

Rottenführer-Zeitung

Gleis-Bau-Geräte Robel & Co.,

(auch Hemmschuhe, Wagenschieber, bewegliche Wagenziehwinden)

München S 50.

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

EDUARD LINK · BOCHUM

Maschinenfabrik

für

Eisenbahnoberbau-Geräte und -Maschinen.

Katalog auf Wunsch!



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

Anfragen erbeten.

Spezial-Fabrik

Anfragen erbeten.

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

Spezial-Unternehmen für

Wasserdichte Abdeckungen

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

J. & Otto Krebber, Oberhausen (Rhld.)

Fernsprecher Nr. 17 und Nr. 27.

Asphalt-Werke.

Telegr.-Adr.: Krebber Teerfabrik.

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

H B G

Vollbahnmateriale

Gleise, Weichen, Drehscheiben,
Prelbücke, Kleineisen, Werkzeuge.

Hanseatische Bahnbedarfs-Gesellschaft m. b. H.

Feldbahnfabrik und Weichenbauanstalt.

H B G

Telegramm-Adresse: Hansabahnen Bremen, Wachtstr. 38/39, Ecke Martinstr., 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

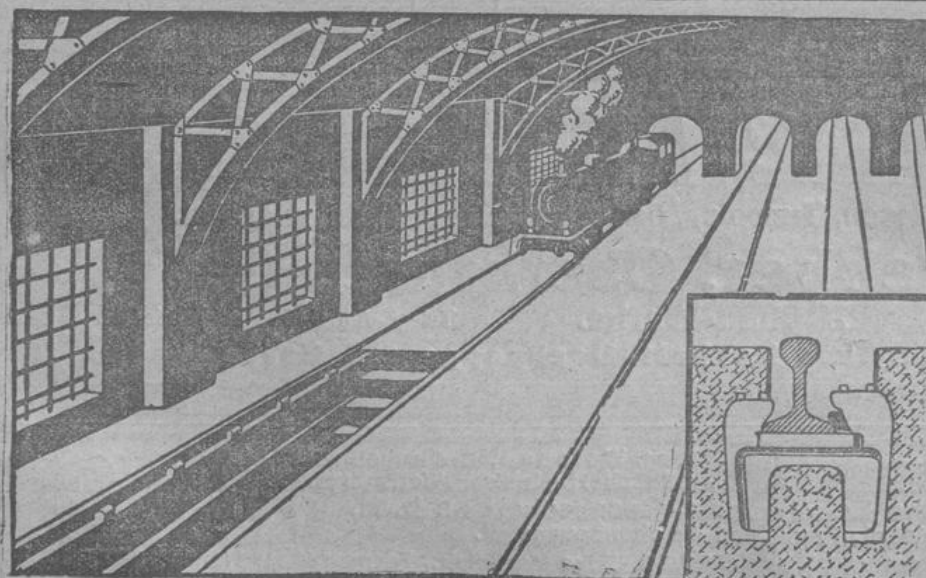
Ulmenallee 24 **Mülheim-R.-Speldorf** Fernr. 1373.

Ausführung sämtlicher Eisenhoch- und Brückenbau-Anstreicherarbeiten.

Grosses Lager in

Glas, Tapeten u. Farbwaren.

Prompte Erledigung aller einschlägigen Arbeiten.



Friedrich Wilms, Oberhausen (Rhld.).

Telegr.-Adr.: Tiefbauwilms. 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 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,

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, Schiebehöfen, Ufermauer,
Wagenreinigungsanstalten usw.

Glatte Fussboden bis an Schiene u. Spurrille

Leichte Schienenauswechslung ohne

jede Beschädigung des Fussbodens.

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

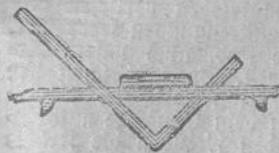
Akt.-Ges. vorm. Carl Flink, Mannheim.

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. — Insetrate pro 4gespaltene Petitzelle 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 bekannten 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 nachstehende Adresse zu senden: H. Wundenberg, Oberhausen-Rhld., Bahnhofstraße 1.

Nr. 8.

Dahlhausen-Ruhr, den 15. April 1922.

11. Jahrgang.

Inhalt: Methodisches Arbeiten. — Verwendung von Gleistopfmäschinen. Modell 1919. — Bildungswesen und Bahnunterhaltung. — Zur Titelfrage. — Neuordnung der Befoldung. — Reichsarbeitsgemeinschaft deutscher Eisenbahnrottenführer. — Verbandsnachrichten. — Bekanntmachung des Verbandsvorstandes. — Vereinsnachrichten. — Verbandsammlungstafel. — Anzeigen.

Methodisches Arbeiten.

Was versteht man unter Methode und methodischem Arbeiten? Die vorherige genaue Überlegung, wenn eine Arbeit ausgeführt werden soll, wie sie am besten, schnellsten und wirksamsten zu Ende geführt werden kann, die Beachtung aller, auch der geringfügigsten Kleinigkeiten, welche dazu bestimmt sind, den Fortgang der Arbeit zu fördern oder sie im entgegengesetzten Falle hintanzuhalten. Außerdem ist aber auch nötig, daß beachtet wird, ob man nicht viel Zeit, Geld und Arbeit opfert, um schließlich ein Werk hervorzubringen, das die aufgewendeten Kosten und Mühen nicht einmal lohnt.

„Methode“, sagte einmal ein bekannter Geistlicher, „gleichet auf ein Haar dem Ristenpfeil. Ein guter Rader wird nur die Hälfte des Raumes brauchen, den ein schlechter nötig hat.“ Damit ist der Wert und die Bedeutung der Methode aufs trefflichste gekennzeichnet, so daß hier kaum ein Wort zu sagen übrig bleibt. Derselbe Mann war bekannt durch die Schnelligkeit, mit der er eine bedeutende Arbeitslast bewältigte. Nach dem Grund seiner hervorragenden Leistungen gefragt, behauptete er, sich immer nach seiner Lebensregel zu richten, die besagte: „Der kürzeste Weg, viel zu verrichten, ist der, nur ein Ding auf einmal vorzunehmen.“ Auch dieses ist methodisches Arbeiten, sich den Weg freizuhalten, nicht viele Dinge um sich aufzuhäufen, die erledigt werden sollen und erledigt werden müssen und uns, nur durch den Gedanken, daß sie von uns noch zu bewältigen sind und immer noch nicht getan werden konnten, ständig Mut und Lebenskraft stehlen. Gerade solche nicht erledigte Kleinigkeiten wirken so störend auf das Wirken und Schaffen jedes einzelnen, sie beeinträchtigen oft, ohne daß der Betreffende etwas davon ahnt, Arbeitsfreudigkeit und frohen Sinn aufs höchste und müssen daher wie Feinde behandelt werden, dergestalt, daß man sie durch Aufarbeiten erledigt und nichts mehr von ihnen wissen will. „Verschiebe nie auf morgen, was du heute tun kannst“, dieser Spruch, aus den Erfahrungen des Volkes entsprungen, ist deshalb nicht streng genug zu beachten und sollte in die Arbeitsmethode eines jeden unter uns ständig eingegliedert werden. Die Erfahrung wird lehren, daß der Erfolg eines solchen methodischen Arbeitens und Denkens gar nicht ausbleiben kann, und sollte es nur in geregelter, nicht überhasteter Tätigkeit und nachheriger sicherer Ruhe bestehen, er ist ein Gewinn, der nicht entbehrt werden kann und wesentlich zum Selbstbewußtsein und Fortkommen eines jeden Mannes beiträgt.

Wie schon erwähnt, gehört zum methodischen Arbeiten nicht nur die Arbeit selbst, sondern auch die Art, wie solche ausgeführt wird. Wenn auch Fleiß die Grundlage eines jeden erfolgreichen Schaffens ist und bleiben wird, so muß doch betont werden, daß es ungeheuer fleißige Menschen gibt, die aber von einer Methode in ihrem Fleiß nichts wissen und deshalb trotz aller Mühen nicht recht vorankommen.

Zum methodischen Arbeiten gehört noch mehr als Fleiß, nämlich Aufmerksamkeit, Pünktlichkeit, Genauigkeit und Schnelligkeit. Es mag auf den ersten Blick kleinlich erscheinen, diese einzelnen Züge, die sich von selbst verstehen sollten, so hervorzuheben, aber sie gerade sind für das menschliche Wohlbefinden, für die Nützlichkeit des einzelnen Lebens für sich und auch für die Gesamtheit oft von ausschlaggebender Bedeutung. Es ist eine alte Erfahrung, daß gerade die Kleinigkeiten im Leben den Ausschlag geben, aus kleinen Handlungen setzt sich der Charakter des Menschen zusammen, so hat er sich gebildet, Kleinigkeiten oft sind es, an denen ganze Völker gescheitert sind, weil sie solche ständig vernachlässigten und darüber ins Hintertreffen gerieten.

Ueber die zu beobachtende Genauigkeit kann nie genug gesagt werden. Sie bildet sich aus der aufmerksamen Beobachtung aller Einzelheiten, daraus entsteht dann die Genauigkeit im Denken und Beobachten, im Reden und Handeln. Es ist von großer Bedeutung, ob ich imstande bin, stets und unter allen Umständen, dank meines methodisch geschulten Arbeitsvermögens, genaue und gründliche Arbeitsleistungen hervorzubringen oder nicht. Was getan werden muß, ganz gleich, ob es uns wichtig oder unwichtig erscheint, das ist auch wert, daß es ganz und richtig getan wird. Es ist daher entschieden besser, eine kleine Arbeit so vollkommen auszuführen, als sie uns möglich ist, als zehnmal soviel und alles nur halb zu bewerkstelligen.

Wie wenig im allgemeinen noch auf genaues Beobachten und Denken Wert gelegt wird, trotzdem es doch oft den Grundstein zu allen Erfolgen bilden, ist dem aufmerksamen Beobachter oft erstaunlich. Man stelle einmal einen Versuch an und lasse sich eine Tatsache, die von mehreren Personen gleichzeitig beobachtet wurde, in allen Einzelheiten ausführlich erzählen, es ist meistens staunenswert, wieviel verschiedene Schilderungen da herauskommen, je nach der Veranlagung eines jeden einzelnen. Da sieht der Phantastische wunderbare Ereignisse, von denen der Nüchterne überhaupt nichts bemerkt hat, der eine erzählt von seinem boshaften, der andere von seinem menschenfreundlichen Standpunkte aus, selten aber treffen wir jemand, der seinen Geist so geschult hat, daß er das Erlebte so darstellen kann, wie es sich in Wirklichkeit abgespielt hat. Es muß also erst gelernt werden, durch methodisches Denken und methodisches Schaffen den Tatsachen so gerecht zu werden, wie sie es verdienen, ihnen weder zu viel noch zu wenig Bedeutung beizumessen. Daß ein derart folgerichtig gebildeter Geist selbst von seinem Wissen und Können den größten Vorteil hat und sich viele Mühen und Enttäuschungen erspart, versteht sich von selbst.

