Nr. 14. 11. Jahrgang. Der deutsche Dahlhausen-Ruhr, den 15. Juli 1922

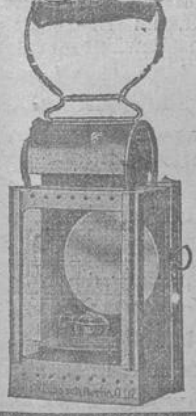
Eisenbahn-Oberbau

Gleis-Bau-Geräte Robel & Co.,

(auch Hemmschuhe, Wagenschieber, bewegliche Wagenziehwinden)
Rührige Vertreter für einige Bezirke noch gesucht.

München S 50.
Fernsprecher 73436, 73437, 73438. 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. Anfragen erbeten.
Spezial-Fabrik
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.

HBG **Vollbahnmaterial** Gleise, Weichen, Drehscheiben, Prellböcke, Kleineisen, Werkzeuge. **HBG**
Hanseatische Bahnbedarfs-Gesellschaft m. b. H.
Feldbahnfabrik und Weichenbauanstalt.
Telegramm-Adresse: Hansabahnen Bremen, Wachtstr. 38/39, Ecke Martinistr., Fernsprecher Hansa 1610—15.

W. Hagen & Co.

Tiefbau.

Berlin, Potsdamerstr. 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.

Uebernahme u. Ausführung von Bauwerken jeder Art.

Eisenbahn-, Kanal- und Straßenbauten.

Straßenwalzen-Betrieb.

Ringofen-Ziegeleien.

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



Karbid-Handlaternen

für Schaffner.

Hunderttausende bereits verkauft.

Sämtliche Ausführungen u. Ersatzteile auf Lager.

Metallwerke Knodt, A.-G.,

Frankfurt a. M.-West, Steinmetzstrasse 10.

Rawie'sche

Brems-Prellböcke

D. R. P.

für Schnellzüge, Schutzgleise, Verschiebegleise.

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

Billige Prellböcke für schwache Auflaufkräfte.

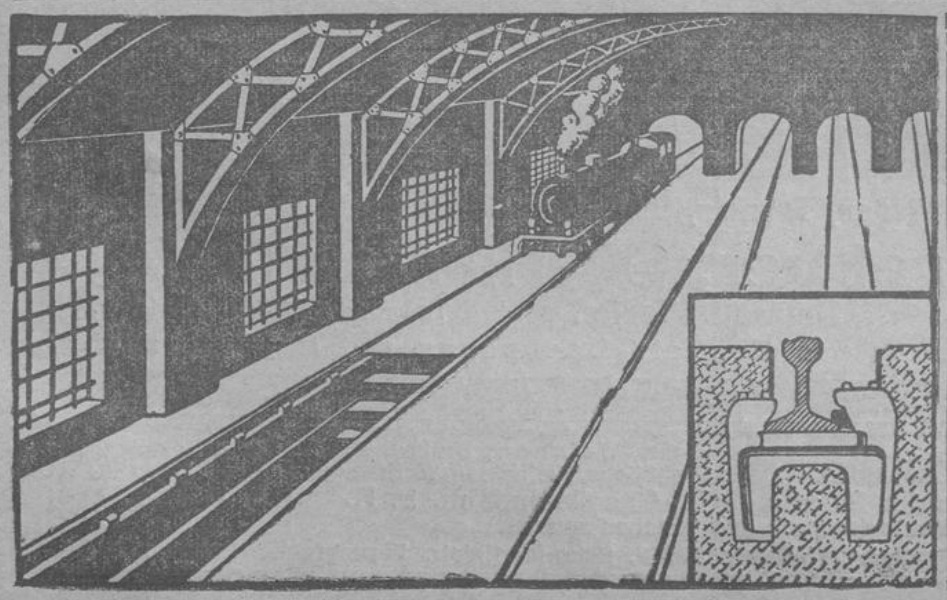
Viele Tausend in Deutschland, sowie in allen anderen Ländern eingeführt.

Weltausstellung Brüssel Ehrenpreis,
Weltausstellung Turin Grand Prix,
Baltische Ausstellung Malmö Königl. Medaille

Eisengießerei

A. Rawie, Osnabrück Schinkel,

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



Wichtige Neuerung!

Schienen-Befestigung

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

Für Maschinenhäuser, Gruben, Werkstätte. Drehscheiben, Schiebebühnen, Ufermauer, Wagenreinigungsanstalten usw.

Glatter 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.

Elfter Jahrgang — Dahlhausen (Ruhr), den 15. Juli 1922 — Nummer 14

Der deutsche Eisenbahn-Oberbau

Fachwissenschaftliche Zeitschrift
für die Beamten des technischen Eisenbahndienstes
zugleich
Verkündigungsblatt der Verbände deutscher Eisenbahn-Rotten- und Hilfs-Rottenführer, e. V. und deren Arbeitsgemeinschaft.

Die Zeitung erscheint am 1. und 15. eines jeden Monats und kostet bei der Post bestellt 12.— Mark pro Vierteljahr, im voraus zahlbar. — Inserate pro 4 gespaltene Millimeterzeile 1.— Mark. Bestellungen nehmen sämtliche Postanstalten an. Abonnenten, welche nicht 10 Tage vor Schluß des Vierteljahrs ausdrücklich abbestellen, erhalten das Blatt für ihre Rechnung weiter geliefert.

Jedes Mitglied, welches dem obengenannten Verbande angehört, ist unter den bekanntgegebenen 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: Eisenbahningenieur H. Wundenberg, Oberhausen (Rheinland), Bahnhofstraße Nr. 1.

Inhalt: Der Wert der Irrtümer. — Die fernbediente Weiche. — Die deutsche Eisenbahnfrage. — Milliardenforderungen der Beamten. — Der 13. ordentliche Verbandstag. — Vereinsnachrichten. — Versammlungstafel. — Anzeigen.

Der Wert der Irrtümer.

„Es irrt der Mensch, so lang er strebt", spricht das Dichterwort und findet damit unsern vollkommensten Beifall. Jawohl, wir irren, aber wir beweisen dadurch auch, daß wir streben, daß wir uns auf einem neuen Gebiete bewegen, welches von uns erst erforscht werden muß, ehe wir es vollständig beherrschen können und so gelangen wir durch Begehen von Fehlern und Irrtümern, durch fortwährendes Straucheln und Wiederaufstehen allmählich doch zu dem gewünschten Grade von Vollkommenheit, das uns zuerst als unerreichbares Ziel vor Augen schwebte.

Hieraus ersieht man, daß die Irrtümer und Fehler doch einen gewissen Wert haben und ihnen eine Bedeutung beizumessen ist, mag auch beim Begehen derselben zuerst eine gewisse Beschämung und ein peinliches Gefühl von uns Besitz ergreifen. Man muß sich eben sagen, daß absolute Unfehlbarkeit im menschlichen Leben nun einmal nicht vorherrschen kann und nur Tote keine Fehler mehr machen. Der Furchtsame, einerlei, ob er im privaten, beruflichen oder geschäftlichen Leben steht, der eine Neuerung einführen, eine Verbesserung vorschlagen könnte, einen großen Schritt nach vorwärts tun möchte, aber letzten Endes immer zagt und aus Furcht vor einem Mißerfolg, vor einem Irrtum also, zurückschreckt, er wird es im Leben nie zu etwas Großem bringen. Kein Erfinder, kein Geschäftsmann, einerlei, ob er zu den größten oder kleinsten seiner Kategorie gehört, kann je einen dauernden oder großen Erfolg erringen, wenn er die ständige Angst vor einem Fehler oder Irrtum nicht ablegen kann und sich scheut, dieses Risiko mit in Kauf zu nehmen. „Dem Mutigen gehört die Welt", dieses alte Sprichwort hat immer wieder seine volle Berechtigung, lieber einmal einen Irrtum begehen und die Folgen eines Fehlers tragen, als untätig und unentschlossen bleiben, um nur ja nicht zu irren.

Liest man die Biographien großer Männer, so ist es geradezu erstaunlich, durch welches Meer von Irrtümern sie gewissermaßen geschritten sind, ehe sie ihre Ideen und Pläne so zur Ausführung bringen konnten, wie sie ihnen von Anbeginn an im Geiste vorschwebten. Das Genie und die Begabung dieser Personen zeigte sich auch gerade in der Beziehung, daß sie sich durch keinen Irrtum entmutigen und durch keinen Fehler von ihrem gesteckten Ziele abbringen ließen, mochten ihnen auch noch so viele Hemmungen und Verluste entstanden sein. Ihre große Idee blieb ihnen stets die Hauptsache und es stand bei ihnen unverrückbar fest, daß sie solche trotz aller Irrtümer doch zum Ziele bringen würden. Es ist eine alte Tatsache, daß bequeme, gleichgültige Naturen wenig Fehler und Irrtümer begehen. Sie sind zu bequem dazu, lieber gehen sie die stets begangenen Wege und vermeiden jeden Schritt nach einem neuen, erstrebenswerten Ziel, um sich nur ja nicht eine Blöße geben und manchmal einen Fehler eingestehen zu müssen. Es ist aber ebenfalls feststehend, daß solche Leute noch niemals die Menschheit um eine große Errungenschaft oder auch nur durch das Beispiel eines erfolgreichen Lebens bereichert haben, sie lassen sich gehen, müssen aber auch den Nachteil dieser ihrer Handlungsweise tragen.

Irrtümer sind Hindernisse, aber oft im Leben sind Hindernisse letzten Endes wertvoll und Segen bringend. Das Leben eines jeden Menschen führt über Höhen und Tiefen, es müssen Hindernisse und Berge erstiegen und überwunden werden, soll das Menschenleben ein segensreiches und wertvolles sein. So wenig uns eine ganz flache, eintönige Landschaft gefällt, die ohne Hügel und Erhöhung, ohne Busch und Baum sich endlos dahinstreckt, so wenig kann und mag uns ein Menschenleben gefallen, welches einförmig und bequem dahinläuft und durch keine Sorgen, keinen Kampf und keinen Schmerz getrübt wird. Es ist klar, daß derartige Menschen gar nicht wissen können, welche Kräfte in ihnen wohnen und wie sie solche benutzen können, haben sie doch zu letzterem absolut keine Gelegenheit und müssen ihre Fähigkeiten brach liegen lassen. Hindernisse und Irrtümer aber bilden gerade für die tüchtigen Menschen den größten Ansporn dazu, nunmehr ihre ganze Energie zusammenzunehmen, ihre Kräfte zu stählen und ihren Charakter zu bilden. Von diesem Standpunkt aus gesehen ist es verständlich, wenn sich ein amerikanischer Großindustrieller, der als schlichter Arbeiter begonnen hatte, über seinen Sohn folgendermaßen äußerte, als er ihn nach vorzüglichster Erziehung und Ausbildung selbständig ins Leben treten ließ: „Viele Vorteile kann ich ihm mit auf den Lebensweg geben, aber als ich ins Leben trat, besaß ich einen solchen, der alle diese überwog, und das war meine Armut."

