzstücke sind in Abb. 2 dargestellt, während Abbildung 3 die Gesamtanordnung des Übergangs von der Drehscheibe zu den anschließenden Gleisen veranschaulicht.

Durch diese Anordnung war eine Änderung der Normalanordnung der Drehscheibe selbst nicht erforderlich, sondern es waren nur anstatt der 20 m langen Drehscheibenschienen solche von 21,20 m nötig. Verriegelung der Drehscheibe, Anbringung des Zahnkranzes usw. gleichen ebenfalls vollkommen der Normalanordnung. Damit die überstehenden Enden der Drehscheibenschienen beim Befahren durch die Lokomotiven eine Unterstützung finden, sind im Kranzmauerwerk Schienen einbetoniert worden, welche als Auflagerung dienen. Die Spitzen der Herzstücke sind durch eiserne Platten, welche auf Granitquadrern liegen, gelagert und durch Normalhaken- schrauben, welche in Steinschraubenhüllen eingelassen sind, befestigt.

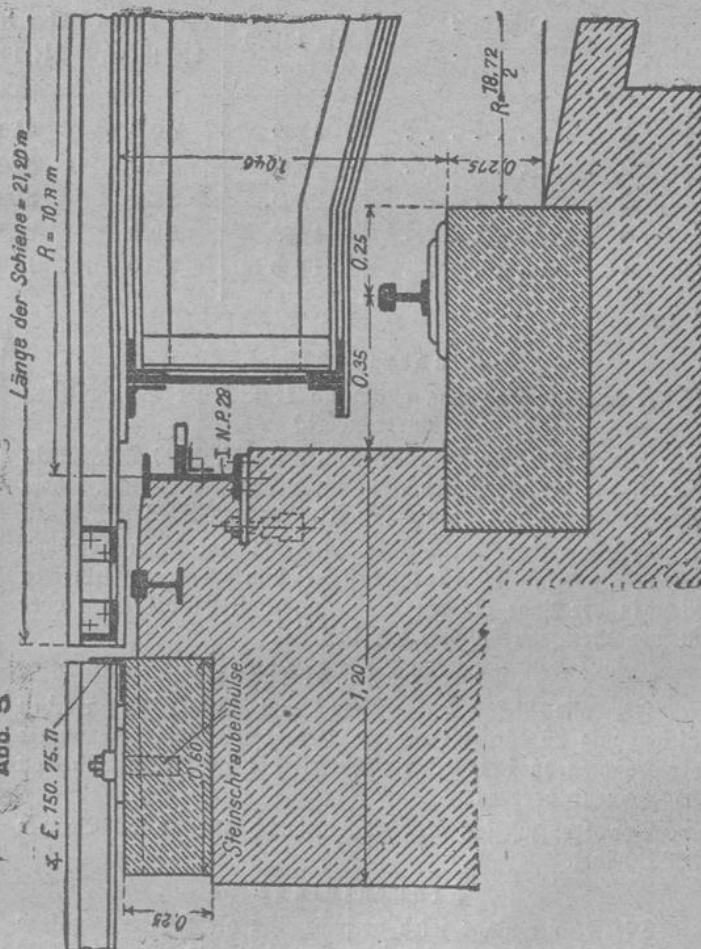


Abb. 5

Der Übergang von der Drehscheibe auf die anschließenden Herzstücke oder Schienen ist beim Befahren durch die Lokomotiven ein äußerst ruhiger und haben sich irgendwelche Mängel bei dieser Anordnung bisher nicht herausgestellt.

(Erschienen auch im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“.)

Neuregelung der Besoldung.

Ab 1. April 1922 treten für die Besoldung nachstehende Bestimmungen in Kraft:

Die Grundgehaltsätze und Sätze für die Ortszuschläge sind aus den nachstehenden Zusammenstellungen ersichtlich.

Grundgehaltsätze.

Bes.- Gr.	Dienstaltersstufen								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
I.	11 000	11 700	12 400	13 000	13 600	14 200	14 800	15 400	16 000
II.	13 500	14 100	14 700	15 300	15 900	16 500	17 000	17 500	18 000
III.	15 000	15 700	16 400	17 000	17 600	18 200	18 800	19 400	20 000
IV.	16 000	16 800	17 600	18 300	19 000	19 700	20 300	20 900	21 500
V.	17 000	18 000	19 000	19 800	20 600	21 200	21 800	22 400	23 000
VI.	18 500	19 500	20 500	21 300	22 100	22 900	23 600	24 300	25 000
VII.	20 000	21 000	22 000	23 000	23 800	24 600	25 400	26 200	27 000
VIII.	22 000	23 500	25 000	26 200	27 400	28 600	29 800	31 000	
IX.	25 000	26 600	28 200	29 800	31 400	33 000	34 500	36 000	
X.	28 000	30 000	32 000	34 000	36 000	38 000	40 000	42 000	
XI.	32 000	34 500	37 000	39 500	42 000	44 000	46 000	48 000	
XII.	40 000	44 000	48 000	52 000	54 000	57 000	60 000		
XIII.	53 000	60 000	67 000	74 000	80 000				

Ortszuschlagsätze.

Ortsklasse	bei einem jährlichen Grundgehalt						
	bis 14800	über 14800 bis 16500	über 16500 bis 19800	über 19800 bis 22900	über 22900 bis 30000	über 30000 bis 41000	über 41000
A	3 200	4 000	4 800	5 600	6 400	7 200	8 000
B	2 400	3 000	3 600	4 200	4 800	5 400	6 000
C	2 000	2 500	3 000	3 500	4 000	4 500	5 000
D	1 600	2 000	2 400	2 800	3 200	3 600	4 000
E	1 200	1 500	1 800	2 100	2 400	2 700	3 000

Kinderzuschläge.

(Sätze aus der Regelung gültig ab 1. Oktober 1921 blieben unverändert.)

Für Kinder bis zum vollendeten 6. Lebensj. 1800 Mk. jährl.,
für Kinder bis zum vollendeten 14. Lebensj. 2400 Mk. jährl.,
für Kinder bis zum vollendeten 21. Lebensj. 3000 Mk. jährl.

Erziehungsbeihilfen werden zukünftig nur dann gewährt, wenn das Kind wegen körperlicher und geistiger Gebrechen nicht in der Lage ist, den Lebensunterhalt zu verdienen oder in der Berufsausbildung sich befindet.

Teuerungszuschläge.

Für alle Besoldungsgruppen und Ortsklassen werden gleichmäßig 25 Prozent gezahlt. Ferner wird ein sogenannter Kopfschlag zu dem Einkommensteil bis zu 10 000 Mk. von 25 Prozent gegeben.

Der Kopfschlag beträgt demnach für alle Beamte 2500 Mark.

Frauzulage.

Die Frauzulage wird versuchsweise als Teuerungszulage eingeführt. Sie beträgt für jeden verheirateten Beamten 1000 Mark jährlich. Teuerungszuschläge werden hierauf nicht gezahlt.