Viel kann bei der Erziehung schon dazu beigetragen werden, den Geist methodisch zu bilden und anzuregen, ist doch gerade das Kind bildsam und Wachs in den Händen eines rechten Erziehers. So ist es zum Beispiel für das spätere

Leben des Kindes durchaus nicht so gleichgültig, mit welchen Spielen es seine Zeit verbringt, als man dies im allgemeinen anzunehmen geneigt ist. Namentlich gegen das Ende der Schulzeit, wenn der Ernst des Lebens und des späteren Berufes heranrückt, läßt sich spielend vieles erreichen, was dem Kinde später von großem Nutzen ist. Da hat z. B. der Knabe vor, später einmal im Eisenbahnwesen eine Laufbahn einzuschlagen. Der Vater weiß, daß ihm da Kenntnisse in der Geographie von großem Nutzen sein werden und schenkt ihm zu Weihnachten eines der vielen Beschäftigungsspiele, das aber diesmal ein geographisches Wettspiel ist, wie man sie in vielen Geschäften feilgehalten findet. Das Kind spielt mit seinen Geschwistern eifrig und lernt, ohne es zu wissen und zu wollen, so im Spiel Geographie, die sich ihm fest einprägt und später nicht mehr erlernt zu werden braucht. So mancher weiß z. B. im Rheinland gut Bescheid; ohne je dagewesen zu sein, kennt er jeden Ort, lediglich deshalb, weil er als Kind öfter mit dem Spiel „Eine Rheinreise“ seine Freizeit verbracht hat. Ähnlich verhält es sich mit Rechenpielen, die auf leichte und nicht anstrengende Weise dem Kinde Regeln einprägen, die ihm später zugute kommen. Wie oft ist eine geschickte Schneiderin daraus hervorgegangen, daß das Kind als Puppenmütterchen schon von klein auf versucht hat, ihre Lieblinge selbst zu bekleiden. Spielend erlangt ein Kind Kenntnisse im Land- und Gartenbau, wenn man ihm ein kleines Garteneckchen zur Selbstbewirtschaftung anvertraut und es auf rechte Weise versteht, seinen Ehrgeiz so anzufeuern, daß es bemüht ist, auch wirklich gute Ergebnisse aus seinen gärtnerischen Bemühungen hervorsprechen zu lassen. Das Übertragen kleiner Pflichten, etwa der Aufsicht über ein Tier und strenges Anhalten an die hierbei übernommenen Befugnisse, sie sind dazu angetan, den Charakter des Kindes zu bilden und ihm Gewissenhaftigkeit, Genauigkeit, Treue, Fleiß und Pünktlichkeit, mit einem Wort „Methode“ beizubringen. Dabei darf man aber nie vergessen, diese Pflichten dem Kinde auch lieb und wert zu machen, nur was einer gern und freudig tut, verrichtet er auch wirklich gut, und diese Freudigkeit durch geeignetes

Neden und vorbildliches Verhalten hervorzuheben, ist und sollte das Ziel eines jeden Erziehers bilden.

Zu einem richtig methodisch geführten Leben gehört aber auch, nicht nur im Beruf, sondern auch im Privatleben, in den freien Stunden, sich nicht mit Tändeleien abzugeben, sondern neben der unbedingt erforderlichen Ruhe und fortpflanzlichen Bewegung nur solche Nebenbeschäftigung zu treiben, die, wenn sie auch schließlich pecuniär keinen Vorteil bringt, so doch auch keinen Schaden am Wohlbefinden und Geldbeutel hervorruft. Man beschäftige sich mit etwas, das den Geist anregt und bildet, oder auch mit solchen Dingen, die den Körper kräftigen oder das Gemütsleben vertiefen und vermeide Ausschweifungen und Ueberanstrengungen jeder Art, besonders deshalb, weil sie imstande sind, auch unsere Arbeitsfreude zu hemmen und zu lähmen. So sagt schon der treffliche Friedrich Rüdert: „Ein Festtag soll dich stärken zu deines Alltags Werken, daß du an dein Geschäft mitbringst neue Kräfte. Nicht sollst du in den Freuden die Kräfte selbst vergeuden, neu sollen sie ersprießen bei mäßigem Genießen.“ Hier ist alles aufs beste ausgedrückt, was zu einem methodisch geordneten und daher wohlbenutzten, nützlichen und wohlangeordneten Leben nötig ist. Mäßiges Genießen und fleißiges Schaffen, Benutzen aller gegebenen Möglichkeiten und Anwendung derselben in methodisch geordnetem Sinne, sie allein sind imstande, den einzelnen wie auch die Gesamtheit hochzubringen und auf der Höhe zu erhalten. Alle anderen Erfolge, mögen sie sich nun auf Zufallsglück, Betrug oder Täuschung aufbauen, sie tragen den schließlich Mißerfolg in sich, der nicht ausbleiben wird, da der zurzeit vom Glück Begünstigte ja in seiner Person gar nicht die Gewähr dafür bietet, daß er auch der geeignete Mann ist, das Erreichte festzuhalten und im guten Sinne sich und der Mitwelt dienstbar zu machen. Daher tut man gut, bei allen Fällen, wo uns Reiz und Mißgunst anwandeln wollen, abzuwarten und sich mit der Zeit zu trösten, die auch hier Wandel schaffen wird, denn das alte Bibelwort behält immer wieder Recht: „An ihren Früchten sollt ihr sie erkennen.“

Richter.

Verwendung von Gleisstopfmaschinen. Modell 1918.

Leider hat sich meine Annahme, daß sich zu den über obiges Thema gebrachten Aufsätzen in Nr. 23 1921 und 1. 4. und 5. ds. Jrs. noch mehrere Rottenführer zu dieser wichtigen Frage geäußert hätten, welche bei der Verwendung von Gleisstopfmaschinen tätig waren, nicht bestätigt. Ich muß mich daher zur Sache selbst noch einmal äußern. In Nr. 23 (1921) wird von der Einteilung der Leute und den erzielten Leistungen der Maschinen bei sachgemäßer Behandlung geschrieben. In Nr. 4 (1922) ist eine Höchstleistung einer Maschine von 90 Meter pro Tag angegeben, dies wären in 8 Stunden 720 Meter mit 8 Maschinen. Mit dieser Meterzahl hängt doch wohl die Einteilung der Rotten unwillkürlich zusammen. Wenn mir auch geantwortet wird, daß ich mit meiner Ansicht über die Verwendung von 8 Maschinen in einer Rotten — ich hatte das von meinem Standpunkte aus als unwirtschaftlich bezeichnet — allein dastände, so ändert das nichts an der Tatsache, daß ich auch von einem Leser der Wochenschrift für deutsche Bahnmeister gehört habe, die ganze Aufstellung ist scheinbar der Theorie entnommen. Den Artikel in der Wochenschrift f. d. B. habe ich auch gelesen, er war mit B. unterzeichnet. In Nr. 23 war nun gesagt, daß 4 Maschinen in der Mitte des Gleises arbeiten und 4 an den Schwellenköpfen. Diese Arbeitsart ist wohl in einem Gleise mit wenig Betrieb durchzuführen, aber nicht gut in stark befahrenen Hauptgleisen. Sind die Maschinen zwischen dem Gleis immer so gelagert, daß sie von niederen Bremsgehängen oder herunterhängenden Ruppelketten (Güterzüge mit Luftbremse) nicht berührt werden können? Ein leichter Schlag könnte wohl einen wesentlichen Schaden an den Maschinen anrichten. Nach meiner Überzeugung ist diese Tatsache mit sachgemäßer Behandlung nicht in Einklang zu bringen. Wenn alles an den Zügen vorschriftsmäßig in Ordnung ist, sind ja derartige Berührungen ausgeschlossen, ist dies aber immer der Fall? Sicherer liegen die Maschinen auf den Schwellenköpfen. Wenn nun in Nr. 4 von 90 Meter Tagesleistung pro Maschine geschrieben wird, wo bleibt da die Benennung der Oberbauform? Wenn ich z. B. 8 b G 15-24 behandelte, so hätte ich bei 720 Meter 1152 Schwellen zu stopfen, in einem Ueberholungsgleise, und von diesem wird in Nr. 4 gesprochen; wo vielleicht noch Form 6 b 9-11 liegt, wären es aber nur 880 Schwellen. Was nützt es, wenn ich mit hoher Meterzahl propagiere und der Unterschied der Schwellenzahl ist ein so hoher. Diese Tatsache hätte näher beschrieben werden müssen.

Ich habe mich bei Verwendung von 8 Maschinen von dem Gedanken leiten lassen, daß alle Maschinen auf den Schwellenköpfen lagern, daher meine Äußerung, die Maschinen müssen vorgetragen werden, denn in einem ausgeräumten Gleise müßten dann die Maschinen durch den danebenliegenden Ries gezogen werden, was mit guter Behandlung wiederum nicht in Einklang zu bringen ist. Nun zum Verfüllen des Gleises. Sind 4 Mann imstande, 720 Meter Gleis in einem Tage zu planieren? Es ist doch Vorschrift, daß beim Planieren der Ries bis Unterlante Schwelle mit der Schaufel ausgehoben, der Grobries mit der Gabel und der Feinries mit der Schaufel aufgetragen wird, ein sehr praktisches Mittel, dem Graswuchs entgegen zu treten. Wenn aber vom Verfüllen gesprochen wird, das heißen soll, nur ein flüchtiges Einneben der entstandenen Löcher, dann wären 4 Mann vielleicht imstande, diese Arbeit zu leisten. Ob aber bei diesem Verfahren ein Bahnhof ein schmutztes Ansehen erhält, und der Wirtschaftlichkeit in allen Beziehungen gedient ist, dürfte wohl zu bezweifeln sein. Wenn Herr Oberbahnmeister E. meine Kritik an der Einteilung der Leute nicht disutabel erscheint, und nur auf gewisse Punkte eingeht, so kann doch über diese bestehenden Tatsachen nicht ohne weiteres hinweggegangen werden. In der Schlauchfrage kann ich nur wiederholen, dadurch, daß wir nur 50 Maschinenstunden mit einem Schlauchpaare erzielen, ist eben von unserer Seite gesagt, daß die Schläuche nicht den Anforderungen entsprechen. Eben die Schlauchfrage war ein wesentlicher Teil bei unserer Arbeit, welche uns öfter zum Beiseitefehen der Maschinen zwang. Jede Knickung und jeder Zug wurde auch bei uns vermieden, Drehungen waren uns selbstverständlich, und die Maschinen wurden bei uns so behandelt, wie alle Stopfmaschinen behandelt werden müssen, wenn solche leistungsfähig bleiben sollen. Wir haben nicht wie in Nr. 23 die halbkreisförmige Biegung ausgeführt, um den Schläuchen jede Ueberanstrengung zu sparen. Der schnelle Verbrauch unserer Luftschläuche mag auch auf die große Wärme im vergangenen Sommer zurückzuführen sein (mittunter 40° Celsius). Zu dem Artikel in Nr. 5 muß ich erwähnen, daß ich mit meinen Leistungen und denen der Stopfmaschine zufrieden bin, aber wenn man die Leistungen in Nr. 23 dagegen hält, eine Unzufriedenheit selbstverständlich Platz greifen muß. Aber was ich bei beiden Artikelschreibern vermisste, ist der Kostenpunkt für einen Meter in der Ren-

Stabilitätsberechnung. Dieser Punkt dürfte vielleicht noch einige Klarheit in diesen Angelegenheiten bringen. Bei uns kostete im Bahnhof ein Meter 8,44 Mark einschließlich Nebenarbeiten,

auf der freien Straße 6,89 Mark. Für Neußerungen lies über wäre ich sehr dankbar.
Schieferbeder, Rottenführer.