Unsere Irrtümer tragen am meisten dazu bei, unsere Erfahrung zu bereichern. Gewiß, die Erfahrung ist einer der teuersten Lehrmeister, zumal wir sie meist am eigenen Leibe und zum eigenen Schaden erfahren und tragen müssen, aber ebenso gewiß ist, daß nichts besser wirkt und für unser ganzes Leben im Gedächtnis bleibt, als eine aus einem Irrtum heraus gewonnene Erfahrung. Wir können auch aus den Fehlern der anderen lernen, gewöhnlich sind wir aber zu uninteressiert und zu träge dazu und machen unsere Beobachtungen lieber selbst, sammeln unsere Erfahrungen durch unsere eigenen Fehler und Irrtümer.

Schließlich sind Irrtümer schon oft zu großen Anregern geworden, die uns dazu reizen, nun erst recht zum Ziele zu gelangen, die Schwierigkeiten auf jeden Fall zu überwinden und endlich doch zum Erfolg zu gelangen, wenn nicht auf dem gedachten geraden Wege, dann auf anderen gangbaren Strecken, die uns oft erst durch die begangenen Irrtümer freigelegt und gezeigt wurden. Nur dem Mutlosen erscheinen etwaige Irrtümer und Fehler als niederdrückend.

der Vorwärtsstrebende, Ehrgeizige wird durch sie angeregt und aufgestachelt, denn jedes Hindernis rüttelt den Charaktervollen viel mehr auf, als ihm dies alles Glück zuzuteilen imstande wäre. Es darf daher der Wert der Irrtümer auf keinen Fall unterschätzt werden, vor allen Dingen sollen wir nie vor einem Unternehmen, einer Tat oder einer Veränderung zurückschrecken, die uns nach reiflicher Prüfung als vorteilhaft und aussichtsreich erscheint, nur in der Furcht, möglicherweise einen Irrtum zu begehen. „Frisch gewagt ist halb gewonnen."

Daß viele unserer Kulturerrungenschaften letzten Endes ihre Entstehung lediglich Irrtümern verdanken, sei hier noch besonders hervorgehoben. Vor allem der Wahn des Mittelalters und der Neuzeit bis ins achtzehnte Jahrhundert hinein, künstlicher Gold herstellen zu wollen, hat zu zwei der hervorragendsten Erfindungen verholfen, die ohne diese Irrtümer vielleicht kaum das Licht der Welt erblickt hätten. So gelang es bekanntlich dem Freiburger Mönch Berthold Schwarz bei seinen Versuchen, künstliches Gold herzustellen, nicht etwa Gold zu gewinnen, dafür aber das Schießpulver zu erfinden, was eine ungeheure Umwälzung der gesamten Kriegswissenschaft des Mittelalters bedeutete und dem Ritterwesen den Garaus machte. Ferner der Alchimist Böttger am Hofe August des Starken von Sachsen, der vorgab, Gold herstellen zu können und gezwungen wurde, seine Angaben zu beweisen. Nach jahrelangen Versuchen glückte ihm zwar ebenfalls nicht die Herstellung des Goldes, welches Verfahren wohl niemals glücken wird, wohl aber gelang es ihm, die Mischung einer feinen weißen Porzellanerde herzustellen, welche Sachsen zu seiner so gewinnbringenden Meißener Porzellanmanufaktur verhalf und einen Goldstrom ins Land brachte.

Aus allen diesem ersehen wir, daß die vielfach so unangenehmen und ärgerlichen Irrtümer auch ihre guten Seiten haben und für den Aufmerkenden ebenso wichtig sein können als viele andere Beobachtungen und Erfahrungen. Lasse sich deshalb niemand entmutigen und zurückschrecken, wenn am Beginn seines eingeschlagenen Weges auch Irrtümer und Mißverständnisse mit unterlaufen, solche dienen oft zu seinem Besten und sind letzten Endes dazu angetan, den Charakter zu bilden und zu stählen, und ein starker Charakter ist und bleibt die Hauptsache im Leben.

Richter.

Die fernbediente Weiche.

Mit den immer größer werdenden Aufgaben der Eisenbahnbeamten mußten auch die Eisenbahnanlagen und Einrichtungen gleichen Schritt halten, um die Sicherheit des Betriebes zu gewährleisten und Gefahren, soweit das möglich ist, auszuschließen. Diese Entwickelung der Eisenbahn kann als ein ununterbrochener Wettlauf betrachtet werden, in dem sich ständig die Anforderungen und die Einrichtungen zur Bewältigung derselben abwechselnd überholten. Und je größer diese Aufgaben, je umfangreicher diese Anlagen wurden, desto sinnreichere Einrichtungen wurden auch geschaffen. Eine für den Uneingeweihten unbegreifliche Kompliziertheit mußte dabei eintreten, die aber nur scheinbar ist und bei näherer Betrachtung bald ein klares Bild ergibt.

An den einzelnen Eisenbahner stellte diese schnell fortschreitende Entwicklung überaus große Anforderungen, so daß eine weitgehende Arbeitsteilung nötig wurde, die zur Folge hatte, daß zur Bearbeitung eines bestimmten Arbeitsgebietes schließlich nur Spezialisten herangezogen werden konnten, um einwandfreie, sachliche Arbeitsleistungen zu erreichen. Mit anderen Worten: Auch ein Eisenbahner hat gewöhnlich nur in seinem besonderen Gebiete fachmännische Kenntnisse.

Die Zahl der Eisenbahner, die sich über die einfachsten grundlegenden, betrieblichen und technischen Einrichtungen keine Vorstellung machen können, ist Legion. Damit soll nicht gesagt sein, daß dies ein Fehler oder Nachteil ist. Außer einem eigenen Interesse liegt für solche Eisenbahner kein zwingender Grund vor, sich mit diesen Dingen zu beschäftigen.

Dieses Interesse ist in einzelnen Kreisen sehr rege, kann aber meistens nicht befriedigt werden. Auch bei ernstlichen Versuchen läuft es sich bald tot durch den Mangel an geeigneter Leitung und durch den ungeheuren Wust der Literatur mit ihren unnötigen Anhängseln.

So findet man selbst unter Eisenbahn-Technikern viele, die sich über eine Stellwerksanlage nicht klar sind.

Trotzdem das Thema hierüber schon bis zur Uebersättigung erschöpft ist und nichts Neues gesagt werden kann, scheint es nicht unnötig, zusammenfassend alles zu wiederholen, unter besonderer Berücksichtigung der fernbedienten Weiche.

Die Weiche ist einer der wichtigsten Teile des ganzen Eisenbahnapparates. Da die Weichen eine gewisse Unterbrechung des Fahrweges darstellen und in ihr sich mehrere Fahrwege vereinigen, bildet sie für den Betrieb einen Hauptgefahrpunkt. Diese Gefahren sind verschiedener Art. Sie können einmal aus der Konstruktion der Weiche selbst entstehen, andererseits aber auch aus einer falschen Bedienung.

Die Größe der Gefahr ist davon abhängig, ob die Weiche in durchführenden Gleisen oder in Nebengleisen liegt, ob sie von Personen- oder Güterzügen spitz befahren wird und ob sie mit unverminderter oder verringerter Geschwindigkeit befahren wird. Hiernach richten sich die Maßnahmen, die zu treffen sind, um den Betrieb ungefährdet und ungestört durchführen zu können.

Zu diesen Maßnahmen sind zu rechnen: Verlegen der Weiche in Steinschlag, Wahl der Neigung (1:7 bis 1:14), schwerer Oberbau, von hinten aufschneidbarer Zungenspitzenverschluß, Kontrollriegelung, Vorrichtung zur Verhinderung vorzeitigen Umstellens, Federzunge, bewegliche Knieschiene usw.

Zur Verhinderung von Gefahren durch die örtliche Bedienung (handgestellte Weichen), legt man die Bedienung einer Anzahl geeigneter Weichen in eine Hand und ist so gleichzeitig in der Lage, die Bedienung feindlicher Weichen von einander abhängig zu machen, sowie die bei größeren Bahnhofsanlagen wachsenden Betriebskosten herabzumindern. Hierzu werden Stellwerke gebaut, die im allgemeinen aus dem Gebäude, dem Hebelwerk, den Leitungen und Antrieben bestehen. Neben den Stellwerken zur Fernbedienung von Weichen werden auch Stellwerke zur Fernbedienung von Signalen und Weichenriegeln hier untergebracht, so daß es möglich ist, durch Herstellung von Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Hebeln zu erreichen, daß ein Fahrsignal erst dann gegeben werden kann, wenn sämtliche Weichen richtig stehen. Die Abhängigkeit zwischen Weiche und Signal wird durch einen besonderen Hebel, den Fahrstraßenhebel, vermittelt.

Die Entfernung zwischen Stellwerk und Weiche ist selbstverständlich aus verschiedenen Gründen begrenzt. Je weiter die Entfernung ist, desto größer wird die Kraftanstrengung beim Stellen sein, und desto unübersichtlicher wird die Anlage sein. Es sind also für die Entfernung die Grundsätze maßgebend, daß

1. eine gewisse Kraftanstrengung nicht überschritten werden darf,
2. jede ferngestellte Weiche vom Stellwerk aus übersehen werden muß.

Als Höchstentfernung ist deshalb 350 m vorgesehen. Da die Leitung vom Hebel bis zur Weiche durch irgend eine Ursache Unterbrechungen erfahren kann und dadurch die Weichenzungen dem Hebel nicht in der beabsichtigten Weise folgen, so muß verlangt werden, daß eine Unterbrechung sich beim Weichensteller bemerkbar macht, damit dieser das Erforderliche sofort veranlassen kann. Hierfür sind dem Weichensteller genaue Maßnahmen vorgeschrieben.

Die veraltete Form des Hebels ist der Gestängehebel für Weichenumstellung mittels Gestängeleitung. Da hierbei Unterbrechungen der Leitungen stattfinden konnten, ohne daß der Wärter es am Hebelwerke merkte, wurden im Laufe der Zeit Doppeldrahtzugleitungen hergestellt.

Der Drahtzugweichenhebel ist im allgemeinen wie folgt konstruiert:

Er ist drehbar um eine mit der Hebelbank festverbundene Achse und wird in seinen beiden Endstellungen durch Einklinken einer Handfalle in einem Ausschnitt am Hebelbock festgehalten. Er bewegt die aus einer oder zwei Scheiben bestehende Seilrolle, auf denen je ein Ende der Doppeldrahtzugleitung befestigt ist. Diese Scheiben müssen auch von der Weiche aus bei Aufschneiden derselben oder bei Drahtbruch durch die Spannung des Drahtes bewegt werden können, damit dem Weichensteller eine Störung erkenntlich wird. Hierbei wird der Hebel nicht mit bewegt, während die Handfalle mit Verschlußbalken ausklinkt und das zugehörige Signal sperrt. Bei zweirolligem Hebel haben beide Seilscheiben das Bestreben, dem Zuge der an ihnen befestigten Drähte zu folgen. Man hat sie deshalb mittels einer Feder untereinander befestigt. Diese Feder nimmt den Zug der Leitung in der Seilscheibe auf. Beide Scheiben wirken daher wie eine Rolle und drehen sich sowohl beim Umstellen des Hebels wie auch beim Aufschneiden der Weiche in einer Richtung. Erst bei Nachlassen des Zuges in einem der beiden Drähte (Drahtbruch) erfolgt eine Bewegung gegeneinander. Eine rote Scheibe bewegt sich hierbei mit aus ihrer Grundstellung und fällt dabei dem Wärter so sichtbar ins Auge, daß ihm die Störung auffällt, falls er das dadurch verursachte Geräusch nicht bemerkt hat. Die erwähnte Handfallenvorrichtung wirkt

auf einen Hebel, der den sogenannten Verschlußbalken betätigt, durch welchen die Schubstangen des Verschlußregisters gesperrt werden.