Wirtschaftsbeihilfen.

Die in den einzelnen Orten gezahlten Wirtschaftsbeihilfen (Ueberteuerungszuschläge) werden durch diese Vereinbarung nicht berührt.

Diätäre.

Für die Diätäre bleiben die Sätze

im 1. Jahre 95 Prozent,
im 2. Jahre 95 Prozent,
im 3. Jahre 98 Prozent,
im 4. Jahre 100 Prozent,
im 5. Jahre 100 Prozent

bestehen. Die Diätäre nehmen also mit diesen Sätzen an den obigen Verbesserungen für die Beamten teil.

Beamte im Vorbereitungsdienst.

Die bisherigen prozentualen Zuschläge bleiben unverändert. Der Versuch, den im Vorbereitungsdienst stehenden Kollegien den vollen Ortszuschlag herauszuholen, blieb leider ohne Erfolg, da die Regierung glaubte, an dem bisherigen Schema festhalten zu müssen, um nicht bei den anderen Gruppen Konsequenzen auszulösen.

Pensionäre.

Die Auswirkungen auf die Pensionäre werden aus dieser Aktion verhältnismäßig günstiger sein, als wie sie in den vorausgegangenen erreicht wurden. Die Großorganisationen schilderten in ihren Ausführungen die verzweifelte Lage der Pensionäre und Hinterbliebenen und forderten eine in die Augen springende Verbesserung ihrer Lage. Die Regierung zeigte hier weitgehendes Entgegenkommen. Das sogenannte Frauengeld wird den Pensionären in voller Höhe gegeben. Besondere Regelung wird mit Beschleunigung getroffen.

Aus dem Haushalt 1921/22.

I. 1921. Die für 1921 vorgesehenen planmäßigen Stellen der Gruppen A III bis VI verteilen sich auf die einzelnen Länder wie folgt:

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Gesamtgebiet der Deutschen Reichsbahn	Zweigstelle Preußen- Hessen	Zweigstelle Bayern	General- Direktion Dresden	General- Direktion Stuttgart	General- Direktion Karlsruhe	General- Direktion Schwerin	Eisenb.- Direktion Oldenburg	Reichs- eisenbahn- Zweigstelle Karlsruhe
Gruppe A VI:								
799 Eisenbahntechniker	605	93	21	19	50	8	2	6
694 Bahnmeister	628		50			11		5
13 Zweite Seemaschinenisten	7					6		
7 Zweite Seesteuermänner	3					4		
163 Telegraphenwerkmeister	57	78	14	7	9	1		2
687 Werkmeister		536	100	50			11	
Bis zu 52 Stellen der Telegraphenwerkmeister, bis zu 311 Stellen der Werkmeister können in solche der Gruppe A VII umgewandelt werden, sobald die Stelleninhaber die Befähigung hierfür durch Ablegung der vorgeschriebenen Prüfung nachgewiesen haben, vgl. die gleichen Stellenumwandlungsvermerke im Nachtragshaushalt 1920.		47 311	5					
Gruppe A V:								
35 technische Eisenbahnhelfer	85							
1737 Rottenmeister	1296	139	100	98	60		10	4
3633 Wagenmeister	2652	294	280	109	223	21	24	30
5 Dritte Seemaschinenisten	5							
5 Dritte Seesteuermänner	5							
1 Funkenobertelegraphist	1							
1895 Werkführer (im Sicherungsdienst)	1683	54	51	81	49	11	8	13
202 Telegraphenwerkführer	106	31	29	14	18	1		3
4040 Werkführer	3311	106	148	109	256	51	9	50
Bis zu 1863 Stellen der Werkführer können in solche der Gruppe A VI (Werkmeister) umgewandelt werden, sobald die Stelleninhaber die Befähigung hierfür durch Ablegung der vorgeschriebenen Prüfung nachgewiesen haben. Werkführer, die schon eine Prüfung abgelegt haben, die für Gruppe A VI berechtigt, können mit rückwirkender Kraft, frühestens zum 1. April 1920 in eine der umzuwandelnden Stellen befördert werden.	1200		2	1	90	20	0	20
Bis zu 88 Stellen der Rottenmeister können in solche der Gruppe A VI (Bahnmeister), bis zu 199 Stellen der Wagenmeister, bis zu 43 Stellen der Werkführer im Sicherungsdienst in solche der Gruppe A VI (Werkmeister) umgewandelt werden, sobald die Stelleninhaber die Befähigung hierfür durch Ablegung einer besonderen Prüfung nachgewiesen haben. Die Ablegung der Prüfung gibt keine Anwartschaft auf Stellen der Gruppe A VII und folgende.	66 163 85	7	5 17 2	5 2	8 13 2	1 2 1	1 1	3 1
Gruppe A IV:								
152 Oberdrucker	67	86	20	10	8	4	4	3
3964 Rottenaufseher	3087	329	267	79	124	50	21	7
287 Aufseher im Sicherungsdienst	245		8	8		10	13	3
4741 Wagenaufseher	2701	1464	53	95	362	5	42	10
20 Seoberheizer	12					8		
6 Seemaschinenoberaufseher	6							
21 Seobermatrosen	12					9		
4 Funkentelegraphisten	2					2		
Bis zu 1755 Stellen der Wagenaufseher können in Stellen der Gruppe A V (Wagenmeister) umgewandelt werden, sobald die Stelleninhaber die Befähigung hierfür durch Ablegung der vorgeschriebenen Prüfung nachgewiesen haben. Wagenaufseher, die schon eine Prüfung abgelegt haben, die für die Gruppe A V berechtigt, können mit rückwirkender Kraft, frühestens zum 1. April 1920, in eine der umzuwandelnden Stellen befördert werden.	1000	700	5	24			20	0
Gruppe A III:								
229 Drucker	185	14	20	1	1	4	2	2
4694 Rottensührer	2474	454	300	195	143	55	34	9
14 Seeheizer	5					9		
24 Seematrosen	15					9		

II. 1922.

Die Veränderungen in den planmäßigen Stellen der Betriebsverwaltung gegenüber dem Haushalt 1921 ergeben sich nach folgender Uebersicht:

Neue planmäßige Stellen sind nur zu dem Zwecke geschaffen worden, um außerplanmäßige Beamte

Angestellte, die schon eine lange Reihe von Jahren ständig und ausschließlich Beamtendienste verrichten, in planmäßige Stellen zu überführen, ferner zur Uebernahme von ständig bei der Reichsbahnverwaltung beschäftigten planmäßigen preussischen hochbautechnischen Beamten.

Aus diesem Anlaß kommen im Zugang insgesamt 13879 Stellen, darunter

Stellen der Gruppe A III für

- 40 Drucker,
- 319 Rottenführer.

Stellen der Gruppe A IV für

- 44 Aufseher im Sicherungsdienst,
- 193 Wagenaufseher.

Stellen der Gruppe A V für

- 90 Werkführer,
- 2 Telegraphenwerkführer.

