

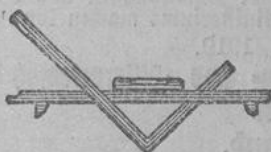
Rottenführer-Zeitung

Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner.

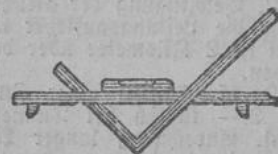
Offizielles und fachwissenschaftl. Organ
des Verbandes Deutscher Eisenbahn-



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 1.— Mark, bei der Post bestellt 1.50 Mark pro Vierteljahr, im voraus zahlbar. — Inserate pro 4 gespaltene Petitzeile 25 Pfg. Bestellungen nehmen sämtliche Postanstalten und der Verlag an. Abonnenten, welche nicht 10 Tage vor Schluss des Vierteljahres ausdrücklich abbestellen, erhalten das Blatt für ihre Rechnung weiter geliefert.



Jedes Mitglied, welches der oben genannten Beamtenklasse als Beamter oder Hilfsbeamter angehört, ist unter den bekannt gegebenen Bedingungen mit 200 (zweihundert) Mark gegen tödlichen Unfall in oder ausser Dienst versichert.

Nr. 20

Dahlhausen-R., 15. Oktober 1919

8. Jahrgang

Inhalt: Unsere Eingaben. — Wer vertritt die Hilfsbeamten des Rottenführerpersonals? — Eisenbahnministerium und Schlichtungsausschüsse. — Delegiertenversammlung der Eisenbahn-Unterbeamten von Nord und Süd. — Mittelbildung im Eisenbahngleis. — Bildung von Ausschüssen zur Mitwirkung bei Prüfung von Betriebsunfällen. — Fachliche Rundschau. — Notizen. — Vereinsnachrichten. — Verbandsnachrichten. — Dankagung. — Persönliches. — Fragekasten. — Bekanntmachung. — Versammlungskalender.

Unsere Eingaben.

Anträge des Verbandes deutscher Eisenbahnrotten- und Hilfsrottenführer, Sitz Essen.

Auf dem Verbandstage des Verbandes deutscher Eisenbahnrotten- und Hilfsrottenführer, Sitz Essen, vom 12. bis 14. Juli ds. Js., wurde der Vorstand des Verbandes und der Zentralvorstand der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter beauftragt, beim verehrlichen Ministerium der öffentlichen Arbeiten folgende Anträge zu stellen und dieselben des ferneren durch die der Gewerkschaft angehörenden Abgeordneten bei der Etatsberatung vertreten zu lassen.

1. Wir beantragen für die Rottenführer die Gleichstellung im Einkommen mit den Werkführern in der kommenden Besoldungsvorlage. Bis zur Einführung derselben beantragen wir die Zahlung einer Stellenzulage von jährlich 300,— Mark.

2. Wir beantragen ferner die Anrechnung der vor dem Jahre 1905 liegenden Dienstjahre als Rottenführer auf das pensionsfähige Dienstalter.

3. Wir beantragen endlich für die Hilfsrottenführer die Zahlung einer Stellenzulage in der Höhe, daß ihr Einkommen mit dem Einkommen der Handwerker gleichgestellt ist.

Begründung.

Zu 1. Die organisierten Rottenführer lehnen einmütig und entschieden die von ihren Dienststellenvorstehern, den Bahnmeistern, angeregte Bildung einer Beförderungsstelle innerhalb des Rottenführerstandes ab. Wir erklären uns grundsätzlich gegen jede weitere Differenzierung des Beamtenkörpers, treten vielmehr für eine wesentliche Verringerung der Beamtenkategorien ein. Unser Antrag auf Gleichstellung des Gehaltes mit den Werkführern dürfte als berechtigt gelten. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Rottenführer mit einer der verantwortungsvollsten und unter Berücksichtigung der jetzigen Arbeiterverhältnisse schwersten Tätigkeit auszuüben haben und es daher unbedingt berechtigt ist, daß sie mit den Betriebsbeamten gleichgestellt werden. Von der Tüchtigkeit und Umsicht der Rottenführer, die durchschnittlich 20—25 Arbeiter unter vollster Verantwortung für die betriebssichere Ausführung aller Gleis- und Weichenarbeiten und die Sicherheit der Arbeiter selbst zu beaufsichtigen haben, hängt es ab, ob die Bahnunterhaltungsarbeiten wirtschaftlich gründlich und zuverlässig mit dem geringstmöglichen Aufwand von Arbeitskräften und Zeit oder ob sie oberflächlich ausgeführt werden, so daß sozusagen nur gearbeitet wird, damit die Zeit vergeht. Bei einer Aufwendung von Mk. 350,— bis 400,— an täglichen Löhnen für eine Rote ist die zweckmäßige und umsichtige Ausführung der Arbeiten für den Staatsbahnbetrieb von ganz erheblich finanzieller Bedeutung und müßte im Hinblick hierauf dieser Stelle dieselbe Beachtung zuteil werden, die den Aufsichtsorganen in der Privatindu-

strie von den Unternehmern mit Recht zuerkannt wird. Die Rottenführer müssen mit Geräten und Werkzeugen fachmännisch umzugehen wissen, was der Leistung eines berufsmäßig ausgebildeten Handwerkers durchaus entspricht.

Es muß als eine durchaus unzureichende Bewertung der Funktion der Rottenführer bezeichnet werden, die, wie bemerkt, 20—25 Arbeiter zu beaufsichtigen haben und infolge des ständigen Wechsels der Arbeiter immer wieder neue Arbeitskräfte anzulernen haben, wenn dieselben mit den Weichenstellern mit einem Einkommen von Mk. 1200,— — steigend in 18 Jahren bis Mk. 1700,— — bedacht sind. Eine derartige geringe Bewertung ihrer Arbeitsleistungen muß die größte Mißstimmung unter den Beteiligten hervorrufen und jede Arbeitsfreude vernichten.

Es darf daher auch auf die Folge dieser geringen Besoldung hingewiesen werden, daß ein großer Teil der Rottenführer sich mehr und mehr dem leichteren und bequemeren Weichenstellerdienst zuwendet. Für die Bahnunterhaltung aber ist die Erzielung eines brauchbaren Nachwuchses infolge dieser gänzlich ungenügenden Werthätzung des Rottenführerdienstes fast unmöglich, obwohl anerkannt werden muß, wie notwendig ein dauernd im Bahnunterhaltungsdienst bleibender Nachwuchs ist. Es liegt daher im Interesse des Staatsbahnbetriebes, wenn die als notwendig bezeichnete Gleichstellung der Rottenführer mit den Werkführern zugestanden wird, und bitten wir um gefl. Mitteilung, ob das verehrliche Ministerium geneigt ist, diesem Antrag bei der Besoldungsvorlage zu entsprechen.

Wir bitten des ferneren zur beschleunigten Herbeiführung eines einigermaßen befriedigenden Ausgleiches in der Bewertung des Rottenführerdienstes die beantragte Stellenzulage von Mk. 300,— jährlich bewilligen zu wollen.