Der Weichenhebel bewegt sich um rund 170° von einer zur anderen Endlage. Diese Bewegung entspricht einer Bewegung des anziehenden Drahtes von zirka 50 cm, die genügt, um die Weiche umzustellen.

Die Leitung zwischen Hebel und Weiche besteht aus 5 mm starkem verzinkten Stahldraht mit 100 kg Bruchfestigkeit auf ein Quadratmillimeter. Falls diese Leitung eine Ablenkung von mehr als 3° erhält, muß sie über Rollen geführt werden, wobei an diesen Stellen in die Leitung Drahtseile einzuschalten sind, da der Stahldraht infolge seiner Härte scharfe Biegungen nicht aushält. Diese Ablenkrollen erhalten einen Durchmesser von neuerdings 250 mm (Normalrolle) und einen Drehzapfen von 25 mm Durchmesser. Alle 10 m ist diese Leitung durch Führungsrollen zu unterstützen, deren Achsen aus Messing hergestellt werden. Sämtliche Rollen müssen in der Ebene der Leitung liegen, da andernfalls die Rollen an den Zapfen schleifen und dann bald ausgewechselt werden müssen. An Winkelpunkten erhält die Ablenk- oder Winkelrolle ein Fundament, das die an den Winkelpunkt auftretenden Kräfte sicher aufnimmt, ohne nachzugeben. Die Ablenkrollen sind durch abgedeckte Kästen aus 3 mm starkem Eisenblech zu schützen. Unterirdische Leitungen sind mit besonderen, in verschiedenen Größen angelieferten Kanalblechen abzudecken, die gehörig geteert werden müssen. Die Enden der Leitungsdrähte sind so zusammenzulöten, daß sie die gleiche Zugkraft aufnehmen können wie die Leitungen. Man legt sie daher 120 mm zusammen, umwickelt sie mit dünnem verzinkten Bindedraht, taucht dann diese Stelle in ein Zinnbad und streicht sie mit blauer Farbe an. Ein in die Leitung eingeschaltetes Paar Reißkloben ermöglicht es, jederzeit festzustellen, ob bei Drahtbruch die am Weichenantriebe befindliche Drahtbruchsperre eintritt, sich der Bruch am Weichenhebel anzeigt und die Sperrung der Weiche laut Verschlußtafel erfolgt.

Die in der Leitung befindlichen Spannschrauben dienen zum Anziehen der Leitung bis zu 100 mm während der Montage und bei Veränderungen der Leitung bzw. zum Einstellen des Antriebes.

Unter der Hebelbank im Stellwerksgebäude ist ein Spannwerk in die Leitung eingeschaltet, das aber auch bei Platzmangel außerhalb des Stellwerks eingeschaltet werden kann. Dieses Spannwerk dient verschiedenen Zwecken. Die Drahtzugleitungen sind zahlreichen Einflüssen ausgesetzt. Sie unterliegen wie fast alle Körper den Temperaturschwankungen. Die Höchsttemperaturausdehnung, die im Laufe des Jahres in Mitteleuropa verzeichnet wird, beträgt auf +0° bezogen bei zirka + 60° und — 20° = 60°. Da sich die Eisenmetalle um etwa 1 mm auf 1 m bei 100° C. Wärmeunterschied ausdehnen, so verursachen 60° C. Wärmeunterschied bei 1000 m 600 mm Längenänderung, bei 350 m 350 0,6 = 210 mm Diese Aenderungen müssen durch das Spannwerk ausgeglichen werden. Die Fallhöhe des Spanngewichtes müßte demnach also für diese Längenschwankung 210 mm betragen. Da das Spannwerk jedoch noch andere Forderungen zu erfüllen hat, die eine ausreichende Schwere und Fallhöhe verlangen, so wird in den besonderen Bedingungen für Lieferung und Aufstellung von Weichen und Signalstellwerken noch eine weitere Abwickelungsfähigkeit gefordert. Und zwar sind diese Forderungen folgende: Bei Drahtbruch muß im Interesse der Sicherheit des Betriebes verlangt werden, daß automatisch eine Kraft in Tätigkeit tritt, die a) die Weiche in der Endlage festhält oder sie in eine Endlage bringt, b) bewirkt, daß die Handfalle des Weichenhebels so ausgeschert wird, daß der Signalhebel gesperrt ist. Diese automatisch wirkende Kraft wird durch das Gewicht des Spannwerks erreicht und eine Fallhöhe für diese Forderungen und für den Ausgleich der Längenschwankungen von 600 mm als ausreichend angenommen. Das Spanngewicht hängt dabei an dem ganzgebliebenen Drahte. Da dies eine unerwünschte Wirkung auf den Weichenantrieb ausüben könnte, und die Forderung gestellt ist, den Weichenantrieb bei Drahtbruch während der Ruhelage der Weiche in der Endlage festzuhalten oder bei Bruch während des Umstellens in eine Endlage zu bringen, so ist am Antrieb eine Drahtbruchsperre angeordnet, die verhindern soll, daß eine ganze oder teilweise Umstellung der Weiche und somit auch ein Lösen des Spitzenverschlusses infolge Drahtbruches eintritt. Das Spannwerk in der Leitung kann aber nur dann seinen Zweck erfüllen, wenn es sich beim Umlegen des Weichenhebels nicht mitheben kann; denn dadurch würde die Uebertragung der Stellbewegung auf den Antrieb aufgehoben werden. Das Spannwerk erhält daher eine Sperreinrichtung, die selbsttätig ein Heben des Gewichtes sicher verhindert, indem beim Anheben eine Klemmvorrichtung in Tätigkeit tritt. Ein solches Spannwerk mit Sperreinrichtung befindet sich in beiden Drähten der Doppeldrahtzugleitung. Die Weichenantriebe stehen entweder parallel oder rechtwinklig zu den Weichen. Die Antriebe selbst können verschiedener Art sein, je nach Bauart der ausführenden Firmen. Jüdel baut Antriebe, bei denen die Stellbewegung des Drahtzuges durch einen Hebel auf die Weichenantriebsstange übertragen wird. Dieser Hebel ist mit seinem einen Ende mit der Weiche drehbar verbunden, mit seinem anderen Ende liegt er in der Leitung. Durch Verbindung dieses so bewegbaren Hebels mit einer Antriebsstange kann man sowohl die Weichenzunge, wie das Weichensignal umstellen.

Bei Einheitsweichenantrieb erfolgt die Uebertragung der Stellbewegung von der Antriebsrolle auf die Weichenzungen mittels Zahnrades und Zahnantriebsstange. Dieses Zahnrad ist mit der Antriebsrolle gekuppelt und hat 12 Zähne, durch die die Zahnstange bewegt wird. Die sichere Führung dieser Zahnstange erfolgt durch zwei Führungsröllchen. Die Zahnstange ist mit der Antriebsstange durch ein Doppelgelenk verbunden, da andernfalls der Mechanismus zu steif sein würde. Bei diesem Einheitsweichenantrieb wird die Sperre oder Fangvorrichtung dadurch hergestellt, daß sowohl im Zugdraht wie im Nachlaßdraht ein Sperrhaken mit seiner Nase liegt, der in seiner Mitte drehbar ist und an dessen anderem Ende eine Feder angebracht ist. Bei Bruch des betreffenden Drahtes läßt die Kraft der angezogenen Feder nach und die Nase wird an einem Anschlag abgefangen, wodurch die Weiterbewegung der Seilscheibe und eine Umstellung der Zungen nicht mehr erfolgen kann.

Mit dem Weichenantrieb wird das Weichensignal mit betätigt. Die Stellvorrichtung ist so konstruiert, daß das Signal erst erscheint, wenn der Verschluß der beim Umstellen angelegten Zunge erfolgt ist, daß es aber schon vor Aufhebung des Verschlusses der anderen Zunge aus seiner Stellung bewegt ist.

Schließlich ist mit dem Weichenantrieb noch der Spitzenverschluß verbunden, der einen sicheren Verschluß der anliegenden Zunge herstellen soll, und zwar

1. bei allen fernbedienten Weichen,
2. bei allen verriegelten Handweichen, die von Personenzügen spitz befahren werden,
3. bei Handweichen ohne Riegel, die im krummen Strange der Weiche von Güterzügen spitz befahren werden.

Man unterscheidet Spitzenverschlüsse mit innerer Abstützung und solche mit äußerer Verklammerung (Hakenschloß).

Dieser Verschluß ist so konstruiert, daß die Weiche vom Herzstück aus aufgeschnitten werden kann, ohne daß ein Teil der ganzen Anlage bis zum Stellwerk zerstört wird. Die Bewegung der aufgeschnittenen Zungen pflanzt sich bis zur Seilscheibe des Weichenhebels fort und gibt hier dem Wärter ein sichtbares Zeichen. Der Verschluß spielt sich beim Umstellen der Weiche in drei Abschnitten ab, und zwar:

1. Entriegelung der anliegenden Zunge, bei Bewegung der abliegenden Zunge um 70 mm,
2. innerhalb der nächsten 70 mm wird die anliegende Zunge um 70 mm bewegt und die früher abliegende Zunge liegt an,
3. weitere 70 mm Bewegung, anliegende Zunge wird verriegelt, abliegende Zunge liegt 140 mm ab.

Die beiden Verschlußhaken sind an der Zungenverbindungsstange und an der Zunge drehbar gelagert. Das Ende der Zungenverbindungsstange ist gabelförmig ausgebildet. In dieser Gabel ist mittels Ringbolzen die Weichenantriebsstange mit der Weichenzunge befestigt. Durch Herausziehen dieses Ringbolzens ist auf schnellstem Wege die Fernstellung in Handstellung umzuwandeln.

Händel-Halle.

Die deutsche Eisenbahnfrage.

Von Staatsminister von Breitenbach.

Das im Auftrage des Reichsverbandes der deutschen Industrie jüngst erstattete Gutachten über die deutsche Eisenbahnfrage hat lebhafte Beachtung gefunden. Angesichts seiner Verfasser — zum einen Teil hervorragender Sachverständiger des Eisenbahnwesens mit reichen in leitenden Verwaltungsstellen gewonnenen Erfahrungen, zum anderen Teil erster

kenner unseres Wirtschaftslebens, war das zu erwarten — trotz der aus unserer politischen Lage sich ergebenden starken Beunruhigung des öffentlichen Lebens.