100 Stellen der Gruppe A VI

für Eisenbahntechniker.

100 Stellen der Gruppe A VII

für technische Eisenbahnobersekretäre.

Stellen der Gruppe A X für

- 22 hochbautechnische Regierungsbauräte.

Die bisherigen Stellenumwandlungsvermerke — zu vergl. Nachtragshaushalt 1921 — bei den

Wagenaufsehern Gruppe A IV,

Telegraphenwerkmeistern } — Gruppe A VI —
Werkmeistern

werden im Laufe des Rechnungsjahres 1921 zur Durchführung kommen. Die Stellen werden daher für 1922 in der höheren Gruppe vorgezogen. Hiernach sind umgewandelt:

1755 Stellen der Wagenaufseher — Gruppe A IV, —
in Stellen der Wagenmeister — Gruppe A V, —

52 Stellen der Telegraphen- werkmeister	— Gr. A VI — in Stellen der	Oberbahn- meister und Werkstätten- vorsteher	— Gr. A VII —
311 Stellen der Werkmeister			

Bei Gruppe V finden wir folgende Haushaltsvermerke:

„Bis zu 2363 Stellen der Werkführer können in solche der Gruppe A VI (Werkmeister) umgewandelt werden, sobald die Stelleninhaber die Befähigung hierfür durch Ablegung der vorgeschriebenen Prüfung nachgewiesen haben.“

Bis zu 123 Stellen der Rottenmeister und bis zu 57 Stellen der Werkführer im Sicherungsdienst können in solche der Gruppe A VI (Bahnmeister), bis zu 265 Stellen der Wagenmeister können in solche der Gruppe A VI (Werkmeister) umgewandelt werden, sobald die Stelleninhaber die Befähigung hierfür durch Ablegung einer besonderen Prüfung nachgewiesen haben. Die Ablegung der Prüfung gibt keine Anwartschaft auf Stellen der Gruppe A VII und folgende.“

Gegenüber dem Haushalt 1921 bedeutet dies eine Vermehrung der Beförderungs- oder Verzehnhungsstellen, und zwar bei den

Werkführern	um	1000	Stellen
Rottenmeistern	um	35	Stellen
Wagenmeistern	um	66	Stellen
Werkführern im Sicherungsdienst	um	14	Stellen
22 hochbautechnische Regierungsbauräte.			

Gruppe der Besoldungs- ordnung I	Stellenbezeichnung	Stand nach dem Haus- halt für		Mithin für 1922 mehr = + wenig = -	Erläuterungen
		1922	1921		
A X	a) Regierungsräte und Regierungsbauräte . .	879	558	+ 21	{ + 22 Zugang für hoch autechn. Beamte - 1 Abgang an die Reichspostverwaltung
	b) Eisenbahnamtänner	730	730	—	
A IX	a) Eisenbahnoberinspektoren, Eisenbahnober- ingenieure und Hauptkassenrendanten . . .	6 095	6 096	- 1	- 1 Abgang an die Reichspostverwaltung
	b) Oberlandmesser	369	369	—	
A VIII	a) Eisenbahnspektoren, Eisenbahningenieure und Landmesser	17 508	17 508	—	
	b) Seekapitäne	2	2	—	
A VII	a) Eisenbahnobersekretäre, techn. Eisenbahn ber- sekretäre und Obervorsteher, Oberbahnmeister und Werkstättenvorsteher	12 159	11 697	+ 462	{ + 100 Vermehrung für Angestellte + 363 Umwandlung aus A VI - 1 Abgang an die Reichspostverwaltung
	b) Erste Seesteuermänner	4	4	—	
	c) Erste Seemaschinisten	5	5	—	
A VI	a) Eisenbahntechniker	899	799	+ 100	+ 100 Vermehrung für Angestellte
	b) Bahnmeister	694	694	—	
	c) Zweite Seemaschinisten	13	13	—	- 52 Umwandlung nach A VII - 311 Umwandlung nach A VII
	d) Zweite Seesteuermänner	7	7	—	
	e) Telegraphenwerkmeister	111	163	- 52	
	f) Werkmeister	376	687	- 311	
A V	a) Technische Eisenbahnhelfer	35	35	—	+ 1755 Umwandlung aus A IV
	b) Rottenmeister	1 737	1 737	—	
	c) Wagenmeister	5 388	3 633	+ 1755	
	d) Dritte Seemaschinisten	5	5	—	
	e) Dritte Seesteuermänner	5	5	—	+ 2 Vermehrung für außerplanmäßige Beamte + 90 Vermehrung für außerplanmäßige Beamte
	f) Funkenobertelegraphist	1	1	—	
	g) Werkführer (im Sicherungsdienst)	1 895	1 895	—	
	h) Telegraphenwerkführer	204	202	+ 2	
	i) Werkführer	4 130	4 040	+ 90	
A IV	a) Oberdrucker	152	152	—	+ 44 Vermehrung f. außerplanmäßige Beamte - 1755 Umwandlung nach A V + 139 Vermehrung f. außerplanmäßige Beamte
	b) Rottenaufseher	3 964	3 964	—	
	c) Aufseher (im Sicherungsdienst)	331	287	+ 44	
	d) Wagenaufseher	3 179	4 741	- 1562	
	e) Seeeoberheizer	20	20	—	
	f) Seemaschinenoberaufseher	6	6	—	
	g) Seeeobermatrosen	21	21	—	
	h) Funkentelegraphisten	4	4	—	
A III	a) Drucker	269	229	+ 40	+ 40 Vermehrung für außerplanmäßige Beamte + 319 Vermehrung für außerplanmäßige Beamte
	b) Rottenführer	5 013	4 694	+ 319	
	c) Seeheizer	14	14	—	
	d) Seematrosen	24	24	—	

Technische Mitteilungen.

Schwellenzange.

Bei dem Auswechseln der Bahnschwellen werden die Holzschwellen durch Einschlagen scharfer Werkzeuge, wie Bidel usw. stark beschädigt, wenn nicht gespalten und dadurch unbrauchbar gemacht.

Zur Vermeidung dieses Übels wurde von Eisenbahn-Ingenieur Hofmann in Schwabach eine Schwellenzange entworfen, welche allen Anforderungen entspricht.

Dieselbe soll in erster Linie zum Ausziehen der auszuwechselnden Schwellen dienen, sowie auch als Schwellentragezange benützt werden können.

