

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

H B G

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

W. Hagen & Co.

=== **Tiefbau.** ===

Berlin, Postdamerstr. 56.

Telephon: Amt Lützow 197.

25 Jahre in verschiedenen Eisenbahndirektionsbezirken beschäftigt.

Unterlagsplatten

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

Filzfabrik Adlershof, A.-G.

Alleinige Fabrikanten von „Eisenfilz“.

Adlershof bei Berlin.

Peter Weiler,

Maler- und Anstreichergeschäft

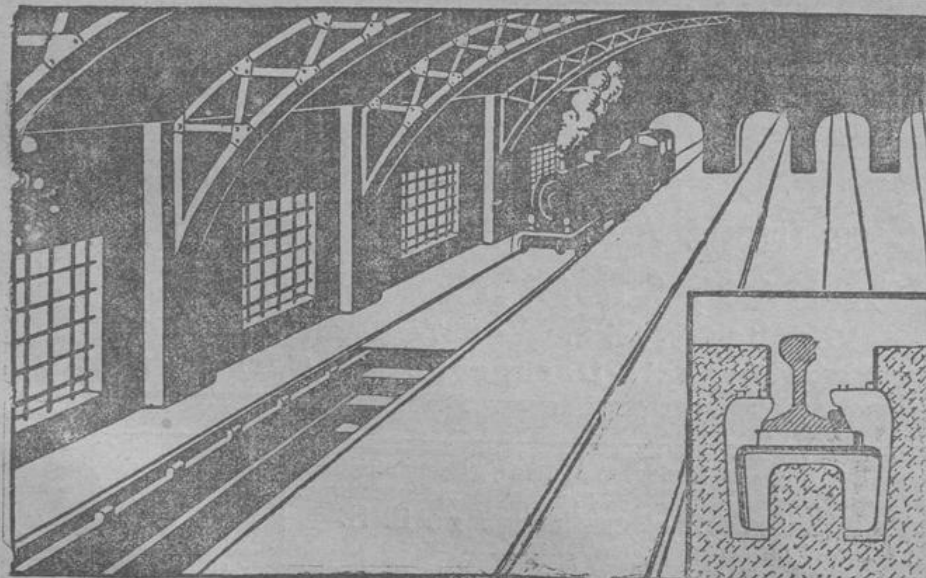
Ulmenallee 24 **Mülheim-R.-Speldorf** Fernr. 1373.

Ausführung sämtlicher Eisenhoch- und Brückenbau-Anstreicherarbeiten.

Grosses Lager in

Glas, Tapeten u. Farbwaren.

Prompte Erledigung aller einschlägigen Arbeiten.



Friedrich Wilms, Oberhausen (Rhld.).

Telegr.-Adr.: 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 K n o d t, A.-G.,

Frankfurt a. M. - Westl. Steinmetzstrasse 10.

Rawie'sche

Brems-Prellböcke

D. R. P.

für Schnellzüge, Schutzgleise, Verschiebegleise.

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

Billige Prellböcke für schwache Auflaufrkräfte.

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

Weltausstellung Brüssel Ehrenpreis,

Weltausstellung Turin Grand Prix,

Baltische Ausstellung Malmö Königl. Medaille

Eisengießerei

A. Rawie, Osnabrück Schinkel,

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

Wichtige Neuerung!

Schienen-Befestigung

auf Betonunterlage D. R. P. und D. R. G. M

Für Maschinenhäuser, Gruben, Werkstätte.

Drehscheiben, Schiebebühnen, Ufermauer,

Wagenreinigungsanstalten usw.

Glatte Fussboden bis an Schiene u. Spurrille

Leichte Schienenauswechslung ohne

jede Beschädigung des Fussbodens.

Jahrelang erprobt u. gut befunden. Wir

bitten ausführl. Prospekte zu verlangen

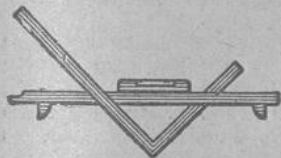
Akt.-Ges. vorm. Carl Flink, Mannheim.

Rottenführer-Zeitung

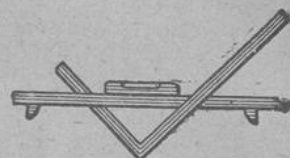
Offizielles und fachwissenschaftl. Organ
des Verbandes Deutscher Eisenbahn-



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. — Inserate pro 4gespaltene Pettizelle 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. 9.

Dahlhausen-Ruhr, den 1. Mai 1922.

11. Jahrgang.

Inhalt: Ueber den Gebrauch des Geldes. — Die kleinen Rotten. — Welche Hoffnungen dürfen wir auf unsern Verbandstag setzen? — Vorschläge der Fachgewerkschaft der technischen Eisenbahnbeamten zur Neuordnung der Rottenführerlaufbahn. — Verzahnungsstellen. — Reichsarbeitsgemeinschaft deutscher Eisenbahnrottenführer. Abteilung Bayern. — Vereinsnachrichten. — Versammlungstafel. — Anzeigen. —

Ueber den Gebrauch des Geldes.

Trotzdem wir zur Zeitzeit kaum mehr richtiges Geld kennen, haben wir doch bloß noch Ersatzgeld, also Papier und eiserne Münzen, auch wohl solche aus Aluminium oder, wie eine Zeitlang in Sachsen von der Meißner Porzellan-Manufaktur herausgegebenes Geld aus Porzellan, müssen wir uns damit abfinden, in absehbarer Zeit statt der früheren Gold- und Silber-, Nickel- und Kupferstücke stets mit Ersatzgeld zu rechnen und solches einzunehmen und zu verbrauchen. Nun ist es eine alte Tatsache, daß man aus der Beobachtung, wie ein Mensch zum Gelde steht, das heißt, in welcher Weise er es herbeischafft, erspart oder ausgibt, weitgehendste Schlüsse auf den Charakter desselben machen, ja, ihn vielleicht am besten beurteilen kann.

Meist begegnet man zwei Anschauungen über das Geld bzw. über den Besitz von Geld. Da sagt sich der eine, wie schon das Dichterwort ausspricht: „Am Golde hängt, nach Golde drängt doch alles“ und glaubt nun, nichts auf der Welt Wichtigeres kennen und anzusammeln suchen zu müssen, als eben Geldmittel, soweit sich dies nach seinen Verhältnissen ermöglichen läßt. Er läßt dabei außer acht, daß es noch andere, ebenso wertvolle oder auch bessere Güter gibt, deren Besitz zuerst erstrebt werden müssen, ehe der Besitz von Geld wirklich zweckmäßig ausgenutzt werden kann, und das sind zum Beispiel vor allem eine feste Gesundheit, ein freies, unbeschwertes Gewissen, eine harmonische Umgebung, eine Tätigkeit, die unsern Kenntnissen und Charakteranlagen entspricht und uns restlos befriedigt und ausfüllt. So muß zum Beispiel festgestellt werden, daß derjenige, der sich einen, wenn auch geringen, Vorrat von Geld nur dadurch beschaffen konnte, daß er seine gesamte freie Zeit, den Schlaf seiner Nächte und alle wohlbegründete Erholung opferte und so dauernden Schaden an seiner Gesundheit davonträgt, ein großer Narr ist und viel besser daran getan hätte, vor allem seine Gesundheit zu befestigen und sein Ziel, wenn auch auf langen Umwegen und durch Versagen von vielleicht ganz berechtigten Wünschen, zu erreichen, auch wenn eine viel längere Zeitspanne dazu nötig war. Es ist eben vielfach die Erkenntnis noch nicht durchgedrungen, daß allem Streben voran erst einmal das Bestreben nach einem dauernden, festen Gesundheitszustand gehen muß und daß es zum großen Teil, von angeborenem Siechtum abgesehen, von uns selbst abhängt, ob wir dieses Ziel erreichen und dadurch erst in die Lage versetzt werden, wirklich mit Lust und Liebe zu arbeiten, zu streben und zu erringen, oder nicht.

Die zweite Anschauung über das Geld ist meist die gerade entgegengesetzte. „Geld macht nicht glücklich“, sagt ja auch der Volksmund, und wir finden sehr viele, die dieses annehmen und auch danach ihre Handlungsweise einrichten. Wertwürdigerweise trifft man diese Ansicht zumeist bei denjenigen, die sowieso in färglichen Verhältnissen leben und von

der Hand in den Mund zu leben gezwungen sind, ebenso aber auch bei zu Wohlstand gekommenen, die schon ein- oder mehrmals in ganz mißlichen Vermögenslagen waren und durch Glück oder Zufall schnell wieder in die Höhe kamen. Man sollte gerade annehmen, daß diese beiden Kreise den Besitz des Geldes am höchsten schätzen müßten und mit allen Mitteln sich bestreben, ihn sich zu erhalten bzw. anzueignen, aber sehr oft ist das gerade Gegenteil der Fall. Nie wird das Geld leichtsinniger ausgegeben als da, wo man schon oft mit schweren Geldsorgen gekämpft hat oder wo überhaupt nicht viel vorhanden ist, ist es doch eine alte Erfahrung, daß gerade der zu Mitteln Gekommene, natürlich immer von Ausnahmen abgesehen, alsdann erst recht sparsam und wirtschaftlich rechnen wird, ebenso, wie der von Geburt an Wohlhabende wohl meist bestrebt sein wird, durch vorsichtige Einteilung sein Kapital zu erhalten und mit den Zinsen auszukommen.

Nun ist es eben die Frage, wie wir selbst uns zum Gelde stellen, die einen großen Einfluß auf unsere gesamte Lebenshaltung und Führung, unsern Charakter, unsere Umgebung, ja auch auf die Ausübung unserer Berufspflichten ausübt. Schätzen wir das Geld zu viel oder schätzen wir es zu wenig? Gewiß, Geld allein macht nicht glücklich, und derjenige, der es als Hauptziel seines Lebens betrachtet, ist lediglich zu bedauern, wird er doch nie zur Ruhe und zum Lebensgenuss kommen, sondern über seinem Hassen und Jagen nach Geldbesitz alles einbüßen, was das Leben erst lebenswert macht. Aber, andererseits, bedarf es keiner Erörterung, daß es ebenso grundverkehrt ist, das Geld als etwas geringes anzusehen, das man mit Gleichmut betrachtet, ausgeben und verachten kann. Ein rechter und weiser Gebrauch der uns zur Verfügung stehenden Geldmittel kann gar nicht hoch genug angeschlagen werden, wieviel schwere, sorgenvolle Stunden kann es uns erleichtern, welche Ruhe bringt es in unser Leben, wenn wir wissen, daß wir unsere Mittel günstig, zum Wohle unserer Familie und uns selbst, angelegt haben und ständig anlegen werden. Mit welcher Bequemlichkeit können wir uns umgeben, mit welcher Sicherheit in die Zukunft blicken, wenn wir uns allzeit bewußt sind, einen vernünftigen und sicheren Weg in bezug auf das Geld ausgehen eingeschlagen zu haben. Außerdem, wie steigen wir in unserer Selbstachtung, und in der Achtung unserer Mitmenschen, wenn man sieht, daß wir, trotz vielleicht schwerster Störungen und Hemmnisse, doch in unseren Verhältnissen vorankamen, ohne deshalb in die Fehler des Geizigen und Knauserigen zu verfallen. Es ist deshalb, wie auch schon an anderer Stelle mehrfach betont, das volle Recht des Beamten, der angewiesen ist, seine ganze Arbeitskraft dem Staate zur Verfügung zu stellen, zu verlangen, daß er auch in schweren und schwersten Zeiten, so wie sie die jetzigen

zum Beispiel sind, so besoldet wird, daß er, wenn auch unter manchen Entbehrungen, sein Auskommen findet und mit Ruhe in die Zukunft blicken kann. Die Gegenleistung, treueste, peinlichste Pflichterfüllung und dadurch oft in die Hunderttausende gehende Ersparnis von staatlichen Mitteln, wird nicht ausbleiben und der Verwaltung selbst zum größten Segen gereichen.

Wie verbessere ich aber meine Verhältnisse und stelle mich in gute Beziehung zum Geld, ohne dem Gelde zu viel Wert beizumessen? Da hilft uns ein Sprichwort, das besagt: „Du sollst das Geld im Kopf und nicht im Herzen tragen.“ Richten wir uns in jeder Lebenslage danach, werden wir bald die segensreiche Wirkung an uns selbst verspüren. Wie verbessert man die schlechte Welt und die schlechten Zeiten, so weit dies an uns liegt? Da sagt der weise Grieche Sokrates: „Laßt ihn, der die Welt bewegen will, zuerst sich selbst bewegen“, also mit anderen Worten, fange nicht die beabsichtigte Verbesserung damit an, daß du an allen staatlichen Einrichtungen herumwälst, wenn du nicht wirkliche Reformen vorschlagen kannst, die dir Vorteile bringen müssen, sondern sieh zu, deine eigenen Lebensumstände den äußerlichen, veränderten Verhältnissen anzupassen und tue dies mit fröhlichem Geist, es wird dir viel helfen. „Klugheit, Mäßigkeit und gute Haushaltung sind vorzügliche Gesellen, um schlechte Zeiten zu verbessern. Sie nehmen im Haus nur wenig Raum ein und stellen gegen die Uebel des Lebens ein wirksameres Mittel dar, als alle Reformgesetze des Parlaments je zu bieten vermögen“, so lautete schon vor hundert Jahren von Jahren der Ausspruch eines englischen Philosophen, der, nebenbei bemerkt, sein Leben lang ein Schuhmacher war und blieb, also doch wohl selbst in seinen täglichen Verhältnissen diese Lehren zu erproben Gelegenheit hatte.

Es ist durchaus nicht nötig, daß wir mit unseren geringen Mitteln nicht auch daselbe erreichen sollten, was andere, denen auch keine weiteren Hilfsquellen zur Verfügung standen, ebenfalls geschafft haben. Wir müssen nur dieselben Mittel anwenden, dann wird sich auch daselbe Resultat ergeben, denn wie die Saat, so die Ernte. Von selbst fällt uns freilich nichts in den Schoß, es heißt beständig wachsam sein, ständig rechnen und überlegen, sich so manches in der Gegenwart versagen, damit uns in Zukunft ein Gewinn daraus entspringt. Das Geld hat ja eben den großen Vorteil, daß es sich zu jeder Zeit in die Dinge verwandeln kann, die wir am nötigsten gebrauchen, also in Nahrung, Kleidung, Behausung, Vorsorge gegen Krankheiten oder Mittel gegen bereits ausgebrochene Krankheiten, lehrreiche Reisen und Beschäftigungen. Ebenso verleiht uns ein, wenn auch noch so kleiner Besitz eine gewisse Ruhe und Würde, während der Mensch, der stets, unter allen Umständen unmittelbar vor Not und Mangel steht, keinesfalls die unbedingt notwendige Selbstbeherrschung aufweisen kann, die man von jedem Erwachsenen fordern muß, ganz abgesehen davon, daß ein solcher auch vielfach geradezu ein Sklavenleben zu führen gezwungen ist, sei es, daß er machtlos sich in den Händen von Leuten befindet, die seinen Notzustand ausnützen oder auch nur, daß er eben vor lauter Befürchtungen für den kommenden Tag nicht zu der Ruhe der Arbeit und Erholung kommt, die einem jeden gebührt.