Es wird verstanden werden, wenn der langjährige Leiter des Preußischen Eisenbahnwesens zu den dort behandelten Problemen Stellung nimmt — freilich nur in großen Zügen, ohne an Einzelheiten Kritik zu üben. Auch für unsern Stand dürften die Ausführungen unseres ehemaligen höchsten Vorgesetzten von Interesse sein.

„Die Verfasser des Gutachtens verzweifeln an der Zukunft der Reichsbahnen als Reichsbetriebe!

In zwei mir vorliegenden bemerkenswerten kritischen Abhandlungen von Staatsminister a. D. Hoff in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 17, 1922 und von Wirkl. Geh. Rat Dr. v. d. Leyen im Bankarchiv werden die zur Begründung dieser desperaten Auffassung vorgebrachten Tatsachen und Gründe beanstandet. In wesentlichen Punkten wird diesen Kritikern beizutreten sein, wenn auch zuzugeben ist, daß die zusammenfassenden Thesen des Gutachtens (Seite 17), die dahin lauten: „Der Umstand ist zu gering, die Selbstkosten sind zu groß, die Preisstellung war unrichtig", als unanfechtbar gelten können, daß sie die wesentliche Ursache der beunruhigenden Lage der Reichsbahn sind. Aber es ist schwer, aus dieser Feststellung den Schluß zu ziehen, daß es nur privatwirtschaftlichem Unternehmungsgeist gelingen kann, diese letzten Ursachen der Fehlbeträge zu beseitigen.

Zu beanstanden ist, daß die Verfasser des Gutachtens den bereits geplanten Ersparnismaßnahmen des Reichsverkehrsministers, wie sie in den Entwürfen zum Arbeitszeitgesetz und Eisenbahnfinanzgesetz, in der Behandlung der Demobilmachungsfragen, in der Wiedereinführung des Stücklohnverfahrens und der Prämien für gesteigerte Arbeitsleistungen nicht diejenige Beachtung schenken, die sie verdienen. Auch ein privatwirtschaftliches Unternehmen würde ohne Verwirklichung dieser Ziele von Anbeginn lebensunfähig sein. Man wird es beklagen müssen, daß die entscheidenden Stellen im Reiche bisher nicht in die Lage gesetzt sind, diese Pläne zu verwirklichen, obwohl das Gutachten der Sozialisierungskommission sich in gleicher Richtung bewegte und seit einem halben Jahre vorliegt.

Ich wiederhole, was ich bereits an anderer Stelle ausgesprochen habe: daß die furchtbare Last der durch die Geldentwertung bedingten Tariferhöhungen nur dann verstanden und hingenommen wird, wenn die Verwaltung der Reichsbahnen den Nachweis führen kann, daß sie auf der Ausgabeseite das bei vernünftiger Wirtschaft zulässige Mindestmaß erreicht hat. Man möchte fast glauben, daß auch der Reichsverband der deutschen Industrie seiner berechtigten Unruhe über die Zukunftsgestaltung des deutschen Eisenbahnwesens Zügel angelegt, sich abwartend verhalten und dem Reichsverkehrsminister Ellbogenfreiheit gelassen hätte, wenn diese unabwendbaren und unerläßlichen Sanierungsmaßnahmen bereits durchgeführt wären. Stärkste Initiative will mir hier am Platze erscheinen.

Das Gutachten der Sachverständigen — es verlautet noch nicht, daß der Reichsverband es zu seinem eigenen gemacht hat — gelangt zu dem Vorschlage, die Reichsbahnen abzutreten an ein auf gemeinwirtschaftlicher Grundlage errichtetes Unternehmen, in der Form einer Aktiengesellschaft.

Für meine Einsicht ist es nicht erreichbar, wie ein wirtschaftliches Unternehmen von dem Umfange und den Zwecken der Reichsbahnen auf dem geplanten Unterbau und mit den von den Gutachtern vorgesehenen Organen als Wirtschaftsinstrument wirken soll. Selbst die finanzielle Tragfähigkeit erscheint bei Bezahlung des wahren Wertes zweifelhaft; und versagte sie, so wäre das Reich vor die Frage der Rücknahme gestellt, da ein Verfall der Bahnen aus dem Bereiche der Möglichkeit liegt.

„Gemeinwirtschaft" gilt heute vielfach als Allheilmittel. Sie beseitigt Reibungen, gleicht Gegensätze aus und läßt die Berücksichtigung verzweigter Interessen zu. Sie wird es sein können bei fester Begrenzung der Aufgaben und kraftvoller Leitung, wie u. a. das großzügig aufgebaute Rheinisch-Westf. Elektrizitätswerk beweist. Allgemeine und nachhaltige Erfahrungen liegen noch nicht vor. Aber diese Wirtschaftsform ausdehnen wollen auf ein Riesenunternehmen, dessen Linien das ganze Reich durchziehen, in feinsten Adern bis in seine Peripherie auslaufen oder dort die Uebergänge bilden zum internationalen Verkehr, dessen prinzipaler — jetzt freilich zurückgedrängter — Zweck die Förderung des Verkehrs eines 60 Millionen Volkes an tausendfältigen Zentren mit ebensovielen Ansprüchen bedeutet, belastet mit einem Personal von mehr als einer Million Angestellter, scheint mir über das durch sie Erreichbare hinauszugehen.

Die „Gemeinwirtschaftlichkeit" scheitert in diesem Falle an dem vorgesehenen Unterbau. Landwirtschaft, Industrie, Handel, Handwerk, Reich, Länder, Kommunen, Angestelltenschaft sollen seine Bausteine sein. So schwerwiegend und entscheidend jeder dieser Faktoren für unser staatliches, wirtschaftliches, soziales Leben ist, so bedeutet ihre Summierung dennoch nicht die Verkörperung der allgemeinen Interessen des Staatswohles. Die Verfasser des Gutachtens irren, wenn sie das, wie bei der geforderten Preisgabe des Tarifhoheitsrechts des Reiches erkennbar wird, voraussetzen.

Unüberbrückbare Gegensätze müssen sich bei der Ansammlung von Riesenkräften entwickeln, die sich in der Generalversammlung, im Aufsichtsrat, im engeren und im erweiterten Vorstand auswirken wollen und entladen werden. Das Zentralorgan, der Vorstand, — die Aufsicht des Reiches ist auf ein Minimum beschränkt — ist diesem Widerstreit gegenüber ohne „Durchschlagskraft". Der primus inter pares im Vorstande hat — außer seinem eigenen Wirkungskreise — tatsächlich nur ein Veto, keine Initiative. Es entfällt das Moment, welches die seitherige Verwaltung auszeichnet: die Möglichkeit der Durchsetzung eines überschauenden starken Willens, auch gegenüber hartnäckigem Widerstande.

Rein politisch betrachtet sind die geplanten Generaldirektionen, welche als selbständige Wirtschaftskörper gedacht sind, die Nägel zum Sarge der Einheitlichkeit und Geschlossenheit der deutschen Eisenbahnen, wie sie heute durch die Reichsbahnen verkörpert wird — und eins der Grabscheite für den Preußischen Einheitsstaat. Zentren eines öden, selbstsüchtigen Partikularismus werden diese kostspieligen Riesenorgane werden, nicht nur in Süddeutschland, sondern auch in Preußen selbst. Das Ruhrrevier, das niedersächsische Gebiet mit den Hansestädten, Großthüringen mit den zugehörigen Preußischen Gebieten werden die in Aussicht gestellte wirtschaftliche Selbständigkeit angreifen und damit der politischen die Wege ebnen. Deutschlands Gegner können sich keine bessere Lösung wünschen.

Und noch ein weiteres, das für meine Beurteilung entscheidend ist. So gut wie ausgeschlossen, zum mindesten auf das äußerste erschwert, wird der von den Preußischen Staatseisenbahnen erstrebte und durchgeführte Ausgleich der wirtschaftlichen Kräfte des Ostens und des Westens. Der ganze Osten, bereits durch den uns aufgezwungenen Gewaltfrieden ins Mark getroffen, müßte wie ein Mann gegen solche Lösung angehen.

Kaufmännische Einfachheit der Verwaltungsreform wird heute für die großen Reichsbetriebe gefordert. Das Gutachten entfernt sich weit von dieser programmatischen Forderung. Man vergegenwärtige sich, daß unter den Gesellschaftsorganen, der Generalversammlung, dem Aufsichtsrat, dem engeren und weiteren Vorstande, die Generaldirektionen, Direktionen und möglicherweise die Aemter (letzteres ist offen gelassen) schalten und walten werden — eine Häufung, die die großen Errungenschaften der geltenden Organisation, welche nur der Zentralstelle unterstellte Verwaltungsbehörden mit deren Organen, den Aemtern, kennt, außer Acht läßt. Von welcher Seite ich auch den organisatorischen Vorschlag der Sachverständigen betrachte, ich vermag nur einen Rückschritt festzustellen und eine völlige Abkehr von den großen wirtschaftlichen Gesichtspunkten, die die Reichsbahnen als Erbe der deutschen Staatsbahnen, insbesondere derjenigen Preußens übernommen haben.

Preisgabe des Reichseisenbahnbetriebes und Ueberlassung an Dritte wird nur dann zum Gebot, wenn erwiesen ist, daß dieser dauernd außerstande ist, sich selbst zu tragen und das Reich vor Fehlbeträgen zu bewahren. Solcher Beweis ist bis heute nicht erbracht. Der Kampf der Reichsbahnen gegen die katastrophalen Wirkungen des Krieges und der Revolution ist noch im vollen Gange. Vor seinem Abschluß Entscheidungen zu treffen, die einen Bruch mit der durch Jahrzehnte bewährten, glanzvollen wirtschaftlichen Einrichtung des alten Reiches und seiner Bundesstaaten bedeuten, wäre ein Entschluß, der politisch und wirtschaftlich als unwiderbringlich, verhängnisvoll nachwirken würde. Heute kann es sich nur darum handeln, alle Sanierungsmaßnahmen unbeugsam und unter Zurückdrängung derjenigen Widerstände kraftvoll durchzusetzen, die wohl dem geheiligten Egoismus und dem Parteistandpunkt entspringen, aber dem Reichsinteresse zuwiderlaufen.

„Entpolitisierung" ist ein Ziel, das zu erstreben ist, so dehnbar der Begriff auch ist. Sie wird erfolgen, wenn dem für den Reichsbahnbetrieb verantwortlichen Minister und Verwaltungschef vor dem Reichstage, dem die Kontrolle und die Verhandlung der Grund- und Richtlinien des Unternehmens obliegt, weitgehende Bewegungsfreiheit unter sachverständigem Beirat zugestanden wird. Eine Ausschaltung des Reichstages

darüber hinaus wäre schädlich und würde nur den Einfluß derjenigen Kräfte und Organisationen verstärken, die heute bereits einen ihnen nicht zustehenden, das Ansehen der verfassungsmäßigen Gewalten abträglichen Einfluß üben und die Verwaltung politisieren.