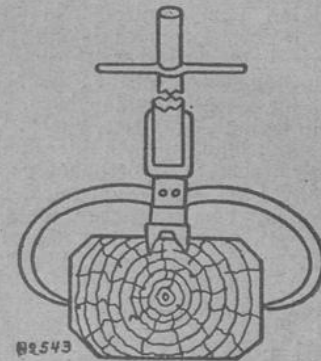
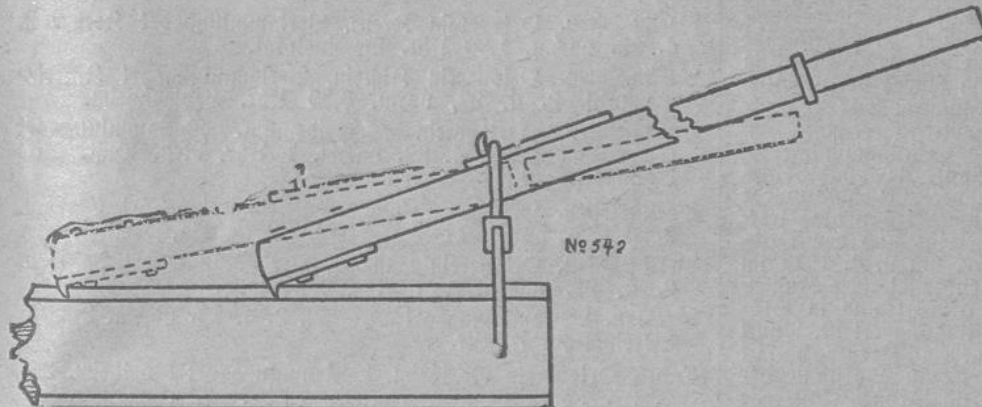
Die Schwellenzange besteht aus einem 2,0 m langen Hebel, welcher an dem einen Ende mit 2 eisernen Krallen versehen ist. In kurzer Entfernung von diesem Ende ist die

Zange angebracht. Beim Anheben des Hebels wird die Schwelle gefaßt und kann leicht aus dem Gleise gezogen werden.

Durch Verschieben des Hebels durch den Ring kann die Schwellenzange auch als Tragezange benützt werden und kann die Schwelle schon von 2 Mann mittels zweier Zangen getragen werden.

Durch Drehen des Hebels und des drehbaren Ringes der Zange kann die Schwelle auch von 3 oder 4 Mann getragen werden.

Die Schwellenzange wurde praktisch ausprobiert und wird mit Vorliebe von den Arbeitern verwendet. Obige Zange ist gefällig geschmückt und kann von der Firma Nobel & Co. Gleisbaumaschinenfabrik, München S. 50, bezogen werden.



Reichsarbeitsgemeinschaft deutscher Eisenbahnrottenführer. Abtl. Bayern.

Am Sonntag, den 2. April, findet in Ludwigshafen

Versammlung

der Rottenaufsichtsbeamten für die Pfalz statt.

Ort wird noch von dem Obmann der D. Ludwigshafen bekanntgegeben.

Wegen der Wichtigkeit der Tagesordnung ist es Pflicht eines jeden dienstfreien Kollegen, die Versammlung zu besuchen.

Kollege Kraus hat sein Erscheinen zugesagt.

Ellerich.

Erlasse und Verfügungen.

Der Reichsverkehrsminister,

§ DI 24 Nr. 314-22.

Berlin, den 23. Februar 1922.

Zurücksetzung der Kriegsteilnehmer.

Auf die Anfrage vom 23. Januar 22 Nr. 1924/VIII.

Weitere Maßnahmen zur Verhütung wirtschaftlicher Nachteile der Kriegsteilnehmer, als durch den Staatsministerialbeschuß vom 27. Mai 1916 nebst zugehörigen Ausführungsbestimmungen und durch die Besoldungsvorschriften (Ziff. 124 ff) getroffen sind, sind nicht beabsichtigt. Dagegen bin ich wie bisher, auch fernerhin gern bereit, zu prüfen, inwieweit Härten ausgeglichen werden können, die durch die Unmöglichkeit der sofortigen Wiedereinsetzung zurückgesetzter Kriegsteilnehmer in ihre früheren Stellungen hervorgerufen sind. Diese Prüfung kann naturgemäß nur nach Lage des Einzelfalles vorgenommen werden; es muß deshalb jedem Beamten überlassen werden, den Nachweis der persönlichen Zurücksetzung zu führen und wegen Abhilfe vorstellig zu werden.

Was die in der Anfrage enthaltene Beschwerde des Bezirksbeamtenrats Cassel über die Zurücksetzung der Bahnmeister anbelangt, so hat bereits vor einiger Zeit eine Eingabe des Bundes deutscher Feldbahn-Kriegsteilnehmer in Charlottenburg zu einer Untersuchung der Verhältnisse im

Bezirk der E.-D. Cassel Anlaß gegeben, die zum Ergebnis hatte, daß auch nicht ein einziger begünsteter Fall festgestellt werden konnte, in dem einem Bahnmeister, der vor seiner Verwendung im Feldbahnendienst Verwalter einer Dienststelle war, nach Rückkehr in die Heimat die frühere Dienststelle nicht wieder übertragen worden wäre.

Im Auftrage: gez. Söhler.

Vereinsnachrichten.

Bez.-V. Elberfeld. Nächste Bezirksversammlung am 14. April 1922 (Karfreitag), vorm. 11 Uhr, im Rest. Wilhelmshof zu Hagen. Jede Ortsgruppe bestellt einen Delegierten. Dieselben wollen die Anträge für den diesjährigen Verbandstag vor der Versammlung dem Bezirksvorstand übergeben. Sämtliche Mitglieder der Ortsgruppen Altena-Siegen, Barmen-Rittershausen, Düsseldorf und Hagen werden gebeten, an dieser Versammlung teilzunehmen. Die Direktion Elberfeld wird zwecks Gewährung von Urlaub und Freizein unterseits gebeten, jedoch muß jeder Kollege bei seiner Bm. um Urlaub und Freizein bitten, zwecks Teilnahme am Vortrag des Herrn Oberbaufontrollieurs Rose.

J. A.: Deuf.

Bez.-V. Frankfurt a. M. Berichtigung! Den Kollegen zur Kenntnis, daß bei der Festsetzung unseres Bezirkstages ein Irrtum unterlaufen ist, derselbe findet nicht am 8. 4. 22, sondern am Sonntag, den 9. April, nachm. 2 Uhr in Frankfurt-Main, Restauration Heilig, Poststr. 42, statt.

Der Bezirksvorstand.

J. A.: Haniel Schriftführer.

Bez.-V. Halle (S.) Bekanntmachung. Unser Bezirkstag findet am 30. April 1922, im Stadtschützenhaus, Frankenstr. 1 (10 Minuten vom Bahnhof), vorm. 11 Uhr statt. Oberbaufontrollieur Herr Obering. Knoke hat sich in liebenswürdiger Weise bereit erklärt, den Kollegen einen wissenschaftlichen Vortrag zu halten. Zu diesem Vortrag hat Herr Oberbaufonteur Senft in wohlwollender Weise sein Erscheinen zugesagt, auch hat Herr Oberbaufonteur Senft für möglichst alle Kollegen Urlaub und freie Fahrt zugesichert, so daß es jedem Kollegen möglich ist, an dieser Versammlung teilzunehmen. Ich bitte alle Ortsgruppen-Vorsitzenden, ihre Anträge zum Verbandstag zu formulieren und beim Bezirkstag schriftlich vorzulegen. Der wichtigen Tagesordnung wegen ist es eines jeden Kollegen Pflicht, zu dieser Versammlung zu erscheinen. Tagesordnung

wird in der Versammlung bekannt gemacht. Der Wirt vom Stadtschützenhaus, Herr Detonom Hempel, wird für uns Kollegen ein Mittagessen bereit halten, das jeder Kollege zufrieden sein kann, indem er schon sehr viel Erfahrung und Anerkennung auf diesem Gebiete zu verzeichnen hat. Ich bitte dieses Anerbieten zu berücksichtigen.