Es heißt also, das Geld nicht überschätzen und durch Geiz sich um jeden anderen Lebensgenuß, vielfach auch um Leben und Gesundheit zu bringen, es aber auch andererseits nicht zu gering einzuschätzen und es als Verschwenker mit vollen Händen auszugeben, wenn gerade welches vorhanden ist, um in anderen, ungünstigen Zeiten alsdann zu darben und Not zu leiden. Der Sparsame ist ein Freund der Menschheit, zugleich aber auch der beste Freund seiner selbst, er lebt auf seine Kosten innerhalb der Grenzen seiner Mittel, der Verschwenker dagegen, oder auch nur der, welcher das Geld leichtsinnig, ohne lange zu überlegen, ausgibt, ist zeit-

weise direkt darauf angewiesen, auf die eine oder andere Art auf Kosten anderer zu leben. Er ist daher weder sein eigener Freund, noch der Freund seiner Umgebung, denn gerade der Sparsame wird, wenn an einen seiner Mitmenschen erhöhte Anforderungen herantreten, stets instande sein, beizuspringen und zu helfen, während derjenige, der im Geldausgeben stets sorglos ist und demnach die meiste Zeit selbst nicht für sich richtig zu sorgen in der Lage ist, solches nie zu tun pflegt. Sparsamkeit ist eben durchaus nicht, wie es so oft getan wird, mit Kleinlichkeit und Engherzigkeit zu verwechseln, sie ist lediglich erhöhter Ordnungssinn, auf das Geld ausgeben angewendet, der dafür sorgt, daß jedes Bedürfnis zu seinem Recht kommt, aber nicht das eine über dem andern bevorzugt oder vernachlässigt wird.

Ein großer Gegner bei jedem Vorwärtsschreiten und eine Klippe, die unbedingt vermieden werden müßte, da an ihr so Unzählige schon gescheitert sind, ist es, wenn die Menschen in Schulden geraten. Wie oft kommt es vor, daß ein Darlehen leichtsinnig aufgenommen wird, in der Hoffnung, es baldigst abtragen zu können, namentlich in der Jetztzeit, wo das Durchkommen an und für sich so sehr erschwert und nur mit Hilfe aller gut angewandten Sparsamkeit möglich ist. Das erste Darlehen kann dann nicht, wie vorgesehen, zur rechten Zeit zurückgezahlt werden, bald folgt ihm, durch die verschlechterte Lebenslage und die nicht ruhende Verzinsung hervorgerufen, ein zweites Darlehen und so sieht sich der unglückliche Schuldner bald so umstrickt, daß es ihm oft nicht möglich ist, sich mit Aufwand allen Fleißes daraus zu befreien. Wie oft hat der Philosoph recht, der die Aufnahme einer Schuld mit der Aussprache einer Lüge verglich, um sich nicht zu widerlegen, ist man gezwungen, hier Lüge auf Lüge, dort Schulden auf Schulden zu häufen und dauernder wirtschaftlicher Niedergang ist sehr oft die Folge. Es ist daher wohl zu beherzigen, was der Maler Handon jungen Leuten stets als Lebensregel mit auf den Weg gab: Unter keinen Umständen laufe jemals einen Luxusgegenstand, wenn es nicht ohne Schuldenmachen geschehen kann, auch borge nie Geld, denn es ist erniedrigend.“ Oder wie Dr. Johnson auspricht: „Gewöhne dich nicht, Schulden nur als eine Unbequemlichkeit zu betrachten, denn du wirst stets finden, daß sie ein Uebel sind. Laß es daher deine erste Sorge sein, niemand etwas zu schulden. Beschleie nicht, arm sein zu wollen, und wieviel du immer haben mögest, gib noch weniger aus. Armut ist ein großer Feind der menschlichen Glückseligkeit; sie vernichtet entschieden die Freiheit und macht, daß einige Vorzüge gar nicht, andere nur sehr schwer verwendet werden können. Mäßigkeit ist nicht nur die Grundlage der Ruhe, sondern auch der Wohltätigkeit. Niemand kann anderen helfen, der selbst noch Hilfe braucht, wir müssen genug haben, bevor wir etwas zu sparen vermögen.“

Es erübrigt sich, diesen trefflichen Worten noch etwas hinzuzufügen. Trotzdem gerade in der Jetztzeit das Durchkommen und Auskommen, speziell für den Beamten, ein so äußerst schwieriges geworden ist, daß die Lösung dieses Problems kaum möglich erscheint, sollte doch erst recht und immer wieder versucht werden, trotz allem Einnahmen und Ausgaben miteinander in Einklang zu bringen, um dauernde, oft nicht wieder gut zu machende wirtschaftliche Schädigungen auszuschließen. Es ist gerade jetzt die größte Pflicht eines jeden einzelnen, in Geldsachen die größte Ordnung walten zu lassen und Einnahmen und Ausgaben genau zu berechnen. Stets muß uns das Verhältnis unserer Finanzen klar vor Augen stehen, damit wir uns jede Luxusausgabe, die uns vielleicht im Augenblick lockt, versagen, wenn uns unsere Mittel solche zurzeit nicht gestatten. Gerade durch solch weise Einteilung werden wir oft in der Lage sein, etwas Geld für solche Anschaffungen übrig zu haben, welche dauernden Wert verbürgen oder andererseits instande sind, an unserm erfolgreichen Fortkommen mitzuhelfen.

Richter.

Die kleinen Rotten*).

Von Regierungs- und Baurat a. D. Czngan, Hannover.

Nach der Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands vom Jahre 1914 liegen im deutschen Reiche im ganzen 129 459 Kilometer vollspurige Eisenbahngleise, von denen auf die vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen rund 87 000 Kilometer entfallen. Für die Unterhaltung dieser Schienenwege sowie aller zu ihrem Bestehen und ihrem Betriebe erforderlichen Anlagen sind im Jahre 1914 im ganzen Reiche 367 426 572 Mark und bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen 288 380 000 Mark ausgegeben worden. Der Umfang dieses gewaltigen Betriebes läßt es besonders auf dem Gebiete der Bahnunterhaltung als ein un-

abweisbares Gebot erkennen, hier eine bis ins kleinste durchdachte, zweckdienliche Arbeitseinteilung zum ehernen Gesetz zu machen, wenn nicht sehr große Summen nutzlos vergeudet werden sollen.

Diese Erwägung hat auch im Oktober 1906 zu einer Versammlung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Anlaß gegeben, auf welcher die Verbesserung des Unterhaltungszustandes des Oberbaues eingehend beraten wurde. Hierbei empfahl Herr Geh. Baurat Holverscheid, die Einrichtung kleiner Rotten

* Der „Eisenbahntechnischen Rundschau“ entnommen.

von vier besonders tüchtigen Arbeitern mit einem Führer, welchen eine Strecke von etwa 3 Kilometer zweigleisiger Bahn zur ständigen sorgfältigen Unterhaltung zuzuweisen sei. Am 2. April 1907 erging darauf ein Ministererlaß, durch welchen die Bildung kleiner Rotten dringend empfohlen wurde mit der sehr richtigen Begründung, daß es nicht als genügend angesehen werden könne, wenn Stöße und Weichen immer nur dann instandgebracht würden, wenn im übrigen der Zustand der Gleise ein Durcharbeiten nötig erscheinen lasse. Ihre Unterhaltung müsse vielmehr eine bevorzugte und fortlaufende sein in dem Sinne, daß alle auftretenden Mängel schon im ersten Entstehen bemerkt und so frühzeitig beseitigt würden, daß sie gar nicht die Möglichkeit hätten, ihren schädlichen Einfluß geltend zu machen.

Herr Geheimrat Solverscheid bereifte dann einzelne Direktionsbezirke, um auch persönlich für die Bildung kleiner Rotten zu wirken und es entspann sich darauf in den beteiligten Kreisen ein zum Teil ziemlich heftiger Widerstreit der Meinungen, welcher der baldigen Einführung dieser nützlichen Einrichtung zunächst jedenfalls wenig förderlich war. Von den Gegnern der kleinen Rotten, deren Zahl im Anfange keine geringe war und auch jetzt noch nicht ganz geschwunden ist, wurde in der Hauptsache zum Ausdruck gebracht, daß die Arbeit, die eine so kleine Zahl von Leuten an unsern schweren Gleisen zu leisten imstande wäre, doch nur Fließwerk sein könne. Wenn man eine wirklich gute Gleislage haben wolle, müsse man das Gleis auf längere Strecken des öfteren gründlich durcharbeiten. Alsdann liege das Gleis aber längere Zeit hindurch gut und fest. Eine auf dasselbe gefetzte kleine Rote würde darin nichts zu tun finden, als höchstens einige Schrauben anzuziehen, und man würde sich eine Gesellschaft von Tagelöhnen erziehen, die größtenteils im Schatten des nächsten Waldes ein beschauliches Dasein führen würden. Im übrigen sei es aber für ein Gleis gar nicht gut, wenn fortwährend daran herumgearbeitet würde; man müsse es vielmehr nach einer gründlichen Durcharbeitung eine Zeitlang ganz sich selbst überlassen. Die vollständige Durchführung der kleinen Rotten würde außerdem hohe Kosten erfordern und sei ein Luxusartikel, den wir uns nicht leisten könnten.

Diese Ansichten können einer unbefangenen sachlichen Prüfung keineswegs standhalten und sind auch durch die Erfahrungen der verfloßenen 15 Jahre durchaus widerlegt. Der wirtschaftliche Grundsatz, daß für kleinere aber wichtige Arbeiten auch kleinere, gute Werkzeuge am Platze sind, gilt, wie überall, so auch hier. Die Tätigkeit der kleinen Rotten wird daher eine sehr vielseitige sein und aus folgenden Arbeiten bestehen können:

Herausheben verfahrener Stöße und einzelner Schlagstellen.

Regeln der Spur auf kürzeren Strecken und in den Weichen.

Sobeln der Stöße bei neuem Oberbau.

Auswechseln gebrochener oder schadhafter Stücke des Kleinzeuges.

Anziehen der Laschen- und Schienenschrauben.

Nachziehen der Reile in den Reilklemmen und Einsetzen neuer Klemmen.

Auswechseln einzelner schlechter Schwellen und auch kleinerer Weichenteile.

Sorge für die Entwässerung des Bahnkörpers, insbesondere an den Wegenübergängen.

Beseitigen des Unkrautes im Gleis und auf den Randwegen.

Reinigen der Bahngräben und Brandschutzstreifen.

Beschneiden der Hecken und Pflege der Obst- und sonstigen Pflanzungen.

Alle diese Arbeiten werden auch von einer geringeren Zahl gut geschulter Arbeiter zu voller Zufriedenheit ausgeführt werden können und dieselben bei pflichtgetreuer Aufsicht auch vollauf beschäftigen, so daß die Gefahr keineswegs vorliegt, daß die Leute müßiggehen werden.

Für die großen Rotten, welche neben den kleinen unbedingt bestehen bleiben müssen, bietet sich dann immer noch ein ergiebiges Feld der Tätigkeit. Die dauernde Erhaltung einer guten Höhenlage und Richtung der Gleise auf längeren Strecken und das damit verbundene gründliche Durchstopfen derselben ist bei gewissenhafter Ausführung eine mühevollere Arbeit, die besonders auf Bahnhöfen mit vielen Weichen eine Rote lange Zeit in Anspruch nimmt. Dazu kommt die Auswechslung schadhafter und das Umwenden abgefahrener Schienen, der Einbau neuer Schwellen auf zusammenhängenden Strecken, das Verfüllen der Gleise mit Bettungstoffen, die Bedienung kleinerer Arbeitszüge u. a. m. Diese Arbeiten werden von einer Rote in der gewöhnlichen Stärke von

etwa 15 Mann ausgeführt werden können. Die alljährliche Auswechslung ganzer Weichen, der Einbau von Stein Schlag und der Umbau längerer Gleisstrecken mit neuen Baustoffen erfordert zeitweilig die geschlossene Verwendung einer Arbeiterzahl von wenigstens 40 bis 60 Mann, worauf ich später noch zurückkommen werde.

Daß ein Gleis nach einmaliger gründlicher Durcharbeitung längere Zeit fest und gut liegt, ist ein verhängnisvoller Irrtum, der durch folgende kurze Betrachtung beleuchtet werden möge.

Nach dem bildlichen Fahrplan von 1922 verkehren auf der Hauptbahn Hannover-Berlin im südlichen Gleis zwischen Lehrte und Debisfelde 17 Schnell- und Personenzüge, 25 Güter- und Eilgüterzüge und 18 Bedarfszüge. Nimmt man nun — gering gerechnet — an, daß von den vorgesehenen Bedarfszügen durchschnittlich die Hälfte verkehrt und daß ein Schnell- oder Personenzug durchschnittlich 30, ein Güter- oder Bedarfszug 80 Achsen führt, so rollen über einen Stoß in diesem

$$\text{Gleis innerhalb 24 Stunden } 17 \times 30 + (25 + \frac{18}{2}) 80 = 3230$$

Eisenbahnräder, von denen jedes den Stoß mehr oder weniger stark durchbiegt bzw. niederdrückt. Diese Rechnung ist durchaus kein Paradebuck; wir haben vielmehr zahlreiche Bahnstrecken, auf denen sich eine noch bedeutend höhere Summe herausrechnen ließe. Bedenkt man ferner, daß die Bettung auf vielen Hauptbahnstrecken noch ein buntes Band von Stein Schlag und Kies ist, dessen Widerstände gegen einen Druck von oben bei den in unseren Breiten häufig wechselnden Witterungsverhältnissen sehr verschieden sind, so wird man erkennen, daß auch ein noch so gut liegendes Gleis einer derartigen, fortwährend hammersnden Einwirkung schwerer Lasten unmöglich längere Zeit hindurch erfolgreich Widerstand leisten kann. Man würde daher einen schweren Fehler begehen, wollte man ein solches Gleis — besonders wenn es soeben umgebaut oder mit neuem Stein Schlag versehen ist, — längere Zeit sorglos sich selbst überlassen; denn man würde alsdann Schäden in das Gleis hineinbekommen, die zum Teil niemals wieder gut zu machen sind. Daraus folgt die Notwendigkeit, daß die kleinen Rotten fortwährend in ihrem Wirkungsbereich tätig sind; denn ein Eisenbahngleis ist eben wie ein Kind, das ständiger Sorgfalt und Wartung bedarf und um so besser gedeiht, je mehr es gepflegt wird.

Wenn man nun von dem großen Nutzen der kleinen Rotten überzeugt ist, so darf man sich doch nicht verhehlen, daß sich der Durchführung dieser Einrichtung Schwierigkeiten entgegenstellen, die einer möglichst zweckmäßigen Lösung bedürfen, wenn nicht die erstrebten Vorteile zu teuer erlaßt werden sollen.