Zu 2. Zur Begründung des Antrages 2 beehren wir uns in der Anlage das erforderliche Material zu unterbreiten.

Zu 3. Die Bestimmungen der jetzt geltenden Lohnordnung haben bewirkt, daß die aufsichtsführenden und leitenden Hilfsrottenführer sehr oft im Einkommen schlechter stehen als die ihnen unterstellten Arbeiter. Es bedarf wohl keiner weiteren Begründung, daß dieser Zustand unhaltbar ist. Der Antrag auf Zahlung einer Stellenzulage in der Höhe, daß das Einkommen der Hilfsrottenführer mit dem Einkommen der Werkstättenhandwerker gleichgestellt ist, entspricht durchaus der vielseitigen verantwortungsvollen Diensttätigkeit des Hilfsrottenführers. Wir bitten das verehrliche Eisenbahnministerium dringend, uns umgehend mitzuteilen, ob das Ministerium geneigt ist, den vorstehenden Anträgen zu entsprechen, damit wir evtl. darauf verzichten können, die uns nahestehenden Abgeordneten zu bemühen. Wir gehen von der Voraussetzung aus, daß der erste Teil des Antrages 1 lediglich grundsätzlich mit späterer Erledigung durch die Besoldungsreform entschieden wird, während die Anträge 1, 2. Teil und 2 und 3 ihre sofortige Erledigung erfahren könnten.

und Handwerklern gestellt worden sind. Dieses entscheidende Moment wird vom Eisenbahnbeamtenbund wissentlich versäumt. Es dürfte daher dringend geboten sein, einmal klar zu stellen, wer die Hilfsbeamten und Anwärter vertreten kann und wer nicht und was für sie auf dem Spiele steht, wenn sie sich falsch organisieren.

Die Hilfsbeamten und Anwärter unterstehen der Lohnordnung der Arbeiter und Handwerker, eine Binsenwahrheit. Eine Änderung dieses Zustandes ist unmöglich angesichts der Tatsache, daß periodisch immer wieder ein Übertritt in die Dienstleistungen der Arbeiter eintritt. Die Lohnordnung für die Hilfsbeamten, Handwerker und Arbeiter wird nun durch die Lohnkommission mit dem Ministerium verhandelt, die aus Mitgliedern der drei Gewerkschaften: Deutscher Eisenbahnerverband, Allgemeiner Verband und Gewerkschaft deutscher Eisenbahner zusammengesetzt wird. Der Eisenbahnbeamtenbund und seine Fachverbände stellen keinen Vertreter dazu, haben es bisher sogar nicht einmal angestrebt. Also haben die im Eisenbahnbeamtenbund und seinen Fachverbänden organisierten Hilfsbeamten und Anwärter keine Mitwirkung an der Festlegung ihrer Lohnordnung, sie haben sich selbst von der Interessenvertretung ausgeschlossen, indem sie auf die Teilnahme des Bundes gingen: der Hilfsbeamte gehört zum Beamten.

Die nächste Frage ist, wird sich hieran etwas ändern? Ausgeschlossen, denn die bevorstehende Neuordnung der Lohnordnung wird auf tariflicher Grundlage, also als Tarifvertrag, nach gewerkschaftlichen Grundsätzen erfolgen und von den oben genannten drei Gewerkschaften abgeschlossen werden. Die gewerkschaftlichen Grundsätze stehen fest als Ergebnis von Vereinbarungen zwischen der Generalkommission der freien Gewerkschaften und den Gewerkschaften des Deutschen Gewerkschaftsbundes, dem wir angehören. Der Eisenbahnbeamtenbund entspricht diesen Grundsätzen in wesentlichen Punkten nicht. Nur zweierlei sei hervorgehoben. Der Bund hat Beamte, die als Träger der Staatsanwaltschaft, also als Vertreter des Arbeitgeberstandes gelten, organisiert und gilt daher als gelbe Organisation und er ist ferner grundsätzlicher Gegner des gewerkschaftlichen Streiktes, was ihn wiederum als gelb kennzeichnet. Die erwähnten gewerkschaftlichen Grundsätze schreiben aber ausdrücklich die Ausschaltung von Arbeitgebervertretern und die sachungsgemäße Anerkennung des Streikrechtes durch Einführung von Streikunterstützung und Streikbeitrag vor.

Wenn nun auch sonst keinerlei Gründe mehr vorhanden wären, was sehr wohl der Fall ist, so sind die oben genannten Gründe — Aufnahme von Arbeitgebervertretern und Ablehnung des Streikrechtes unter allen Umständen Ursache, daß der Bund von der Mitbildung der Lohnkommissionen ausgeschlossen bleibt.

Darum kann den Hilfsbeamten und Anwärtern nicht dringend genug nahegelegt werden: Heraus aus dem Bund. Dort seit ihr von der Möglichkeit, eure Lohnverhältnisse mitzubedenken und zu vertreten ausgeschlossen, dort müßt ihr zusehen, wie andere Organisationsvertreter die Interessen der Hilfsbeamten und Anwärter vertreten ohne Rücksicht auf euch. Es kommt noch eins hinzu.

Die Gewerkschaften, welche die Lohnkommissionen bilden und den Tarifvertrag abschließen, werden sich dafür sehr bedanken, für gelb organisierte Hilfsbeamte und Anwärter die Kasernen aus dem Feuer zu holen und ihre Mitglieder für andere Opfer bringen zu lassen. Der Organisationszwang, wie er bei den Privat- und Kleinbahnen bereits tariflich festgelegt worden ist, wird auch bei der Staatsbahn kommen als Folge der durch die Revolution geschaffenen Entwicklung. Wollt ihr warten, bis diese Entwicklung beendet ist und euch vielleicht ganz ausschaltet?

Heraus aus dem gelben Bund, die euch, ihr Hilfsbeamte und Anwärter nicht vertreten können und hinein in die moderne Organisation der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner. Ihr Hilfsbeamten des Rottenführerpersonals gehört in unsern Fachverband. Nur hier sind eure Interessen gut aufgehoben.

Eisenbahnministerium und Schlichtungsausschüsse.

In § 19 der Verordnung vom 23. Dezember 1918 ist für die Verkehrsanstalten der Reichs- und Bundesstaaten die Bestellung eines besonderen Schlichtungsausschusses vorgelesen. Da dieser Schlichtungsausschuss infolge des Nichtzustandekommens der in § 10, Absatz 2 derselben Verordnung vorgesehenen Vereinbarung bisher nicht eingerichtet ist, sollen nach § 19, Absatz 2 die Vorschriften der Ver-

ordnung entsprechend gelten. Es ist zweifelhaft, ob diese Worte sich nur auf die im ersten Satz des Absatzes 2 beschriebene Regelung der Zusammenfassung und des Verfahrens oder auf die Einrichtung des Schlichtungsausschusses überhaupt beziehen. Zur Behebung dieses Zweifels ist das Reichsarbeitsministerium dabei, eine Novelle zu veranlassen, in der bestimmt werden soll, daß bis zur Einsetzung des besonderen Schlichtungsausschusses das Reichsarbeitsministerium einen Schlichtungsausschuss für die Erledigung der Arbeitsstreitigkeiten bei den Verkehrsanstalten bestimmen kann.