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

Bez.-B. Mainz. Bezirksversammlungsbericht vom 5. 3. 1922. Die Versammlung wurde bei Anwesenheit des Herrn Amtmann Denide vom 1. Vorsitzenden eröffnet. Er begrüßte die erschienenen Kollegen und dankte für das zahlreiche Erscheinen. Anwesend waren 65 Kollegen. Tagesordnung: Punkt 1. Der 1. Vorsitzende erteilte dem Herrn Amtmann das Wort, welcher über die Aufwandsentschädigung der Kottenführer und richtige Verwertung nebst Bearbeitung des Oberbaues und deren größte Sparbarkeit einen Vortrag hielt; auch auf alle Fragen von Kollegen gerne Auskunft erteilte. Zur Aufwandsentschädigung versprach Herr Amtmann, mitzuhelfen, daß dieselbe jedem Kottenführer zuteil wird, und mit einer Kommission vom Bezirksverein zu beraten. Der 1. Vorsitzende dankte dem Herrn Amtmann für seine Ausführungen. Punkt 2: Die Niederschrift der letzten Versammlung wurde verlesen und angenommen. Punkt 3: Wahl des Vorstandes. Der 1. Vorsitzende Struth, Gustavsborg, Sattler, Schriftführer Viehrich-Ost, Besand, Kassierer, Nieder-Olm, wurden einstimmig wiedergewählt und nahmen die Wahl an. Punkt 4: Wahl eines Delegierten zum Verbandstag in Hannover. Gewählt wurde Kollege Struth-Gustavsborg. Anträge zum Verbandstag werden von dem Vorsitzenden des Bezirksvereins und den Ortsgruppen nochmals durchberaten, und zwar am 9. 4. 1922 im Vereinslokal in Mainz. Punkt 5: Rassenbericht. Die Rassenbücher wurden von den Rassenprüfern geprüft und in Ordnung befunden. Dem Kassierer wurde Entlastung erteilt. Punkt 6: Verschiedenes. Der Antrag, Ortsverein Kreuznach mit drei nebst Kolonnenarten ist erledigt. Dem Vorstand der Ortsgruppe Darmstadt wurde durch sein großes Interesse für den Verband von der Versammlung der Dank ausgesprochen. Die Ortsgruppenvorstände werden ersucht, sobald wie möglich diejenigen Kollegen namhaft zu machen, welche die Zeitschrift Technik und Handwerk noch nicht erhalten. Bedingung ist, genaue Angabe über Vor- und Zuname, Wohnort, Kreis, sowie Postamt, um den Klagen und Fragen endlich ein Ende zu machen. Schluß der Versammlung 1.30 nachm. Die nächste Vorstandssitzung findet am 9. 4. 1922 im Gasthaus zum Tannbaum in Mainz, nachm. 1 Uhr, statt.

Sattler, 1. Schriftführer.

Bez.-B. Mecklenburg. Laut Beschluß des Verbandsvorstandes hat jedes Mitglied ab 1. Januar vierteljährlich 51 Mark zu zahlen. Diejenigen, welche im 1. Quartal nur 30 Mk. gezahlt haben, müssen für das 2. Quartal 72 Mark zahlen. Ich ersuche alle Kollegen, im Interesse unserer Verbandsache diesen Beitrag im 1. Monat des Vierteljahres an unseren Kassierer pünktlich einzusenden.

J. A.: Schoof, 1. Vor.

Bez.-B. Münster. Bekanntmachung. Der Bezirkstag des Kottenführervereins, verbunden mit Jahresbericht, Rechnungslegung und Vorstandswahl, findet am Sonntag, dem 30. April 1922, vormittags 10 Uhr, im Gasthaus Gariken, Mellerstraße, direkt am Bahndamm, in Osnabrück statt. Anträge zum Verbandstage der einzelnen Ortsgruppen sind von den Delegierten schriftlich vorzulegen. Um zahlreichen Erscheinen der Mitglieder bittet

der Vorstand. J. A.: H. Schröder, 1. Vor.

☼☼☼	Briefkasten.	☼☼☼
-----	---------------------	-----

E. S. 1. 1901. Zu 1: Ja, wie in der vorliegenden Zeitschrift f. Jt. bekanntgegeben. Zu 2: Ist für die einzelnen Direktionsbezirke verschieden, und meistens bereits erfolgt. Befragen Sie hierüber doch einmal Ihren Bezirksvorsitzenden.

Gustavsborg. Da Ihr Eingekandte zu persönlich abgefaßt war, um es in unserer Zeitschrift veröffentlichen zu können, haben wir es dem Betreffenden direkt zugesandt und werden Sie von dort weitere Nachrichten erhalten.

☼☼☼	Versammlungs-Tafel.	☼☼☼
-----	----------------------------	-----

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

Altona-Hamburg. Versammlungsort Hamburg. 9. 4. 22, nachm. 1 Uhr. Rest. Neuhof, Kreuzweg 6, Bezirkstag.

Altona-Hamburg. Ortsverein Neumünster. Versammlungsort Neumünster. 2. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Rest. Harms, Friedr. 26.

Altona-Hamburg. Ortsverein Kiel. Versammlungsort Kiel. 2. 4. 22, nachm. 2 Uhr. Warteraum 3. Kl.

Altona-Hamburg. Ortsverein Flensburg. Versammlungsort Flensburg. 2. 4. 22, nachm. 2 Uhr. Gasthof zum Anker.

Abt. Bapern. Ortsverein Pfaß. Versammlungsort Ludwigs-Hafen. 2. 4. 22. Zeit und Versammlungslokal?

Berlin. Versammlungsort Berlin. 6. 4. 22, nachm. 6 Uhr. 2. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. Kaiser, Bussestr.

Berlin. Ortsverein Jüterbog. Versammlungsort Jüterbog. 2. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. Kaiser, Bussestr.

Berlin-Osten. Versammlungsort Landsberg (Warthe). 21. 5. 1922, vorm. 8 Uhr. Gasthof zum Kronprinzen. Bezirksversammlung.

Berlin-Osten. Ortsverein Kreuz. Versammlungsort Kreuz. 2. 4. 22, nachm. 1.30 Uhr. Vereinslokal.

Berlin-Osten. Ortsverein Rüstern. Versammlungsort Rüstern-Neustadt. 2. 4. 22, vorm. 9.30 Uhr. Ledigenheim.