Wie ich schon vorhin bemerkte, wird durch die bei der Bahnunterhaltung auftretenden großen Arbeiten — insbesondere durch einen umfangreicheren Gleisumbau — oft lange Zeit hindurch eine Arbeiterzahl in Anspruch genommen, welche den gewöhnlichen Arbeiterbestand einer Bahnmeisterei voll erreicht bzw. überschreitet. Zu diesen Arbeiten Leute aus den Nachbarbahnmeistereien heranzuziehen, ist ein technisch und wirtschaftlich nicht zu rechtfertigender Notbehelf. Abgesehen davon, daß diesen Leuten eine nicht unerhebliche Lohnzulage gegeben werden muß, geht auch durch die Wege nach und von der Arbeitsstelle sehr viel Zeit verloren, die ebenfalls einen bedeutenden Geldwert darstellt. Ferner soll die Arbeiterzahl in einer Bahnmeisterei zweckmäßig so bemessen werden, daß sie durch die in derselben vorliegenden Arbeiten voll beschäftigt wird; wenn daher ein Teil der Arbeiter längere Zeit außerhalb verweilt, so müssen eben notwendige Arbeiten im eigenen Bezirk eine oft sehr unliebsame Verzögerung erleiden. Für solche Arbeiten vorübergehend neue Leute anzunehmen, um sie nach Beendigung derselben wieder zu entlassen, ist in den meisten Gegenden nicht angängig, weil solche Gelegenheitsarbeiter meistens den geringer gelohnten Eisenbahndienst nur dann annehmen, wenn ihnen Gelegenheit geboten wird, mit der Zeit in bessere Lebensverhältnisse zu kommen. Im besten Falle erhält man dabei eine Schar ganz ungeschulter Leute, welche die Güte der Arbeit nicht selten in Frage stellen. Man greift daher in der Regel zunächst zu dem Auswege, die kleinen Rotten mit den großen zu vereinigen und sie so — zum großen Schaden der Gleisunterhaltung — ihrer eigentlichen Bestimmung lange Zeit zu entziehen. Will man nun aber dem einmal als richtig erkannten Grundgedanken für die Bildung kleiner Rotten treu bleiben, so gibt es nur doch das eine — allerdings schon vielumstrittene — Mittel, solche großen Arbeiten durch Unternehmer ausführen zu lassen. Es läßt sich ja nicht verkennen, daß ein größerer Gleisumbau eine sehr gute Schule für die eigenen Bahnunterhaltungsarbeiter ist; auch ist es allgemein gewiß von Vorteil, wenn man eine Sache, die man später unterhalten muß, von vornherein selbst herstellt. Andererseits aber bietet auch die Ausführung solcher Arbeiten

durch Unternehmer sehr bedeutende Vorteile, welche gegenüber denjenigen der eigenen Arbeit in jedem Falle sorgfältig abzuwägen werden müssen. Es gibt eine genügende Zahl durchaus leistungsfähiger Unternehmer, welche das Legen von Oberbau als Sonderfach betreiben und es sich auch angelegen sein lassen, tadelfreie Arbeit zu liefern. Dieselben verfügen über feste Arbeiterkolonnen, die in der Arbeit des Oberbaulegens besonders eingeübt sind, und wenn man dann noch über den guten Willen der Leute im Zweifel ist, wird man durch zweckmäßig abgefaßte Verträge, durch gute sachkundige Aufsicht und durch Strenge bei der Abnahme den gewünschten Erfolg erzielen können. Der Unternehmer geht ferner nicht mit 50 bis 60, sondern vielleicht mit 100 Menschen an die Arbeit heran, und da außerdem für ihn als Kaufmann die Zeit Geld bedeutet, so wird in den meisten Fällen das Werk durch ihn — ohne Nachteil für die Güte der Arbeit — erheblich schneller fertiggestellt, als durch Arbeiter der Verwaltung, woraus wiederum für den Eisenbahnbetrieb sehr erhebliche Vorteile erwachsen. Wenn man sich ferner die Mühe gibt, die Kosten der eigenen Arbeit unter Berücksichtigung aller Nebenumstände genau und — vorurteilsfrei zu berechnen, so wird man in vielen Fällen finden, daß die Ausführung durch einen Unternehmer keineswegs teurer ist. Der nicht selten gehörte Einwand, daß sich die Verwaltung bei eigener Arbeit doch den Unternehmergewinn ohne weiteres gutschreiben könne, muß als oberflächlich bezeichnet werden. Der Gewinn des Unternehmers liegt in einer geschäftsgewandten Arbeitsführung, welche alle unnützen Nebenleistungen vermeidet und an jede Arbeit die dafür geeigneten Kräfte stellt, nicht zum wenigsten auch in dem Umstand, daß der Unternehmer nicht an Rücksichten gebunden ist, die den Verwaltungsbeamten oft genug einengen.

Ein weiteres Hindernis für die vorhin verlangte dauernde Beschäftigung der kleinen Rotten in ihrem Bezirk liegt in den allwöchentlich notwendig werdenden Ablösungen im Betriebsdienste, zu denen gerade die tüchtigsten Leute herangezogen werden müssen; doch ist diese Forderung natürlich am grundsätzlichsten zu verstehen und darf nicht übertrieben werden. Es schadet nichts, wenn die Tätigkeit der kleinen Rotten an einem Tage der Woche ruht; in besonderen Fällen kann sie wohl auch einmal mehrere Tage unterbrochen werden; es muß nur grundsätzlich daran festgehalten werden, daß solche Fälle Ausnahmen bleiben und die kleinen Rotten soviel wie irgendmöglich ihrem eigentlichen Wirkungsbereich erhalten werden.

Wenn man den kleinen Rotten die im Vorstehenden näher aufgeführten Arbeiten zuweist, wird, bei einem gleichbleibenden Arbeiterbestande, die Zahl der großen Rotten unbedeutend vermindert und ihnen eine längere Strede zugeteilt werden können. Letzteres stößt in einzelnen Gegenden deshalb auf Schwierigkeiten, weil die Arbeiter in zahlreichen neben der Strede verstreuten Ortschaften wohnen. Die Leute müssen deshalb oft schon mehrere Kilometer zurücklegen, bevor sie überhaupt an die Bahn kommen, und es kann dann zeitweilig der Weg zur Arbeitsstelle recht weit werden. Diese, einzelnen örtlichen Verhältnissen entspringende, Schwierigkeit darf natürlich allgemein die Bildung kleiner Rotten nicht in Frage stellen und kann umsomehr in den Kauf genommen werden, weil durch den ständigen Wechsel der Arbeitsstelle darin mit der Zeit ein Ausgleich geschaffen wird.

Die bei der eingangs erwähnten Versammlung im Ministerium von Herrn Geheimrat Holverscheid für die kleinen Rotten empfohlene Mitgliederzahl von vier Mann und einem Vorarbeiter hat sich durch die Erfahrung als zweckmäßig erwiesen; die denselben zu überweisende Strede wird man aber wohl — auch auf stark belegten Hauptbahnen — unbedeutlich auf 4 bis 5 Kilometer erweitern können. Auf Nebenbahnen wird man, wenn die Wohnungen der Arbeiter mit Bezug auf die zur Arbeitsstelle zurückzulegenden Wege

günstig liegen, über dieses Maß der Streckenlänge noch hinausgehen können; die Zahl der Arbeiter hier zu vermindern, erscheint nicht angebracht. Das Vorgesagte gilt jedoch nur für die freie Strede; in Bahnmeistereien, welche ganz oder zum größten Teil auf großen Bahnhöfen liegen, wird man wegen der Schwierigkeit der in den zahlreichen Weichen vorzunehmenden Arbeiten mit der geringen Zahl von 5 Mann häufig nicht auskommen können. Man wird auch den Bezirk einer solchen Bahnmeisterei nicht nach der Länge, sondern nach abgerundeten Gebieten einteilen müssen. Hier hat man sich eben dem jeweiligen Bedürfnis anzupassen und kann dabei nötigenfalls auch die Stärke der kleinen Rotten wechseln lassen. In einer Durchschnittsbahnmeisterei der freien Strede auf Hauptbahnen, welche etwa 15 Kilometer Länge hat, wird man hiernach mit einem Arbeiterbestande von $3 \times 5 + 2 \times 15 = 45$ Mann auskommen können.

Wenn man nun in der beschriebenen Weise die kleinen Rotten auf der ganzen Strede zweckdienlich verteilt, so können — wie auch bereits auf der eingangs erwähnten Versammlung angeregt wurde — die jetzigen Streckenläufer, deren Tätigkeit ohnehin wohl als eine wenig wertvolle bezeichnet werden kann, wenigstens zum großen Teil fortfallen, da das Arbeitsfeld einer kleinen Rotte nach der Natur ihrer Tätigkeit oft genug wechselt, um ihre kurze Strede während der Arbeitszeit unter genügend guter Aufsicht halten zu können. Wenn man es bei der durch die heutigen Verhältnisse gegebenen Arbeitseinteilung für bedenklich hält, die Strede von 3 Uhr nachmittags bis 6 Uhr früh ohne Aufsicht zu lassen, so wird man einen Streckenbegang hin und zurück beibehalten müssen; doch hat derselbe dann rein bahnpolizeiliche Natur, da die Arbeit am Gleis von den kleinen Rotten besorgt wird, und kann daher die Länge des Beganges auf 12 bis 14 Kilometer erweitert werden. Durch diese Einschränkung würden alljährlich recht erhebliche Summen gespart werden.

Es ist zuweilen — auch von maßgebender Seite — die Frage aufgeworfen worden, ob es richtiger sei, die Gleise ohne viel Unterhaltungsarbeit ganz auszumunzen und bald wieder zu erneuern, oder sie mit größtmöglicher Sorgfalt so lange als möglich auszubessern. Dieser Gedanke ist bei den heutigen ungeheuren Preisen für neue Oberbaumstoffe gegenwärtig wohl überhaupt nicht erörterungsfähig; er begegnet aber auch vom allgemein wirtschaftlichen Standpunkte aus sehr ernsten Bedenken. Man wird einen Hausbesitzer gewiß nicht loben, der sein Haus unbekümmert immer mehr und mehr verfallen läßt. Die heutigen Zeitverhältnisse zwingen aber besonders gebieterisch dazu, einen sehr wertvollen Besitz mit allen Mitteln möglichst lange sich zu erhalten.

Daß die in den vorstehenden Ausführungen besprochene Einrichtung der kleinen Rotten dauernd durchführbar ist, unterliegt nach den bisherigen Erfahrungen keinem Zweifel. Wenn sich jemand nicht davon überzeugen kann, daß die kleinen Rotten keine höheren Kosten verursachen, so wird man doch unumwunden zugeben müssen, daß diese Maßnahme besonders geeignet ist, eine dauernd gute Gleislage zu erhalten. Jeder Betriebstechniker aber weiß, welche sehr hohe Nutzen für den Betrieb und die Erhaltung des Wagenparkes erwächst, wenn die Räder überall glatt über die Stöße rollen und die Züge und Lokomotiven von den bekannten, „schädlichen Bewegungen“ möglichst frei bleiben. Wenn sich diese Vorteile auch nicht sofort in klingende Münze umsetzen lassen, so werden sie doch mit der Zeit große Summen darstellen, welche unserer Geldwirtschaft zugute kommen und eine starke Stütze für die Gesundung unseres schwer darniederliegenden Eisenbahnwesens bilden können.

Mögen diese Zeilen dazu beitragen, in dieser wichtigen Angelegenheit einen Meinungsaustausch unter Fachmännern anzuregen und der Einrichtung kleiner Rotten, die erfahrungsgemäß leider noch lange nicht überall nach ihrem wahren Werte gewürdigt wird, neue Freunde zu werben.

Welche Hoffnungen dürfen wir auf unsern Verbandstag setzen?

Wiederum ergeht von Seiten unseres Verbandsvorstandes an uns die Einladung, Delegierte aus unseren Reihen zu dem diesjährigen Verbandstage nach Hannover zu entsenden, welche dort über unser Wohl und Wehe beraten sollen. Wenn wir alljährlich diese Einladungen zu Gesicht bekommen, dann beschleicht uns ein eigenartiges Gefühl, ein Gefühl der Hoffnung. Hoffen und Harren macht manchen zum Narren! sagt ein altes Sprichwort und wenn wir zurückdenken, wie wir immer von einem zum andern Verbandstag hofften, daß doch bald unsere berechtigten Wünsche in Erfüllung gehen würden, wir aber dann alljährlich um eine Enttäuschung reicher wurden, dürfte, wenn wir nicht über Lammesgeduld verfüg-

ten, obiges Sprichwort, voll und ganz bei uns zur Geltung kommen.

Mit hochtönenden Worten wurde im Jahre 1920 die Eisenbahnbeamten-Gewerkschaft unter dem Titel „Reichsgewerkschaft“ gegründet. Mit Wort und Schrift wurde uns verkündet, daß jede Beamtenkategorie nur durch eine reine geschlossene Beamtenorganisation in der Lage wäre, ihre berechtigten Wünsche bei der Verwaltung sowohl, wie auch bei der Regierung durchzusetzen. Von diesem Glauben und der Hoffnung befeelt, trat auch unser Rottenführer-Verband der Reichsgewerkschaft geschlossen bei und heute stehen wir wieder vor einer Enttäuschung. Wir hofften bei der Be-

solbu
unser
mir
refor
eine
serer
wider
lon
einm
bestel
Bean
ginn
unter
haben
mit
fähig
noch
von
zu b
9
sind
davon
Proz
Grup
Rotte
35
mithi
das
wie e
noch
regeln
in g
dürfte
9
länge
bahne
einem
fagen
wir z
wenn
verla
tenne
doch
höher
früher
heute
(wo
dem
Tropf
gleich
sein?
dem
Neben
Saupt
halb
dieser
meiste
mihgä
wert!
Sprid
es un
serer
8
müssen
vertre

soßungsreform von 1920 mit Hilfe der Reichsgewerkschaft unsere Standeshebung durchzuführen, aber vergebens. Man wird mir entgegenhalten: Haben wir denn bei der Besoldungsreform keinen Aufstieg erreicht? Ich sage Nein; es ist bloß eine kleine finanzielle Besserstellung, welche einem Teil unserer Kollegen geworden ist. Darauf wird man mir erwidern: „Wir können doch in Gruppe 6 als Bahnmeister kommen!“ Ich sage ja, ein ganz winzig kleiner Teil wird einmal Bahnmeister werden. Aber welcher großer Unterschied besteht doch zwischen dem Rottenführer-Bahnmeister und dem Beamten, welcher seine Laufbahn mit dem Bahnmeister beginnt? Bei ersterem heißt es, er soll den Dienstvorsteher unterstützen, bei letzterem, er soll denselben vertreten. Also, haben wir in Gruppe 6 zwei gleiche Beamten, aber doch mit verschiedenen Machtbefugnissen, mithin wird uns die Befähigung zum Bahnmeister, selbst nach unserer Ernennung, noch abgeprochen. Können wir unter diesen Verhältnissen von einer wirklichen Standeshebung sprechen? Diese Frage zu beantworten, will ich jedem Kollegen selber überlassen.

Nach dem Etat der Reichsbahnen für das Jahr 1922 sind in der Rottenführerkategorie 10 714 Köpfe vorhanden, davon befinden sich in Besoldungsgruppe 3 5013, etwa 50 Prozent, in Gruppe 4 3964, etwa 34 Prozent, und in Gruppe 5 1737, etwa 16 Prozent von der Gesamtsahl der Rottenführerstellen. Die Verzahnungsstelle, Gruppe 6, weist 35 Stellen nach, welche der Gruppe 5 entnommen werden, mithin haben von 10 714 Rottenführer etwa 0,3 Prozent das Glück, einmal Bahnmeister zu werden, wir sehen also, wie es mit unserer Aufstiegsmöglichkeit bestellt ist. Sollte nun noch der Vorschlag der techn. Fachgewerkschaft: „Zur Neuordnung der Laufbahnen,“ wonach der Rottenmeister bloß in größeren Rotten erscheinen soll, Tatsache werden, dann dürfte sich für uns ein trauriges Bild ergeben.

Nach amtlichem Material beträgt für 1922 die Gesamtlänge der deutschen Reichsbahnen 31 225 Kilometer Hauptbahnen und 21 223 Kilometer Nebenbahnen, dieses entspricht einem Verhältnis 3:2. Ziehen wir nun noch die eingleisigen Hauptbahnen mit kleineren Rotten ab, dann dürften wir zum Verhältnis 1:1 kommen, es würde dann der Hälfte, wenn nicht noch mehr, unserer Kollegen der Rottenmeister verlagst bleiben. Unverständlich bleibt, weshalb man den Rottenmeister nicht auf Nebenbahnen dulden will, während man doch die Tätigkeit der Bahnmeister auf diesen Strecken heute höher einschätzt als früher. Den Bahnmeister schreibt man früher alle 14 Tage nur 1 Tag auf dem Bahnmeisterbureau, heute ist dieser Posten mit einem Betriebs-Assistenten besetzt (wo dies noch nicht geschehen, wird es bald erfolgen), aus dem Bahnmeister aber ist der Oberbahnmeister geworden. Trotzdem soll die Tätigkeit und Verantwortlichkeit der im gleichen Bezirk beschäftigten Rottenführer geringer geworden sein? Erscheint nicht der Eisenbahnassistent genau so gut auf dem Bahnhof I A, wie auch auf dem kleinsten Bahnhof der Nebenbahn, der Oberbahnhofs-vorsteher auf dem Bahnhof der Haupt- wie auch auf dem Bahnhof der Nebenbahn? Weshalb die stiefmütterliche Behandlung der Rottenführer auf diesen Bahnen? Es soll mir nun ferne liegen, unsern Bahnmeistern die bessere Bewertung durch die Verwaltung zu mißgönnen, ich sage aber: Jeder Arbeiter ist seines Lohnes wert! Auch wir haben ein Recht, zu verlangen, daß dieses Sprichwort ebenfalls auf uns Anwendung findet. Ebenso darf es unsere Standesvertretung nicht zulassen, daß ein Teil unserer Kollegen minderwertig behandelt werden soll.