Milliardenforderungen der Beamten.

Unter dieser Ueberschrift und mit dem Zusatz „Die Beamten fressen den Staat auf", vertreibt der Wahrheiten-Verlag (E. F. Pilger) in Berlin S.W. 48 ein Heft, das auch verschiedenen Organisationen übersandt wurde. Es erscheint zweckmäßig, dem Wunsch des Verlages nachzukommen und den Inhalt dieses 1. Heftes in den Fachzeitschriften kurz und möglichst allgemein zu besprechen, da die wirklichen Ursachen über die traurigen Finanzverhältnisse der Reichs- und Staatsbetriebe in der Oeffentlichkeit noch längst nicht genügend bekannt sind oder nicht anerkannt werden. In den nachstehenden Kreis der Betrachtungen sind nur die Verhältnisse der Eisenbahnverwaltung gezogen worden.

Der Verfasser des Heftes behauptet zunächst, daß die fortgesetzte Vermehrung der Beamten, Einstellung von ungezählten Angestellten und Hilfskräften, die andauernden Gehaltserhöhungen und die übertriebenen Steigerungen der Tarife die Ursache zu dem Ausspruch seien: „Die Beamten fressen den Staat auf." Es wird dann weiter ausgeführt, die Mißstimmung im Volke gegen die Beamten sei zurzeit derart groß, daß man sie allgemein als Schmarotzer im Staatskörper ansieht. Arbeitgeber- und Geschäftskreise wären der Ansicht, daß lediglich die Beamten, Staatsangestellten und -arbeiter in ihrer Schwerfälligkeit die Vorwärtsentwicklung des Wirtschaftslebens hemmen. Dagegen seien die freien Angestellten- und Arbeiterkreise bereits von der Einsicht durchdrungen, daß nur produktive Arbeit unser Wirtschaftsleben vorwärts bringen kann. Der Verfasser geht dann auf die Entwicklung des Beamtentums, seine Erziehung, unerschütterliche Treue und aufopfernde Arbeit, ohne Rücksicht auf den eigenen Vorteil in früheren Zeiten ein. Der Staat habe sich das Herausheben der Beamten aus der Volksmasse, dann auch finanziell dadurch zu Nutzen gemacht, daß die Bezahlung niemals im Verhältnis zu der geforderten Vorbildung, Leistung und Verantwortung stand. Besonders bezeichnend für den wirtschaftlichen Tiefstand der Beamten schon in früheren Zeiten ist dann der nächstehend wörtlich wiedergegebene Absatz der Schrift.

„Als der Beamtenkörper immer mehr einen größeren Umfang annahm, suchte man die Ausgaben dadurch zu vermindern, indem man den Beamten mit Uniform, Abzeichen, Orden, Titel usw. abfand und die Vergütung für die Leistungen möglichst niedrig hielt. Später traten Ruhegehälter, Witwen- und Waisengehälter dazu, um einer Einschränkung der Arbeitsleistung der Beamten durch Zukunftssorgen, die bei der geringen Besoldung unbedingt eintreten mußten, vorzubeugen. Dadurch, daß die Erlangung der Beamteneigenschaft erst nach einem dornenvollen und arbeitsreichen Weg erreicht werden konnte, war es im allgemeinen möglich, auserlesene und mit größter Ausdauer ausgestattete Volkskräfte dem Beamtenkörper zuzuführen. Den Hauptnachwuchs bildeten die Beamtensöhne, die mit den Leiden und Freuden der Stellung eines Beamten vertraut waren. Die Einschränkungen, die diese Söhne im Elternhause gewöhnt waren, erleichterten ihnen den ungewissen Weg, eine Beamtenstelle zu erreichen."

Weiter wird nun noch wahrlich ergreifend das Elend und die unsichere Stellung der im Vorbereitungs- und diätarischen Dienst stehenden Beamten geschildert. Trotz des auch dann noch selten den jeweiligen Lebensverhältnissen angepaßten Einkommens wäre früher der Tag der planmäßigen Anstellung ein Freudenfest in der Familie und von besonderer Bedeutung für das Leben gewesen. Auch an den unbedingten Gehorsam, erschwerten Aufstieg und die Schwierigkeiten, Stellenvermehrungen zu erhalten, wird gedacht. Alles wird von dem Gesichtspunkt aus beleuchtet, wie früher billige und tüchtige Arbeitskräfte erzogen wurden und dabei ungeheuer viel Geld erspart werden konnte.

Nach Ansicht des Artikelschreibers ist erst im Jahre 1909, infolge der allgemeinen Besoldungsreform, die bisherige traurige Stellung der Beamten von ihnen erkannt worden. Der früher einzig gangbare Dienstweg sei nun nicht mehr ausreichend gewesen und die trotz aller Nöte vielen Beamten sowie dem Staat nicht angenehmen Beamtenverbände hätten sich gegründet. Gegenseitige Bekämpfung der einzelnen Sparten habe es mit sich gebracht, daß weder in den Parlamenten noch seitens der Regierung auf die Verbandsvorstellungen hin für bessere Verhältnisse gesorgt wurde. Trotz aller Mißerfolge sei aber das Pflichtgefühl Sieger geblieben. Mit Ausbruch des Krieges habe dann die notwendige Ergänzung des Personals aus den freien Berufen bewirkt, daß dem bisher abgeschlossenen Beamten nach und nach klar wurde, daß er für wenig Geld schufte, während der freie Mann für geringe Leistungen sein gutes Auskommen habe. Die einsetzende Teuerung und das Ausbleiben der Orden und Titel hätte den Beamten weitere Nahrung zur Aenderung seiner bisherigen Grundsätze gegeben. Die alte Regierung habe dem Umschlag der Beamten nicht Rechnung getragen und nun hätte die Revolution mit Hilfe der Weiterarbeit der Beamten den Sieg davongetragen. Die Beamten seien interessenlos geworden. Warum, das sagt der Verfasser nicht. Er ergeht sich vielmehr in allgemeinen Ausführungen über die Versprechungen der Republik an die Beamten und die Schwierigkeiten, eine politisch in keiner Weise geschulte Beamtenmasse von 2 Millionen Köpfen zu organisieren, immer unter Hinweis auf den gewaltigen Einfluß der angeblich bei den Behörden in Massen vorhandenen Bediensteten aus den freien Berufen. Auch die Republik habe kein Interesse an einem Zusammenballen der Beamtenmassen gehabt. Trotz der großen Besoldungsreform, die Milliarden kostete, und der neuen Gehälter, die immer wieder große Summen verschlingen, könne man zufriedene Beamten mit der Laterne suchen und ihre Unzufriedenheit würde immer größer. Geradezu humoristisch wirken unter den heutigen Verhältnissen die Sätze: „Die Mittel des alten Staates, die Beamten mit kleinen Aufmerksamkeiten, Orden, Titeln usw. zu befriedigen, sind beseitigt. Geld und nochmals Geld ist die Losung. Die scheinbar hohen Gehaltssätze sind zum Teil illusorisch infolge der hohen Steuerabzüge, die der Beamte früher nicht hatte." Nun seien besonders die unteren Klassen der Beamten radikalisiert und zu Streiks geneigt. Die Verelendung fast aller Beamten wird damit abgetan, daß auf ihre große Unzufriedenheit trotz immer neuer Milliardenforderungen hingewiesen und der einst so geachtete Beamte von der freien Wirtschaft als Schmarotzer und Arbeitsscheuer angesehen werde, dessen Tätigkeit nur in neuen Gehaltsforderungen bestehe. Die um ihre Existenz kämpfende freie Wirtschaft habe dafür zu zahlen. Zu den jetzigen Beamtenverhältnissen wird dann noch ausgeführt, der Staat hätte vor dem Kriege fast ausschließlich planmäßige Beamte, geprüfte und ungeprüfte Beamtenanwärter gehabt. Heute seien die Behörden aber durch unzählige Behördenangestellte der freien Berufe gefüllt, die sich ganz wohl fühlten und zu ihrem früheren Beruf gar nicht zurück wollten. Die Tüchtigen dieser Hilfskräfte der Kriegszeit hätten sich längst wieder der freien Wirtschaft zugewandt. Was jetzt noch übrig sei, hemme den meist überflüssigen Geschäftsgang. Die Hilfskräfte hätten die Beamten überzeugt, daß es nicht mehr nötig wäre, ihre ganze Arbeitskraft dem Staate zu widmen. So hätten sich die Beamten nach und nach eine bequemere Dienstführung angeeignet, die selbst nach dem Urteil eines Beamtenführers erst nach längerer Zeit wieder beseitigt werden könne. Das Werk erwähnt noch das Minderwertige des Hilfspersonals und fordert, diese Verderber der Beamten und auch die Wartegeldempfänger mit eisernem Besen auszukehren, da dann erhebliche Summen gespart würden und die Beamten wie früher wieder alles selbst erledigen müßten. Genau wie die Heeresverwaltung und Privatbetriebe alles abgestoßen hätten, was seinen Platz nicht voll ausfüllt, müßten dies auch die Behörden ohne Rücksicht auf Partei- oder sonstige Unterbringungsnotwendigkeiten tun. Es sei besser, Erwerbslosenunterstützungen zu zahlen, als solche Schädlinge des Staatsganzen weiter zu beschäftigen. Kurz gestreift wird auch noch die falsche Sparsamkeit, gering besoldete und nicht genügend vorgebildete Beamten auf Posten zu verwenden, die durch besser vorgebildete besetzt sein müßten. Der nun folgende Absatz — der einzige, den ein Beamter aus der ganzen Abhandlung unterschreiben kann — verdient ebenfalls wörtlich wiedergegeben zu werden.

„Der Beamte muß so bezahlt sein, daß er den Zeitverhältnissen entsprechend leben kann, um seine ganze Kraft wie einst nur dem Staate widmen zu können. Alle Bewilligungen, selbst wenn Milliarden hierbei in Frage kommen, sind dann gut angelegt."

Der Hinweis, zurzeit würden Milliarden bewilligt, damit bei den Behörden ein angenehmes Leben geführt werden kann, was das Wirtschaftsleben nicht weiter ertragen könne, kann nur von Unkundigen geschrieben werden, die solche Weisheit besser für sich behielten. Er ist als durchaus ungerechtfertigt zurückzuweisen. Der Verfasser kommt nun zu dem Schluß, daß fremde Hände die Behördenreinigung vornehmen würden, wenn hier Regierungen und Parlamente versagten. was

dem Ansehen des Reiches nur schädlich sei. Er fährt dann wörtlich fort: „Sind die Beamten erst wieder unter sich, und hat jeder sein volles Pensum, so hört jedes Politisieren und die Unzuverlässlichkeit in den Behörden von selbst auf. Eine angemessene Besoldung dieser Beamten muß und kann dann auf alle Fälle Platz greifen. Die nicht beamteten Bürger und die freie Wirtschaft werden dann die Kosten zu tragen wissen. Der alte treue Beamte, der seinerzeit Preußen und das Reich durch seine Bescheidenheit hat groß machen helfen, wird dann auch ein treuer Helfer bei der Wiederaufrichtung des Reiches sein."