Berlin-Osten. Ortsverein Schneidemühl. Versammlungsort Schneidemühl. 23. 4. 22, nachm. 1 Uhr. Rest. Duff, Alte Bahnhofstr. 6.

Berlin-Osten. Ortsverein Glogau. Versammlungsort Glogau. 2. 4. 22, vorm. 11 Uhr. Gastwirt Koska, Königstraße.

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

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

Cassel. Ortsverein Northheim. Versammlungsort Northheim. 23. 4. 22, vorm. 9 Uhr. Gastwirtschaft Köhler.

Cassel. Ortsverein Cassel. Versammlungsort Cassel. 30. 4. 22, vorm. 9.30 Uhr. Rest. Wagner, Ottostr.

Cassel. Ortsverein Hersfeld. Versammlungsort Hersfeld. 2. 4. 22, mittags 1 Uhr. Gasthaus zur Soime. Hauptverf.

Cassel. Ortsverein Paderborn. Versammlungsort Altenbeken. 2. 4. 22, mittags 11 Uhr. Rest. Holschen. Hauptversammlung.

Elberfeld. Ortsverein Düsseldorf. Versammlungsort Opladen. 9. 4. 22, vorm. 9 Uhr. Bahnhof Treffpunkt.

Elberfeld. Ortsverein Hagen. Versammlungsort Hagen. 9. 4. 22, nachm. 2.30 Uhr. Vereinslokal. Generalversammlung.

Elberfeld. Versammlungsort Hagen. 14. 4. 22, vorm. 11 Uhr. Rest. Wilhelmshof. Bezirksversammlung.

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

Erfurt. Ortsverein Gotha. Versammlungsort Gotha. 23. 4. 22, nachm. 2 Uhr. Am Bahnhof.

Erfurt. Ortsverein Saalfeld. Versammlungsort Saalfeld. 9. 4. 22, nachm. 2 Uhr. Coburger Bierstube.

Erfurt. Ortsverein Meiningen. Versammlungsort Meiningen. 9. 4. 22, nachm. 2 Uhr. Gasthof zu den drei Rosen.

Erfurt. Ortsverein Arnstadt. Versammlungsort Schleusingen. 2. 4. 22, vorm. 10 Uhr.

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.

Essen. Ortsverein Duisburg. Versammlungsort Wesel. 8. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Restaurant Schnellling, Schermbederlandsstraße.

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

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

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

Frankfurt a. M. Ortsverein Hanau. Versammlungsort Hanau. 9. 4. 22, nachm. 1.30 Uhr. Hessischer Hof.

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

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

Frankfurt a. M. Bezirksverein. Versammlungsort Frankfurt a. M. 9. 4. 22, nachm. 2 Uhr. Rest. Heilig, Poststr. 42, am Hauptbahnhof.

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

Halle a. S. Ortsverein Leipzig. Versammlungsort Leipzig-Eut. 5. 4. 22, abends 7 Uhr. Rest. Sängerkallen, Wilhelmstr. 12.

Halle a. S. Versammlungsort Halle. 30. 4. 22, vorm. 11 Uhr. Stadtschützenhaus, Bezirksversammlung.

Halle. Ortsverein Cottbus. Versammlungsort Cottbus. 2. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Kleine Funkenberg. Vorstandswahl.

Halle. Ortsverein Halle. Versammlungsort Halle. 2. 4. 22, nachm. 2,30 Uhr. Schultze, Merseburger Str. 10.

Halle. Ortsverein Senftenberg. Versammlungsort Senftenberg. 9. 4. 22, vorm. 9 Uhr. Hotel Baranius.

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

Halle a. S. Ortsverein Koblau. Versammlungsort Koblau. 2. 4. 22. Zeit? Restaurant z. Lindenblüte.

Hannover. Ortsverein Nienburg. Versammlungsort Verden. 30. 4. 22, nachm. 3,30 Uhr. Gastwirt Gener.

Hannover. Ortsverein Bremervörde. Versammlungsort Bremervörde. 2. 4. 22, vorm. 11,30 Uhr. Röttings-Hotel.

Hannover. Ortsverein Gütersloh. Versammlungsort Nhedda. 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 Geestemünde. Versammlungsort Geestemünde. 2. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Rest. Lührs.

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

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

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

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

Hannover. Ortsverein Bremen. Versammlungsort Bremen. 23. 4. 22, nachm. 1 Uhr. b. Schnaars a. d. Weide 17.

Hannover. Ortsverein Celle. Versammlungsort Celle. 8. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Röhm, Güterbahnhof. Vortrag.

Hannover. Versammlungsort Hannover. 30. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Hotel zur Post, Rosenstr. 1. Bezirkstag.

Hannover. Ortsverein Hannover. Versammlungsort Hannover. 2. 4. 22, nachm. 2,30 Uhr. Hotel zur Post, Rosenstr. 1.

Hannover. Ortsverein Salzwedel. Versammlungsort Salzwedel. 23. 4. 22, vorm. 9,30 Uhr. Gasthaus Wihl. Neumann.

Hannover. Ortsverein Uelzen. Versammlungsort Uelzen. 9. 4. 22, nachm. 2,30 Uhr. Vereinslokal.

Rattowitz. Versammlungsort Beuthen (O.-Schl.). 2. 4. 22, nachm. 1 Uhr. An der Promenade, Hindenburgstr.

Röln. Ortsverein Röln. Versammlungsort Röln. 9. 4. 22, vorm. 9 Uhr. Johannisstr. 42.

Röln. Ortsverein Aachen. Versammlungsort Aachen. 2. 4. 22, nachm. 2 Uhr. Bahnhofstr. 30.

Röln. Ortsverein Düren. Versammlungsort Düren-Nord. 9. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. Derichs.

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

Röln. Ortsverein M.-Gladbach. Versammlungsort M.-Gladbach. 9. 4. 22, vorm. 9 Uhr. Rest. Wihl. Supperis, Hindenburgstraße.

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

Röln. Ortsverein Krefeld. Versammlungsort Krefeld. 9. 4. 22. Zeit? Fischelnerstr. 16.

Rölnsberg i. Br. Versammlungsort Marienburg. 22. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Hotel Hindenburg, Hindenburgstr. Außerordentliche Bezirksversammlung.

Rölnsberg i. Br. Ortsverein Allenstein. Versammlungsort Allenstein. 8. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Hotel Aniffa. Vierteljahrsversammlung m. Fachunterricht.

Rölnsberg i. Br. Ortsverein Insterburg. Versammlungsort Insterburg. 15. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Eogl. Vereinshaus, Luisenstr. 5. Vierteljahrsversammlung m. Fachunterricht.

Rölnsberg i. Br. Ortsverein Königsberg. Versammlungsort Königsberg. 1. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Hotel Reichsadler, Kaiserstr. 4. Vierteljahrsversammlung m. Fachunterricht.