Fassen wir nun alles vorher Gesagte zusammen, dann müssen wir zu dem Schluß kommen, daß unsere Standesvertretung bei der Spitzenorganisation nicht in den rechten

Händen gelegen hat. Ich habe im vorigen Jahre in dem Artikel: „Wo steuern wir hin?“ in unserer Zeitung darauf hingewiesen, daß die Führer einer Großorganisation die Kraft und Energie besitzen müssen, die Interessen aller ihrer Mitglieder gleichmäßig zu wahren und zu vertreten, aber auch den Mut haben müssen, unberechtigte Forderungen zurückzuweisen. Dieser Mut hat nun anscheinend den Führern der Reichsgewerkschaft gemangelt, sonst wäre nicht eingetreten, was sich inzwischen ereignet hat, welches nun zur Spaltung des Beamtenkörpers führt. Dies führt uns die techn. Fachgewerkschaft in ihren letzten Zeitungen klar vor Augen, sie will nun eine selbständige Gewerkschaft bilden, welche in 1—2 Jahren vielleicht von dem gleichen Schicksal ereilt wird wie heute die Reichsgewerkschaft, denn so lange man sich nicht von dem Gedanken leiten läßt, einer für alle und alle für einen, und eine Beamtengruppe sich höher berufen fühlt als die andere, kann keine Gewerkschaft Anspruch auf Bestand erheben, sie muß unter diesem Druck zusammenbrechen.

Unser Verband wird nun nicht umhin können, den Punkt „Organisationsfrage“ wieder auf die Tagesordnung unseres diesjährigen Verbandstages zu legen. Wir können uns doch nicht zum Spielball der Gewerkschaften machen lassen. Da nun die Arbeitsgemeinschaft deutscher Rottenführer gegründet ist, dürfte es an der Zeit sein, daß sich unsere Kategorie aufrafft, unser Verband die Rinderschule auszieht und sich auf eigene Füße stellt. Eine Kategorie mit über 10 000 Köpfen hat doch wirklich nicht nötig, bei den Gewerkschaften zu betteln, um als zahlende Mitglieder aufgenommen zu werden, welches dazu führen kann, daß auch unser Verband mit in den Strudel des Zusammenbruchs geführt wird. Da es ja selbstverständlich ist, daß wir nicht alle Last auf die Schultern unseres Verbandsvorstandes legen können, wenn wir unsere Geschicke selbst in die Hand nehmen wollen, so dürfte es uns doch auch nicht schwer fallen, eine tüchtige, technische Kraft gegen Bezahlung zu finden, welche unsere berechtigten Wünsche mit Sachkenntnis bei der Verwaltung vertritt. Ich zweifle nicht, daß es uns dann gelingt, zum Ziele zu kommen und wir dürften hierdurch immer noch mit geringeren Beiträgen durchkommen wie heute, wenn nicht, wollen wir auch die jetzigen Beiträge weiter zahlen, wenn wir die Gewißheit haben, daß unsere Vertretung dann in den rechten Händen ruht. Beschämend ist es für uns, heute mit Beamten zu arbeiten, welche sich schon jahrelang in Besoldungsgruppe 5 befinden (frühere gehobene Unterbeamte), während wir als deren frühere Vorgesetzte uns mit Gruppe 3 und 4 begnügen müssen. Hier muß mit Nachdruck gefordert werden. Gleiches Recht für alle, einerlei ob auf Haupt- oder Nebenbahn tätig. Heiligste Pflicht unserer Verbandsleitung muß es nun sein, mit allen gesetzlichen Mitteln dahin zu wirken, daß unser Aufstieg nach gesunden Grundsätzen erfolgt, es darf nicht zugegeben werden, daß jüngere Kollegen vor den älteren die Spitzenstellungen erreichen, wie dies voriges Jahr geschehen ist, überhaupt muß dahin gewirkt werden, daß unsere alten Kollegen, welche schon 25 und noch mehr Jahre sich in der Rottenführerstellung befinden, in die Spitzenstellung nach Gruppe 5 befördert werden, dann wird auch wieder Ruhe und Frieden in unseren Reihen Einklehr halten. Werden die Verhandlungen des Verbandstages im obigen Sinne geführt und ist sich jeder Delegierte des Ernstes der Lage bewußt (denn es muß ihnen allen bekannt sein, daß die Stimmung in unsern Reihen keine rosige ist), dann aber auch nur dann bewahrheitet sich das weitere Sprichwort an uns: „Hoffnung läßt nicht zuschanden werden.“

Heinrich Reiz, Rottenaufscher, Bez. Frankfurt a. Main.

Vorschläge der Fachgewerkschaft der technischen Eisenbahnbeamten zur Neuordnung der Rottenführerlaufbahn.

I. Allgemeines.

Mit der dauernd fortschreitenden Technik des gesamten Eisenbahnbaues und -betriebes ist der Bahnmunterhaltungsdienst im Laufe der Zeit sehr schwierig und vielseitig geworden. Die Bewertung des mit der Ausführung der Bahnmunterhaltungsarbeiten betrauten Beamten (Rottenführer) hat jedoch diesen Aufschwung nicht mitgemacht. Der Rottenführer ist, sehr zu unrecht, nach wie vor ein Stiefkind der Eisenbahnverwaltung geblieben. Daß dieser Zustand, ganz besonders im Hinblick auf die unter den heutigen Verhältnissen überaus schwierige Behandlung der Arbeiter für die Eisenbahnverwaltung nicht von Vorteil ist, braucht nicht erst besonders her-

vorgehoben zu werden. Der Rottenführer ist der einzige Beamte der Besoldungsgruppe 3 und 4, dem eine größere Zahl, zum Teil bis zu 50 Arbeiter, direkt unterstellt ist. Dazu kommt noch, daß den Rottenführern die Verwaltung hoher Werte anvertraut ist. Beachtet man weiter, daß die Lebensdauer des Eisenbahnoberbaues mit in erster Linie von der sachverständigen Behandlung beim Einbau und bei der Unterhaltung desselben abhängt, so ergibt sich aus rein wirtschaftlichen Erwägungen heraus für die Verwaltung die Aufgabe und die Pflicht, der Gruppe der Rottenführer eine größere Beachtung und höhere Bewertung als bisher zuzuwenden. Ein auf hoher Entwicklungsstufe stehender und insolge dessen

In jeder Beziehung leistungsfähiger Rottenführerstand wird einer der Hauptfaktoren beim Wiederaufbau der Deutschen Reichsbahn sein müssen. Zu diesem Zwecke müssen aber die jetzige Rottenführerlaufbahn und die an die Rottenführeranwärter zu stellenden Bedingungen einer grundsätzlichen Prüfung und Umgestaltung unterzogen werden. Es muß sozusagen ein ganz neuer Rottenführer geschaffen werden, der dann natürlich auch entsprechend bewertet werden muß. In den nachfolgenden Abschnitten sollen im einzelnen Vorschläge zur Erreichung dieses Zieles gemacht werden.

II. Heranbildung des Rottenführer-Nachwuchses.

Die Eisenbahnrottenführer gehen zurzeit aus den tüchtigsten Bahnunterhaltungsarbeitern hervor. Sie müssen, um ihren Beruf ordnungsgemäß ausführen zu können, eingehende und umfangreiche Kenntnisse aller in der Bahnunterhaltung vorkommenden Gleis- und Bauarbeiten, die zum überwiegenden Teil handwerksmäßiger Natur sind, besitzen. Dieses, sowie die Tatsache, daß der Rottenführer trotz der an ihn gestellten hohen Anforderungen stets gegenüber anderen Beamtengruppen, insbesondere aber auch gegenüber Handwerkern im Arbeitsverhältnis in jeder Beziehung zurückgesetzt wurde, gaben schon früher den Anlaß zu der Forderung, künftig nur noch Handwerker zur Rottenführerlaufbahn zuzulassen, oder aber dem aus den Bahnunterhaltungsarbeitern hervorgehenden Rottenführeranwärter durch Abnahme einer besonderen Prüfung (Gesellenprüfung) Handwerkereigenschaft zu verleihen. Die Bahnunterhaltung ist durch die außerordentliche Entwicklung des gesamten Eisenbahnwesens derartig schwierig und vielgestaltig geworden, daß zu ihrer Ausübung jedenfalls umfangreichere Kenntnisse und Fertigkeiten erforderlich sind, als zur Ausübung von manchem alten aber einfachen Handwerk. Die Anerkennung der Bahnunterhaltungsarbeit als selbstständiges Handwerk ist daher vollkommen gerechtfertigt. Bei einer Besprechung, welche wir vor einiger Zeit im Reichsverkehrsministerium hatten, wies auch bereits der Oberbaureferent, Herr Geheimer Baurat Kurth, darauf hin, daß die vorbenannten Wünsche der Rottenführer sich im wesentlichen mit seinen Vorschlägen deckten. Diese Vorschläge laufen in der Hauptsache daraufhin, für den Bahnunterhaltungsdienst besonders herangebildete Facharbeitergruppen zu schaffen, aus denen auch der Rottenführernachwuchs zu entnehmen ist. Herr Geheimrat Kurth verspricht sich von der Durchführung seiner Vorschläge einen sehr günstigen Einfluß auf

1. die Hebung der Arbeitsfreudigkeit des gesamten Bahnunterhaltungspersonals,
2. die unbedingt notwendige Sehaftmachung der Bahnunterhaltungsarbeiter,
3. die Heranbildung tüchtiger Facharbeiter und eines hochwertigen Rottenführernachwuchses und
4. die Hebung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn.

Wir schließen uns diesem Urteil aus berufenem Munde voll und ganz an und unterstreichen besonders, daß die baldige Durchführung der Vorschläge im dringenden wirtschaftlichen Interesse der Deutschen Reichsbahn liegt. Zur Aufstellung der Bedingungen für die geforderte Fachprüfung (Gesellenprüfung) wird die Fachgewerkschaft der technischen Eisenbahnbeamten demnächst noch besondere Vorschläge ausarbeiten und dem Reichsverkehrsministerium vorlegen.

Außer dieser rein praktischen Vorbildung muß bei der jetzt im Werden begriffenen Umgestaltung des gesamten dienstlichen Unterrichtswesens der Eisenbahnverwaltung für die Beamtengruppe der Rottenführer, ebenso wie für alle anderen technischen Beamtengruppen mit Nachdruck dafür gesorgt werden, daß der Nachwuchs der Gruppe auch die unbedingt erforderliche theoretische Ausbildung erhält. Die Dienstankängerschulen sind dementsprechend auszubauen. Das gleiche ist der Fall für die planmäßigen Beamten im Dienstvortragswesen. Die Beamten müssen hier stets über

die Fortschritte in der Eisenbahntechnik, Änderungen der Vorschriften usw. auf dem Laufenden erhalten bleiben. Weiter ist es sehr zweckmäßig, daß allen Rottenführern ein Handbuch zur Verfügung gestellt wird, in dem neben belehrenden Skizzen und den hierzu gehörenden Erläuterungen, praktische Hinweise für den Rottenführerdienst enthalten sein müssen. Die Fachgewerkschaft der technischen Eisenbahnbeamten erklärt sich gern zur Mitarbeit an diesem Handbuch bereit.

III. Aufbau der Laufbahn.

Die in den Abschnitten I und II vorgeschlagenen Änderungen und Verbesserungen bedingen einen Aufbau der Rottenführerlaufbahn auf neuer organisatorischer Grundlage. Dem Beamten der neuen Rottenführerlaufbahn sind größere Selbstständigkeit und erweiterte Befugnisse als sie bisher der Rottenführer besessen hat, zu geben. Vorschläge hierfür werden bei der Neuauftellung der Dienstvorschriften für den Rottenführerdienst (vgl. Abschnitt VI) besonders vorgelegt werden. Die Laufbahn ist im dienstlichen und verwaltungstechnischen Interesse zweckmäßig dreistufig zu gestalten wie folgt:

1. Grundstufe (Rottenführer),
2. Beförderungsstufe (Rottenmeister),
3. Spitzenstufe (Oberrottenmeister).

Die Grundstufe der neuen Laufbahn muß der allgemeinen Grundstufe der handwerkstechnischen Beamten entsprechen.

Die Bewerber für die Laufbahn müssen vor ihrer Annahme eine Vorprüfung ablegen, in der festgestellt wird, ob sich der Bewerber nach seinen Anlagen, Fähigkeiten und Kenntnissen sowie nach seiner ganzen Persönlichkeit für die Dienststellung eines Beamten des Rottenführerdienstes eignet. Eine Prüfungsordnung für diese Vorprüfung ist in Abschnitt V beigelegt.

Die Anwärter für die Grundstufe haben eine Eingangsprüfung abzulegen. (Prüfungsordnung siehe Abschnitt IV). Das Bestehen der Prüfung berechtigt bei entsprechender Leistung bis zum Aufstieg in die Spitzenstufe.

Der Aufstieg in der Laufbahn selbst muß nach folgenden Grundsätzen vor sich gehen:

1. Von der Grundstufe nach der Beförderungsstufe in der Reihenfolge des Dienstalters.
2. Von der Beförderungsstufe in die Spitzenstufe lediglich nach Maßgabe der Befähigung und Eignung. Die Reihenfolge dieser Anwärter ergibt sich nach ihrem Dienstalter.

Für den Aufstieg in die Laufbahn des gehobenen mittleren technischen Dienstes ist den Beamten nach Ablauf einer Bewährungsfrist noch in jüngeren Jahren Gelegenheit zur Ablegung der Prüfung für diese Laufbahn zu geben. Denjenigen Beamten, welche diese Prüfung abgelegt haben, ist ein bevorzugter Aufstieg zu gewähren. Zu diesem Zwecke sind zwei getrennte Aufstiegslisten zu führen. Die Aufstiegsquote ist in besonderen Verhandlungen mit den in Frage kommenden Beamtengruppen festzulegen.

Bei der Einführung der neuen Laufbahn sind besondere Übergangsbestimmungen zu schaffen, um eine Schädigung der jetzt vorhandenen Beamten zu vermeiden. Die technische Fachgewerkschaft wird hierfür besondere Vorschläge dem Reichsverkehrsministerium vorlegen.

IV. Prüfungsordnung.

für die Beamten des Eisenbahnrottenführerdienstes.

§ 1. Vorbedingungen für die Annahme.

Personen, welche als Anwärter für die Laufbahn der Beamten des Eisenbahnrottenführerdienstes eintreten wollen, müssen folgenden Vorbedingungen entsprechen:

Für das Lebensalter der Dienstankänger gelten die für die handwerkstechnischen Beamten vorgesehenen besonderen Bestimmungen. Ausnahmen von diesen können aus besonderen Anlässen von der Eisenbahndirektion (Eisenbahngeneraldirektion) zugelassen werden.

Körper

Die

genügen.