Bildungswesen und Bahnunterhaltung.

Am 5. Oktober 1921 hielt der in unserer Zeitschrift verschiedentlich erwähnte Herr Geheimer Baurat Kurth, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, in der Werkstätte in Grünwald einen Vortrag über die Anforderungen der Abteilung für Oberbau an das Unterrichtswesen.

Da diese Ausführungen für unsere Leser in vieler Beziehung interessant und lehrreich sein dürften, lassen wir nachstehend den Wortlaut des Vortrages (auf Grund der amtlich zur Verfügung stehenden Unterlagen) folgen.

Anforderungen der Abteilung für Oberbau an das Bildungswesen.

Meine Herren!

Das Oberbauwesen hat infolge der allgemeinen Verarmung Deutschlands, des Mangels an Rohstoffen und der ungeheuren Steigerung der Materialkosten und Löhne eine besondere Bedeutung innerhalb der Reichseisenbahnverwaltung erlangt. Von den für das Haushaltsjahr 1921 veranschlagten Betriebsausgaben der Reichseisenbahnen in Höhe von 28,33 Milliarden Mark entfallen 14,5 Prozent mit rund 4,1 Milliarden auf die Unterhaltung und Erneuerung der baulichen Anlagen (Titel 14). Von dieser Summe beansprucht die Pflege der Gleis- und Weichenanlagen rund 3,5 Milliarden, d. h. etwa 85 Prozent der Ausgaben für die Unterhaltung der gesamten Substanz der Bahnanlagen, soweit sie nicht zum rollenden Material und Werkstättenwesen gehört. Dazu tritt noch der Wert der Bestände an neuen und altbrauchbaren Oberbaustoffen von zurzeit über 2 Milliarden Mark.

Der Gesamtwert der Gleise und Weichen der Reichsbahnen beträgt schätzungsweise gegenwärtig rund 60 Milliarden Mark. Bei einem so erheblichen Ausgabeanteil kann kein Zweifel darüber bestehen, daß gerade dem Oberbau die ernsteste Aufmerksamkeit zugewendet werden muß, wenn das auf allen Gebieten angestrebte Ziel der Verbesserung und Vervollkommnung der gesamten Eisenbahnwirtschaft tatsächlich erreicht werden soll. Die genannten Zahlen sprechen eine deutliche Sprache zu allen, die darauf erzogen worden sind, statistischen Ziffern Leben zu geben, indem sie aus ihnen die Nutzenwendungen ziehen.

Um zu erkennen, welche Bedeutung das Oberbauwesen in der Eisenbahnverwaltung einnimmt, ist es notwendig zu wissen, welche Aufgaben unter dem Begriffe „Oberbauwesen“ überhaupt zu lösen sind.

Es sind vier große Aufgabengruppen zu unterscheiden:

1. Die Ausbildung und Beschäftigung des Personals für die Überwachung und Ausführung der Gleispflege;
2. die Konstruktion der Oberbauanordnungen;
3. die Bedarfsermittlung, Bestellung und Verteilung der Gleisstoffe;
4. die Pflege des Gleises und der einzelnen Gleisteile.

Jede dieser Gruppen zerfällt in zahlreiche Teilgebiete, die der sorgsamsten Behandlung bedürfen.

Hierzu bedarf es vor allem zäher Erziehungsarbeit an allen mit der Verwaltung und Pflege des Oberbaues betrauten Stellen.

Diese Erziehungsarbeit wird sich vornehmlich darauf zu richten haben, daß alle beteiligten Stellen sich gründlichste Sachkenntnis für alle den Oberbau angehenden Fragen und Bedürfnisse aneignen. In erster Linie muß von den leitenden und aufsichtsführenden Stellen verlangt werden, daß sie die Größe der Bedeutung der Aufgaben im einzelnen voll erkennen und, unterstützt durch ein gediegenes technisches Fachwissen auf wissenschaftlicher Grundlage, sich mit ihrer ganzen Person dafür einsetzen, um das Verständnis für die Wichtigkeit und den wirtschaftlich hohen Wert der Gleisunterhaltung bei allen beteiligten Stellen zu wecken und wach zu halten. Alle Stellen bis zum Bahnunterhaltungsarbeiter müssen fühlen, daß ihre Arbeiten in jeder Beziehung sach- und fachgemäß planmäßig geleitet und beaufsichtigt werden.

Nur von der aufopferungsfreudigen Mitarbeit jedes einzelnen bei voller Hingabe an die bedeutungsvolle und oft mühsame Kleinarbeit seines nach außen wenig in Erscheinung tretenden Wirkungskreises kann ein Erfolg im großen erwartet werden.

Der leider vielfach vertretenen irrigen Anschauung, daß zur Gleisunterhaltung jeder ungelehrte, auch von anderen Dienststellen abgeschobene Arbeiter ohne weiteres nutzbringend

verwendbar sei, weil es sich hier um eine angeblich vorwiegend rohe, mechanische Arbeit handle, kann nicht nachdrücklich genug entgegengetreten werden. Eine technisch einwandfreie und wirtschaftliche Gleisunterhaltung ist nur mit geschulten und gut angelernten Arbeitern möglich. Diese Arbeiter müssen außerdem stets richtig angestellt und auf die vorliegende Arbeit stets richtig verteilt werden, die Aufeinanderfolge der einzelnen Arbeitsgänge muß vorher genau festgelegt, vorbereitet und dem einzelnen bekannt sein, die Baustoffe und nicht zu vergessen gute und zweckmäßige Geräte müssen in richtiger Menge und gut greifbar auf der Arbeitsstelle verteilt sein, um in den häufig nur kurzen Zugsäusen eine möglichst große Leistung erzielen zu können, d. h. es muß eine Leistung vorhanden sein, die alle diese Maßnahmen richtig zu treffen versteht, die Güte der geleisteten Arbeit sicher beurteilen kann und die ferner von vornherein durch ihre Stellung und praktische Erfahrung den erforderlichen persönlichen Einfluß auf die Arbeiter gewinnt und sich erhält.

Um ein allen diesen Aufgaben in jeder Beziehung gewachsenes Bahnunterhaltungspersonal heranzubilden, ist planmäßig mit örtlicher Unterweisung verbundene gründliche Schulung des Nachwuchses, vor allem im Bahnmeister- und Rottenführerdienst notwendig. Es ist ohne weiteres einzusehen, daß die Leistungen der Arbeiterkraft ungenügend ausfallen werden, wenn das für gute Arbeit überall notwendige Maß von Sachverständnis bei der unmittelbaren Beaufsichtigung und Leitung der Arbeiten fehlt, dem Arbeiter also die nötige richtige Anleitung für sachgemäße Arbeit nicht zuteil wird.

Die bisherige Ausbildung und Prüfung der Rottenführer kann als zweckentsprechend und ausreichend nicht anerkannt werden. Im großen Durchschnitt verfügt das Anwärtermaterial nicht über das Maß von Fertigkeiten und Fähigkeiten, welche von einem tüchtigen Rottenführer verlangt werden müssen.

Die gegenwärtigen Ausbildungs- und Prüfungsvorschriften, wenigstens im Bereiche der Zweigstelle Breukelen-Hessen, sind unzureichend. Die Vertretung der Rottenführer hat diesen Mangel auch bereits empfunden und erstrebt Besserung.

Zur Erziehung und Bereithaltung eines tüchtigen Rottenführernachwuchses halte ich es für erforderlich, innerhalb der Bahnunterhaltungsrotten einen kleinen Stamm von Gleisfacharbeitern auszubilden und ihren nachgewiesenen Leistungen entsprechend zu lohnen. Aus diesen Facharbeitern würden die Rottenführeranwärter zu entnehmen und auszubilden sein. Nur so wird eine Ertüchtigung unserer Rottenführer erreicht werden können.

Es ist selbstverständlich, daß gleichzeitig auch für den Bahnmeisternachwuchs und die Anwärter des oberen Bahnunterhaltungsdienstes gegenüber den bisherigen Ausbildungsverhältnissen eine vertiefte Ausbildung und Unterricht im Oberbauwesen in Aussicht genommen werden muß. Die Planlosigkeit der Belehrung im Oberbauwesen muß aufhören.

Meine Herren! Es wird Ihre Aufgabe sein müssen, im verständnisvollen engsten Zusammenarbeiten mit den leitenden Praktikern des Oberbauwesens System in den Unterricht auf diesem Gebiete zu bringen und ihn den praktischen Bedürfnissen anzupassen und einzurichten.

Hierbei wird es im wesentlichen auf folgendes ankommen:

In erster Linie bedarf es einer gründlichen Aufklärung sämtlicher Gleisunterhaltungsorgane, vom Arbeiter bis zum Oberbaudezernenten, über das Wesen jener Vorgänge im Gleise, die das Verhalten der Gleisanordnungen im großen ganzen wie im einzelnen beeinflussen.

Einen wertvollen Wegweiser, wie nach dieser Richtung hin gearbeitet werden könnte, haben wir in dem trefflichen Werke eines Altmeisters der Gleistechnik, des Geheimen Baurats Bränig, „Die Grundlagen des Gleisbaues“ (erschienen im Verlag von Ernst und Sohn 1920).

In ungemein klarer Form werden wir hier über die im Gleis auftretenden Kräfte und ihre Wirkungen, über die Zweckbestimmung und die inneren Eigenschaften der einzelnen Oberbauteile und über die Voraussetzungen für ihr günstiges Verhalten im Gleise unterrichtet.