Angeichts dieser zweifelhaften Rechtslage wäre es sehr erwünscht, wenn es gelänge, bis zum Erlaß dieser Novelle die Zuständigkeit der gewöhnlichen Schlichtungsausschüsse nach wie vor mit Erfolg zu bestreiten. Wo dies nicht gelingt, wird jedenfalls darauf zu achten sein, daß gemäß § 15, Absatz 2 und § 17, Absatz 2 der Verordnung vom 23. Dezember 1918 stets auch ein Vertreter der Eisenbahnverwaltung in den Schlichtungsausschuss kommt.

Nach § 20 derselben Verordnung steht ferner die Anrufung des Schlichtungsausschusses nicht dem einzelnen Arbeiter, sondern den Arbeiterausschüssen oder, wo solche nicht bestehen, der Arbeiterschaft selbst zu. Gerade diese Bestimmung wird es durch rechtzeitige Besprechung streitiger Fälle mit den Arbeiterausschüssen ermöglichen, die Zahl der Verhandlungen vor dem Schlichtungsausschuss sehr zu verringern. Dem einzelnen Arbeiter steht das Recht, den Schlichtungsausschuss anzurufen, lediglich in den durch die Verordnungen über die Einstellung, Entlassung und Entlohnung gewerblicher Arbeiter und der Angestellten während der Zeit der wirtschaftlichen Demobilisierung vom 4. und 24. Februar 1919 geregelten Fällen zu. In diesen Fällen ist es, falls es nach dem vorhin Gesagten überhaupt zu einer Verhandlung kommt, bei der großen Zahl der bestehenden Schlichtungsausschüsse und ihrer zum Teil mangelhaften Arbeit besonders wichtig, daß die Eisenbahndirektionen darauf achten, daß sie auf Grund des § 15 Absatz 2 der Verordnung vom 23. Dezember 1918 durch einen Beisitzer im Schlichtungsausschuss vertreten sind.

Der § 13 der Verordnung vom 4. Januar 1919 (ebenso der § 15 der Verordnung vom 24. Januar 1919) gibt dem Demobilisierungskommissar das Recht, „wie eine Partei“ durch Stellung von Anträgen und Teilnahme an den Verhandlungen das Verfahren zu fördern. Auch dies muß ausgenutzt werden, um sachlich unrichtige und undurchführbare Entscheidungen durch den Schlichtungsausschuss zu verhindern. Die Eisenbahndirektion wolle daher in geeignet erscheinenden Fällen rechtzeitig dem Demobilisierungskommissar die Sachlage vortragen und ihn um Teilnahme am Verfahren auf Grund der oben angezogenen Bestimmungen ersuchen.

Kommt trotzdem ein Schiedsspruch zustande, der den sorgfältig festzustellenden Interessen der Eisenbahnverwaltung zuwiderläuft und dessen Ausführungen einen unverhältnismäßigen Schaden belangen läßt, so wird die Eisenbahndirektion sich ihm nicht unterwerfen dürfen, sondern sofort dem Demobilisierungsausschuss die Gründe für die Verwerfung des Schiedsspruches mitzuteilen haben mit dem Antrage, den Schiedsspruch gemäß § 14 der Verordnung vom 4. Januar 1919 (§ 17 der Verordnung vom 24. Januar 1919) nicht für verbindlich zu erklären.

Im Auftrage gez. Reese.

(Kommentar zu diesem „sozialpolitischen“ Erlaß eigentlich überflüssig! Wir wissen es ja, der Widerstand gegen die Schlichtungsausschüsse seitens der Eisenbahnverwaltung ist ein großer. Nicht allein gegen die allgemeinen Schlichtungsstellen, nein, auch gegen die von uns geforderten besonderen Schlichtungsausschüsse bei den Eisenbahndirektionen. D. Red.)

Delegierten-Versammlung der Eisenbahn-Unterbeamten von Nord und Süd.

Von F. W. Neumann.

Wenn Eberhard, der mit dem Parte, zu der außerordentlichen Versammlung am 22.—24. September d. Jrs. aufgestanden wäre und seine württembergischen Eisenbahner in der Hauptstadt des Schwabenlandes versammelt hätte, zu der auch aus fast allen Teilen des Reiches Delegierte eingetroffen wären, so dürften sie sicher nicht einmütiger bei einander gewesen sein, als es an diesen Tagen in Stuttgart der Fall war. Heute ist wohl jeder mehr oder weniger von dem Gedanken durchdrungen, daß nur einmütiges, geschlossenes Zusammengehen und Zusammenarbeiten erste und Hauptbedingung aller unserer Bestrebungen sein müsse, was ja auch erfreulicherweise bei allen Teilnehmern an der Versammlung zum Ausdruck kam. Eine solche Erkenntnis kann

nur bahnbrechend im sozialen Aufstieg sein. Man hatte hier richtig erkannt, nachdem die Verwaltung der Eisenbahnen der einzelnen Bundesstaaten an das Reich übergehen sollen, daß die bisherige Sonderstellung, gewisse Vorrechte, welche man bisher inne hatte, doch allmählich verschwinden werden, daß ein einheitliches System nach Möglichkeit auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens eingeführt werden müsse und daß die beiden Drehpunkte von Nord und Süd hauptsächlich in Beamtenfragen sich nähern, sich gleichstellen müssen. Um ein einigermaßen klares Bild über die Lage der Beamten in den Einzelstaaten zu bekommen, zog man zwischen Nord und Süd Vergleiche aus der Gegenwart und Schlüsse auf die Zukunft, sowohl in wirtschaftlichen wie auch in dienstlichen Angelegenheiten. Das Ergebnis, hauptsächlich aus der Gegenwart gezogen, war bei den einzelstaatlichen Verwaltungen sehr verschieden und bei manchen recht betrübend. Es zeigte sich hier, wie groß der Unterschied in den Bezügen der gleichen Beamten der Bundesstaaten war. Am schlechtesten stellten sich die Unterbeamten in dem württembergischen Kollegen, was die Beschaffung und Vieferung der Kleidung und die Pensionierung anbelangt. Dagegen sind die Anstellungsverhältnisse und Dienstbezeichnungen (Titel) der einzelnen Beamtenklassen ganz unerfreulich. Es stellte sich heraus, daß man es sich in der Betitelung der einzelnen Gruppen von Seiten der Verwaltung recht bequem gemacht hatte, man bezeichnete solche Beamte, für welche man nicht schnell einen richtigen Dienstnamen hatte, als Stationsdiener, wie sich ein Kollege ausdrückte. Wenn es auch heute, in dieser realistischen Zeit, in der für Geld alles hergegeben wird, weit weniger auf den Titel ankommt, so ist doch eine solche Beamtenbezeichnung mit der Dienstverrichtung des Beamten schlechterdings nicht in Einklang zu bringen. Noch weniger wäre sie berechtigt, sich auf Beamte zu erstrecken, die mit der Station, auf deutsch Bahnhof, nichts zu tun haben. Dieser Zustand wird sich auch für die württembergischen Kollegen bei dem zu erwartenden Anschluß an Norddeutschland, den die süddeutschen Bediensteten aus diesem Grunde besonders begrüßen, sicher beheben lassen. Hier können die Verhältnisse nach dieser Richtung als vorzüglich geregelt bezeichnet werden.