Farben-

Schul-

Die

staatlich

besucht

Be son d

Die

serhandwe

sein, oder

den Bah

haben.

Der m ö

Die

hältnissen

Un bes

ihren bis

Es bede

bestraft

sind. Es

ob infolg

bers eine

S

Gesud

des Eisen

reaktion

Die

Zeugnisse

a) Das

wenn

zuverlä

liche

werbun

b) Ueber

nis na

einem

nalbear

c) Ueber

Erlern

Gesellen

d) Ueber

der Ein

nisse v

Straf

Beginn

stellen,

e) Außer

und sel

der eig

Wird

vornherein

Vorprüf

wiederholt

nach dem

Durch

der Bewer

nissen sowi

stellung ei

heim zu

besser gee

bei der de

meisterei

prüfung

Körperliche Tauglichkeit:

Die Bewerber müssen in körperlicher Hinsicht den „Vorschriften für die Feststellung der körperlichen Tauglichkeit“ genügen. Sie müssen insbesondere das vorgeschriebene Seh-, Farben-Unterscheidungs- und Hörvermögen besitzen.

Schulbildung:

Die Bewerber müssen eine 8klassige Volksschule und die staatlich eingerichteten Fortbildungsschulen mit gutem Erfolg besucht haben.

Besondere Fertigkeiten und vorbereitende Beschäftigungen:

Die Bewerber müssen das Zimmerer- oder das Schlosserhandwerk erlernt und 1 Jahr in der Rote tätig gewesen sein, oder die besondere Fachprüfung (Gesellenprüfung), für den Bahnunterhaltungsdienst mit gutem Erfolge abgelegt haben.

Vermögenslage:

Die Bewerber müssen sich in geordneten Vermögensverhältnissen befinden.

Unbescholtenheit:

Die Bewerber müssen unbescholten sein, d. h. sich in ihren bisherigen Lebensverhältnissen achtbar geführt haben. Es bedeutet dies aber nicht, daß Bewerber, welche gerichtlich bestraft sind, grundsätzlich von der Annahme auszuschließen sind. Es ist vielmehr in jedem einzelnen Falle zu prüfen, ob infolge der Bestrafung das äußere Ansehen des Bewerbers eine Einbuße erlitten hat.

§ 2. Anmeldung, Aufzeichnung und Einberufung.

Gesuche um Annahme für die Laufbahn eines Beamten des Eisenbahnrotenführerdienstes sind an die Eisenbahn-Direktion oder Generaldirektion zu richten.

Die Erfüllung der Vorbedingung ist durch glaubhafte Zeugnisse darzutun.

- a) Das Lebensalter ist durch Geburtszeugnis nachzuweisen, wenn es nicht aus anderen vorgelegten Personalpapieren zuverlässig hervorgeht. Minderjährige haben die schriftliche Zustimmung des gesetzlichen Vertreters zu ihrer Bewerbung vorzulegen.
- b) Ueber die körperliche Tauglichkeit ist ein ärztliches Zeugnis nach vorgeschriebenem Muster erforderlich, das von einem Bahnarzt der Reichsbahn oder einem Staatsmedizinalbeamten ausgestellt sein muß.
- c) Ueber die Schul- und sonstigen Kenntnisse sowie über die Erlernung des Handwerks, sind die letzten Schul- sowie Gesellen- und etwaige andere Zeugnisse vorzulegen.
- d) Ueber die Führung und Beschäftigung in der Zeit vor der Einberufung sind amtliche oder sonst glaubhafte Zeugnisse vorzulegen. In Ländern, in denen die Führung der Strafregister den Gerichtsbehörden obliegt, ist ferner vor Beginn der Ausbildung durch amtliche Nachfrage festzustellen, ob der Bewerber gerichtlich bestraft ist.
- e) Außerdem ist von jedem Bewerber eine selbst verfaßte und selbst geschriebene Darstellung seines Lebenslaufes und der eigenhändig beantwortete Fragebogen einzureichen.

Wird der Bewerber auf Grund der Zeugnisse nicht von vornherein als ungeeignet erachtet, so ist die vorgeschriebene Vorprüfung anzuordnen. Die Vorprüfung kann auf Antrag wiederholt werden, jedoch nicht vor Ablauf von 6 Monaten nach dem ersten Versuch.

Durch die Vorprüfung soll festgestellt werden, ob sich der Bewerber nach seinen Anlagen, Fähigkeiten und Kenntnissen sowie nach seiner ganzen Persönlichkeit für die Dienststellung eines Rottenführers eignet, oder ob ihm etwa anheim zu stellen ist, sich um ein anderes Amt, für das er besser geeignet erscheint, zu bewerben. Die Vorprüfung ist bei der dem Wohnort des Bewerbers nächstgelegenen Bahnmeisterei auf Anordnung der für die Abnahme der Vorprüfung zuständigen Eisenbahndirektion abzunehmen. Freie

Fahrt zur Ablegung der Vorprüfung wird dem außerhalb der Verwaltung stehenden Personal nicht gewährt. Reisekosten werden nicht erstattet. Das Ergebnis der Vorprüfung ist auf Grund der schriftlichen Arbeiten und der Dienstpapiere von der Direktion festzustellen.

Im Falle der Annahme des Bewerbers ist er in eine bei der Direktion (Generaldirektion) zu führenden Bewerberliste einzutragen. Die Einberufung der Bewerber erfolgt nach der Reihenfolge ihrer Eintragung.

Bewerber, die der Berufung ohne ausreichenden Grund nicht Folge leisten, sind in der Bewerberliste zu streichen.

§ 3. Vorbereitungsdiens.

Die Ausbildung dauert 2 Jahre und erfolgt nach folgendem Plan:

- a) 3 Monate im Bahnbewachungs- und Signaldienst einer im Betriebe befindlichen Bahn,
- b) 15 Monate bei der Unterhaltung des Oberbaues einer im Betrieb befindlichen Bahn in den verschiedensten Verhältnissen der freien Strecke und der Bahnhöfe,
- c) 3 Monate im Oberbau-Hauptlager,
- d) 3 Monate auf dem Bureau einer Bahnmeisterei.

Während der gesamten Zeitdauer der Ausbildung ist von dem Anwärter die verwaltungsseitig eingerichtete Dienst- anfangerschule nach einem genau festgelegten Plane zu besuchen.

Die Anwärter sind während der einzelnen Ausbildungsabschnitte nach Möglichkeit bestimmten, sogenannten Lehrbezirken und dort einem für die Ausbildung besonders geeigneten, mit dem betreffenden Dienstzweige genau vertrauten zuverlässigen Beamten zuzuteilen. Die Anwärter sind zur Mitarbeit heranzuziehen und sollen nicht lediglich oder auch überwiegend mit nebenständlichen Arbeiten beschäftigt werden. Besonderer Wert ist darauf zu legen, daß der Anwärter sowohl mit Arbeiten auf der freien Strecke, als auch auf Bahnhöfen beschäftigt wird.

Die Vorbereitungszeit dient zugleich als Probezeit. Ueber erhebliche Mängel, die während der Ausbildung in der Person des Anwärters hervortreten, ist von dem mit der Ueberwachung der Ausbildung betrauten Beamten alsbald der vorgesetzten Stelle zu berichten.

Inwieweit eine frühere Beschäftigung im Reichs- oder Staatsdienst auf die Vorbereitungszeit angerechnet werden kann, ist von Fall zu Fall festzusetzen.

§ 4. Prüfung.

Bei jeder Eisenbahndirektion ist ein Prüfungsausschuß für die Rottenführerlaufbahn zu bilden.

Der Prüfungsausschuß setzt sich zusammen:

- a) aus einem Betriebsamtsvorstand,
- b) aus einem Oberbaukontrollleur,
- c) aus einem bautechnischen Dienststellenvorsteher,
- d) aus einem von der Beamtenvertretung vorzuschlagenden Beamten der Rottenführerlaufbahn.

Die Vorladung zur Prüfung erfolgt von Amts wegen. Die Prüfung ist binnen 3 Monaten nach Beendigung des Vorbereitungsdienstes abzunehmen. Sie erfolgt unentgeltlich. Die Anwärter erhalten freie Eisenbahnfahrt, Tagegelder und Reisekosten.

Die Prüfung zerfällt in einen praktischen, einen schriftlichen und einen mündlichen Teil.

Der schriftliche Teil der Prüfung ist in der Regel nach Erledigung der praktischen Prüfung abzunehmen. Die schriftlichen Arbeiten können am Orte des Betriebsamts angefertigt werden und zwar unter der Aufsicht eines technischen Beamten. Es dürfen hierbei die üblichen Handbücher und Hilfsmittel verwendet werden. Die Anfertigung von Reinschriften hat zu unterbleiben. Es sind an das Gedächtnis nicht Anforderungen zu stellen, die bei Arbeiten im praktischen Dienst nicht ebenfalls gestellt werden.

In den mündlichen Prüfungen sollen nicht mehr als sechs Prüflinge gleichzeitig geprüft werden. In den Prüfungsausschüssen entscheidet bei Meinungsverschiedenheit die Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit gilt die Prüfung als nicht bestanden. Das von der Beamtenvertretung vorgeschlagene Mitglied des Prüfungsausschusses ist vollberechtigtes Mitglied und hat sich an den Geschäften des Prüfungsausschusses und der Prüfungshandlung wie die übrigen Mitglieder zu beteiligen.

Im allgemeinen sollen die zur Prüfung Zugelassenen die wichtigsten und im praktischen Dienst hauptsächlich zur Anwendung kommenden Vorschriften genau kennen, mit den übrigen Bestimmungen aber im wesentlichen vertraut sein und insbesondere ein leichtes Verständnis sowie die Fähigkeit zeigen, sich leicht in den Bestimmungen zurecht zu finden. Das Ergebnis der Prüfung wird für jeden Hauptteil und insgesamt mit dem Urteil „gut“, „genügend“, „ungenügend“ bezeichnet. Die Prüfung gilt nur dann als bestanden, wenn der Prüfling in jedem Hauptteil das Urteil „genügend“ erlangt hat. Der Prüfungsausschuss kann beschließen, daß die Wiederholung der Prüfung auf einzelne von ihm bezeichnete Prüfungsgegenstände beschränkt bleiben soll. Die Prüfung kann nach 3 oder 6 Monaten (je nach Beschluß des Prüfungsausschusses) wiederholt werden. Eine drittmalige Ablegung der Prüfung ist nicht gestattet.

Am Schlusse des mündlichen Teils der Prüfung wird dem Anwärter der Ausfall dieses Teiles und auch das Ergebnis der schriftlichen und praktischen Prüfung und das Gesamtergebnis bekanntgegeben.

Außerdem hat die Eisenbahndirektion dem Prüfling das Ergebnis der Prüfung schriftlich mitzuteilen.

Erläutert der Prüfling die ihm gestellte Prüfungsarbeit nicht fertigen zu können, so ist der schriftliche Teil als nicht bestanden zu behandeln. Wahrnehmungen, die auf bestehende Mängel oder Einseitigkeit in der Ausbildung schließen lassen, sind von den Prüfungsausschüssen der Eisenbahndirektion mitzuteilen.

Durch das Bestehen der Prüfung wird die Befähigung zur selbständigen Verrichtung der Dienstgeschäfte erworben.

Saben Dienstanfänger die Prüfung endgültig nicht bestanden, so können sie entlassen oder mit ihrem Einverständnis auch im Lohnverhältnis weiter verwendet werden.

Die praktische Prüfung ist bei einer Bahnmeisterei abzunehmen und hat sich innerhalb einer Frist von zwei Stunden auf folgende Gegenstände zu erstrecken:

1. Herstellung des Oberbaues, der Anordnung und Verlegung von Weichen und der Kenntnis der hierzu erforderlichen Materialien und Gerätschaften.
2. Fertigkeit im Gebrauche des Fernsprechers.
3. Befähigung für den Telegraphendienst in beschränktem Umfange.

In der praktischen Prüfung sollen nicht mehr als 4 Anwärter gleichzeitig geprüft werden.

In der schriftlichen Prüfung ist innerhalb einer Frist von 3 mal 2 Stunden nachzuweisen:

1. befähigt ist, einen Vorgang aus dem Dienstkreis eines Beamten der Rottenführerlaufbahn sachlich richtig und in angemessener Form schriftlich und in guter Rechtschreibung darzustellen.
2. Im Rechnen in den 4 Grundarten, sowie in der Gesellschaftsrechnung auch mit gewöhnlichen und Dezimalbrüchen und mit der Regel der drei, sowie mit der Berechnung gradliniger ebener Figuren, des Kreises, des Inhalts und der Oberfläche einfacher ebenflächiger Körper und der bei Bauausführungen vorkommenden regelmäßigen Körper bewandert und mit der Kenntnis des metrischen Maß- und Gewichtssystems vertraut ist. Der Nachweis

ist durch die Lösung einiger Aufgaben aus den verschiedenen Gebieten zu führen.

3. Die Fähigkeit zur Anfertigung einfacher Handskizzen und zum Lesen einfacher Zeichnungen.

Die mündliche Prüfung hat sich auf folgende Gegenstände zu erstrecken:

1. Die grundlegenden Bestimmungen über die Rechte und Pflichten der Beamten, die Verwaltungsordnung für die Reichsbahn, soweit der Dienstkreis eines Beamten der Rottenführerlaufbahn hiervon berührt wird, die Organisation der Deutschen Reichsbahn im allgemeinen und der Behördenorganisation innerhalb des eigenen Direktionsbezirks.
2. Kenntnis der für die Verlegung des Oberbaues maßgebenden allgemeinen Dienstvorschriften, der Bau- und Betriebsordnung, der Signalordnung, der Fahrdienstvorschriften, der Dienstabweisung für Bahnwärter, Schrankenwärter, Weichensteller, Schaffner, Zugführer und Bahnmeister, soweit der Dienstkreis des Rottenführers hiervon berührt wird und der Dienstabweisung für Rottenführer.
3. Kenntnis des Zweckes und der Bedienung der Signaleinrichtungen und der Handhabung der Läutewerke.
4. Fähigkeit im Gebrauche der im Bezirk vorhandenen Vorrichtungen zum Herbeirufen von Hilfe.
5. Kenntnis der Vorschriften über die auf unfahrbaren Gleisen strecken zu treffenden Sicherheitsvorkehrungen.
6. Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen.
7. Kenntnis der Vorschriften über die Beaufsichtigung und Unterhaltung der Telegraphenleitungen.
8. Kenntnis der Anordnung und Unterhaltung des Eisenbahnunter- und Oberbaues einschließlich des Gleisumbaus und der dazu erforderlichen Stoffe, Geräte und ihrer Verwendung, sowie aller hierzu erlassenen Vorschriften und Verfügungen.
9. Kenntnis der im Dienstbezirk vorkommenden Arten von Schranken und ihrer Verwendung.
10. Kenntnis der Vorschriften über die Verwaltung und Verrechnung der Oberbau- und Bau-Materialien.

V. Prüfungsordnung

für die den Bewerbern für die Laufbahn eines Beamten des Rottenführerdienstes aufzulegenden Vorprüfung.

In der Vorprüfung sind nachzuweisen:

- a) der Besitz einer deutlichen Handschrift und Sicherheit in der deutschen Rechtschreibung.
- b) Kenntnis der 4 Grundrechnungsarten einschließlich gewöhnlicher Bruch-, Dezimalbruch- und Verhältnisrechnungen.
- c) Fähigkeit sich in Wort und Schrift richtig und einigermaßen gewandt auszudrücken.