In diesem Werke hat der von der hohen Bedeutung des Oberbauwesens durchdrungene Verfasser die in einer jahrzehntelangen, arbeitsreichen Tätigkeit gesammelten Erfahrungen

gen niedergelegt. Diese Erfahrungen sind so gründlicher und umfassender Natur, daß das Werk den Ausgangspunkt für die Organisation des Unterrichtswesens für die Gleisunterhaltung bilden sollte. Neben dieser mehr theoretischen Unterrichtung dürfen selbstverständlich die unmittelbar aus der Gleisunterhaltung entspringenden Anforderungen an Aufsichtsführende und Arbeiter nicht vernachlässigt werden.

Vorant es in dieser Hinsicht im einzelnen ankommen wird, mögen Ihnen einige Angaben aus der praktischen Gleisunterhaltung andeuten. Hier häufig wiederkehrende Fehler mögen Ihnen Anregungen geben, was alles bei der Entscheidung über die Auswahl und Heranziehung der erforderlichen Lehrkräfte, bei Aufstellung der Lehrpläne, bei der Beschaffung von Lehrmitteln und Einrichtung von Lehrstätten (z. B. Oberbauschulen) usw. in den Kreis Ihrer Erwägungen gezogen werden muß.

Auf die Tragfähigkeit und Lebensdauer des Gleises übt die Beschaffenheit und Stärke der Bettung einen bestimmenden Einfluß aus. Diese Notwendigkeit ist leider bei vielen Ansehenstellen anscheinend noch nicht genügend erkannt, in neuerer Zeit ist festgestellt worden, daß Gleise aus Neustoffen verlegt wurden, ohne vorher die vorhandene, völlig verschlammte und ungenügend starke Bettung zu beseitigen und durch gutes, durchlässiges Material in ausreichender Stärke zu ersetzen. Die aus dieser Unterlassung an dem neuen Gleise in kurzer Zeit hervortretenden Schäden sind außerordentlich groß. Die Lebensdauer wird vermindert. Es sind Fälle bekannt, in denen Gleise unter sonst gleichen Betriebsverhältnissen wegen unsachgemäßer Behandlung vorzeitig, und zwar 5 bis 6 Jahre früher als sonst üblich ausgewechselt werden mußten. Was das bedeutet, werden Sie ermessen können, wenn ich Ihnen sage, daß ein Kilometer schwersten preussischen Oberbaues vor dem Kriege 28 000 Mark und jetzt sogar 580 000 Mk. kostet. Bei einer normalen ersten Liegedauer von 16 Jahren entsteht der Eisenbahnverwaltung aus der vorzeitigen Erneuerung der Gleise als Folge der geschilderten Unterlassung ein jährlicher Mehraufwand von 45 Prozent gegenüber den normalen Kosten.

Ein anderer Fehler wird sehr häufig dadurch begangen, daß das neuverlegte Gleis nicht ausreichend gestopft wird. Hieraus ergeben sich wegen der bald sich zeigenden Mängel an den Stößen- und Schwellenbefestigungen größere, vorzeitig eintretende Unterhaltungs- und Auswechsellungsarbeiten, die unwirtschaftlich sind und bei sachgemäßer Behandlung vermieden werden können.

Der Umbau von Gleisen wird vielfach recht unwirtschaftlich und zugleich auch noch technisch mangelhaft ausgeführt. Das neue Gleis wird in diesen Fällen im Einzelrahmen neben dem umzubauenen Gleise zusammengebaut, wozu oftmals erst kostspielige Lagerflächen durch zeitraubende Schwellenaufbauten hergestellt werden. Diese Art der Ausführung des Gleisumbaus erfordert mindestens den 1/2-fachen Kostenaufwand als der unmittelbare Einbau auf dem Gleisbett des entfernten Altgleises in den Zugpausen unter Aufsicht des Bahnmeisters. Dazu kommt, daß die Gleisrahmen beim Einschleichen derartig verdrückt, in sich verschoben und in den Befestigungsmitteln gelockert werden, daß eine ordnungsmäßige Gleislage besonders in der Richtung sowie gleichmäßige Wärmespielräume nicht zu erreichen sind. Die Folgen sind wieder unwirtschaftliche Aufwendungen für die vermehrte Unterhaltung. Im allgemeinen sind es Bequemlichkeitsgründe, welche die Bahnmeister veranlassen, dieses Umbauverfahren anzuwenden, weil sie während des seitlichen Aufbaues der Rahmen nicht ständig auf der Strecke anwesend zu sein brauchen.

Schienen und Schwellen müssen bei Eingang sogleich auf der Umbaustraße verteilt werden. Das Entladen dieser Stoffe auf den Bahnhöfen und das nachträgliche Verfahren auf Kleinwagen verteuert die Ausführung eines Kilometers Gleisumbau auf 8—10 000 Mark.

Eine besonders gründliche Unterweisung des Personals ist für die laufende Gleis- und Weichenunterhaltung notwendig.

Die Anwärter müssen in der Lage sein, die auftretenden Mängel nicht nur richtig zu erkennen, sie müssen auch das Geschick und das nötige Verständnis besitzen, sie sachgemäß ohne jedesmalige besondere Anleitung rechtzeitig zu beseitigen. Hierzu ist eine eingehende und genaue Kenntnis der einzelnen Stoffarten und der Geräte, der Bestimmungen über die für die einzelnen Verwendungszwecke der Stoffe zulässigen Abnutzungsgrenzen, sowie die Kenntnis der zweckmäßigen Verwendung aller aufgearbeiteten Teile erforderlich.

Zur praktischen und gründlichen Unterweisung in der Materialverwaltung, in der Lagerung und Verausgabung der Stoffe sind die Anwärter ausreichend lange in einem Oberbaustofflager zu beschäftigen, damit sie sich mit der Ver-

wendung der neuen, aufbrauchbaren und der zur Wiederverwendung aufgearbeiteten Stoffarten vertraut machen.

Die Anwärter müssen ferner beurteilen lernen, bis zu welchen Abnutzungsgrenzen Holz- und Eisenschwellen in den Gleisen verbleiben dürfen, um unnötige und unwirtschaftliche Auswechsellungen zu vermeiden.

Aus all den Beispielen, die ich Ihnen angedeutet habe, tritt als Hauptziel der Unterweisungen und Belehrungen, das Bahnunterhaltungspersonal zu technisch guten Leistungen und höchster Wirtschaftlichkeit zu erziehen. Es kann nicht häufig genug im Unterricht darauf hingewiesen werden, daß außer der ordnungsmäßigen Ausführung der Gleisumbauten es zur Erreichung möglichst langer Liegedauer des Oberbaues auf eine in jeder Beziehung zweckmäßige und wirtschaftliche Gleisunterhaltung hingewirkt wird. Hierbei empfiehlt es sich, unter Hinweis auf die große Längenausdehnung und die Anzahl der zu unterhaltenden Gleisteile auf die hohen Werte der zu Einzelauswechsellungen erforderlichen Stoffe aufmerksam zu machen, um dem Personal die ungünstigen finanziellen Wirkungen anschaulich zu machen, wenn es Material zur Unzeit verbraucht oder gar unbrauchbar macht. (Abschlagen eingeroosteter Laschenschrauben.)

Es wird gut sein, darauf hinzuweisen, daß eine getränkte Bahnschwelle

1. Kl. 1914	5.20	M	kostete und jetzt	100.—	M
1 Lasche Form 8, 1914 . .	3.10	"	"	"	80.62 "
1 Hakenplatte F. 8 Hk 1914	1.08	"	"	"	28.13 "
1 Klemmplatte	0.21	"	"	"	7.44 "
1 Zungenvorrichtung F. 8 "	464.—	"	"	"	13600.— "

Im Unterricht muß auf die wirtschaftliche Bedeutung eines planmäßigen, in allen Teilen gründlichen, im Zusammenhange durchzuführenden Unterhaltungsverfahrens eingegangen werden und gezeigt werden, wie schädlich die vielfach noch übliche sprunghafte Durcharbeitung, die immer noch beliebte fortgesetzte Beseitigung nur einzelner Senken und loser Schwellen wirkt, daß damit mehr eine unruhige als verbesserte Gleislage geschaffen wird und außerdem die bewilligten Tagewerke verzettelt werden, und daß am Jahreschluß nicht mehr festgestellt werden kann, wo und mit welchem Erfolge gearbeitet worden ist.

Auch auf die richtige Reihenfolge der einzelnen Arbeitsvorgänge bei der Gleisunterhaltung von der Freilegung bis zur Wiederverfüllung durchzuarbeitender Gleise muß besonderer Wert gelegt werden. Es darf nicht, wie es infolge ungenügender Sachkenntnis vielfach vorkommt, mit dem Auswechseln schadhafter Schwellenlager, Gangbarmachen und Anziehen festgerosteter Schrauben erst nach beendeter Stopfarbeit begonnen werden. Grundsätzlich muß die Herstellung einer innigen Verbindung zwischen Schwelle und Schiene unter Auswechsellung aller schadhaften Teile zuerst und alsdann die Stopfung erfolgen. Andernfalls wird viel verlorene Arbeit geleistet.

Aus den wenigen Beispielen, die ich Ihnen hier habe vortragen können, werden Sie wohl schon die Größe der Bedeutung, welche der pfleglichen Behandlung des Oberbaues in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht zukommt, erkannt haben und sich bewußt sein, welche hohe Verantwortung und Pflichten Ihnen aus der Ausgestaltung des Unterrichts im Oberbauwesen erwachsen. Das Ziel des Unterrichts muß sein, zu erreichen, daß Verständnis für die wirtschaftlichen Werte gerade der unscheinbarsten Kleinarbeiten der Gleisunterhaltung bei allen beteiligten Stellen zum Bewußtsein kommt und durch fortlaufende Belehrungen über Erfahrungen und technische Fortschritte ständig wachgehalten wird.

Außer der örtlichen Unterweisung der Anwärter, die den besten Erfolg in der Erreichung des gestellten Zieles verspricht, wird ein planmäßiger, theoretischer Unterricht mit praktischen Übungen unter Vorführung und Erklärung von Musterausführungen der verschiedensten Gleisteile, die den Zusammenbau und die richtige Anwendung der einzelnen Stoffe zeigen, vorzusehen sein.

Meine Herren! Es ist Ihnen hier für das Gebiet des Oberbauwesens eine schwierige, aber außerordentlich dankbare Aufgabe gestellt. Es wird Gegenstand Ihrer besonderen Sorge sein müssen, zunächst geeignete Lehrkräfte ausfindig zu machen. Letzten Endes hängt hiervon doch der Erfolg des Unterrichts ab.