Wenn der Anschluß an das Reich auch als ein großer Fortschritt erkannt werden konnte, so vergegenwärtigte man sich aber auch das Unangenehme, das man kommen zu sehen glaubte, und es wurden Stimmen laut, die offen aussprachen, was ihnen Schlimmes begegnen würde. Die Schranke, die jetzt noch immer da steht, würde verschwinden und es würde sich ein wahrer Strom von Militärwärtern, welche hauptsächlich jetzt in Norddeutschland aufgespeichert sind, laminenartig nach dem Süden ergießen und alle Stellen, welche jetzt mit Zivilanwärtern besetzt sind, für sich beanspruchen. Die Furcht vor diesem Gespenst bemächtigte sich sofort aller Gemüter und ließ es ihrer Phantasie riesengroß erscheinen, besonders ein Redner malte es in sehr starken Zügen an die Wand und forderte auf zu schnellem Handeln, damit diesem Beginnen beizeiten ein Damm entgegengelegt werde. Diese vorgespiegelte große Angst war jedoch nicht aus der Selbsterkenntnis der süddeutschen Kollegen entsprungen, sondern wurde aus einer Bemerkung eines preussischen Kollegen über die Anstellungsverhältnisse der Militär- und Zivilanwärtern, welche letztere in Preußen resp. Norddeutschland nur mit 10 Prozent figurieren, hergeleitet, wirkt aber gerade deshalb um so nachhaltiger. Ueber solche Aufschaukelungen und ihren Wert läßt sich streiten. Aber nicht hierüber allein gingen die Wogen der Erregung hoch, sondern auch in der Besoldungsfrage wollten die Forderungen kein Ende nehmen, so daß ein Redner sich veranlaßt sah, den Beamten ein „Halt!“ zuzurufen und sie zu warnen, den Bogen ja nicht zu stark zu spannen, er könnte sonst brechen. Auch in dieser Hinsicht müßte es ein Aufhören geben, zumal die Regierung ihr möglichstes tue und bereit sei, das Erforderliche zu bewilligen. Besonders wurde noch hervorgehoben, daß sich die württembergischen Eisenbahner verhältnismäßig noch am besten stellten.

Wenn auch die Versammlung einer Verschiebung der Beamten von Süd nach Nord und umgekehrt nicht das Wort reden wollte, so konnte man sich doch nicht verhehlen, daß die Personalabstufung, wie sie jetzt besteht, nicht bleiben kann, sondern daß auch darin sich ein Wandel, aber nur allmählich, vollziehen müsse. Wenn man mehr und mehr die gegenseitigen Verhältnisse und Leute kennen gelernt hätte, würden auch gewisse Vorurteile mit Leichtigkeit beseitigt werden können.

Die allbekannte Tatsache konnte auch hier festgestellt werden, daß die einzelnen Beamtengruppen auf ihren Stand, auf ihre spezielle Dienststellung mehr oder weniger eitel waren. Ein solches Gebaren wirkt zwar auf den nicht direkt Be-

teiligten kaum vorteilhaft, ist auch von allem Anfang an nicht zu verwerfen, wenn es nicht auf Kosten anderer erfolgt. Wie in den seltensten Fällen, so kann es aber auch hier nicht in Abrede gestellt werden. Erfreulicherweise war solche Handlungsweise nicht bei allen Beamtenklassen in die Erscheinung getreten, man beschränkte sich vielmehr darauf, seine eigene Armseligkeit seiner Stellung zu präzisieren, was besonders von den Badenern hervorgehoben zu werden verdient. Zum Schluß wurde den Badenern noch zugerufen, ihre soziale und pekuniäre Lage schleunigst auszubauen, denn dieselbe sei noch recht primitiv, damit, wenn die Angliederung an das Reich käme, sie nicht die am schlechtest besoldeten Beamten der deutschen Eisenbahn wären.

Riffelbildung im Eisenbahngleis.

Die am Eisenbahngleis auftretenden Erscheinungen sind das Ergebnis des Zusammenwirkens vielgestaltiger und verwidelter Beanspruchungen. Es ist wohl nur in den allerwenigsten Fällen, den Anteil der einen oder anderen Ursache ihrer Größe nach mit einiger Sicherheit zu erkennen. Um so mehr ist Vermutungen und persönlichen Ansichten Raum gelassen, weshalb auch so viele Fragen aus dem Gebiet des Oberbaues stark umstritten sind. Hierzu gehört auch die Frage der Riffelbildung auf den Fahrflächen der Schienen.

Auf Seite 119 des laufenden Jahrganges des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens untersucht Ingenieur Märten-Elberfeld zusammenfassend die verschiedenen bei der Riffelbildung mitwirkenden Umstände. Nach Märten ist die von mancher Seite als alleinige Ursache bezeichnet — fehlerhafte Zusammensetzung des Schienenstoffes nicht ausschlaggebend, wohl aber erschwert besondere Härte des Stoffes an der Fahrfläche die Riffelbildung. Solange die Zuggeschwindigkeit gering, die Schienenbahn stetig und glatt und gute Federung des Oberbaues vorhanden sind, ist Riffelbildung kaum zu befürchten. Die Neigung hierzu wächst mit dem Quadrat der Geschwindigkeit und der Zunahme der Massen des Zuges und des Oberbaues. Das Arbeitsvermögen des Zuges nimmt hierbei stark zu; Unstetigkeiten im Gleis lösen starke Schwankungen in den Fahrzeugen aus. Bei rauher gewalzter Schienenoberfläche und ebensolcher Oberfläche der Radreifen tritt auf schwerem, wenig federndem Oberbau schütterndes Fahren ein, das mit zunehmender Geschwindigkeit vom gleichmäßigen Rollen der Räder zum Gleiten und Hüpfen überleitet und zu Schwingungen von Gleis und Fahrzeug führt. Je nachdem die Schwingungen von Gleis und Fahrzeug sich dämpfen oder häufen, werden die Einflüsse auf den Schienenstoff einzeln. Das durch Seitenablenkungen der Fahrzeuge hervorgerufene Schleifen der Räder und die Schwanungen des Trudels führen zu Verquetschungen des Schienenstoffes an der Fahrfläche, wobei die Gleisgrenze überschritten wird. Der Schienenstoff zerreiht an der Fahrfläche, wird stellenweise abgequetscht und abgerissen und an Stellen, wo der Zusammenhang mit der Schiene erhalten ist, von der Radlast in den Schienenstoff hineingepreßt. Der Schienenstoff wird bei den auftretenden Schwingungen im Wellental abgeschliffen und im Wellenberg abgewälzt. Diese vorwärtigen Fakten sind durch Rastrie über die Elastizitätsgrenze gehärtet; bei weiterem Befahren nimmt die Härte durch das von den Rädern verursachte kalte Betmalen noch zu. Die Schiene wird wellig; es entsteht die Riffelung. Vornehmlich auch in den Gleisbögen führt die ruckweise Aenderung der Winkelstellung der Achsen Schleifen der Räder längs und quer zur Schiene und fortlaufenden Wechsel zwischen Schleifen und Rollen der Räder herbei. Seitliches Pendeln mit Neigung zu Riffelbildung zeigt sich bei einseitiger Senkung des Gleises. Auch das Gleiten der Räder beim Festbremsen gibt Veranlassung zur Riffelbildung. Daß auch die durch den Schienenstoß im Gleis verursachte Unstetigkeit der Schienenbahn zur Riffelbildung beiträgt, bedarf kaum besonderer Erwähnung.