Soweit die Weisheit des Verfassers im Wahrheiten-Verlag, die er rücksichtslose Aufklärung nennt und deren er über die unerhörten Zustände bei der Post-, Eisenbahn- und Finanzverwaltung noch mehrere in Aussicht stellt.

(Schluß folgt.)

Der 13. ordentliche Verbandstag.

Die Krisis, welche sich in allen Großorganisationen bemerkbar macht, hatte auch auf die Verhandlungen unseres diesjährigen Verbandstages eine gewisse Schwüle gelagert. Jeder, der so zahlreich erschienenen Mitglieder, trug eine besonders starke Spannung zur Schau in der Erwartung, was wird geschehen? Ist die Einigkeit noch vorhanden, oder ist die Spaltung unvermeidlich, hervorgerufen durch die parteipolitische Einstellung der Großgewerkschaften. Es muß aber hier gleich gesagt werden, daß die Vernunft gesiegt hat, und das Schlimmste, was gegen die Hebung des Rottenführerstandes geschehen konnte, vermieden ist, indem bei Abstimmung des Punktes 3 der Tagesordnung die Einigkeit sehr stark in den Vordergrund trat und wird dieses auf manche anderen Verbände der technischen Eisenbahnbeamten hoffentlich rückwirkend sein, denn die Frage der Besserstellung der Techniker ist nur durch die Techniker selbst zu lösen, von anderer Seite ist keine Hilfe, sondern nur Gegenströmungen zu erwarten.

Nach den üblichen Begrüßungsansprachen wurde zur Verhandlung der Tagesordnung geschritten. Bevor jedoch dies geschehen konnte, mußte der Verbandsvorstand, notgedrungen durch vollständig aus der Luft gegriffene, schwere Beleidigungen des 1. Vorsitzenden wie des ganzen Vorstandes die Vertrauensfrage stellen, um die Verhandlungen weiterführen zu können. Das Vertrauen wurde einstimmig ausgesprochen. (Gegen den Urheber der Beleidigungen wird Privatklage erhoben.) Kassenbericht, Geschäftsbericht, sowie Haushaltsplan wurden ohne wesentliche Debatte angenommen. Wie zu erwarten war und dies auch geschehen mußte, löste Punkt 3 der Tagesordnung (Organisations- und Beitragsfrage) eine sehr lange Debatte aus. Wer die Aussprache verfolgt hat, mußte sich sagen, hier steht alles auf dem Spiele. Das Zünglein der Wage schwankte sehr stark, teils für Anschluß an die Gewerkschaft der Techn. Eisenbahnbeamten, gegründet am 1. 7. 1922, teils für Selbständigkeit des Verbandes auch in der Interessenvertretung, teils auch für Beitritt zur Reichsgewerkschaft. Letzteres ergab aber sehr starke Minderheit. Die Aussprache hat aber leider auch ergeben, daß nicht alle Delegierten die Einigkeit des Verbandes als höchstes Ziel erachten. Es sei hier nur an die Worte des Kollegen Kusch-Berlin, Vertreter des Bez.-Vereins Berlin, erinnert, der da ausführte: Wenn das Verbandsschifflein auf Klippen geraten würde und dann zerschellen würde, so würde dies auch nichts schaden. Je früher dies geschehe, desto besser wäre es.

Nach erfolgter Aussprache und abgegebenen Erklärungen der Vertreter der Gewerkschaft der technischen Eisenbahnbeamten, Herren Ickler und Binding erfolgte dann die Abstimmung in später Abendstunde. Die erste Frage: Beitragserhöhung auf vierteljährlich 70 Mark wurde einstimmig angenommen. Die zweite Frage: Anschluß an die Gewerkschaft der Technischen Eisenbahnbeamten, wurde angenommen, indem 19 Delegierte Ja, einer Nein und 3 Stimmenenthaltung aussprachen. Die Abstimmung geschah namentlich. Hierdurch war die Krisis gebrochen und ein Gefühl der Erleichterung ging durch die Reihen der Anwesenden. Hoffentlich hat der Verband in Organisationsfragen nun endlich Ruhe und kann die Ziele der Interessenvertretung jetzt energisch verfolgen. Gesagt muß aber werden, daß die Rottenführer es aller Voraussicht nach sein werden, die für die Einigkeit der Techniker bahnbrechend wirken, hoffentlich nicht ohne Erfolg. Wollen die Techniker ihren Beruf besser bewertet haben, so muß und kann nur die Einigkeit der Techniker zum Ziele führen, andernfalls alles verloren ist.

Am zweiten Verhandlungstage wurden die Anträge des Verbandsvorstandes als auch der Bezirksvereine behandelt, diese teils angenommen, teils abgelehnt, teils zum nächstjährigen Verbandstage zurückgestellt. Für das Geschäftsjahr 1923 sind die Wohlfahrtseinrichtungen um 100 Prozent erhöht, so daß Sterbegeld nach fünfjähriger Mitgliedschaft für Mitglieder 2000 Mk., für deren Ehefrauen 1000 Mark, Unfallunterstützung 1000 Mk. und Rechtsschutz auch 10 000 Mark gezahlt wird. Die Beiträge für den Verband betragen 25 Mark vierteljährlich. Für die Gewerkschaft Techn. Eisenbahnbeamten 15 Mk. monatlich oder 45 Mk. vierteljährlich. Hierfür zahlt die Gewerkschaft auch Sterbegeld, nach einjähriger Mitgliedschaft 1000 Mk., nach fünf Jahren 1500 Mk., nach 10 Jahren 2000 Mk. Die erhöhten Beiträge sind ab 1. 7. 1922 zu zahlen. Im nächsten Jahre findet der Verbandstag in Kassel statt.

Wenn gleich nun unter Punkt „Verschiedenes" es zu unliebsamen Reibungen kam, bei persönlichen Bemerkungen, so muß doch gesagt werden, daß der Verlauf der Verhandlungen sehr würdig war. Ruhe und Besonnenheit führten zum Ziele. Wenn nun jeder Führer, jedes Mitglied weiter mit Interesse und Zähigkeit an der Hebung des Standes arbeitet, die Werbung außenstehender Kollegen nicht vergißt, dann kann es nicht fehl schlagen, das gesteckte Ziel zu erreichen.

Der ausführliche Bericht erfolgt in nächster Nr. unserer Zeitung.

Schneider, 1. Vorsitzender.

Vereinsnachrichten.

Bez.-V. **Cassel.** Ortsverein Marburg. Unsere nächste Versammlung findet am 16. 7. 22, vorm. 10 Uhr in Kirchhain, Gasthaus zur Post, statt. Ich bitte die 6 Kollegen, welche bis jetzt nur 30 Mk. Beitrag gezahlt haben, in dieser Versammlung zu erscheinen, damit dieselben Aufklärung bekommen können. Ich wohne jetzt: Himmelsberg, Post Rauschenberg, Bez. Cassel.

Jennemann, 1. Vorsitzender.

Bez.-V. **Erfurt.** Bekanntmachung. Da auf mehrmalige Aufforderung des 1. Verbandsvorstandes sowie durch Aufforderung des Bezirkskassierers die restierenden Kollegen der Ortsgruppen ihre Beiträge für das Jahr 1921 nicht bezahlt haben, so erkläre ich dieselben nach § 3, 3^3 der Satzungen als vom Verbande ausgeschlossen. Dasselbe gilt auch für sämtliche Restanten bis zum 30. 6. 22, wenn nicht Zahlung oder Nachricht bis zum 31. 7. 22 an mich erfolgt.

Oskar Heinrich, Erfurt, Magdeburger Str. Nr. 1 b.

Bez.-V. **Essen.** Laut Beschluß der letzten Bezirksversammlung soll nach dem diesjährigen Verbandstage eine Bezirksversammlung stattfinden. Diese findet am Sonntag, den 30. Juli, nachm. 3 Uhr, in Essen, im katholischen Gesellenhaus, Steeler Str., statt. Hierzu bitte ich um vollzähliges Erscheinen der Mitglieder.

Fink, Vors.

Bez.-V. **Münster.** Bekanntmachung. Die Bezirksversammlung findet wegen anderweitiger Benutzung des Versammlungslokals nicht am ersten, sondern am zweiten Sonntag im August, also am 13. 8., vormittags 10 Uhr, bei Gastwirt Geritzen in Osnabrück, Meller Str., statt. Tagesordnung wird in der Versammlung bekannt gemacht. Um zahlreiches Erscheinen der Kollegen wird gebeten.

Der Vorstand. J. A.: Schröder, 1. Vors.
J. A.: Hansel, Schriftführer.

Bez.-V. **Köln.** Bekanntmachung. Unsere Bezirksvereinsversammlung findet statt am 6. 8. 22 in M.-Gladbach im Lokale von Herrn Anton Jochims, Lüriperstr. 30, vorm. 10 Uhr. Lokal liegt 3 Minuten vom Hauptbahnhof. Es wird in der Hauptsache über den Verbandstag berichtet. Ich bitte dringend, recht zahlreich an dieser Versammlung teilzunehmen, da der Hauptvorstand auch eingeladen ist.

Joh. Oberhäuser, Vors.

Bez.-V. Mainz. Ortsverein Darmstadt. Am 13. Aug. 1922 findet unsere erste Wanderversammlung für dieses Jahr in Weinheim statt. Kollegen, wie Euch bekannt ist, waren unsere Wanderversammlungen im vorigen Jahr von Erfolg. Es wurden 23 Mitglieder im Jahre 1921 in den Ortsverein Darmstadt aufgenommen, darum geht an Euch Kollegen die Bitte, auch in diesem Jahre sich recht zahlreich zu beteiligen, denn nicht allein der Vorstand muß arbeiten an unserer guten Sache, sondern alle Mitglieder müssen helfen, damit unser Verband stärker wird, und jeder einzelne Kollege, welcher noch im Verbande fehlt, muß angespornt werden, daß er demselben beitritt. Aber nicht allein die Kollegen des Ortsvereins Darmstadt fordere ich auf, sich an der Versammlung zu beteiligen, sondern es geht der Ruf an alle Kollegen des Bezirksvereins Mainz und deren Frauen, auf nach Weinheim an der Bergstraße am 13. August. Die Kollegen des Bezirksvereins fahren ab Mainz 7,54 Uhr, an Weinheim 11,19 Uhr. Rückfahrt ab Weinheim 6,22 Uhr, Mainz an 9,21 Uhr. Beginn der Versammlung 2½ Uhr.

J. A.: Bingel, Schriftführer.

Versammlungs-Tafel.

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

Altona. Versammlungsort Hamburg. 16. 7. 22, nachm. 1 Uhr. St. Georger Hof, Kreuzweg Nr. 6.

Berlin-Osten. Ortsverein Schneidemühl. Versammlungsort Schneidemühl. 23. 7. 22, vorm. 11 Uhr. Rest. Dust, Alte Bahnhofstr. 6.