In V
die Titel
Hoffent
nicht nu
sten Ber
Gunsten
einiger
notwendig
haben. C
Besoldun

1. E
Besoldun
eigentlich
ihm sagte
sei, welch
Weichen
worung
Ich gab
mal wie
noch mal
in Ordu

2. Ei
an seine
Inspektor
er. Die
Ende für
Der gena
wogegen
wäre.

3. D
der Rott
Eisenwege
zogen. I
and bezie
Die letzte
and Ober
Eisen-Beit
zung bra
stelle na
migen sch
verbunde
ich der

Seute
mich so
zu suchen
diese Pro
vertreten.
nung Un
ist, schenk
Titel, de
der jeder
anmerke
statte m
obermeist
die Doffe
und Weh
Tätigkeit
wir uns
Bahn die
in der G
Schläge n
wahl ha
Der
auf die

Der
lehes, wi
st, würd
ds. Is. 1

An
20 000 —

ist zu seke
20 000 —

Die übrig
Entwurf.

Aur Titelfrage.

In Nr. 6 vom 15. 3. 22 bekämpft unser Kollege Schmitz die Titelfrage und bittet uns auch um Neußerungen hierzu. Hoffentlich sind diese Neußerungen recht zahlreich und zwar nicht nur dagegen, sondern auch dafür, damit bis zum nächsten Verbandstage diese Frage endlich einmal zu unseren Gunsten gelöst werden kann. Ich will nun versuchen, an Hand einiger Beispiele zu zeigen, daß die Titeländerung das aller- notwendigste ist, was wir vorab an Verbandsarbeit zu leisten haben. Sie ist doch sozusagen das Fundament einer besseren Besoldung.

1. Ein Reichstagsabgeordneter, mit dem ich über unsere Besoldung sprach, stellte mir die Frage: „Was leistet denn eigentlich der Rottenführer bei der Eisenbahn?“ Erst als ich ihm sagte, daß der Rottenführer der Meister von den Arbeitern sei, welche die Erneuerung und Unterhaltung der Gleise und Weichen ausführten, und der dafür auch die volle Verantwortung trüge, wurde der Herr von manchem Vorurteil frei. Ich gab ihm dann noch mit auf den Weg, wenn er nächstens mal wieder in einem rasenden D-Zug säße, möchte er sich noch mal an die Rottenführer erinnern, die ihre Gleise so in Ordnung hätten, daß er stets wohlbehalten sein Ziel erreichte.

2. Ein mir bekannter Polizeikommissar stellte im Jahre 1919 an seine Stadtverwaltung den Antrag, ihm den Titel Polizeikommissar zu verleihen, auf eine bessere Bezahlung verzichte er. Die Stadt genehmigte diesen Antrag sofort. Das dide Ende für die Stadt brachte aber die Reichsbesoldungsordnung. Der genannte Herr erhält heute ein Gehalt nach Gruppe 10, wogegen er als Kommissar nur nach Gruppe 8 besoldet worden wäre.

3. Die schöne alte Zeit ist uns allen noch wohl bekannt, wo der Rottenführer, Weichensteller, Schaffner, Briefträger, Postkassier usw. alle ein Anfangsgehalt von 1200 M. bezogen. Die ersten haben ihre schönen Titel alle behalten und beziehen dafür heute die horrenden Gehälter der Gruppe 3. Die letzteren dagegen wurden inzwischen Polizeiwachmeister und Oberwachmeister und führen heute die Bezeichnung Polizei-Betriebs-Assistent und Polizei-Assistent. Diese Titeländerung brachte sie in die Gehaltsgruppe 6 und Beförderungsstelle nach 7. Ich denke, Kollege Schmitz, diese Beispiele genügen schon, um zu zeigen, daß mit dem Titel auch die Mittel verbunden sind. Wenn es aber noch nicht genügt, dann will ich der Beweise auch noch mehr erbringen.

Heute beklagen wir, daß wir so gering bewertet und daher auch so schlecht besoldet werden. Wo ist nun der Schuldige zu suchen? Die älteren Kollegen haben ja bereits früher diese Fragen schon angeschnitten, aber nicht energisch genug vertreten. (Widerstand einiger Kollegen.) Ob nun die Bezeichnung Unterbahnmeister, Bau-Assistent usw. die richtige Lösung ist, scheint mir fraglich zu sein. Ich wünsche für uns nicht einen Titel, der nur schön klingt, sondern einen solchen Namen, der jedem — auch dem Außenstehenden — den Umfang unserer Tätigkeit ohne weiteres vor Augen führt. Ich gestatte mir nun, die Namen Gleisbaumeister und Gleisbauobermeister vorzuschlagen. Damit könnte erreicht werden, daß die Öffentlichkeit und auch diejenigen, von denen unser Wohl und Wehe bei den Besoldungsberatungen abhängt, über unsere Tätigkeit und Bewertung ohne weiteres im Bilde sind. Besehen wir uns nur die Beamtengruppen, die bei der Eisenbahn die Meistertitel inne haben, so finden wir keine, die in der Gruppe 3 und 4 sind. Hoffentlich kommen der Vorschläge noch viele, damit unser Verbandstag eine reiche Auswahl hat.

Der Kollege Schmitz hat sich in seinen Ausführungen schon auf die Eingangsstelle der Gruppe 4 festgelegt. Ich möchte

mich heute noch nicht auf irgendeine bestimmte Gruppe festlegen. Jedenfalls verlange ich aber, daß wir gehaltlich mit denen wieder gleichgestellt werden, die auch früher mit uns ranglich gleich standen. Wenn die Regierung anerkennt, daß die Polizeimannschaft in die Gruppe 6 und 7 gehört, dann haben wir doch wohl alle Ursache zu fordern, mit denselben gleichgestellt zu werden. (Diese Eingruppierung ist im ganzen rheinisch-westfälischen Industriegebiet bereits durchgeführt.) Oder hält irgendein Kollege seine Tätigkeit für weniger wert?

Beule, Rottenauffeher, Solingen.

II.

Die Gründung der Arbeitsgemeinschaft von den verschiedenen Ländern ist voll und ganz zu begrüßen. Wir hoffen auch, daß die gefassten Beschlüsse bald in Erfüllung gehen mögen. Mit den Ausführungen in Nr. 6 vom 15. 3. 22 wegen Titeländerung kann ich aber nicht einverstanden sein. Wenn der Kollege behauptet, wir haben schon zu viel Titel, das mag im allgemeinen richtig sein, aber ich kann dem nicht beistimmen, daß gerade bei uns Rottenführern Halt gemacht werden soll. Alle andere Kategorien vertreten diesen Standpunkt nicht, im Gegenteil werden die Titel doch stets höher bewertet, was auch bei uns nicht ohne Einfluß auf die Arbeiterchaft sein würde und schon deshalb sehr wesentlich in den Vordergrund treten muß. Der Einsender von obigem Aufsatz tritt selbst für eine bessere Bewertung sowie höhere Einkommen ein. Selbstverständlich kann das nur dadurch erreicht werden, daß unsere Bedeutung auch durch Verleihung höherer Titel erst einmal anerkannt wird. Deshalb wollen wir nicht rückwärts, sondern vorwärts blicken. Die Rottenführer waren ja bis heute noch der Bremschuh für alle anderen Kategorien, schon deshalb kann es keine Rückwärtsbewegung geben. Mag der Wagen knurren, das kann er ebenso gut beim kleinen wie beim höchsten Titel.

Georg Appt, Rottenf., Bm. Ri. Ted.
Holzmaden, Württ.

III.

In Nr. 6 unserer Zeitung ist eine Anfrage über Titel für Rottenführer, ebenso für Werthelfer im Bahnunterhaltungsdienst angeschnitten. Hierzu kurz meine Auffassung. Statt des Assistenten- oder Bahnmeistertitel, wie solche von vielen Kollegen schon gedacht worden sind, schlage ich vor, wir sind eher als Werthelfer anzusehen, Werthelfer im Oberbau, gerade wie Werthelfer im Sicherheitsdienst oder Werkstättenwerthelfer. Als Werthelfer würde uns Gruppe 5 zufließen, was doch unser ganzes Bestreben ist, höher eingestuft zu werden. Vielleicht kämen dann die jetzigen Rottenmeister als Werthelfer in Gruppe 6. Haben wir nicht jeder genügend Lehrjahre hinter uns gehabt, eher wir Rottenführer wurden und wie siehts mit Prüfungen aus? Diese waren doch genügend an der Zahl. Die Hälfte unserer Kollegen sind noch in Gruppe 3 und diese müssen höher gestuft werden, das ist unsere dringendste Aufgabe.

Nun zu den Werthelfern. Eher wir Werthelfer sind, wird die Verwaltung uns keine Werthelfer zur Verfügung stellen. Ich würde vorschlagen, vielleicht für je 15 Mann 1 Werthelfer zu wählen und diesen anstatt in Lohngruppe 7 in 5 zu lohnen. Helfen wir, daß uns nicht, wie in der Vorarbeiterfrage, unsere Dienststellenleiter einen Strich dadurch ziehen.

Wegen der Titelfrage möchte ich den Vorstand bitten, in Hannover die Frage, Rottenführer oder Werthelfer, zur Behandlung zu nehmen.

Güdike, Rottenführer, Görle.

Neuregelung der Besoldung.

Der Entwurf der Neuregelung des Reichs-Besoldungsge-
setzes, wie er auf Seite 74 dieser Zeitschrift wiedergegeben
ist, würde auf Beschluß des Reichstages vom 30. März
ds. Js. wie folgt geändert:

Grundgehaltsätze.

An Stelle der Bezüge in Gruppe 7

20 000 — 21 000 — 22 000 — 23 000 — 23 800 — 24 600
— 25 400 — 26 200 — 27 000 Mark

ist zu setzen

20 000 — 21 000 — 22 000 — 23 000 — 24 000 — 25 000
26 000 — 27 000 — 28 000 Mark.

Die übrigen Sätze erfahren keine Aenderung gegenüber dem Entwurf.

Ortszuschlagsätze.

Die Ortszuschlagsgrenze, welche wie folgt vorgesehen waren
bis 14 800, über 14 800 bis 16 500, über 16 500 bis 19 800,
über 19 800 bis 22 900, über 22 900 bis 30 000, über 30 000
bis 41 000, über 41 000 M.

liegen bei nachstehenden Grundgehaltsätzen

bis 14 800, über 14 800 bis 16 500, über 16 500 bis 19 800,
über 19 800 bis 21 800, über 21 800 bis 27 400, über 27 400
bis 40 000, über 40 000 Mark.

Rinderzuschläge.

Für Kinder bis zum vollendeten 6. Lebensjahre = 2400 M.,
anstatt 1800 M. jährlich,

Für Kinder bis zum vollendeten 14. Lebensjahre = 3000 M.,
anstatt 2400 M. jährlich.

Für Kinder bis zum vollendeten 21. Lebensjahre = 3600 M.,
anstatt 3000 M. jährlich.