Märten bespricht weiterhin die durch die Längs- und Querschwingungen der Wagen hervorgerufenen Roll- und Schleifbewegungen der Achsen und deren Einwirkung auf die Fahrflächen der Schienen. Die Art der Riffelung hängt ab von der Bauart der Wagen und ihrer Geschwindigkeit und von der dadurch bedingten Häufung der Schwingungen von Fahrzeug und Schiene. Angestellte Beobachtungen haben gezeigt, daß durch Aenderung der Bauart der Fahrzeuge die Riffelbildung verschwand. Durch die Aenderung des Schwingungsgesetzes tritt die Höchstbeanspruchung nicht mehr gleichmäßig in den Riffelbergen auf, sie wird teilweise in die Täler verlegt. Diese andere Verteilung der Beanspruchung bringt die Riffeln mit der Zeit zum Verschwinden.

Märten schließt seinen Ausführungen verschiedene Verbesserungsvorschläge an. Einem Teil dieser Vorschläge kann

man ob
heiten
Erdener
von R
brüder
meidun
der S
mangel
man d
nachin
Räder
federnd
liegt
gehende
Gesamt
Ruge
bahnb
recht
zahlen
in leid
lenen
tens
Wäcker

Bild

D
Bahn
unfälle
die au
Fahrp
hierbe
geklär
Von
die a
barten
Musik
das
gierpe
Die
Mäßig
ämter

9
nicht
Einsp
dieser
der
Unfal
den
Tage
währ
Aufn
haltung
ist v
zugeb
besten
Besch
sein.
durch
frage
der
genan
zu be
lus
tion
steht
dem
mum
Arbe

Eich
stend
Ante
geben
Wern
rung
fahr

1011

man ohne weiteres zustimmen, so der Aenderung von Einzelheiten der Wagenbauarten, der Härtung der Lauffläche der Schienen, der Verwendung nur genau gerader Schienen, frei von Knicken und Biegungen und die keinen starken Richtdrücken beim Zurichten ausgesetzt waren, endlich der Vermeidung rauher Fahrflächen beim Walzen der Schienen ebenso der Hintanhaltung rauher Oberflächen der Radreifen infolge mangelhafter arbeitender Sahbänke. Nur mit Vorbehalt kann man dem Vorschlag beistimmen, die Neigungen der Schiene nach innen zu vergrößern, um dem seitlichen Schleifen der Räder entgegenzuwirken. Bei der Bevorzugung eines „leicht federnden Oberbaues, der nicht zu hart auf der Bettung liegt“, unterliegt jedoch Märtens der Gefahr, über der eingehenden Betrachtung der Sonderwirkung der Riffelung das Gesamtbild der Betriebseinflüsse auf den Oberbau aus dem Auge zu verlieren. Wir würden bei einem solchen Hauptbahnoberbau die fragliche Vermeidung der Riffelung mit einer recht mangelhaften Gleislage und teuren Unterhaltung bezahlen müssen. Dasselbe gilt von dem „schwebenden Stoh in leichter Ausführung“. Die Fragwürdigkeit des empfohlenen Stohes mit waggerichter Verblattung wird von Märtens selbst zugegeben; bedenklich ist auch der Vorschlag der Laskenverbindung mittels Nieten.

Bildung von Ausschüssen zur Mitwirkung bei Prüfung von Betriebsunfällen.

Die Eisenbahnverwaltung beabsichtigt auf den größeren Bahnhöfen — 1. und 2. Klasse — zur Prüfung von Betriebsunfällen und Feststellung der Schuldfrage Ausschüsse zu bilden, die aus dem Bahnmeister und Vertretern des Bahnhofs- und Fahrpersonals bestehen sollen. In Betracht kommen jedoch hierbei nur solche Unfälle, bei denen die Schuldfrage nicht geklärt ist oder der als schuldig Ermittelte Einspruch erhebt. Von den kleineren Bahnhöfen — 3. und 4. Klasse — sollen die am ehesten erreichbaren Ausschussmitglieder der benachbarten Stationen in Anspruch genommen werden. Zu den Ausschüssen haben die Aufsichtsbeamten und Fahrdienstleiter, das Lokomotivpersonal, das Zugbegleitpersonal, das Rangierpersonal und die Weichensteller je ein Mitglied zu wählen. Die Wahlen finden auf ein Jahr statt; Wiederwahl ist zulässig. Die Gewählten werden den Betriebs- und Maschinenämtern namhaft gemacht.

Nach Eintritt eines Unfalls, bei dem die Schuldfrage nicht einwandfrei feststeht oder der als schuldig Ermittelte Einspruch erhebt, sind der zuständige Bahnmeister oder, falls dieser selbst beteiligt sein sollte, ein Nachbarbahnmeister und der Ausschuss durch den Vorsteher des Bahnhofs, dem die Unfallmeldung obliegt, zu benachrichtigen. Die Mitglieder finden sich so schnell wie möglich auf der Unfallstelle ein; Tagegelder und Reisekosten sowie freie Fahrt werden gewährt. Der Ausschuss ist in weitgehendem Maße an der Aufnahme des Sachverhalts zu beteiligen. Anträgen auf Abhaltung von Lokalterminen, Vernehmung von Zeugen usw. ist von dem die Untersuchung führenden Beamten stets stattzugeben. Bei der Erörterung der Schuldfrage müssen mindestens drei Mitglieder, von denen eins der Berufsgruppe des Beschuldigten angehören muß, sowie der Bahnmeister vertreten sein. Nach Abschluß der Untersuchung hat sich der Ausschuss durch eine unterschrieben zu vollziehende Niederschrift zur Schuldfrage zu äußern. Skizzen der Entgleisung, der Schienen, der Beschädigungen der Anlagen usw. sind in allen Fällen genau aufzunehmen und von einem unparteiischen Beamten zu besätigen. Kann das Betriebsamt der Ansicht des Ausschusses nicht beitreten, so ist die Entscheidung der Eisenbahndirektion einzuholen. Eine Mitwirkung bei Bemessung der Strafe steht dem Ausschusse nicht zu. Beschwerden sind vielmehr von dem Betroffenen nach Maßgabe der „Gemeinsamen Bestimmungen für die Beamten im Staatseisenbahndienst“ bzw. der Arbeiterdienstordnung zu erheben.