VI. Neuauftellung der Dienstvorschriften.*)

Die in den vorstehenden Abschnitten besprochenen Vorschläge ziehen eine Neuauftellung der Dienstvorschriften für den Rottenführerdienst unbedingt nach sich. Bei dieser Gelegenheit müssen die bisherigen Vorschriften einer grundsätzlichen Revision unterzogen werden in der Richtung, daß den

*) Dieses Vorhaben dürfte reichlich spät kommen, da ein Entwurf hierfür bereits auf unseren vorigen Verbandstag in Hamburg einstimmig angenommen ist. Von der Arbeitsgemeinschaft ist gleichfalls derselbe gebilligt worden und wird von dieser bereits an maßgebender Stelle energisch vertreten. Zu den übrigen Vorschlägen, welche von uns ebenfalls bereits früher an dieser Stelle eingehend behandelt sind, werden wir in Kürze Stellung nehmen und bitten unsere Leser, das gleiche zu tun.

Die Schriftleitung.

geplanten
größere
der techn

Nach
Rottenf
bessern.
zum Mei
wo sie
zahlungs
tätigen
eine höh
daß ihm
für den
Aber
Jekt,
gefordert
daß vorl
den könn
und die
in jedem
kommen
in die B
gewiß un
laufbahn
zu nötige
pelt beba
schul- und
eintritt, d
dahin zu

Rei
Eise

Die
burg am
im Restan
Weiter
burg, Ref
20. Mai
Bollz
der Wäch
Tag
unseres S
Vorstellung
unseres S

Verja
hasen am
die Ersch
bekannt u
Kollege
hungswo
verbreitete
meinschaft
reichen Be
Debatte i
einstimmig
nicht schor
nunmehr
organ. T
aufs schär
Worte. W
den Ständ
der Vorst
geprochen
mit dem
wurde nod
endigte di
anprache
Kollegen
der Vorsta
herigen U
dankte im
Vertrauen
kommen, i
daß ihm te

gesamten Beamten des Eisenbahn-Rottenführer-Dienstes eine größere Selbstständigkeit zugestanden wird. Die Fachgewerkschaft der technischen Eisenbahnbeamten wird im Benehmen mit den

in Frage kommenden Beamtengruppen einen Entwurf für die neuen Dienstvorschriften aufstellen und dem Reichsverkehrsministerium demnächst vorlegen.

Verzahnungsstellen.

Nach langem Kampfe war es dem stets zurückgedrängten Rottenführerstande vergönnt, sein Dasein etwas zu verbessern. Die Beförderungen zum Aufseher sowohl als auch zum Meister brachten die Kollegen annähernd an die Stellen, wo sie schon vor 15 Jahren hingehörten. Aber die Verzahnungsstelle sollte eigentlich jedem im vorgeschrittenen Alter tätigen Kollegen die Hoffnung bringen, durch Eintritt in eine höhere Gehaltsstufe die Pension derart zu gestalten, daß ihm im Alter ein kleiner Ersatz geschaffen werden sollte für den sehr häufigen Ausfall seines früheren Einkommens.

Aber welche Täuschung!

Jetzt, während verschiedene ältere Kollegen zur Prüfung gefordert wurden, hinkt eine amtliche Verfügung nebenher, daß vorläufig kein Rottenführer zur Prüfung zugelassen werden könne, da alles mit Bahnmeistern derart überfüllt ist und die Stellen nur durch diese Herren besetzt werden. Es ist jedem jungen Herrn offen zu gönnen, daß er vorwärts kommen kann, aber warum einen überzähligen Bahnmeister in die Verzahnungsstelle der Rottenführer einsetzen? Es liegt gewiß unserm Verstande fern, sich direkt in die Bahnmeisterlaufbahn zu drängen, da doch kein Rottenführer eine hierzu nötige Fachschule besucht hat und eben deshalb ist es doppelt bedauerlich, wenn ein Beamter oder Diätar mit Fachschul- und theoretischer Ausbildung in eine Beamtengruppe eintritt, die ihm nicht zusteht. Es ist Aufgabe des Verbandes, dahin zu wirken, daß die Stellen für Rottenführer auch

wirklich von Rottenführern besetzt werden. Unter allen Umständen ist es nicht am Platze, unsere Verzahnungsstellen mit Leuten zu besetzen, welche nicht dem Rottenführerstande entsprungen sind.

In unserem Rottenführerstande besteht allgemein nicht die Auffassung, sich mit dem Bahnmeister auf eine Stufe zu stellen. Unsererseits könnte der Titel Bahnmeister ruhig durch einen anderen ersetzt werden, aber auf das Recht, in die Verzahnungsstelle aufzurücken, sind wir nicht gewillt, zu verzichten. Es wäre zu wünschen, wenn Vorschläge unterbreitet würden, betreffs eines andern Titels für unsere Verzahnungsstelle. Nach meiner Ueberzeugung wäre für den Rottenführer als praktisch ausgebildeter Beamter auch eine dementsprechende Prüfung am Platze, die Rücksicht auf seine praktische Tätigkeit nimmt und nicht nur ausgedehnte theoretische Kenntnisse verlangt. Deshalb ermahne ich hiermit alle Kollegen, mitzuhelfen zur Erhaltung der Verzahnungsstelle für den Rottenführer.

Struth, Bezirksvorsitzender, Bezirk Mainz.

Anmerkung d. Verb.-Vorst.: Uns sind diese Angelegenheiten bekannt und haben wir die Technische Fachgewerkschaft aufgefordert, hier energisch vorzugehen, umso mehr, als Geheimrat Wolf vom R. V. M. erklärte, die Verzahnungsstellen könnten uns nicht genommen werden.

Reichsarbeitsgemeinschaft deutscher Eisenbahnrottenführer. Abtl. Bayern.

Die in Nr. 8 ausgeschriebene Versammlung in Würzburg am 7. Mai findet nicht in Schneiders Keller, sondern im Restaurant „Alpenrose“, Grombühlstraße, statt.

Weitere Versammlungen finden am 14. Mai in Augsburg, Restaurant „Zum Schießgraben“, Völkstr. 31, und am 20. Mai in Regensburg, Hotel „Bischofshof“, statt.

Vollständiges Erscheinen aller dienstfreien Kollegen wegen der Wichtigkeit der Tagesordnung ist Pflicht eines jeden.

Tagesordnung: 1. Besprechung der derzeitigen Lage unseres Standes. 2. Berichterstattung über die Reichskonferenz-Vorstellung in Berlin und die in Aussicht stehende Hebung unseres Standes. 3. Verschiedenes. 4. Zeitungsfrage.

Versammlungsbericht über die Versammlung in Ludwigshafen am 2. April 1922. Bezirksobmann Ellerrich begrüßte die Erschienenen in üblicher Weise, gab die Tagesordnung bekannt und erteilte dem anwesenden Vorst. Kraus das Wort. Kollege Kraus dankte Ellerrich für seine herzlichen Begrüßungsworte, begrüßte sodann die anwesenden Kollegen und verbreitete sich über Zweck und Arbeit der Reichsarbeitsgemeinschaft. Nach Beendigung seiner Ausführungen erteilte er reichen Beifall und die Kollegen unterhielten sich mit lebhafter Debatte über die Notwendigkeit der Arbeitsgemeinschaft, die einstimmig gut geheissen wurde, man bedauerte nur, daß dieselbe nicht schon früher zustande kam. Begrüßt wurde auch das nunmehrige Erscheinen der Rottenführerzeitung als Vereinsorgan. Der Heftartikel in Nr. 2 der Bahnbauteilung wurde aufs schärfste verurteilt, dabei fielen für die Einsender derbe Worte. Allgemein wurde das Verlangen gestellt, es möchte den Stänklern einmal gründlich die Meinung gesagt werden, der Vorstandschaft wurde das Vertrauen einstimmig ausgesprochen und der Auftrag erteilt, gegen derartige Hecker mit dem Ausschluß aus dem Verein vorzugehen. Außerdem wurde noch Verschiedenes vertraulich besprochen. Gegen 3 Uhr endigte die schon verlaufene Versammlung. In seiner Schlussansprache betonte Kollege Ellerrich die starke Einigkeit der Kollegen in der Pfalz, versicherte, daß Mann für Mann hinter der Vorstandschaft stehe, und wünschte, daß sie in ihren bisherigen Unternehmungen weiterarbeiten soll. Kollege Kraus dankte im Namen der Vorstandschaft für das ausgesprochene Vertrauen, betonte, daß er dem Rufe, nach der Pfalz zu kommen, immer gerne Folge leisten will, weiter führte er aus, daß ihm kein Opfer zu groß sei, denn es gilt unserer Standes-

hebung. Er hat die Kollegen, freu zusammen zu halten und hofft vereint mit der Arbeitsgemeinschaft das zu erreichen, was unser aller Ziel ist, nämlich die Einstufung in Gruppe 4, 5 und 6 der jetzigen Reichsbesoldungsordnung, dann werden auch die Klagen verstummen.



Vereinsnachrichten.



Bez.-B. Altona-Hamburg. Versammlungsbericht vom 9. 4. 22. Der Bezirkstag am 9. 4. 22 wurde um 1 Uhr eröffnet. Es waren circa 70 Mitglieder anwesend, 7 Ortsvereine waren vertreten. Ein schwer zu erledigender Punkt der Tagesordnung war die Vorstandswahl. Es war durchaus kein Kollege zu bewegen, irgend ein Amt der drei ersten Vorsitzenden anzunehmen, und haben dann zuletzt auch alle drei Kollegen, Parbs, Wahl und Strobel, sich wohl oder übel bequemen müssen, ihr Amt weiter zu führen. Als Delegierte zum Verbandstag wurden die Kollegen Gadmman, Wilhelmshagen und Gregerren, Flensburg, gewählt. Als hauptsächlichste Anträge kamen in Frage: Die Rottenführer verbleiben bei der Reichsgewerkschaft, es muß aber angestrebt werden, die ganze Organisation zu vereinfachen. Ein Anschluß an eine andere Großorganisation wird hier nicht für gut befunden. Alle weiteren Anträge waren nebensächlicher Art und werden auf dem Verbandstage meistens unter Verschiedenes erledigt werden. Parbs, 1. Vorsitzender.

Bez.-B. Berlin-Osten. Sämtliche Ortsparten des Bezirks haben die Anträge zum Bezirkstag am 21. 5. 22 einzusenden, und zwar bis spätestens zum 15. 5. 22 an den Vorsitzenden des Bezirks Kollegen Baensch, Frankfurt a. O., Klingental 18a. Alle Beiträge des Bezirks sind an Koll. Tausch, Frankfurt a. O., Fürstenwalder Str. Nr. 29, zu senden. J. A.: Baensch, Bez.-Vor., Osten.

Bez.-B. Berlin-Osten. Ortsv. Cüstrin. Allen Kollegen der Ortsgruppe Cüstrin zur Nachricht. In der Hauptversammlung am 2. April d. J. wurden folgende Kollegen in den Vorstand gewählt: 1. Karl Geiger, Rottenauff., Cüstrin-Alstadt, Bahnhof, als 1. Vorsitzender. 2. Eduard Radan, Rottenführer a. p., Cüstrin-Neustadt, Drevierstr. 60, als Schriftführer. 3. Wilhelm Bony, Rottenmeister, Tamsel, als Schatzmeister. 4. Wilhelm Sempel, Rottenauff., Cüstrin-Neustadt, als Stellvertreter (2. Vorsitzender). 5. Gottlieb Frädrich, Rottenmeister, Ludwiggrund, Wärtterhaus 75, als Rassenprüfer. 6. Paul Vogt, Rottenführer, Neu-Wickersdorf, als Rassenprüfer. Gleichzeitig mache ich die Kollegen noch aufmerksam, daß die Beiträge erhöht sind und jetzt vierteljährlich 51 Mark betragen. Unser Schatzmeister hat Klage ge-

führt, daß die Beiträge sehr unregelmäßig bezahlt werden. Kollegen, beherzigt doch die Worte, welche jedesmal in unserer Zeitschrift stehen: „Pflicht eines jeden Kollegen ist es, die Versammlungen zu besuchen und die Beiträge pünktlich zu bezahlen.“ Unsere nächste Versammlung findet statt am Sonntag, dem 2. Juli, vormittags 9,30 Uhr, im Ledigenheim Cüstrin-Neustadt.

Geiger, 1. Vorf.

Bez.-B. Berlin. Bericht über die General- und Bezirksversammlung vom 6. 4. 1922. Um 6,50 Uhr nachmittags eröffnete der 1. Vorsitzende die Versammlung mit einer kurzen Begrüßung an die Erschienenen. Ortsverein Jüterbog war durch den Kollegen Schramm vertreten. Dieser gab die Erklärung ab, daß Jüterbog mit Mehrheit beschlossen habe, beim Bezirksverein Berlin zu verbleiben. Hierauf stellt der 1. Vorsitzende der Versammlung den geladenen 1. Vorsitzenden der technischen Fachgewerkschaft, Iller, vor. Tagesordnung: 1. Verlesen der Niederschrift der letzten Versammlung. 2. Aufnahme neuer Mitglieder und Zahlen der Beiträge. 3. Geschäftsbericht, Bericht des Schatzmeisters und der Kassenrevisoren. 4. Referat des 1. Vorsitzenden der technischen Fachgewerkschaft, Iller. 5. Wahl des gesamten Vorstandes, der Kassenrevisoren, des Vergütungsausschusses, sowie der Vertrauensmänner; Wahl der Delegierten zum Verbandstage. 6. Vereins-, Verbandsangelegenheiten, Gewerkschaftsangelegenheiten. 7. Verschiedenes. Die Punkte 1 und 2 werden geschäftsmäßig erledigt. Aufgenommen wurden die Kollegen Manned und Res. Dem ausführlichen Geschäftsbericht folgt der Kassenbericht und Bericht der Revisoren. Schatzmeister und Revisoren stellen ganz besonders die überaus großen Rückstände im Nachzahlen der erhöhten Beiträge Januar-März heraus, was in der Versammlung einige Unruhe hervorruft. Als dann erhält der 1. Vorsitzende der technischen Fachgewerkschaft das Wort. Sein Thema geht dahin, die Versammlung über die Ursache der Uneinigkeit zwischen technischer Fachgewerkschaft und Reichsgewerkschaft Aufklärung zu geben. U. a. behandelte Redner besonders die Urabstimmung zum Streik, welche die Satzungen der Reichsgewerkschaft vorschreibt. Dann den Streik selbst mit seinen Folgen. Dem Referat folgte eine rege Diskussion. In der Frage, daß die Reichsgewerkschaft gefehlt habe, daß sie mit den anderen Gewerkschaften keine Fühlung nahm, waren sich die Redner mit dem Referenten einig. Im übrigen waren sie jedoch wider seine Ausführungen, und zwar unter lebhafter Zustimmung der meisten Versammlungsteilnehmer. Die überwiegend starke Mehrheit der Versammlung ist der felsenfesten Überzeugung, daß wir unsere wirtschaftlichen Ziele nur in einer großen, reinen Beamten-gewerkschaft, und das ist für uns die Reichsgewerkschaft, erreichen können. Der 1. Vorsitzende erstattet dem Referenten Dank und bedauert ebenfalls die Taktik der technischen Fachgewerkschaft. In seinen Schlussworten behandelt Kollege Iller eingehend die gegen seine Person gerichteten Angriffe, die auf Bahnmeister Gast und Gewerkschaft deutscher Eisenbahner Bezug nehmen. Punkt 5, Wahl. Der neue Vorstand setzt sich aus folgenden 6 Kollegen zusammen: 1. Vorsitzender Emil Ruch, Berlin N. 20, Hochstr. 28. 2. Vorsitzender, Karl Schimmelpfennig, Schöneberg, Gustav-Müller-Str. 24. 1. Schriftführer, Paul Bähns, Berlin D. 34, Revaler Str. 13. 2. Schriftführer, Hermann Lau, Berlin D. 112, Beamtenhaus Stralau-Rummelsburg. 1. Kassierer, Josef Bruchschlegel, Bln.-Grunewald, Douglasstr. 30 a. 2. Kassierer, Richard Warmuth, Berlin SW. 47, Rahbadstr. 22. Als Delegierte zum Verbandstage wurden gewählt die Kollegen Ruch und Schimmelpfennig, die übrige Wahl wurde bis zur Mai-Versammlung zurückgestellt. In Punkt 6 wird die ungerechte Beförderung innerhalb unseres Bezirkes endgültig erledigt. Ferner kommt die Besetzung etatsmäßiger Stellen durch nicht in unserm Fach geprüfte Bedienstete zur Erörterung, was noch eingehender Bearbeitung bedarf. Schluß der Versammlung 11 Uhr. — Da des öfteren nachgewiesen werden kann, daß säumige Mitglieder nicht die Adressen des Vorstandes im Besitz haben, wird gebeten, die hier angegebenen sorgfältig aufzubewahren.