„Der Kinderzuschlag wird jedoch für Kinder vom 14. bis zum 21. Lebensjahre nur gewährt, wenn sie

1. sich in der Schulausbildung oder in der Ausbildung für einen künftig gegen Entgelt auszuübenden Lebensberuf befinden, oder wenn sie wegen körperlicher oder geistiger Gebrechen dauernd erwerbsunfähig sind, und wenn sie
2. nicht eigenes Einkommen von mehr als 4000 Mark jährlich haben; übersteigt das eigene Einkommen des Kindes den Betrag von 4000 Mark um weniger als den Betrag des Kinderzuschlags, so wird der Kinderzuschlag gewährt, jedoch gekürzt um den Betrag, um den das eigene Einkommen des Kindes den Betrag von 4000 Mark übersteigt.“

Teuerungszuschläge.

Der Teuerungszuschlag zu den Bezügen der planmäßigen und außerplanmäßigen Reichsbeamten beträgt zu dem Grundgehalte, den Diäten und dem Ortszuschlag, soweit diese Bezüge den Betrag von insgesamt 10 000 Mark nicht übersteigen, 60 v. H., im übrigen 30 v. H., zu den Kinderzuschlägen 30 v. H.

Frauzulage.

Die Frauenzulage wird von 1000 jährlich auf 2500 M. erhöht.

Der Frauenzuschlag kann auch Witvern gewährt werden, wenn sie für den vollen Unterhalt versorgungsberechtigter Kinder im eigenen Haushalt aufkommen.

Reichsarbeitsgemeinschaft deutscher Eisenbahnrotenführer.

Bericht über die Sitzung der Reichsarbeitsgemeinschaft deutscher Eisenbahnrotenführer in Leipzig am 25. 3. 22. Tagesordnung: 1. Feststellung der Anwesenheitsliste, 2. Wahl des Verhandlungsleiters, 3. Wie ist ein fester Zusammenschluß der Rottenführer der Reichseisenbahnen zu erreichen? 4. Standesfragen, 5. Zeitungsfragen, 6. Verschiedenes. Die Sitzung wurde gegen 10 Uhr vorm. vom Einberufer derselben — Kollegen Schneider, Dahlhausen-R. — unter Begrüßung der Erschienenen eröffnet und die Tagesordnung bekanntgegeben. Widerspruch erhob sich gegen die Punkte der Tagesordnung nicht. Punkt 1 der Tagesordnung ergab die Anwesenheit folgender stimmberechtigten Vertreter: Für Bayern Kraus-Bad Tölz, für Württemberg Gefeler-Gamstadt, für Baden Wagner-Offtersheim, für Sachsen Löschner-Coswig, für Preußen Schneider-Dahlhausen-R. Außer diesen Kollegen waren noch 9 Kollegen aus verschiedenen Ländern als Zuhörer anwesend und Herr Gätjen als Mitglied des Hauptbeamtenrats, Berlin.

Zu Punkt 2: Kollege Schneider wurde als Verhandlungsleiter, gleichzeitig auch zum Vorsitzenden der Reichsarbeitsgemeinschaft gewählt und nahm die Wahl an.

Zu Punkt 3: Die Aussprache ergab die nachfolgende Entschließung, wodurch auch Punkt 5 erledigt war.

Bei Punkt 4 der Tagesordnung wurde erst die Antwort der Bm. auf unser Schreiben vom Januar 1922 zur Aussprache gestellt und eine Antwort hierzu festgestellt, die die Mitglieder an anderer Stelle dieser Zeitung finden. Der wichtigste Teil war dann die Aufstellung der Dienstabweisung, die für uns in Zukunft das Fundament bilden soll, auf dem wir uns aufbauen wollen. An Hand der vorhandenen Unterlagen wurden die einzelnen Teile verlesen, besprochen und teils ohne große Änderungen angenommen. Im Ausschluß für Dienstabweisungen soll Kollege Kraus die Sache vertreten, jedoch sollen die anderen Vertreter auch zur Stelle sein, damit etwaige Änderungen vollzogen werden. Der Entwurf wird durch die Zeitung bekanntgegeben. Die Kollegen von Sachsen brachten dann noch viele Klagen hervor, die teils durch Aussprache und Belehrung erledigt wurden. Ein Punkt, die Führung der Tagebücher durch die Rottenführer, wird der Reichsarbeitsgemeinschaft zur Erledigung überwiesen. (In Sachsen hat man den Rottenführern die Tagebücher abgenommen.)

Diätare.

Die Diätensätze wurden wie folgt festgesetzt:

Diätensätze vom Beginne des							
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Jahres des Diätariendienstalters ab							
Für Zivilanwärter . .	95	95	98	100	100	—	—
Für Militäranwärter .	95	98	100	100	—	—	—
Für die im § 5 Abs. 2 genannten weiblichen Beamten	80	85	90	95	95	98	100

vom Hundert des Anfangsgrundgehalts derjenigen Gruppe, in der der außerplanmäßige Beamte beim regelmäßigen Verlaufe seiner Dienstlaufbahn zuerst planmäßig angestellt wird.

Weiter wurden folgende Entschließungen angenommen:

Die Reichsregierung wird ersucht, jetzt schon Vorbereitungen dafür zu treffen, daß bei der nächsten Verringerung der Beamtenbesoldung eine umfassende und grundlegende Um- und Ausgestaltung des bestehenden Besoldungswesens ermöglicht wird. Die Wirtschaftsbeihilfen für die Beamten unter Beilegung der bisherigen Grundsätze für die Bemessung in Zukunft nach Wirtschaftsgebieten zu gewähren.

In Zukunft soll das Besoldungswesen mehr den Familienstand berücksichtigen.

Die Besatzungszulage darf nicht mehr auf die Wirtschaftsbeihilfe angerechnet werden.

Unter „Verschiedenes“ wurde noch manche Unklarheit erörtert und manches Wort führte zur näheren Verständigung, so daß alle Kollegen mit Worten des Dankes und der Anerkennung gegen 9 Uhr abends sich trennen konnten. Herrn Gätjen sei auch hier der Dank für seine Mitarbeit ausgesprochen.

J. A.: Schneider.

Entschließung.

Die am 25. März 1922 im „Excelsior“ in Leipzig versammelten Vertreter der Reichsarbeitsgemeinschaft der deutschen Eisenbahnrotenführer und zwar

Kollege Schneider für die Rottenführer in Preußen-Sachsen, Mecklenburg und Oldenburg,
Kollege Kraus für die Rottenführer in Bayern,
Kollege Gefeler für die Rottenführer in Württemberg,
Kollege Löschner für die Rottenführer in Sachsen,
Kollege Wagner für die Rottenführer in Baden,

erkennen einmütig die dringende Notwendigkeit der einheitlichen Zusammenfassung sämtlicher deutschen Rottenführer in einer Reichsarbeitsgemeinschaft an und beschließen, alle erforderlichen Maßnahmen zum festen Ausbau der Reichsarbeitsgemeinschaft beschleunigt zu treffen. In diesem Sinne soll auch der Beschluß der letzten Tagung der Reichsarbeitsgemeinschaft am 15. Januar 22 in München, die Rottenführerzeitung als Organ der Reichsarbeitsgemeinschaft auszubauen, sofort ausgeführt werden. Dieses Organ soll die Bezeichnung „Der deutsche Eisenbahn-Oberbau“ erhalten und sämtlichen deutschen Rottenführern zum Preise von 6 M. (Vierteljahr) geliefert werden. In diesem Preise von 6 M. ist ein Beitrag von 1,50 M. (Vierteljahr) enthalten, aus dem die Kosten für die Reichsarbeitsgemeinschaft bestritten werden sollen.

Zum Vorsitzenden der Reichsarbeitsgemeinschaft wird einstimmig Kollege Schneider-Essen bestellt, der die laufenden Geschäfte der Reichsarbeitsgemeinschaft führt. Wichtige Schriftstücke, namentlich an die Zentralbehörden, sind von sämtlichen 5 Vertretern der Länderorganisationen zu unterzeichnen. In dringenden Fällen kann der Vorsitzende die Zustimmung der übrigen Landesvertreter nachträglich schriftlich einholen.

gez. Schneider, Kraus, Gefeler,
Löschner, Wagner.

Leipzig, den 25. März 1922.

An den
Verband deutscher Eisenbahn-Bahnmeister
und Ingenieure

Charlottenburg.

Wir beehren uns hiermit, den Empfang Ihres Schreibens vom 31. 1. 22, (das bei uns allerdings erst am 15.

2. 22 eingek.
daß Ihre
wort wartet
Ihrer Woc
der geeigne
gerisch zu
Berich

unserem S
weiterer B
folgedessen
senden (Sie
Es ist also
das Nichtle

In be
Treibern
ergebenst
klar war,
sondern di
streben wir
halb nicht

Als B
wir es uns
Schreibens
uns liegt n
wissen, da
bandes der
R. B. M.
Laufbahn

R. B. M.
Die d
E. R. B.
Beamten
dienst (Sou
vergl. Bun
infolge des
Die in
benenfalls
zulassen,

Wenn
von Ihn
Mittenscha
wollen wir
her nicht
geehrte B
sie ihre
Uns f
schwersten
men sind,
8. 21 in
gegen die
Eindruck
dankebarst

Unfere
Rottenführ
denn wir
Auffassung

Be
Am 30. M
Am 7. M
Vollst
bestimmt
zeitigen L
Reichskonf
stehende
4. Zeitung

Bericht
Stellu
Beschluf
technischer
Der 2
gegen 10

2. 22 eingelaufen ist), zu bestätigen, bedauern aber lebhaft, daß Ihre geschätzte Verbandsleitung nicht auf unsere Antwort wartete, sondern das eingangs erwähnte Schreiben in Ihrer Wochenschrift Nr. 11 mit einem Zusatz veröffentlichte, der geeignet ist, unter den außenstehenden Rottenführern heftig zu wirken.

Berichtigend möchten wir hierzu bemerken, daß wir mit unserem Schreiben vom 15. 1. 22 nur warnen, aber von weiterer Behandlung der Angelegenheit absehen wollten. Infolgedessen war der Verbandsleitung kein Material einzusenden (siehe letzten Satz im Schreiben vom 31. 1. 22). Es ist also nicht richtig, wenn Sie sich in der Anmerkung auf das Nichteintreffen des Materials stützen.

In bezug auf die wirtschaftlichen Schäden, die bei den Treibereien dem Eisenbahnbetrieb erwachsen, teilen wir Ihnen ergebenst mit, daß uns beim Aufstellen dieses Satzes klar war, daß diese Frage nicht auf dem Verbandswege, sondern dienstlich zu regeln sein wird, eben diese Regelung streben wir an. Eine Belehrung dahin war für uns deshalb nicht notwendig.

Als Berufsvereinigung der Rottenaufsichtsbeamten dürfen wir es uns verlagern, auf den weiteren Inhalt Ihres geschätzten Schreibens einzugehen, es hätte auch keinen Zweck, denn vor uns liegt nachstehendes Schreiben, von welchem wir bestimmt wissen, daß der Inhalt desselben auf Betreiben des Verbandes deutscher Eisenbahn-Bahnmeister und -Ingenieure beim R. B. M. in Berlin verfaßt wurde.