Rölnsberg i. Br. Ortsverein Löben. Versammlungsort Lnd. 11. 4. 22, vorm. 9 Uhr. Schlemminger, Galtstr. 12. Vierteljahrsversammlung m. Fachunterricht.

Rölnsberg i. Br. Ortsverein Marienburg. Versammlungsort Marienburg. 22. 4. 22, vorm. 9 Uhr. Hotel Hindenburg, Hindenburgstr. Vierteljahrsversammlung m. Fachunterricht.

Rölnsberg i. Br. Ortsverein Memel. Versammlungsort Heydenrug. 2. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Rest. Bellmann, Tilsiterstr. Vierteljahrsversammlung m. Fachunterricht.

Münster. Ortsverein Coesfeld. Versammlungsort Coesfeld. 9. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. Siding, Letterstr. 7.

Münster. Versammlungsort Osnabrück. 30. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Gasthaus Gariken.

Münster. Ortsverein Rheine. Versammlungsort Rheine. 9. 4. 22, nachm. 6 Uhr. Gastwirtschaft Schürmeier, Neuefischerstr.

Magdeburg. Ortsverein Magdeburg. Versammlungsort Magdeburg. 23. 4. 22. Reichshalle.

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

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

Magdeburg. Ortsverein Braunschweig. Versammlungsort Braunschweig. 14. 4. 22, nachm. 1 Uhr. Rest. z. Truidos, Gildenstraße.

Magdeburg. Ortsverein Helmstedt. Versammlungsort Helmstedt. 8. 4. 22, nachm. 3,30 Uhr. Brauerei zum Miertal, Holzberg 17.

Mainz. Ortsverein Darmstadt. Versammlungsort Darmstadt. 2. 4. 22, nachm. 2 Uhr. Hauptbahnhof.

Mainz. Ortsverein Oberlahnstein. Versammlungsort St. Goarshausen. 9. 4. 22, nachm. 2 Uhr. Berliner Hof.

Mainz. Versammlungsort Mainz. 9. 4. 22, nachm. 1 Uhr. Zum Tannenbaum. Vorstandssitzung.

Mainz. Ortsv. Bingen. Versammlungsort Bingen. 2. 4. 22, nachm. 2,30 Uhr. Mainzer Hof.

Mainz. Ortsverein Mainz. 2. 4. 22.

Saarbrücken. Versammlungsort Saarbrücken. 30. 4. 22, nachm. 2,30 Uhr. Gasthof Otto An der Schleifmühle.

Stettin. Ortsverein Kolberg. Versammlungsort Kolberg. 2. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. Breißel. (Hauptversaml.)

Stettin. Ortsverein Stralsund. Versammlungsort Stralsund. 9. 4. 22, vorm. 11 Uhr. Hotel z. König v. Preußen, Narben-Markt.

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

Stettin. Bezirkstag. 23. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Stettin. Vereinslokal: Gasthof Zieße, Linsingerstr. 22; daselbst zur selben Zeit Versammlung des Ortsvereins.

Stettin. Ortsverein Neustettin. Versammlungsort Neustettin. 9. 4. 22, vorm. 9,30 Uhr. Fremdenhof Mattern.

Trier. Ortsverein Gerolstein. Versammlungsort Gerolstein. 2. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Hotel zur Post.

Bekanntmachung des Verbandsschatzmeisters.

Da trotz verschiedentlich bekanntgemachten noch immer Geldsendungen an meine frühere Adresse in Gladbeck gerichtet werden, bitte ich wiederholt, alle für mich bestimmten Briefschaften nach Oberhausen-Alstadt, Herzogstr. 15, und die Gelder auf Postcheckkonto Essen, Nr. 13 942, senden zu wollen.

Adam Berg, Verbandsschatzmeister.



Einladung

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

Ort: Bäckeramtshaus, Brüderstraße 6, Ecke Herschelstraße,
5 Minuten vom Bahnhof. Besitzer Herr Gastwirt Schweinsler.

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 Vorstandsvorstand 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 Sterbeunterstützungen usw.
7. Ort des nächsten Verbandstages.
8. Verschiedenes.

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

Der Vorstandsvorstand.

J. A.: Schneider, 1. Vorst.



Geschäftliches.



Unsere Leser machen wir auf die weltbekannten „Sigurd“-Fahrräder aufmerksam. Trotz hervorragenden Materials und allerpräzisester Ausführung sind die Preise äußerst niedrig. Reichhaltige Auswahl in Rädern sowie in Fahrradgeden und Luftschläuchen in einzig dastehender Qualität zu günstigen Preisen finden Sie neben anderen Fahrrad-Artikeln und Fahrrad-Zubehörteilen in dem illustrierten Kataloge, welchen die „Sigurd“-Gesellschaft in Cassel 112 auf Anforderung umsonst und portofrei versendet. Für Musik-Instrumente, Uhren, Waffen, Damenbekleidung sowie für sämtliche Haushalts- und Gebrauchsgegenstände ist gleichfalls vorstehende Firma als vorteilhafteste Bezugsquelle anzusehen.



Berichtigung.



In Nr. 6 unserer Zeitschrift wird unter dem Titel „Reichsarbeitsgemeinschaft deutscher Eisenbahnrottenführer“ ein Bericht über eine Besprechung im Reichsverkehrsministerium veröffentlicht. Es wird in demselben des öfteren Herr Geh. Oberbaurat Knoch genannt. Um Mißverständnissen vorzubeugen, weisen wir ausdrücklich darauf hin, daß es sich hier um einen Druckfehler handelt und die Besprechungen mit dem bereits öfter in unserer Zeitschrift erwähnten Herrn Geh. Oberbaurat Rurth geführt worden sind.

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

Buchverland des Rottenführer Verbandes.

Handbuch für den Eisenbahn-Oberbau von Eisenbahningenieur Wundenberg	15,00 Mk.
Weichen und Gleiseverbindung Form 8 a	22,00 "
Weichen und Gleiseverbindung Form 6 b und b	24,00 "
Bedingte Gleislage	7,00 "
Abkürzungs-Tafeln	4,00 "
Erdmassenberechnungs-Tabellen	7,50 "

Zu beziehen gegen Nachnahme von Rottenmeister Karl
Seldmann, Oberhausen-Alstadt, Herzogstr. 11.

Glückwünsche.

Unsere Kollegen, den Rottenaufsehern
Heinrich Lange, Ehe

und

Heinrich Dullweber, Cornau,

Nr. Diepholz, zu ihren 25 jähr. Dienstjubiläen die
herzlichsten Glückwünsche.

Die Kollegen des Ortsvereins Bremen.

J. A.: Immoor, 1. Vorst.

Unsere Kollegen, dem Rottenführer

Heinrich Niemann,

Griesenwerder, Moor bei Harburg, die herzlichsten
Glück- und Segenswünsche zu seinem 25. Dienst-
jubiläum.

J. A.: Lümann, Rottenaufseher.

Nachrufe.

Am 10. März 1922 verstarb nach langer Krank-
heit im Alter von 53 Jahren unser treuer Vereins-
kollege, der Rottenführer

August Mierke

in Eiche bei Wildpark.