Das neue Verfahren soll den Beschuldigten weitgehende Sicherheit für eine sachgemäße, unparteiische, sowohl die belastenden wie die entlastenden Umstände gerecht berücksichtigende Untersuchung, Beurteilung und Feststellung der Schuldfrage geben. Es soll dazu dienen, das Vertrauensverhältnis zwischen Verwaltung und Bediensteten zu fördern. Etwaige Verbesserungsvorschläge, wie sie sich aus der Anwendung des Verfahrens ergeben sollten, nimmt die Behörde gern entgegen.

In den Unfalldepeschen und Mitteilungen an die Presse soll die Schuldfrage fortan nicht mehr erörtert werden.

Nachrichte Rundschau.

Spannmittel zu Schrauben bei Oberbau 8 d / 15 c und Weichen 8 a.

Für den Oberbau 8 d (15 c) sollen bis auf weiteres nur noch Federringe — einfache und doppelte — als Spannmittel beschafft werden. Etwa noch vorhandene Federplatten sind nur bei Laskenschrauben zu verwenden, sonst kommen für diese nur doppelte Federringe in Frage, während die Lasken- und Schwellenschrauben mit einfachen oder doppelten Federringen versehen werden können. Entsprechend dem Oberbau 8 d sollen bei Weichen 8 a gleichfalls die Lasken-, Schwellen- und Laskenschrauben mit Spannmitteln ausgerüstet werden, und zwar bei neuen Weichen bei der Anlieferung; bei vorhandenen Weichen sind sie nach Bedarf nachträglich anzubringen. Bei den Laskenschrauben Nr. 41 und 62 können keine Federringe angebracht werden, da sonst die Muttern nicht soweit heruntergedreht werden können, daß sie nicht mehr an die darüber liegende Zunge anstoßen. Auch bei den Weichen sind zu Laskenschrauben nur doppelte Federringe zu verwenden.

Notizen.

Berufung von Rottenführern in die Prüfungsausschüsse.

In Erfüllung eines von der Beamtenchaft vorgetragenen Wunsches hat der Herr Minister bestimmt, daß den für die Abnahme der förmlichen Prüfung bestehenden Prüfungsausschüssen als vollberechtigtes Mitglied auch je ein Beamter derjenigen Beamtenstellung beizugeben ist, für welche die Prüfung abgelegt wird. Zu diesem Zwecke haben die Fachvereine für jeden Prüfungsausschuss 3 Beamte namhaft zu machen, aus denen der Amtsvorstand das Mitglied des Prüfungsausschusses und dessen Stellvertreter auszuwählen hat. Der Prüfungsausschuss für die Prüfung zum Rottenführer besteht mithin künftig aus dem vorgelegten Betriebsamtsvorstande, einem Bahnmeister und einem Rottenführer.

Gemeinsame Bestimmungen für alle Beamte.

Zur Annahme der Wahl als Gemeinderat bedarf es künftig der Genehmigung der vorgelegten Eisenbahndirektion nicht mehr. Der Beamte hat dieser vielmehr lediglich die erfolgte Wahl anzuzeigen.

Weiterverleihung von Auszeichnungen.

Die Rettungsmedaille am Bande, die Erinnerungsmedaille für Rettung aus Gefahr sowie die Erinnerungszeichen für 25- und 40 jährige Eisenbahndienstzeit werden wieder weiter verliehen werden.

Erwerb von Heeresgut.

Zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Reichswehrministerium ist vereinbart worden, daß erstere das gesamte Oberbaumaterial Form 8 erhält, ferner diejenigen Schienen der Form 6 und anderer Formen, die bereits ordnungsmäßig von ihr übernommen sind. Außerdem gelten die Schienen der Form 6 und anderer Formen als seitens der Eisenbahnverwaltung übernommen, die zwar nicht übergeben, aber von ihr auf bahnspezifischem Gelände in Besitz genommen und eingebaut sind. Für Stoffe der Form 8 werden 210 Mark pro Tonne, für neue Stoffe der Form 6 340 Mark pro Tonne gezahlt.

Hertels Ausschluss aus dem Eisenbahnverband.

In einer außerordentlichen Generalversammlung nahm die Ortsgruppe Frankfurt des Deutschen Eisenbahnverbandes Stellung zu dem Ausschluss des Obmanns des Zentralrates Hertel (Frankfurt) aus dem Verband. Hertel wandte sich gegen die ihm gemachten Vorwürfe in eingehenden Darlegungen. Er gab zu, er sei in einem Weinstock gewesen, seine Aussagen hätten sich aber in den allerbesten Grenzen gehalten. Das ganze Ausschlussverfahren gegen ihn sei nichts weiter als ein Versuch des Hauptvorstandes, den Zentralrat als revolutionäre Einrichtung zu beseitigen und zu diskreditieren. Außerdem sei der Ausschluss gegen jede Ordnung erfolgt. Hertel erklärte, daß er sofort Beschwerde gegen seinen Ausschluss eingelegt habe und daß der Vorstand in der nächsten Nummer des Verbandsorgans eine Rechtfertigung Hertels bringe. Geschehe das nicht, dann trete er, Hertel, mit Enthüllungen über den Vorstand an die Öffentlichkeit. Die Versammlung nahm nach längerer Diskussion, in der alle Redner das Vorgehen des Verbandsvorstandes verurteilten, einstimmig eine Entschließung an, in der sie dem Hauptvorstand ein Misstrauensvotum ausdrückt.

nach den Ausschluß Hertels aus dem Verband nicht anerkennt und die sofortige Rückgängigmachung des Beschlusses fordert. Die Ortsgruppe Frankfurt betrachte Hertel nach wie vor als Mitglied und bringe ihm vollstes Vertrauen entgegen. Der Beschluß wurde dem Hauptvorstande übermittelt.

Man darf gespannt sein, was da zuguterletzt noch für Belgebüblein losgelassen werden.

Gegen Betriebsversammlungen während der Arbeitszeit.

Gegen den Rückgang der Arbeiten in den Betriebswerkstätten der Eisenbahn, wendet sich ein neuer Erlass des Eisenbahnministers Dezer. Da seit Monaten der Reparaturstand der Eisenbahnwagen und Lokomotiven sinkt, da im Durchschnitt mehr rollendes Material in die Werkstätten eingeliefert wird, als fertiggestellt werden kann, hat sich der Minister zu einem dringenden Aufruf an die Werkstattarbeiter veranlaßt gesehen. Um die Reparaturarbeiten zu fördern und zu heben, sei es notwendig, daß während der achtstündigen Arbeitszeit jeder Mann voll auf seine Pflicht tue. Passive Resistenz und Arbeitsunlust seien dazu angetan, dem Volks- und Wirtschaftsleben schwere Schädigungen zuzufügen. Aus diesem Grunde gehe es auch nicht, daß während der Arbeitszeit in den Betrieben und Werkstätten Versammlungen irgendwelcher Art abgehalten werden. Derartige Zusammenkünfte müßten auf die Pausen oder auf die Zeit nach dem Betriebschluß verlegt werden. Auch für das Bureaupersonal sind neue Bestimmungen über Innehaltung der Arbeitszeit herausgegeben worden.