Laufbahn der Rottenführer. Berlin, 3. 3. 22.

R. B. M. z. B. S.
Die durch Erlass IV. 46. 136. 1085 vom 24. 8. 20 E. R. B. 1920/5. 115 zugelassene Ausbildung von technischen Beamten der niederen Befoldungsgruppen im Bahnmeisterdienst (sowohl allgemeiner als auch beschleunigter Aufstieg vergl. Punkte 3 und 7 des Erlasses), muß bis auf weiteres infolge des großen Ueberschlusses an Bm. ausgesetzt werden.

Die in Frage kommenden Bediensteten sind daher gegebenenfalls für andere Laufbahnen zum beschleunigten Aufstieg zuzulassen, z. B. Rottenführer zum Betriebsdienst.

gez. Sengel.

Wenn in solchen Handlungen wie die vorstehende die von Ihnen betonte Erkenntnis, in dem Rottenführer den Mitmenschen und Mitarbeiter zu erblicken, zu finden ist, so wollen wir dafür bestens danken. Daß die Herren uns bisher nicht als Mitarbeiter betrachteten, ist bekannt, auch die geehrte Verbandsleitung wird anderer Ansicht werden, wenn sie ihre Versammlungsprotokolle nachliest.

Uns sind mehrere Versammlungen bekannt, in denen die schwersten Angriffe auf die Rottenaufsichtsbeamten vorgekommen sind, besonders ist uns aber die Versammlung vom 27. 8. 21 in Berlin noch in Erinnerung. Wenn auch Herr Galt gegen die Angriffe gesprochen hat, so machte das wenig Eindruck. Wir haben aber das Eintreten für uns seinerzeit dankbarst zur Kenntnis genommen.

Unsere Zeitungsleser bitten wir, den nicht organisierten Rottenführerkollegen vom Vorstehenden Kenntnis zu geben, denn wir halten es auch für möglich, daß sich eine falsche Auffassung breitmachen kann.

Mit vorzüglicher Hochachtung!

gez. Schneider, Kraus, Geleler,
Löffner, Wagner.

Abteilung Bayern.

Versammlungen für die Rottenaufsichtsbeamten

finden statt ab 10 Uhr vormittags:

Am 30. April in Nürnberg, Würzburger Hof, Tafelhofstr. 36.

Am 7. Mai in Würzburg, Schneiders Keller.

Vollständiges Erscheinen aller dienstfreien Kollegen wird bestimmt erwartet. Tagesordnung: 1. Besprechung der derzeitigen Lage unseres Standes. 2. Berichterstattung über die Reichskonferenz. Vorstellung in Berlin und die in Aussicht stehende Hebung des Rottenführerstandes. 3. Verschiedenes. 4. Zeitungsfrage.



Verbandsnachrichten.



Bericht über die außerordentliche Tagung der Technischen Fachgewerkschaft am 2. April in Berlin.

Tagesordnung:

Stellungnahme zu der Entwicklung in der R.-G. entl. Beschlusfassung über Bildung einer selbständigen Gewerkschaft technischer Eisenbahnbeamten und deren Anwärter.

Der Vorsitzende der T. F.-G., Kollege Jäker, eröffnete gegen 10 Uhr die Versammlung mit kurzer Begrüßung und

gab das Wort dem Referenten zu der Tagesordnung, Kollege Römer, welcher in ruhiger, sachlicher Form seine Aufgabe erledigte, obgleich er vielfach durch Zurufe (namentlich durch Kollegen Wille-Essen und Rischner-Köln), unterbrochen wurde. Nach dem Referat kam die Aussprache und auch Herr Menne, der Vors. der R.-G., war durch nochmalige Einladung erschienen und erhielt auch das Wort zur Rechtfertigung. Hierauf erhielt Kollege Risch das Wort. Als dieser gesprochen hatte, wurde die Opposition viel schwächer und die nachfolgende Entschließung angenommen.

Schneider, 1. Vors.

Entschließung.

Der am 2. April 1922 in Berlin stattfindende Sachtag beauftragt seine Vertreter zur außerordentlichen Hauptversammlung der Reichsgewerkschaft am 4. und 5. April 1922 folgende Forderungen zu stellen und mit allen Mitteln durchzusetzen:

1. Entfernung der für den scheidungswidrigen Streik verantwortlichen Führer der Reichsgewerkschaft, Menne und Scharfshwerdt (59 für, 18 gegen).
2. Einführung der Einzelmitgliedschaft innerhalb der Reichsgewerkschaft nach noch näher festzustellenden Grundsätzen (52 für, 19 gegen, 5 Stimmenthaltungen).
3. Unbedingter Verzicht auf Organisation von Arbeitern innerhalb oder in Verbindung mit der Reichsgewerkschaft oder dem Deutschen Beamtenbund (70 für, 12 Stimmenthaltungen).
4. Schutz gegen die Unterdrückung der Minderheiten in der Reichsgewerkschaft und Sicherheiten für ausreichende Interessenvertretung für die kleineren Gruppen in der Reichsgewerkschaft (82 für).
5. Für den Fall der Ablehnung dieser Forderungen ermächtigt der Sachtag seinen geschäftsführenden Vorstand, das organisatorische Verhältnis zur Reichsgewerkschaft nach Abstimmung zu lösen.

Bekanntmachung des Verbandsvorstandes.

Aus dem Bezirk Frankfurt a. M. geht uns ein Schreiben zu, worin Klage geführt wird, daß die Rottenführer die Ueberteuerungszulage nicht nach dem Dienstort der Dienststelle gezahlt erhalten, sondern nach dem Wohnort desgl. auch über die Verteilung der Aufwandsentschädigung, und heißt es in dem Schreiben wörtlich weiter: „Die Bahnmeister haben teilweise den Kollegen gesagt, der Verband wäre die Triebfeder zu dieser Verwaltungsmaßnahme und häufen sich folgedessen die Abmeldungen aus dem Verbande.“ Wir bedauern die Kollegen, die auf solche nicht niedrig genug zu hängenden Neußerungen Gewicht legen und dadurch ihre Interessenvertretung schädigen. Merken die Kollegen denn nicht, was hiermit bezweckt werden soll? Die Uneinigkeit soll langsam unter die Kollegen getragen, die ja leider schon durch die Beförderungen viel zu weit gekommen ist und dann kommt zum Schluß der Zerfall des Verbandes. Kollegen, gebt uns die Namen der Bahnmeister bekannt, damit wir in der Lage sind, hier Wandel zu schaffen. Wenn die Kollegen alles Geschehene richtig verfolgen, so können diese gar nicht zu solchen Entschlüssen kommen. Die Reichsarbeitsgemeinschaft ist ja auch in diesen Punkten schon bei der Besprechung im R.-B. M. vorgegangen und wird auch weiter arbeiten zum Wohle des ganzen Standes.

E. Schneider, 1. Vorsitzender.



Vereinsnachrichten.



Ortsgr. Arnstadt. Am 2. 4. ds. Mts. wurde in der ersten Vorstehenden der Rottenaufsicher Hennede, Schleusingen und auch zum Kassierer gewählt, mithin sind vom 1. 4. 22 alle Beiträge an selbigen abzuführen.

3. A.: Dittmar, Arnstadt.

Bez.-B. Breslau. Versammlungsbericht vom 2. 4. 22. Die zahlreich besuchte Vierteljahrsversammlung wurde nachm. 2 Uhr vom 2. Vorsitzenden eröffnet. Nach Begrüßung der Kollegen wurde die Tagesordnung bekannt gegeben. Punkt 1: Verlesen der Niederschrift. Dieselbe wurde verlesen und angenommen. Punkt 2: Zahlen der Beiträge. Soweit die Kollegen anwesend, fand dieser Punkt seine Erledigung. Punkt 3: Delegiertenwahl und Beratung der Anträge zum Verbandsg

tage. Der 1. Vorsitzende, Kollege Panfornit, wurde einstimmig als Delegierter, sowie Kollege Weiß als Stellvertreter gewählt. Punkt 4: Aufnahme neuer Mitglieder. Es meldete sich 1 Kollege. Punkt 5: Verschiedenes. Hier setzte eine lebhafte Debatte ein, über die Aufstiegsstellen, sowie über die eigenartige Zuweisung der Pauschalsumme für Kottenführer. Die Versammlung wurde um 5.30 Uhr geschlossen.

A. Klapper, Schriftführer.

Bez.-V. Breslau. Bekanntmachung. Den Kollegen des Bezirksvereins Breslau zur Kenntnis, daß am 7. 5. 22 um 2 Uhr im Vereinslokal eine außerordentliche Versammlung stattfindet, wozu der 1. Verbandsvorsitzende, Kollege Schneider, erscheint. Es wird eingehend Bericht erstattet über den Verlauf und seine Folgen von dem am 2. d. M. stattgefundenen Tagtag in Berlin. Da noch andere sehr wichtige Punkte zur Sprache kommen, wird um recht rege Beteiligung ersucht.