Am 13. März 1922 verstarb nach einer schwe-
ren Krankheit im Alter von 42 Jahren unser treuer
Vereinskollege, der Rottenführer

Hermann Haug

in Baumschulenweg bei Berlin.

Ein dauerndes Andenken bewahren ihnen

die Kollegen des Bezirk-Vereins Berlin.

J. A.: Emil Ruck, 1. Vorst.

Stempel aller Art

liefert schnell und billig

C. Hundt sel. Wwe., Hattingen-Ruhr.

Sie fahren richtig

wenn Sie Ihren
Bedarf decken
bei der

**GESELLSCHAFT
CASSEL 112.**

Räder/Pneumatik/
Nähmaschinen/Kinderwagen/
Bekleidung/Gebrauchsvorkehr/
Uhren/Musikinstrumente/
Waffen und Munition/
Verlag gegen Nachnahme.
Katalog umsonst u. portofrei.

Wir bitten bei Anfragen auf unsere
Zeitschrift Bezug zu nehmen.

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. Prüf. . . 7.20 Mk.
Verkehrskarte von
Deutschland . . . 10.00 Mk.
Telegraphenfilbel . . . 2.00 Mk.
Schriftwechsel d. Eisenbahnbe-
amten u. 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

Wasserdichte

**Oel-Mäntel,
Anzüge, Pelerinen.**

Johannes Rohr, Oelzeug-Fabrik, Altona O.

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.



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.—

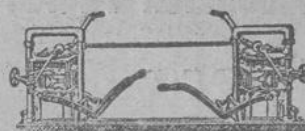
ausschließlich Porto und Verpackung.

Der Betrag ist nachzunehmen.

Name und Adresse:

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

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



Sechslach-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.

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. 149.

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. 24,—

Katechismus für den Bahnwärterdienst. Lehr- u. Nachschlage-
buch für Blockwärter, Bahnwärter, Schrankenwärter u. Rottenführer
von E. Schubert und A. Denicke M. 24,—

Ausführliche Dispositions- und Aufsatzlehre m. ausgeführt.
Prüfungsaufsätzen und Dispositionen nebst Anleitung und
Mustern zur Anfertigung von Lebensläufen, Berichten, Ge-
suchen. Von Heyn. M. 21,60

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. 26.

Leichtes Lernen

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

Bestehen jeder Prüfung.

Rechenschule 28.00 Mk. Aufsatzschule 18.00 Mk.
Geographie . 7.00 Mk. Mir oder Mich 26.00 Mk.
Zeichensetzung 11.00 Mk. — Atlas von Jopp 33,60 Mk.
Groß- oder Kleinrechtschreibung 7.00 Mk.
Liefere auch Handbuch für den Eisenbahn-Oberbau usw.
Ernst Böttcher, Königsberg (Pr.), Dritte Fließstraße Nr. 10.

Spezialhosen für Eisenbahner!

1a. echtschwarze Tuchleder-Hosen,
Dreil-Litewken, Extra-Hosen.

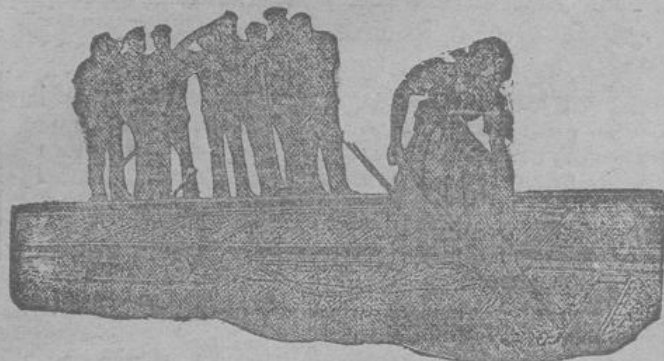
Musteranleitung zum Selbstmaß nehmen franko.

Ernst Zschelle, Freital-Deuben, Poissentalstraße 76

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.

Würtb. Landwirtsch. Kammer: Durch
Hebers Tabazin wird selbst
gepflanzt, Tabak bekömmlich
wohl schmeckend, frei v. beissend,
Nebenbestandteilen, P. 8 (30)
Pfd. Rohabak Mk. 14 (42),
notw. Zerstück. Mk. 5, Drog.
o. Chemik. Heber, Stuttgart,
Gaisburgstr. 44. Drum pflanzt Tabak.



Echtschwarze Ledertuch-Hosen und Drellitewken

liefert preiswert

Justav Weber, Kleiderfabrik, Seifhennersdorf i. Sa.
Muster frei.

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.

Handbuch für den Eisenbahn- Oberbau

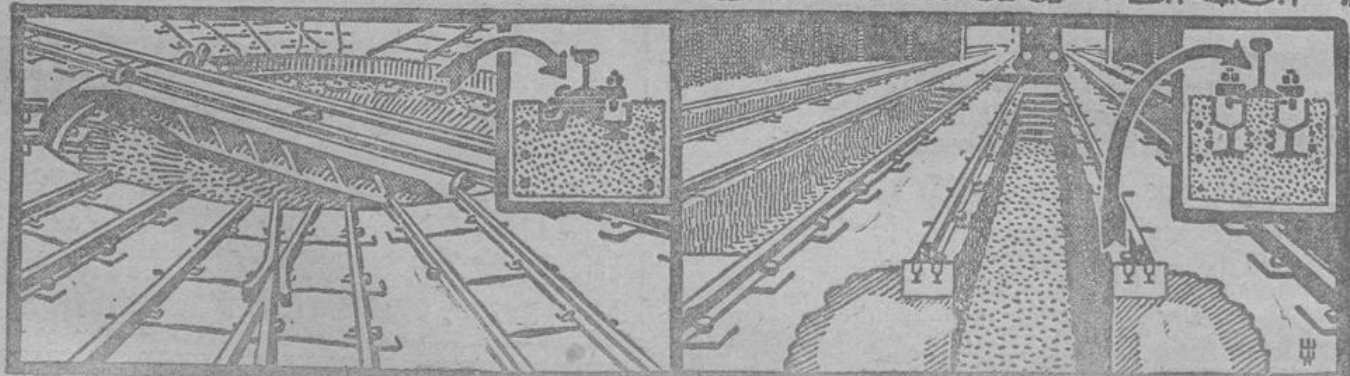
Gibt über alle Fragen des Eisenbahnoberbaues Auskunft.

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

Bestellungen nimmt entgegen der Verfasser:
H. Wundenberg, Oberhausen (Rhtl.), Bahnhofstr. 1.

Schienenbefestigung

D.R.G.M. für Beton-Oberbau D.R.G.M.



VEREINIGTE FLANSCHENFABRIKEN
TELEGRAMME: FLANSCHENFABRIK HATTINGEN-RUHR
UND STANZWERKE
FERNSPRECHER-ANSCHLUSS NR. 5: 50 und 61