Berlin-Osten. Ortsverein Jastrow. Versammlungsort Jastrow. 6. 8. 22, nachm. 1 Uhr. Schützenhaus.

Berlin-Osten. Ortsverein Cottbus. Versammlungsort Cottbus. 16. 7. 22, vorm. 10 Uhr in der Kleinen Funkenburg.

Breslau. Versammlungsort Breslau. 16. 7. 22, nachm. 2 Uhr. Vereinslokal.

Bremervörde, Ortsverein. Versammlungsort Bremervörde, 16. 7. 22, nachm. 12,30 Uhr. Röttingshotel.

Berlin-Osten. Ortsverein Schneidemühl. Versammlungsort Schneidemühl. 23. 7. 22, vorm. 11 Uhr. Rest. Dust, Alte Bahnhofstraße 6.

Cassel. Ortsverein Nordhausen. Versammlungsort Sangerhausen. 23. 7. 22, vorm. 9 Uhr. Georgenbrauerei.

Cassel. Ortsverein Northeim. Versammlungsort Bodenfelde, 23. 7. 22, vorm. 10 Uhr. Gastwirt Alfred Kempe.

Cassel. Ortsverein Cassel. Versammlungsort Cassel. 23. 7. 22, vorm. 9 Uhr. Hotel Wagner, Ottostr.

Cassel. Ortsverein Marburg. Versammlungsort Kirchhain. 16. 7. 22, vorm. 10 Uhr. Gasthof zur Post.

Cassel. Ortsverein Nordhausen, Versammlungsort Sangerhausen. 23. 7. 22, vorm. 9,30 Uhr. Georgenbrauerei.

Cassel. Ortsverein Paderborn. Versammlungsort Brilon-Stadt. 16. 7. 22, nachm. 1 Uhr. Hotel Deutsches Haus.

Cassel. Ortsverein Northeim. 23. 7. 1922, 10 Uhr vorm. in Bodenfelde beim Gastwirt Alfred Kempe.

Cassel. Ortsverein Cassel. Versammlungsort Cassel. 23. 7. 1922. 9½ Uhr vorm. Hotel Wagner, Ottostr.

Cöln. Ortsverein Neuß. Versammlungsort Neuß. 26. 7. 22, Bahnhof, Stellwerk Nst.

Cöln. Ortsverein Cöln. Versammlungsort Cöln. 16. 7. 22, vorm. 9 Uhr. Rest. Kripps, Johannisstr. 42.

Danzig. Ortsverein Danzig. Versammlungsort Danzig. 16. 7. 1922. 1 Uhr nachm. ?

Elberfeld. Ortsverein Düsseldorf. Versammlungsort Lösrath, 6. 8. 22, nachm. 2 Uhr. Familienfest. Abfahrt ab Düsseldorf Hb. 12,00 Uhr.

Elberfeld. Ortsverein Altena-Siegen. Versammlungsort Altena. 23. 7. 22, nachm. 2 Uhr. Lokal? Generalversammlung. Wichtige Tagesordnung.

Elberfeld. Ortsverein Elberfeld. Versammlungsort Elberfeld. 23. 7. 22, nachm. 3 Uhr. Rest. Deutscher Kaiser.

Elberfeld. Ortsverein Hagen. Versammlungsort Hagen. 16. 7. 22, nachm. 2,30 Uhr. Vereinslokal.

Elberfeld. Ortsverein Elberfeld. Versammlungsort Elberfeld. 23. 7. 22, nachm. 3 Uhr. Rest. Deutscher Kaiser.

Erfurt. Ortsverein Gotha. Versammlungsort Friedrichroda. 23. 7. 22, vorm. 10 Uhr. Am Bahnhof.

Essen. Ortsverein Dortmund. Versammlungsort Dortmund. 23. 7. 22, nachm. 3 Uhr. Vereinslokal.

Essen. Ortsverein Wanne. Versammlungsort Wanne. 23. 7. 22, nachm. 3 Uhr. Rest. Nottebaum.

Essen. Ortsverein Duisburg. Versammlungsort Duisburg. 22. 7. 22, nachm. 4 Uhr b. Heisterkamp (Vereinslokal).

Essen. Versammlungsort Essen. 30. 7. 22, nachm. 3 Uhr. Kath. Gesellenhaus, Steeler Straße.

Essen. Ortsverein Essen. Versammlungsort Essen. 30. 7. 22, nachm. 3 Uhr. Kath. Gesellenhaus, Steeler Str. (siehe Bezirksversammlung).

Essen. Ortsverein Hamm. Versammlungsort Hamm. 23. 7. 22, vorm. 9 Uhr. Vereinslokal.

Essen. Ortsverein Dortmund. Versammlungsort Dortmund. 23. 7. 22, nachm. 3 Uhr. Vereinslokal.

Frankfurt a. M. Ortsverein Frankfurt a. M. Versammlungsort Frankfurt a. M. 16. 7. 22, nachm. 2 Uhr. Rest. Heilig, Poststr. 42, am Hauptbahnhof.

Frankfurt a. M. Ortsverein Friedberg. Versammlungsort Friedberg. 23. 7. 22, nachm. 2 Uhr. Rest. Jakob Jung.

Halle. Ortsverein Roßlau. 3, 9. 22, vorm. 9 Uhr. Wolfen, Gasthaus zur Erholung.

Halle a. S. Ortsverein Wittenberg. Versammlungsort Wittenberg, 16. 7. 22, nachm. 2 Uhr. Dukat's Restaurant.

Halle a. S. Ortsverein Finsterwalde. Versammlungsort Dobrilugk. 15. 7. 22, nachm. 5,30 Uhr. Rest. z. Grünen Berg.

Ortsverein **Halberstadt.** Versammlungsort Halberstadt. 16. 7. 1922. 10 Uhr vorm. Wehrstedts Restaurant, Fischmarkt.

Halle a. S. Ortsverein Cottbus. Versammlungsort Cottbus. 16. 7. 22, vorm. 10 Uhr. Kleine Funkenburg. Bericht über den Verbandstag.

Hannover. Ortsverein Lüneburg. Versammlungsort Lüneburg. 23. 7. 22, nachm. 1 Uhr. Altenbrückener Ziegelhof.

Hannover. Ortsverein Bremen. Versammlungsort Syke. 23. 7. 22, nachm. 12,30 Uhr. Lokal nicht angegeben.

Hannover. Ortsverein Geestemünde. Versammlungsort Dorum. 23. 7. 22, nachm. 2 Uhr. Landeshaus.

Hannover. Ortsverein Soltau. Versammlungsort Soltau. 23. 7. 22, nachm. 1 Uhr. Gasthaus Rieber.

Hannover. Ortsverein Lüneburg. Versammlungsort Lüneburg. 23. 7. 22, nachm. 1 Uhr. Altenbrücker Ziegelhof.

Hannover. Ortsverein Hameln. 16. 7. 1922, nachm. 3 Uhr in Hameln, Hotel Deutsches Haus.

Köln. Ortsverein Koblenz. Versammlungsort Koblenz-Lützel, 16. 7. 22, nachm. 1 Uhr. Rest. Luderland.

Köln. Versammlungsort M.-Gladbach. 6. 8. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. Jochims, Lüriperstr. 30.

Königsberg. Ortsverein Königsberg, Versammlungsort Königsberg, 29. 7. 22, vorm. 11 Uhr, Hotel Reichsadler.

Königsberg. Ortsverein Allenstein, Versammlungsort Allenstein, 15. 7. 22, vorm. 10 Uhr, Hotel Kniffke.

Königsberg. Ortsverein Insterburg, Versammlungsort Insterburg, 30. 7. 22, vorm. 11 Uhr, bei Petereit, Gartenstr.

Königsberg. Ortsverein Königsberg. Versammlungsort Königsberg. 29. 7. 22, vorm. 11 Uhr. Rest. Reichsadler.

Königsberg. Ortsverein Insterburg. Versammlungsort Insterburg. 30. 7. 22, vorm. 11 Uhr. Rest. Petereit.

Magdeburg. Ortsverein Helmstedt. Versammlungsort Helmstedt. 23. 7. 22, vorm. 10 Uhr. Lokal der Brauerei Allerthal, Salzberg Nr. 17.

Magdeburg. Ortsverein Braunschweig. Versammlungsort Braunschweig. 23. 7. 22, nachm. 1 Uhr. Zum Drowiedor.

Magdeburg. Ortsverein Magdeburg. Versammlungsort Magdeburg. 16. 7. 1922. 10 Uhr vorm. Reichshalle, Kaiserstr. 18. Vierteljahrsversammlung.

Mainz. Ortsverein Darmstadt. Versammlungsort Weinheim. 13. 8. 22. Zeit? Lokal?

Mainz. Versammlungsort Bingen. 16. 7. 22, vorm. 10 Uhr 45 Min. Mainzer Hof (Vereinshaus), Schmittstr. 48. Bezirksversammlung.

Mainz. Ortsverein Oberlahnstein. Versammlungsort Kestert. 16. 7. 22, nachm. 2 Uhr. Rest. Heinr. Lickina. Letterstraße 7.

Münster. Ortsverein Coesfeld. Versammlungsort Coesfeld. 16. 7. 22, vorm. 10 Uhr.
Münster. Versammlungsort Osnabrück. 13. 8. 22, vorm. 10 Uhr. Gastwirt Geritzen, Mellerstr.
Münster. Ortsverein Leer. Versammlungsort Emden. 30. 7. 22, nachm. 1 Uhr. Rest. Reimers.
Oldenburg. Ortsverein Oldenburg. 23. 7. 22, nachm. 2 Uhr. Osnabrück. Lokal wird dort bekanntgegeben.
Saarbrücken. Versammlungsort Saarbrücken. 30. 7. 22, nachm. 2,30 Uhr. Gasthof Schmeer, Mallstadt.
Stettin. Ortsverein Neustettin. Versammlungsort Neustettin. 16. 7. 22, vorm. 9,30 Uhr. Fremdenhof Matern.
Stettin. Ortsverein Lauenburg. Versammlungsort Köslin. 30. 7. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. Fosser, Steintorstr. 10.

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

Nachrufe.

Am 3. Juni 1922 verschied nach schwerer Krankheit unser lieber Kollege der ap. Rottenführer

Johann Wülf

im 31. Lebensjahre in Lügde, 7. Bm. Pyrmont. Wir verlieren in dem Verstorbenen ein treues Mitglied, dem wir ein dauerndes Andenken bewahren werden.

Die Kollegen der Ortsgruppe Hameln.
Bezirks-Verein Hannover. J. A.: Böttcher, Schriftf.

Am 22. Juni verstarb unser Kollege, Rottenaufseher

Friedrich Körting

in Mosigkau. Sein Andenken werden wir in Ehren halten. **Die Kollegen des Ortsvereins Roßlau.**
J. A.: Platte, Schriftführer.