J. A.: Bähns, 1. Schriftf.

Bezirk Berlin-Osten. Der Vorstand des Bezirks Osten bittet den Ortsparten-Vorsitzenden des Bezirks, eine Mitgliederliste zum Bezirkstag am 21. 5. nach Landsberg a. W. den Delegierten mitzugeben, daß nun endlich die Unstimmigkeiten der Mitgliederlisten beseitigt werden.

J. A.: Baensch, Bez.-Vor., Osten.

Bez.-B. Am Sonntag, den 14. Mai 1922, vorm. 11 Uhr soll in Bezdorf, Gasthof Reuter, Bahnhofstr., eine Versammlung stattfinden, zwecks Gründung eines Ortsvereins, wozu alle Kollegen des Betriebsamt Bezdorf eingeladen werden. Um zahlreiche Beteiligung wird gebeten.

J. A.: Euteneuer, Rottenm.

Bez.-B. Erfurt. Versammlungsbericht vom 26. 2. 22. Um 10 Uhr eröffnete der 1. Vorsitzende die Versammlung. Er

hieß die Kollegen willkommen und gab die Tagesordnung bekannt. Es fehlten die Ortsgruppen Coburg und Weisensfeld. Zunächst erhielt Kollege Schneider das Wort. In seinem Vortrag, welchem mit großer Aufmerksamkeit gefolgt wurde, fehlte es nicht an genügender Aufklärung. Es wurden alle Fragen, die den Rottenführerstand betreffen, berührt und erklärt. Auch die Streikfrage wurde berührt, welcher Kollege Schneider ablehnend gegenüberstand. Der Vortrag war sehr ausführlich und endete 11,30 Uhr. Der 1. Vorsitzende sprach Kollegen Schneider im Namen der Versammlung den besten Dank aus. Hierauf sprach Kollege Fint-Essen, welcher ausführte, bezüglich der Beförderungen der Rottenführer und anderes. Hierauf wurde von der Ortsgruppe Gera gewünscht, daß Kollege Wiennide-Halle sprach, welches auch geschah. Die Ortsgruppe fand aber hier ihr Gewünschtes nicht. Dann wurden die Anträge zum Verbandstage behandelt. Dieselben konnten nochmals zur Behandlung. Die Zeit wird noch bekannt gegeben, aber nur durch die Ortsgruppenvorstände oder dessen Vertreter. Es wurde nun zur Vorstandswahl geschritten. Kollege Schieferdeder-Gera, welcher als Leiter der Versammlung bestimmt wurde, machte mehrere Andeutungen, daß der Sitz des 1. Vorsitzenden auch anderswo sein könne. Die Versammlung ging nicht darauf ein und Kollege Frenzel wurde wieder als 1. Vorsitzender gewählt, als 2. Vorsitzender Kollege Leder, als 1. Kassierer Ostar Hemrich, als 2. Kassierer Kollege Bannide, als 1. Schriftführer Kollege Lippold, als 2. Schriftführer Kollege Haupt, als Beisitzer die Kollegen Schettler, Schäfer, Loh, Bauer, als Kassenprüfer Kollege Renschter und Kollege Hill. Um 4,30 Uhr schloß der 1. Vorsitzende die Versammlung.

Frenzel, 1. Vorf.

— Versammlungsbericht vom 26. 3. 22. Der 1. Vorsitzende eröffnete die Versammlung um 10 Uhr und heißt die Kollegen herzlich willkommen. Es waren alle Ortsgruppen vertreten bis auf Coburg und Weisensfeld. Erschienen war der Ob.-Eis.-Ing. Herr Rechnungsrat Anger-Erfurt, und hielt den angelegten Vortrag über Entstehung der eisernen Schwellen bis zur heutigen Lage. Der Vortrag war sehr lehrreich und wurde durch bildliche Darstellungen erläutert. Der Vortrag wurde mit großer Aufmerksamkeit verfolgt. Nach Beendigung desselben sprach der 1. Vorsitzende im Namen der Versammlung dem Herrn Rechnungsrat den Dank aus. Es wurde dann der Wunsch ausgesprochen, öfters solche Vorträge durch bildliche Vorführungen stattfinden zu lassen. Zu Punkt 2 wurde beschlossen, daß den 1. Kranz die Ortskasse bezahlt, für alle übrigen Kränze der Bezirk die Kosten übernehmen muß. 3. Etwaige Stempel, die die Ortsgruppen sich zulegen, müssen diese die Kosten selbst tragen. Dann machte ich noch bekannt für die Ortsgruppe Erfurt, daß der Kassierer derselben jetzt Hermann Wagner, Mittelhäuserstr. 20, Erfurt, wohnt. Der neue Bezirkschriftführer ist Fritz Lippold, Schillstr. 10, Part. Ferner lade ich die Ortsgruppenvorstände oder ihren Vertreter am 28. 5. 1922, vormittags 10 Uhr, im Restaurant Goldener Hirsch, Schmidstädterstr. 42, zur Besprechung der Anträge zum Verbandstage und anderem hiermit ein.

Frenzel, 1. Vorf.

Bez.-B. Frankfurt a. M. Versammlungsbericht vom 9. April 1922. Der Bezirkstag wurde um 2,30 Uhr vom Bezirksvorsitzenden Kollege Heuring unter Begrüßung der erschienenen Kollegen eröffnet. Punkt 1 der Tagesordnung: Vom Verlesen der Niederschrift von der letzten Bezirksversammlung wurde Abstand genommen. Punkt 2: Aufstellung der Anwesenheitsliste, dieselbe ergab eine Anwesenheit von 43 Kollegen. 3. Neuwahl des Bezirksvorstandes, Kollege Heuring lehnte eine Wiederwahl als Bezirksvorsitzender ab, war auch nicht zu bewegen trotz mehrfachem Vorschlag, so daß Koll. Heinrich Schmidt unter einstimmiger Wahl zum Bezirksvorsitzender hervorging, erklärte sich bereit, die auf ihn gefallene Wahl anzunehmen. Schriftführer Hansel und Kassierer Cezanne wurden wiedergewählt. Ich gebe hiermit die Adressen des Bezirksvorstandes bekannt, bitte die Kollegen, diese zu vermerken, damit unnötige Portokosten erspart bleiben. Der Bezirksvorsitzende Rottenführer Heinrich Schmidt wohnt Frankfurt a. M.-Süd, Welschweg, Bahnwärterhaus 45. Schriftführer Hansel, Frankfurt a. M.-Süd, Mählbruchstr. 14. Kassierer Wilhelm Cezanne, Frankfurt a. M., Sossenheimer Straße 11. Punkt 4: Kassenbericht der Bezirkskasse, durch vorherige Prüfung durch die Kassenprüfer Kollegen Schneider und Strad wurde dieselbe in Ordnung befunden, so daß die Bekanntgabe durch Cezanne erfolgen konnte, worauf durch den Vorsitzenden Entlastung erteilt wurde. 5. Anträge zum Verbandstag, ein Antrag des Ortsvereins Gießen wurde gutgeheißen, die weiteren wurden dem Bezirksvorstand zur weiteren Erledigung übergeben. 6. Wahl eines Delegierten zum Verbandstag, es wurde Kollege Ufer als Ersatzmann des Bezirksvorsitzenden gewählt. Punkt 7: Verhältnis der Rottenführer zur Reichsgewerkschaft Kollege Glas als Vorsitzender vom techn. Fachbezirk Frankfurt a. M. führte in seinem

großzügigen Diese sei na schaft, welche Gruppen bei sei ein weit digkeit. Die von 1—5 minimum zu gelten h Ausprache sich leider jähigen Be Ortsgr.

Koll. Gegen an dessen St Sand 5 a. zu träge an d

Bez.-B. vom 7. 4. worden: 1. bad, Wieser führer Josef neugewählt: bad, Neuw führer Rottie gewählt; 1. wiedergewäh Gladbach, (Anrat

Bez.-B. Uhr eröffnete tag und da sätionen von gende Tages der Anwesen Bericht über vierung. 3. Wahl des Prüfung de Herrn Ober I wurde fest legierten vor wurde verleh verständliche Verhandlung hob besonde

Vorf. der Punkt 3 be Ordnung se Kassenbericht Vorstandswa derwahl ab gewählt, de ihm Vertra ganze Kraft

Zum ersten ten Kassier wurde gewä zweiten Sch Kollege Höf Alle nahmen zum Verban Punkt 6: dem Verban zurückgefe war. Punkt sammlung a In derselber richteten. Es ohne Freisch deren 20 W Vorsitzende, Appell an a des geschäfts häuser, Kol

Heinr. Gebf. Jaf. Blome, lung: Ich e träge aufme zahlen, dami durch pünftl einem Verh Mitgliedern

kannt, daß gierten zu b fährten. Die gezahlt.

esordnung
Weissen-
In seinem
gt wurde,
urden alle
rt und er-
r Kollege
war sehr
nde sprach
den besten
her aus-
hrer und
gewünscht.
Die
ann wur-
Dieselben
bekannt
ch dessen
n. Kollege
nung be-
der sich
Versamm-
de wieder
ge Leder,
Kollege
Schrift-
Schettler,
hter und
ende die
Vorj.
1. Vor-
und heißt
tsgruppen
war der
hiet den
Schwellen
reich und
Vortrag
endigung
Versamm-
urde dann
urch bild-
2 wurde
für alle
sh. 3. Et-
h, müssen
bekannt
elben jeht
ht. Der
10. Part.
Vertreter
Goldener
Anträge
Vorj.
ht vom
Uhr vom
g der er-
ordnung:
bezirksver-
aufstellung
heit von
lege Heu-
ab, war
so daß
Bezirks-
ihn ge-
und Ras-
ermitt die
Kollegen,
t bleiben.
ht wohnt
haus 45.
chstr. 14.
senheimer
urch vor-
und
die Be-
urch den
um Ver-
urde gut-
zur wei-
erten zum
des Be-
Kotten-
vorsitzender
n seinem

großzügigen Referat die Ziele der Reichsgewerkschaft dar. Diese sei nach ihrer jetzigen Einstellung die einzige Gewerkschaft, welche in der Lage sei, die Interessen der unteren Gruppen bei der Eisenbahnverwaltung zu vertreten. Daher sei ein weiterer Ausbau derselben eine dringende Notwendigkeit. Die Reichsgewerkschaft erkenne die Besoldungsgruppen von 1—5 nicht mehr an, da dieselben unter das Existenzminimum fallen, die Gruppe 5 als Eingangsstellung von 1—5 zu gelten habe. Unter Punkt „Verschiedenes“ fand allgemeine Aussprache statt, um 6,30 Uhr schloß der Vorsitzende, da sich leider schon viele Kollegen entfernt hatten, unsern diesjährigen Bezirkstag. J. A.: Hausel, Schriftführer.

Ortsgr. Guben. Bekanntmachung. Da unser Schatzmeister Koll. Gegenmantel, Cossen, sein Amt niedergelegt hat und an dessen Stelle der ap. Kottenführer Oswald Melzer, Guben, Sand 5 a. zum Schatzmeister gewählt ist, bitte ich sämtliche Beiträge an den neugewählten Schatzmeister abzuliefern.

Bez.-V. Köln. Ortsgr. M.-Gladbach. Versammlung vom 7. 4. 22. Es sind folgende neu resp. wiedergewählt worden: 1. Vorj. Kottenführer Heint. v. Heden, M.-Gladbach, Wiesenstr. Nr. 7, wiedergewählt; 2. Vorj. Kottenführer Josef Kamp, M.-Gladbach, Neuwerk Hoven Nr. 53, neugewählt; 1. Schriftf. Kottenführer Heint. Hürten, M.-Gladbach, Neuwerk Hoven Nr. 115, neugewählt; 2. Schriftf. Kottenführer Matth. Bonners, Brenell, Feldernd., neugewählt; 1. Kassierer Kottenführer Hoppe, Rhendt, Adstr. 8, wiedergewählt; 2. Kassierer Kottenführer Wilh. Tiefes, M.-Gladbach, Neuwerk Hoven. Als Beisitzer die Kollegen Gnörich (Anrath) und Banerß (Bierßen).

Bez.-V. Köln. Bezirkstag am 12. 3. 22. Kurz nach 10 Uhr eröffnete der Vorsitzende, Kollege Schmitz, den Bezirkstag und dankte allen für ihr Erscheinen. Als Gast war erschienen von der T. F.-G. Herr Oberingenieur Kirchner. Folgende Tagesordnung wurde bekannt gemacht: 1. Anfertigen der Anwesenheitsliste. 2. Verlesen der letzten Niederschrift und Bericht über die Verhandlung an der E.-D. bei der Gruppierung. 3. Rassenbericht. 4. Neuwahl des Vorstandes. 5. Wahl des Delegierten für den Verbandstag in Hnn. 6. Prüfung der Anträge zum Verbandstage 7. Vortrag des Herrn Oberingenieurs Kirchner. 8. Verlaß. Des. Zu Punkt 1 wurde festgestellt, daß sämtliche Ortsvereine durch die Delegierten vertreten waren. Zu Punkt 2: Letzte Niederschrift wurde verlesen und ohne Widerspruch angenommen. In klar verständlicher Weise berichtete Kollege Oberhäuser über die Verhandlungen an der E.-D. bei unserer Gruppierung und hob besonders hervor die rührige Mitarbeit daselbst des Vorj. der T. F.-G., Herrn Oberingenieurs Kirchner. Zu Punkt 3 berichtete Kollege Edert, daß die Kasse in bester Ordnung sei. Der Kassierer Kollege Höfer erstattete den Rassenbericht und es wurde ihm Entlastung erteilt. Punkt 4: Vorstandswahl. Der Vorj. Koll. Schmitz lehnte eine Wiederwahl ab und einstimmig wurde Kollege Joh. Oberhäuser gewählt, der die Wahl annahm mit der Bitte, daß man ihm Vertrauen schenken möge und er warte, daß er seine ganze Kraft in den Dienst der guten Sache stellen würde. Zum ersten Schriftführer wurde Kollege Gebhard, zum ersten Kassierer Kollege Blome einstimmig gewählt. Ferner wurde gewählt zum zweiten Vorj. Kollege Bergmann, zum zweiten Schriftführer Kollege Arek, zum zweiten Kassierer Kollege Höfer. Als Beisitzer die Kollegen Voosen und Göden. Alle nahmen die Wahl dankend an. Punkt 5: Als Delegierter zum Verbandstage wurde Kollege Arek einstimmig gewählt. Punkt 6: Sechs Anträge wurden gutgeheißen und werden dem Verbandsvorstande vorgelegt. Punkt 7: Vortrag mußte zurückgesetzt werden, weil die Zeit schon weit vorgeschritten war. Punkt 8: Es wurde beschlossen, die nächste Bezirksversammlung am 6. August in München-Gladbach abzuhalten. In derselben wird Kollege Arek über den Verbandstag berichten. Es wurde weiter beschlossen, den Delegierten, die ohne Freischein den Bezirkstag besuchen, 50 Mk., den anderen 20 Mk. Tagegeld zu zahlen. Gegen 2 Uhr schloß der Vorsitzende, Kollege Oberhäuser, die Versammlung mit einem Appell an alle, treu zu unserem Verbands zu halten. Wohnort des geschäftsführenden Vorstandes: 1. Vorsitzender Joh. Oberhäuser, Köln-Ralf, Boll-Wingierstr. 191. 1. Schriftführer Heint. Gebhard, Köln-Ralf, Odenwaldstr. 83. 1. Kassierer Sat. Blome, Köln, Betriebsbahnhof. Ueberrachtung. Anmerkung: Ich erlaube mir, die Kollegen auf die erhöhten Beiträge aufmerksam zu machen und bitte recht pünktlich einzuzahlen, damit die Kassengeschäfte nicht erschwert werden. Nur durch pünktliches und williges Zahlen der Beiträge ist es einem Verbands möglich, so zu arbeiten, wie es von den Mitgliedern gewünscht wird. Den Ortsvereinen mache ich bekannt, daß es nicht angängig ist, die Spesen für die Delegierten zu den Bezirksversammlungen von den Beiträgen zu kürzen. Die Spesen werden vom Kassierer des Bezirksvereins gezahlt.