A. Klapper, Schriftführer.

Bez.-V. Cassel. Versammlungsbericht vom 19. 2. 22. Die Versammlung wurde um 11 Uhr vom 1. Vorsitzenden, Kollegen Salzmann, durch Begrüßen der 35 erschienenen Kollegen eröffnet. Dann wurde den im letzten Jahre verstorbenen 6 Kollegen die letzte Ehre durch Erheben von den Plätzen erwiesen. Bei Punkt 1 der Tagesordnung, Verlesen der Niederschrift von letzter Versammlung, entspann sich eine lebhafte Debatte. Die R. G. hätte für uns nichts getan und auch der Verbandsvorstand keine Schritte unternommen, um von der R. G. loszukommen. Letzterer wurde vom 1. Vorsitzenden und Schriftführer in Schutz genommen, weil dem Verbandsvorstand laut Beschluß des vorigen Verbandstages die Hände gebunden gewesen wären. Ein außerordentlicher Verbandstag zu diesem Zwecke sei von den meisten Bezirksvereinen abgelehnt worden und diejenigen Kollegen, welche die Zeitung richtig gelesen hätten, müßten über diese Sache im Bilde sein. Punkt 2, Kassenbericht. Dieser wurde vom Schatzmeister erläutert und fand sich nichts zu erinnern. Punkt 3, Vorstandswahl. Der 1. Vorsitzende, Schatzmeister und die 3 Beisitzer wurden einstimmig wiedergewählt. An Stelle des in einem anderen Dienstzweig übergetretenen Schriftführers wurde Kollege Eisenmenger aus Cassel gewählt. Als Kassenprüfer wurden die Kollegen Kuchenbuch und Jörnemann gewählt, welche die Kassenprüfung vornahmen und erklärten, daß die Kassenführung in bester Ordnung sei, worauf dem Kassierer Entlastung erteilt wurde. Als Delegierter zum Verbandstage wurde Kollege Salzmann und als Stellvertreter Kollege Kuchenbuch gewählt. Punkt 4, Aufwandsentschädigung. Dem 1. Vorsitzenden wurden 250 Mark, dem Schriftführer und Schatzmeister je 100 Mark für das Jahr 1921 bewilligt. Punkt 5, Anträge zum Verbandstage. Die Anträge der Arbeitsgemeinschaft wurden durchberaten und im allgemeinen für gut gehalten. Es wurden dann folgende Anträge gestellt: 1. Der Verbandstag wolle beschließen, daß die Kottenführer des ganzen Reiches zu einem Verbandsvereinigt würden, wodurch dann die Fachgewerkschaft überflüssig würde. Welcher Großorganisation wir uns dann anschließen, soll dem Verbandstag überlassen bleiben. Es kann aber schon jetzt gesagt werden, daß im hiesigen Bezirk keine gute Stimmung für die R. G. vorhanden ist. 2. Der Verbandsvorstand wolle den Ortsvereinen noch vor dem Verbandstage anheimstellen, je einen Vertreter auf Kosten der Ortsvereine zu dem diesjährigen Verbandstage zu entsenden, welche Sitz und Stimme haben sollen. Letzteres müßte natürlich erst zu Beginn der Verhandlungen beschlossen werden. 3. Der Verbandstag wolle beschließen, dahin zu wirken, 1. daß die Ortsklaffen höchstens auf 3 beschränkt werden, 2. daß die Hilfskottenführer, ohne ständig eine Kotte zu führen, eine Zulage erhalten, 3. daß die Kottenführer Filzstiefeln erhalten, 4. den Verbandstag 1923 nach Cassel zu verlegen. Punkt 6, Organisationsfragen. Der 1. Vorsitzende erläuterte in Kürze, daß uns der Streit Klarheit gebracht habe und dürfte es infolgedessen nicht allzuschwer fallen, diese Frage auf dem diesjährigen Verbandstage zu lösen. Punkt 7, Verschiedenes. Als Ort des nächsten Bezirkstages wurde Northheim festgesetzt, jedoch soll im Laufe des Sommers eine Versammlung mit Vortrag in Cassel stattfinden. Um 2.30 Uhr schloß der 1. Vorsitzende die Versammlung.

J. A.: Rohde, Schriftf.

❖ Versammlungs-Tafel. ❖

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

Bayern. Versammlungsort Nürnberg. Versammlungslokal Würzburger Hof, Tafelhofstr. 36. — 30. 4. 22, vorm. 10 Uhr.

Bayern. Versammlungsort Würzburg. Versammlungslokal Schneiders Keller. — 7. 5. 22, vorm. 10 Uhr.

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

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

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

Breslau. Versammlungsort Breslau. 7. 5. 22, nachm. 2 Uhr. Vereinslokal.

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.

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

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

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

Hannover. Ortsverein Nienburg. Versammlungsort Verden. 7. 5. 22, nachm. 3.30 Uhr. Gastwirt Geyer.

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

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

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

Hannover. Ortsverein Salzwedel. Versammlungsort Salzwedel. 23. 4. 22, vorm. 9.30 Uhr. Gasthaus Wilsch. Neumamm.

Köln. Ortsverein Coblenz. Versammlungslokal Coblenz-Lußel. Rest. Süderland. 30. 4. 22, nachm. 2 Uhr.

Königsberg i. Pr. Ortsverein Marienburg. Versammlungsort Marienburg. 22. 4. 22, vorm. 9 Uhr. Hotel Hindenburg.

Hindenburgstr. Vierteljahrsversammlung m. Fachunterricht.

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

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

Saarbrücken. Versammlungsort Saarbrücken. 30. 4. 22, nachm. 2.30 Uhr. Gasthof Otto An der Schleifmühle.

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

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

Vermißt

wird seit Ende September 1918 der
Pionier Pinger,
Pionier-Abt. 701, in Palästina.

Bitte die Herren Kollegen, bei ihren Kotten Nachfrage halten zu wollen, ob vielleicht ein Arbeiter einen Kameraden hat, der bei genannter Abteilung gedient und mir über den Verbleib meines Sohnes Auskunft geben kann. Unkosten werden gerne zurückerstattet.

Gillenfeld (Eifel).

Pinger Jakob, Kottenaufseher.

Glückwünsche.

Dem Kottenmeister

Heinrich Schönefeld

in Neustadt Nr. 63, Kreis Eschwege, zu seinem am 1. April stattgefundenen 50jährigen Eisenbahn-Dienstjubiläum die besten Glückwünsche.

Verband deutscher Eisenbahn-Kotten- und Hilfskottenführer.

Unserem lieben Kollegen, dem Kottenführer

Josef Wagner,

Bm. Wittheide, nachträglich zu seinem stattgefundenen Dienstjubiläum die besten Glückwünsche.

Bezirksverein Breslau,

J. A.: A. Klapper, 1. Schriftf.

B
Sandbr
Ei
Weiche
Weiche
Bed
Anbitt
Erdma
Zu
Selb
Sie
wenn
Bede
bei
Sie
GE
R
Nähm
Bekle
Uhr
W
ve
R
O
Job
Ech
Schu
Blau
Juliu
Oberh
Oberh
Name
Bestell

Buchverlag 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 d	24,00 "
Bedingte Gleislage	7,00 "
Rubrikhalts-Tafeln	4,00 "
Erdmassenberechnungs-Tabellen	7,50 "

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

Siefahren richtig

wenn Sie Ihren
Bedarf decken
bei der

**SICURD-
GESELLSCHAFT
CASSEL 112.**

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

Zur Prüfung!

330 Prüfungsarbeiten und Aufsatz-
lehre. Ges., Ber. u. Meld. für Weichen-
u. Blockw., Rang- u. Rottf., Stat.-Schaffn.,
Schaffn., Zug- u. Lokf., Wagen- u. Magaz.,
Aufs. 20. — Atlas, 48 B. Kart. Deutschl.
und all. Erdt., geogr. Text, Reg. 30. —
Elsb. Verk.-Geogr. (Grenz- u. Direkt-
Uebg.-Stat.) m. Karte 15. Signab. 4,80.
Schreibschule 6. — Kat. f. Weichen-
wärt. 20. — Kat. für Schaffner 20. —
Kat. f. Bahnw. 20. — Kat. f. Rangier-
führ. 15,50. Duden 48. — Fremdwör-
terbuch 18. —

Carl Hause, Berlin SO 26.
Mariannenplatz 23. (7)

Wir bitten bei Anfragen auf unsere
Zeitschrift Bezug zu nehmen

**Wasserdichte
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.

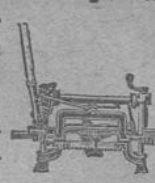
Name und Adresse: _____

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

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



Schienenbohrmaschinen, Schienen-
kattsagen, ein- u. mehrspl. dellige
Schwellenbohrmasch., Schienen-
blegen, Spurmaße, Gleishebe-
zeuge für Gleisbau und Unterhaltung.
Vertreter gesucht.



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 Weichenstellendienst. 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. 18, Berlin S. W. 48, Wilhelmstr. 28.

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 Fliesenstraße Nr. 10.

Spezialhosen für Eisenbahner!

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

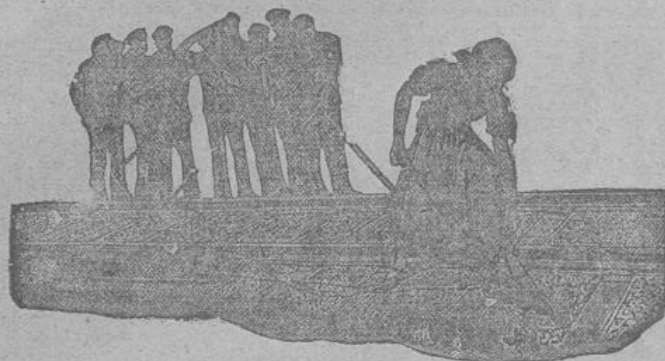
Musteranleitung zum Selbstmaß nehmen franko.

Ernst Zscheile, Freital-Deuben, Poissentalstraße 76.

Norddeutsche Maschinen-Fabrik

G. m. b. H.
Pinneberg

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



Spezialität:
**Werkzeuge und Maschinen
für den Eisenbahn-Oberbau**

wie:

Gleisstopfmaschinen, Schwellenbohrmaschinen

Tyrefond-Einschraubmaschinen

Deutsche Reichspatente und Auslandspatente.

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



**Echtschwarze
Bedertuch-Hosen und Drellitewken**

liefert preiswert

Iustav Weber, Kleiderfabrik, Seifenhennersdorf 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

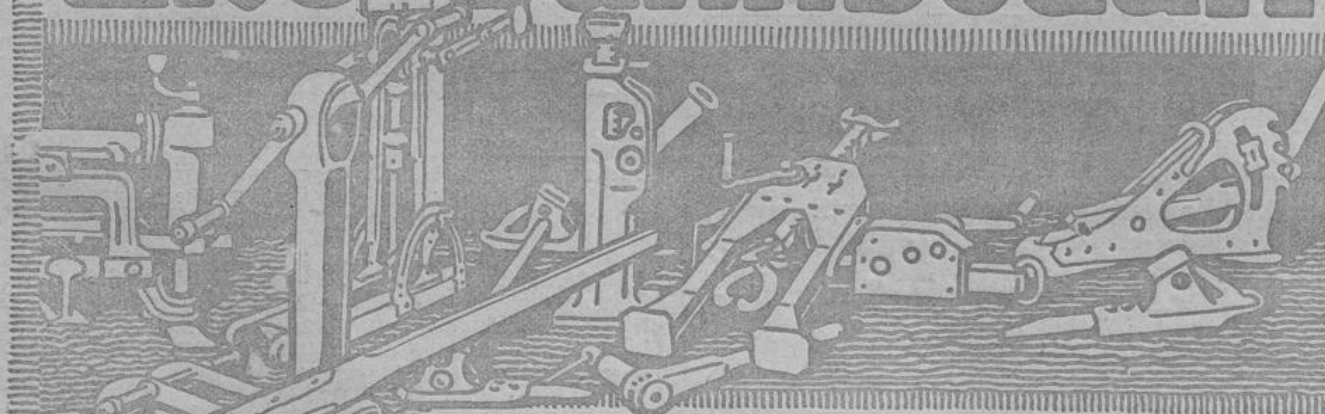
Gibt über alle Fragen des Eisenbahnoberbaues Auskunft.

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

Bestellungen nimmt entgegen der Verfasser:

H. Wundenberg, Oberhausen (Rhld.), Bahnhofstr. 1.

Eisenbahnbedarf



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