Am 26. Juni 1922 verschied infolge Unglücksfalles unser treuer Kollege

Paul Schmidt

Bm. 1, Rheine. Wir verlieren an ihm einen treuen und eifrigen Kollegen unseres Standes und werden sein Andenken stets in Ehren halten.

Die Mitglieder des Bezirks-Vereins Rheine.
J. A.: Greiwe, Schriftführer.

Tauschgesuch.

Tausche mit Kollegen Familienverhältnisse wegen in Nähe größerer Stadt. Wohnungstausch Bedingung. Hier ländliche Gegend in Ortsklasse D. Dienstwohnung und Besuch der Bauschule bequem möglich. Zuschriften bitte zu richten an **Rick, Bossam. Bf. Fürstenberg (Weser.)**

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

Katechismus für die Prüfung zum Bahnwärter	18.00 Mk.
zum Weichensteller	18.00 Mk.
z. Unterassistenten	50.00 Mk.
zum Schaffner	24.00 Mk.
Geographie f. Prüfg.	10.00 Mk.
Personen-Gepäck u. Expressgutdienst	12.00 Mk
Verkehrskarte von Deutschland	15.00 Mk.
Telegraphenfibel	3.00 Mk.
Schriftwechsel d. Eisenbahnbeamten	18.00 Mk.
Leitfaden zur schriftlichen Prüfung	18.00 Mk.
Die Güterabfertigung	18.00 Mk.
Deutsche Rechtschreib.	18.00 Mk.
Rechenlehrbuch mit Lösungen	10.00 Mk
Erweitertes Rechnen	12.00 Mk

K. W. Mecklenburg, Berlin W. 10/d.
Friedrich-Wilhelmstrasse 6a.

Wieder eingetroffen sind meine beliebten unbedingt dauerhaften
Kernsohlen
„Chromgerbung“,
zirka 5 bis 7 mm stark.
Sammelbesteller 5% Rabatt.
Preise bei sofortiger Bestellung:

Gr.	40/41	42/43	44/46
Mk.	30.—	34.75	39.50

pro Paar.
Gummisohlen und Absätze lt. Liste sehr preiswart,
Versand gegen Nachnahme.
E. Söldner, Ledergroßhandl., Altona a. E., Blumenstraße 19.
Obige Preise mit 30% Aufschlag.

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 gratiis.

Eisenbahnbedarf



Vereinigte Flanschenfabriken und Stanzwerke A.G. Hattingen-Ruhr

Buchversand des Rottenführer Verbandes.

Handbuch für den Eisenbahn-Oberbau von Eisenbahningenieur Wundenberg	20,00 Mk.
Weichen und Gleisverbindung Form 8 a	22,00 „
Weichen und Gleisverbindung Form 6 b und b	24,00 „
Bedingte Gleislage	7,00 „
Kubikinhalts-Tafeln	4,00 „
Erdmassenberechnungs-Tabellen	7,50 „

Zu beziehen gegen Nachnahme von Rottenmeister Karl Heldmann, Oberhausen-Alstaden, Herzogstr. 11.

Rottenführer

umsichtig und erfahren in der Unterhaltung des Oberbaues, z. baldigen Dienstantritt gesucht.

Angebote mit Zeugnisabschriften an Direktion der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn, Braunschweig.

Zur Prüfung!

330 Prüfungsarbeiten und Aufsatzlehre. Ges., Ber. u. Meld. für Weichen- u. Blockw., Rang.- u. Rottf., Stat.-Schaffn., Schaffn., Zug- u. Lokf., Wagen- u. Magaz.-Aufs. 20.—. **Atlas,** 48fb. 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. Weichenwärt.** 45,—. **Kat. für Schaffner** 45,—. **Kat. f. Bahnw.** 45,— **Kat. f. Rangierführ.** 21,60. **Duden** 110,—. **Fremdwörterbuch** 20,—.

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

Wir bitten bei Anfragen auf unsere Zeitschrift Bezug zu nehmen.

Wasserdichte
Oel- Mäntel, Anzüge, Pelerinen.
Johannes Rohr, Oelzeug-Fabrik, Altona O.

Sie kaufen enorm billig
Fahrräder, Zubehör sowie Pneumatiks, Nähmaschinen, Kinderwagen, Klappfahrstühle, Leiterwagen, Musik-Instrumente aller Art. Taschen- und Wanduhren, Schmuckwaren, Hausgeräte u. Küchenartikel, Gebrauchs-Gegenstände und Geschenkartikel, Spielwaren usw.
Illustrierter Hauptkatalog kostenlos.
„Sigurd"-Gesellschaft
m. b. H., Cassel 112

Bestellschein.

Herrn Eisenbahningenieur Wundenberg
Oberhausen (Rheinland), Bahnhofstraße Nr. 1.

Der Unterzeichnete bestellt hiermit:

..... Stück Handbuch für den Eisenbahn-Oberbau zum Preise von je Mark 20.—
ausschließlich Porto und Verpackung.
Der Betrag ist nachzunehmen.

Name und Adresse: .....

.....

.....

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

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



Schienenbohrmaschinen, Schienenkaltsägen, ein- u. mehrspindelige Schwellenbohrmasch., Schienenbiegen, Spurmaße, Gleishebez. sowie alle sonstigen Geräte u. Werkzeuge für Gleisbau und Unterhaltung.
Vertreter gesucht.



Teer- u. Asphalt-Industrie Voortjes & Co., G. m. b. H.

Oberhausen (Rheinland).

Asphalt, Asphaltplatten u. säurefeste Beläge, Bitumen-Walzstrassenbau, Dacheindeckungen, Pappen.

Spezialität:
Wasserdichte Abdeckungen und Dichtungen von Brücken und Bauwerken.

Materialläger:
Wesel, Oberhausen (Rhld.) und Herne i. W.

Fernsprecher:
Oberhausen No. 732. - Herne No. 149.

Wertvolle Bücher für den Selbstunterricht.

Katechismus für den Weichenstellerdienst. Lehr- u. Nachschlagbuch für Stellwerkswärter, Weichensteller und Rottenführer von E. Schubert u. A. Denicke M. 36,—

Katechismus für den Bahnwärterdienst. Lehr- u. Nachschlagebuch für Blockwärter, Bahnwärter, Schrankenwärter u. Rottenführer von E. Schubert und A. Denicke M. 36,—

Ausführliche Dispositions- und Aufsatzlehre m. ausgeführt. Prüfungsaufsätzen und Dispositionen nebst Anleitung und Mustern zur Anfertigung von Lebensläufen, Berichten, Gesuchen. Von Heyn. M. 48,00

Prakt. Rechnen. Handbuch f. Beamte. Enth. sämtl. Rechnungsarten 400 Beispiele, Erklärungen u. Resultate. Von Dr. O. Weber. M. 48,—

Deutsch, wie es fehlerlos geschrieben und gesprochen wird. Neue deutsche Sprachlehre m. 576 Uebungsaufgaben v. Th. Paul. M. 48,—

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. 20.—, 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.: „Jlo" Pinneberg.

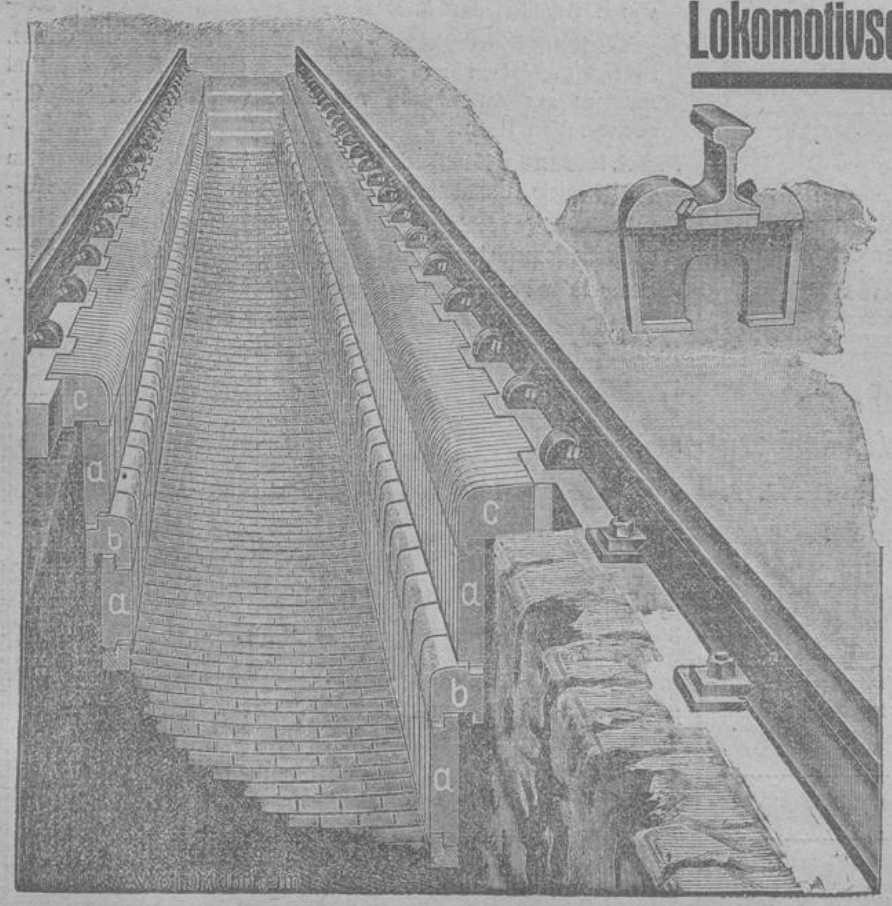


Spezialität:
Werkzeuge und Maschinen für den Eisenbahn-Oberbau
wie:
Gleisstopfmaschinen, Schwellenbohrmaschinen
Tyrefond-Einschraubmaschinen
Deutsche Reichspatente und Auslandspatente.

Echtschwarze
Ledertuch-Hosen und Drellitewken
liefert preiswert
Gustav Weber, Kleiderfabrik, Seifhennersdorf i. Sa.
Probestücke franko, bei Nichtgefallen Zurücknahme.

Duisburger Glasreinigung
Gebäude-, Verglasung, Eisenkonstruktions-Anstrich.
Gebr. 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 sowie 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 42.00 Mk. Aufsatzschule 30.00 Mk.
Geographie . 10.00 Mk. Mir oder Mich 40.00 Mk.
Zeichensetzung 16.00 Mk. — Selbstdiktate 14.— Mk.
Groß- oder Kleinrechtschreibung 10.00 Mk.
Katechismus für Weichensteller v. Tesch 18.00 Mk.
Ernst Böttcher, Königsberg (Pr.), Dritte Fließstraße Nr. 10.



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.
Einzige in der Praxis bewährte Ausführungsart, größte Billigkeit infolge außerordentlich langer Haltbarkeit, Wegfall laufender Unterhaltungskosten, bisher 9 Jahre ohne Reparaturen im Betrieb.
Lieferung der erforderlichen feuerfesten Materialien. Ausführung durch eigenes bestgeschultes Personal.
Angebote und Ingenieurbesuch kostenlos.

Lokomotiv-Feuergewölbesteine.