Joh. Oberhäuser, 1. Vorj.

Bez.-V. Königsberg. Sämtlichen Kollegen der Ortsgruppe Königsberg zur Nachricht. Bei der Vierteljahrsversammlung am 1. 4. wurden nachstehende Kollegen in den Vorstand der Ortsgruppe gewählt: 1. Vorsitzender Koll. Bogdahn, Königsberg, Hofsteinerdamm 122, 2. Vorsitzender Koll. Lindemann, Königsberg, Raporter Str. Nr. 19, 1. Schriftführer Koll. Fischer, Königsberg, Sammitter-Allee Nr. 104/06, 2. Schriftführer Koll. Schmitz, Königsberg, Hintere Vorstadt Nr. 11, 1. Kassierer Kollege Schwarlinst, Königsberg, Hindenburgstr. Nr. 50, 2. Kassierer Koll. Bartsch, Königsberg, Polnische Straße Nr. 11. Zu Kassenrevisoren wurden die Koll. Saager, Königsberg, Werkstättenstr. Nr. 17, und Timm, Königsberg, 1. Rundteil Nr. 3, und zum Delegierten zum Bezirkstage Koll. Knebel, Gr. Lindenau, gewählt. Augstein, 1. Vorsitzender des Bezirks.

❖❖❖ Versammlungs-Tafel. ❖❖❖

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

Baden. Versammlungsort Radolfzell. 7. 5. 22, nachm. 2 Uhr. Rest. Germania.
Bayern. Versammlungsort Würzburg. Versammlungslokal Alpenrose, Grombühlstr. — 7. 5. 22, vorm. 10 Uhr.
Bayern. Versammlungsort Augsburg. 14. 5. 22. Zeit ??, Rest. zum Schießgraben, Böllstr. 31.
Bayern. Versammlungsort Regensburg. 20. 5. 22. Zeit ??, Hotel Bischofshof.
Berlin. Ortsverein Berlin. Versammlungsort Berlin. 4. 5. 22, nachm. 6 Uhr. Vereinslokal.
Berlin-Osten. Ortsverein Landsberg (Warthe). Versammlungsort Landsberg. 21. 5. 22, vorm. 11 Uhr. Zum Kronprinzen, Wollstr. 55.
Berlin-Osten. Ortsverein Cüstrin. Versammlungsort Cüstrin-Neustadt. 2. 7. 22, vorm. 9,30 Uhr. Ledigenheim.
Breslau. Versammlungsort Breslau. 7. 5. 22, nachm. 2 Uhr. Vereinslokal. (Der Verbandsvorsitzende Schneider erscheint.)
Erfurt. Versammlungsort Erfurt. 28. 5. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. Goldener Hirsch, Schmidtkrüterstr. 2.
Frankfurt a. M. Ortsverein Frankfurt a. M. Versammlungsort Frankfurt a. M. 7. 5. 22, nachm. 2 Uhr. Rest. Heilig, Böllstr. 42, am Hauptbahnhof.
Halle a. S. Ortsverein Leipzig. Versammlungsort Leipzig-Eutritz. 3. 5. 22, nachm. 7 Uhr. Rest. Sängerkellen Wilhelmstr. 12.
Halle a. S. Ortsverein Cottbus. Versammlungsort Cottbus. 16. 7. 22, vorm. 10 Uhr. Kleine Funtenburg. Bericht über den Verbandstag.
Hannover. Ortsverein Geestemünde. Versammlungsort Geestemünde. 2. 7. 22, nachm. 3 Uhr. Rest. Lühs.
Hannover. Ortsverein Soltau. Versammlungsort Soltau. 23. 7. 22, nachm. 1 Uhr. Gasthaus Nieber.
Hannover. Ortsverein Nienburg. Versammlungsort Verden. 7. 5. 22, nachm. 3,30 Uhr. Gastwirt Geyer.
Magdeburg. Ortsverein Wschersleben. Versammlungsort Gärten. 7. 5. 22, nachm. 2 Uhr. Deutsches Haus.
Münster. Ortsverein Münster. Versammlungsort Münster. 7. 5. 22, vorm. 11 Uhr. Rest. Holtkamp am Hafen.

Aufforderung.

Es werden alle Kollegen, welche die Kottenführer-Zeitung für das Jahr 1921 noch nicht ganz bezahlt haben, aufgefordert, dieses endlich mal zu erledigen. Außerdem muß auch der Betrag von 3 Mark für das erste Vierteljahr 1922 eingezogen werden, soweit dieses noch nicht geschehen ist, da die Zeitung ab 1. April vierteljährlich jetzt 6 Mark kostet, mit einbezogen 1,50 Mark für die Beistellung der Ausgaben der Reichsarbeitsgemeinschaft.

Außerdem wird den Kollegen mitgeteilt, daß bei der Versammlung am 26. März in Offenburg einem Kollegen aus Versehen der Spazierstock verwechselt wurde. Der betr. Kollege, der den Stock hat, soll mir seinen Namen bekannt geben. Den Stock kann er behalten bis zur nächsten Versammlung.

Wagner.

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

Glückwünsche.

Unserem lieben Kollegen, dem Rottenauffseher
Dietrich Delrich
in Wehden, zu seinem 25 jährigen Dienstjubiläum die
besten Glückwünsche.
Die Kollegen der Ortsgruppe Geseßmünde.
J. A.: Koedewig.

Unserm Kollegen, dem Rottenführer
Gustav Krüger,
Uckro, zu seinem 25 jährigen Dienstjubiläum die herz-
lichsten Glückwünsche.
Die Kollegen des Ortsvereins Finsterwalde.
J. A.: Tösch, 1. Vorsitzender.

Unserm lieben langjährigen Schatzmeister, dem
Rottenauffseher
Franz Wegener
zu Boeserheide bei Hagen zu seinem am 18. April
stattgefundenen 40 jährig. Dienstjubiläum die herzlichsten
Glückwünsche.
Ortsverein Hagen und Umgegend
J. A.: Schäfer.

Nachruf.

Am 18. März verstarb unser Kollege, Rotten-
führer
Waldemar Apelt
zu Sommerfeld. Wir werden sein Andenken stets
in Ehren halten.
Die Kollegen des Bezirks-Vereins Breslau.
J. A.: A. Klapper, Schriftf.

Die Prüfung

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

Katechismus
für die Prüfung zum
Bahnwärter . . . 14.40 Mk.
zum Weichensteller 14.40 Mk.
z. Unterassistenten 42.00 Mk.
zum Rangierführer 18.00 Mk.
zum Schaffner . . . 18.00 Mk.
Geographie f. Prüf. 10.00 Mk.
Verkehrskarte von
Deutschland . . . 12.00 Mk.
Telegraphenfibel . . . 3.00 Mk.
Schriftwechsel d. Eisenbahnbe-
amten . . . 14.40 Mk.
Leitfaden zur schriftlichen
Prüfung . . . 12.00 Mk.
Die Güterabfertigung 12.00 Mk.
Deutsche Rechtschreib. 12.00 Mk.
Rechenlehrbuch mit
Lösungen . . . 10.00 Mk.
Erweitertes Rechnen 12.00 Mk.
K. W. Mecklenburg,
Berlin W. 10/d.
Friedrich-Wilhelmstrasse 6a

Stempel aller Art

liefert schnell
und billigst

C. Hundt sel. Wwe.
Hattingen-Ruhr,
Fernsprecher
Nr. 81 und 82.

Spezialhosen für Eisenbahner!

1a. echtschwarze Tuchleder-Hosen,
Drell-Lifewken, Extra-Hosen.

Musteranleitung zum Selbstmaß nehmen franko.

Ernst Zscheile, Freital-Deuben, Poissentalstraße 78.

Nur Zivil- und Staatsbeamten

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

Nichtgefallendes Geld zurück.

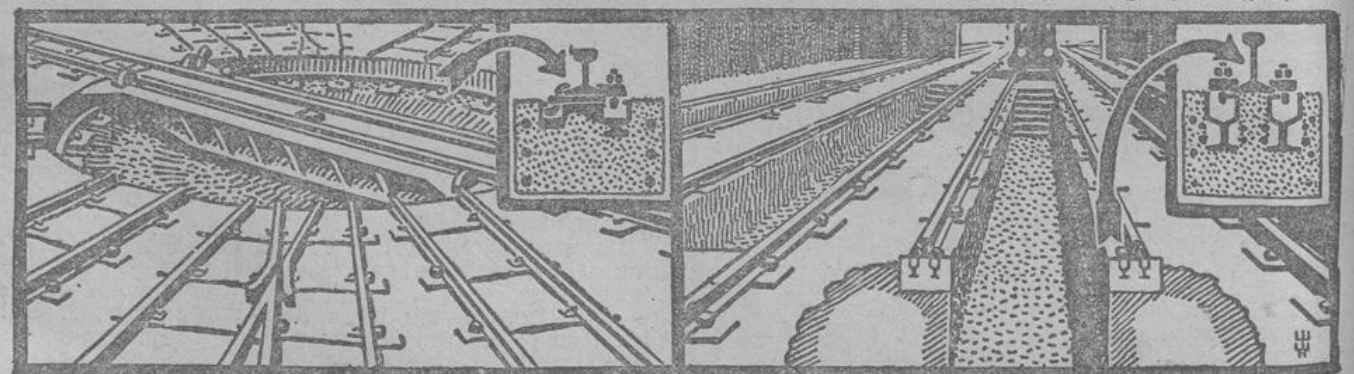
Gebr. Passmann, Köln a. Rhein 29, Trierer Straße 13

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

Verlangen Sie Muster und Preisliste gratis.

Schienenbefestigung

D.R.G.M. für Beton-Oberbau D.R.G.M.



VEREINIGTE FLANSCHENFABRIKEN

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

Buchverlag des Rottenführer Verbandes.

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

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

Sie fahren richtig

wenn Sie Ihren
Bedarf decken
bei der

**FIGURD-GESELLSCHAFT
CASSEL 112.**

Fahrräder/Pneumatik/
Nähmaschinen/Kinderwagen/
Bekleidung/Gebrauchsartikel/
Uhren/Musikinstrumente/
Waffen und Munition/
Verlag gegen Nachnahme.
Katalog umsonst u. porto frei.

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. —
Eisb. Verk.-Geogr. (Grenz- u. Direkt-
Uebg.-Stat.) m. Karte 15. Signalb. 4, 80.
Schreibschule 6. — Kat. f. Weichen-
wärt. 30. — Kat. für Schaffner 30. —
Kat. f. Bahnw. 30. — Kat. f. Rangier-
führ. 21, 60. 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, Allona O.

Echte schwarze Tuchleder-Hosen
Schwarze und blaue Dreil-Lilewken
Blaue Cheviot-Lilewken, Extra-Hosen
Preisliste gratis und franko.
Julius Hammerschlag, Halle a. d. S. 11.



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.—

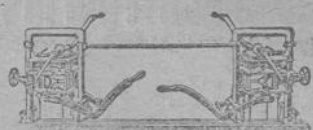
ausschließlich Porto und Verpackung.

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

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.

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

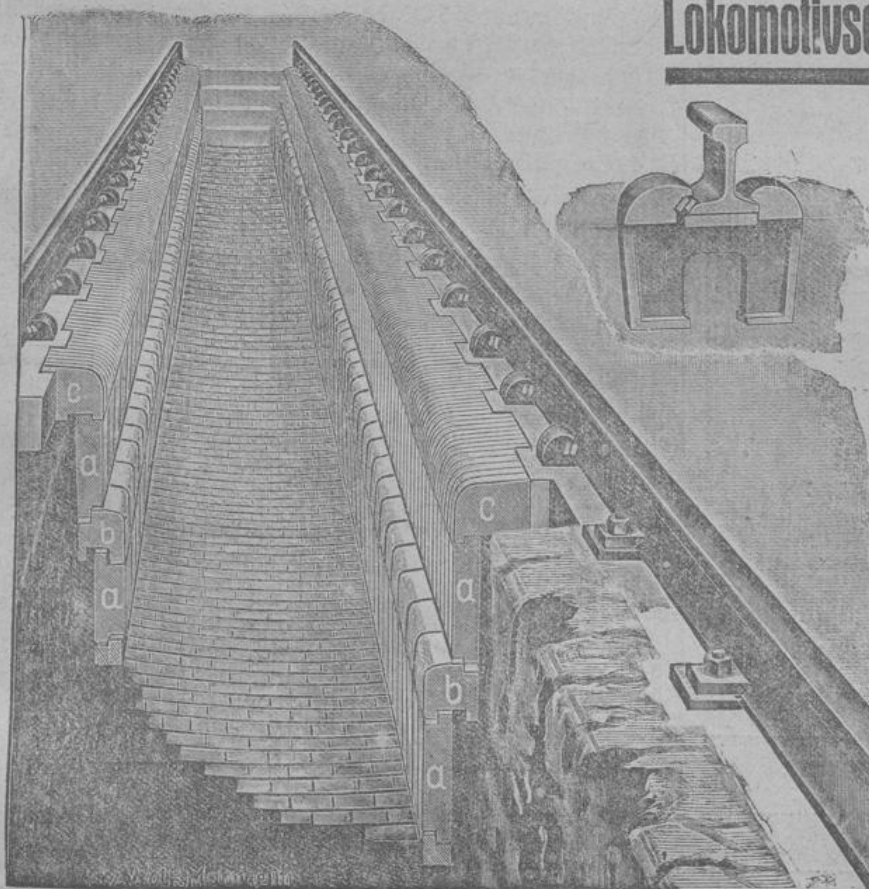
Tyrefond-Einschraubmaschinen

Deutsche Reichspatente und Auslandspatente.

Echtschwarze Ledertuch-Hosen und Drellitewken

liefert preiswert

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



Lokomotivschlacken-Entleerungsgruben!

System D. R. P. „Hoffmann“
mit feuerfester Verkleidung der Wände,
Pfeiler und Fahrbahnträger.

Allein-Ausführungsrecht

Thonwerk Biebrich A.-G.

Schamotte-Fabrik
Biebrich a. Rhein.

Einzig in der Praxis bewährte Aus-
führungsart, größte Billigkeit infolge
außerordentlich langer Haltbarkeit, Weg-
fall laufender Unterhaltungskosten, bis-
her 9 Jahre ohne Reparaturen im Betrieb.

Lieferung der erforderlichen feuerfesten
Materialien. Ausführung durch eigenes
bestgeschultes Personal.

Angebote und Ingenieurbesuch kostenlos.

Lokomotiv-Feuergewölbesteine.

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.

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.