Schärfere Bekämpfung des Wuchers und Schleichhandels.

Der preussische Staatskommissar hat veranlaßt, daß für Städte mit mehr als 100 000 Einwohnern, sowie in größeren Industriestädten besondere Wucherdezernate eingerichtet werden. Der Reichsernährungsminister hat gleichzeitig den Regierungen der deutschen Freistaaten empfohlen, soweit sie nicht bereits entsprechende Einrichtungen besitzen, in ähnlicher Weise vorzugehen. Er weist besonders darauf hin, daß es sich empfiehlt, diese Wucherdezernate in enge Verbindung mit den Arbeiter- und Verbraucherorganisationen zu bringen, die bei der Bekämpfung des Schleichhandels und Kriegswuchers mitwirken sollen. Diese Verordnung ist auf das lebhafteste zu begrüßen. Dem Wucher und gewerbsmäßigen Schleichhandel ist die Regierung trotz aller Anstrengungen bis jetzt nicht Herr geworden. Durch die Wucherdezernate wird man den Volksausbeutern auch nicht völlig ihr Handwerk legen. Aber durch die Bearbeitung aller mit Wucher und Schleichhandel zusammenhängenden Maßnahmen durch einen besonderen hauptamtlichen Bearbeiter wird die Wirksamkeit des Kampfes gegen diese Mißstände erhöht. Besonders zu begrüßen ist es, daß diese Wucherdezernate in Verbindung mit den Verbraucher- und Arbeiterorganisationen arbeiten sollen. Die Mitwirkung aller Verbraucher ist dabei gewiß nicht überflüssig geworden.

Kommunisten und Gewerkschaften.

Während die Zentralkomitees der Unabhängigen und der kommunistischen Partei kürzlich beschlossen haben, ihren Mitgliedern nicht den Austritt aus den Gewerkschaften zu empfehlen, sie vielmehr zu erhöhter Propaganda innerhalb der Gewerkschaften zu veranlassen, um diese von innen heraus für sich zu gewinnen, hat der Parteitag der Kommunisten Mitteldeutschlands, der dieser Tage in Halle verammelt war, eine Entschließung gefaßt, die allen Kommunisten den Austritt aus den Gewerkschaftsorganisationen empfiehlt. Ferner erhob er die Forderung zum Beschluß, daß künftig alle Mitglieder, die in irgend eine öffentliche Körperschaft gewählt sind, sofort ihr Amt niederzulegen haben, andernfalls werden sie aus der Partei ausgeschlossen.

Sonderzuweisungen von Lebensmitteln für die heimkehrenden Kriegsgefangenen

Sollen nach einer Bestimmung des Reichsernährungsministeriums erfolgen. Die Zuweisungen sollen von den Kommunalverbänden erfolgen, von denen die Gefangenen zum ersten Male in die ordentliche Versorgung aufgenommen werden. Neben den allgemeinen Rationen sollen sie während der ersten 6 Wochen nach ihrer Heimkehr erhalten: 1 Pfund Brot, 50 Gr. Fett, 250 Gr. Hülsenfrüchte und 125 Gr. Auslandspeck oder Konservenfleisch nach den verbilligten Preisen. Die Ausgabe der Sonderzuweisungen ist auf dem Entlassungsschein (Ueberweisungsschein, Urlaubsschein) unter Stempel und Unterschrift für jede Woche zu vermerken. Unsere Leser tun gut, die heimkehrenden Kollegen auf diese Bestimmung hinzuweisen.



Vereinsnachrichten.



Bez.-B. Altona-Hamburg. Einladung zur Versammlung am 9. November 1919, nachm. 2 Uhr, im Vereinslokal, Südneposten Nr. 6. Tagesordnung wird in der Versammlung bekanntgegeben. Auch bitte ich alle Hilfsrottenführer, mir sofort mitzuteilen: 1. Lebensalter, 2. seit wann beschäftigt bei der Eisenbahn, 3. seit wann zum Hilfsrottenführer ernannt. Seinr. Niemann, Vors.

Bez.-B. Breslau. Bekanntmachung! Am 13. September 1919 hat der Unterzeichnete eine Einladung von der Abteilung Breslau des Vereins der preussisch-hessischen Bahnmeister erhalten, um zur Einführung der neuen Tagebücher für Rottenführer Stellung zu nehmen. Nach freundlicher Begrüßung des 1. Vorsitzenden, Bm. 1. Kl. Berger, fanden die Beratungen statt. Es wurde hierauf eine Kommission von 3 Bahnmeistern gewählt, wozu auch 2 Rottenführer vom Bezirksverein namhaft gemacht werden sollten, um weitere Schritte in dieser Angelegenheit zu unternehmen. Dann kam auch das Verhältnis zwischen Bahnmeister und Rottenführer zur Sprache und es ist mit Freude zu begrüßen, daß der Bahnmeisterverein Breslau es außerordentlich bedauert, daß in der Rottenführerzeitung eine so scharfe Stellung gegen die Bahnmeister eingenommen wird, denn nach Mitteilung des 1. Vorsitzenden aus verschiedenen Bahnmeisterzeitungen geht hervor, daß auch die Bahnmeister bestrebt sind, den Rottenführerstand zu heben. Das Vorkommnis mit Kollegen Hermann-Berlin ist auf ein Mißverständnis zurückzuführen, so daß jetzt wohl keine Veranlassung mehr vorliegt, diesen Weg weiter zu gehen. Der Unterzeichnete hat auch in längerer Ausführung über verschiedene Uebelstände in Rottenführerzeiten hingewiesen. Alle Redner betonten, daß sie gewillt sind, jederzeit in bester Beziehung mit den Rottenführern den Dienst zu leisten und wo Uebelstände noch vorhanden sind, dieselben zu beseitigen. Auch von Seiten der Rottenführer muß alles getan werden, um ein harmonisches Verhältnis herbeizuführen. Wenn auf beiden Seiten dieser Wille herrscht, dann ist auch die Zeit gekommen, wo wir auch im Gewerkschaftsbunde deutscher Eisenbahnbeamten zum Wohle der gesamten Beamenschaft fruchtbar mitarbeiten wollen, denn dann wird sich auch das alte Sprichwort bewahrheiten: Einigkeit macht stark. Dieses Sprichwort ruft der Unterzeichnete allen Kollegen zu, welche auf dem Verbandstage in Essen noch nicht erfaßt haben, was uns eigentlich not tut, und es muß besonders bedauert werden, daß die Entschließung des Verbandstages bis jetzt nicht gehalten worden ist. Durch ein Eingekandt folgt nähere Aufklärung. Zum Schluß der Bahnmeisterversammlung dankte der Unterzeichnete dem 1. Vorsitzenden für die freundliche Einladung, es werden auch an den Rottenführer-Versammlungen von den Bahnmeistern Herren teilnehmen. Auch sollen die säumigen Rotten- und Hilfsrottenführer-Kollegen von Seiten der Bahnmeister auf die Wichtigkeit der Organisation hingewiesen werden. Hoffen wir alle von diesen Ausführungen auch einen guten Erfolg. (Anmerk. der Red.: Wir nehmen gerne Kenntnis von dem jetzigen Wohlwollen der Bahnmeister gegen die Rottenführer, wissen aber auch, daß es nur unserem Festhalten an dem gesteckten Ziel liegt. Wir können uns aber bis jetzt noch nicht für den Bund entschließen, da uns die jetzt aufgetauchten Zustände in Bayern Anlaß geben, dem Bunde noch mehr Mißtrauen entgegenzubringen.)

Heinrich Scholz, 1. Vors.

Bez.-B. Berlin. Verhandlung vom 2. 10. 1919. Die gutbesuchte Vierteljahrsversammlung wurde um 7 Uhr vom 1. Vorsitzenden eröffnet. Vor Eintritt in die Tagesordnung gedachte er der verstorbenen Verbandsmitglieder, deren Andenken durch Erheben von den Plätzen geehrt wurde. Tagesordnung: 1. Verlesen der Niederschrift der letzten Versammlung (wurde angenommen). 2. Aufnahme neuer Mitglieder und Zahlen der Beiträge fand wie üblich statt. 3. Vereins-, Verbands- und Bundesangelegenheiten. 4. Verschiedenes. Unter „Vereinsangelegenheiten“ wurden nochmals die verammelten Mitglieder gebeten, sich doch rege an unserem am 9. Oktober stattfindenden Stiftungsfest zu beteiligen. Die in der Beitragszahlung säumigen Mitglieder wurden vom Vorsitzenden mitgeteilt und erklärt, wenn sie binnen 8 Tagen ihre Beiträge nicht gezahlt haben, würden sie abgemeldet. Unter „Bundesangelegenheiten“ wurde die Gewerkschaftsteilnahme in den Aemtern, welche am 1. Oktober in Kraft getreten ist, erläutert. Unter „Verschiedenes“ wurde vom Kol. Albert Görden ein Antrag des Werbeausschusses eingebracht. Der Antrag wurde verlesen. Kollege Schimmelpfennig hat den Antrag nicht zu beachten, da doch das, was der Antrag bejagt, der Bund zu jeder Zeit erledigen könnte. Der

Antra
äußert
meine
regelu
ein di
ist.
und
Bestan
auch
seiner
Bestim
der V
Die
Kiewe
scher
als
9 Ma
den
Bezir
die
Auffa
Kiderl
diesen
hohen
hadt
die
nerst
total.

gewü
mit
1. B
Hilfs
nur
wer

den
Die
Die
Mar

fiakt
auf
1919
müß
und
Bitt
meist
Krieg
und
zirts
folgt
Wilm
Wes
bela

vom
gehe
heiß
Mar
die
Wes
Sad
lich

ds.
Ker
wir
find
han
find
ersch
Kol
Bos
trag

191
4/8

Antragsteller zog seinen Antrag zurück. Verschiedene Mitglieder äußerten sich über die Zahlung der Gehälter. Der allgemeine Wunsch wäre, so bald wie möglich richtige Gehaltsregelung zu erhalten. Vom Kollegen August Klewer wurde ein dienstlicher Fall vorgetragen, welcher ihm selbst passiert ist. Er arbeitete mit seiner Kotte eine Gleisturve durch und bekam vom Bahnmeister durch Boten den Bescheid, seinen Bestand aufzunehmen. Da kein Vertreter bestimmt war und auch Kollege Klewer nach seiner Überzeugung niemand in seiner Kotte das Vertrauen schenken konnte, befolgte er die Bestimmung des Bahnmeisters nicht. Der Bahnmeister und der Amtsvertreter erschienen und stellten Klewer zur Rede. Die Herren sagten, die Arbeit könnte jeder Arbeiter machen. Klewer antwortete: Dann haben die Herren von praktischer Ausführung keine Ahnung. Dieses nahmen die Herren als Beleidigung auf und das Amt hat Kollegen Klewer mit 9 Mark bestraft. Gegen eine solche Vorgehensweise, welche den Kottenführerstand so beurteilt, protestiert der gesamte Bezirksverein energisch und verlangt durch den Beamtenrat die nötigen Maßnahmen gegen solche Herren, welche nach Auffassung aller Kotten- und Hilfskottenführer die Betriebsfähigkeit gefährden. (Unmerk. der Red.: Wer möchte unter diesen Umständen noch nicht gemacht haben, fordere ich auf, die hohen Beiträge zahlen? Das Sprichwort sagt: „Eine Krähe hadt der anderen die Augen nicht aus.“) Um 10 Uhr wurde die Versammlung geschlossen. Nächste Versammlung: Donnerstag, den 6. November, abends 6 Uhr, im Vereinslokal, Andreasstr. 21.

Fr. Reime, 1. Schriftf.

Bez.-B. Düsseldorf. Alle Hilfskottenführer, die mir die gewünschten Angaben noch nicht gemacht haben, fordere ich auf, mir dieselben bis zum 20. ds. Mts. zuzusenden, und zwar: 1. Lebensalter, 2. Eintritt bei der Eisenbahn, 3. Seit wann Hilfskottenführer. Zur nochmaligen Kenntnisnahme, daß ich nur bis zum 20. mit dem Abschließen der Liste warte, wer dann noch fehlt, mag sehen, wie er zurecht kommt.

Wilh. Gebauer, Mettmann, Nordstr. 32.

Bez.-B. Falkenberg. Versammlungsanzeige. Sonntag, den 19. 10., nachmittags 3 Uhr, findet Versammlung statt. Die Tagesordnung wird in der Versammlung bekanntgegeben. Die Beiträge betragen vom 1. 10. an vierteljährlich 3 Mark.

Braunh, Vors.

Bez.-B. Gütersloh. Wie schon aus unserer Zeitung ersichtlich ist, erhöht sich der Vierteljahrsbeitrag von 2,50 Mk. auf 3.— Mk. Um Porto zu ersparen, wird vom 1. Oktober 1919 ab die halbjährige Beitragspflicht eingeführt. Es müssen also am 1. Oktober ds. Js. volle 6 Mark porto- und bestellgeldfrei eingesandt werden, also am 1. Oktober und 1. April eines jeden Jahres 6 Mark. Meine bescheidene Bitte an alle Kollegen geht dahin, unsern neuen Schatzmeister volles Vertrauen entgegenzubringen, wie es beim Kott. Ringe der Fall war. Die Beiträge müssen bis zum 20. Oktober und 20. April eingesandt sein. Geldsendungen für den Bezirksverein Gütersloh sind, wie ich nochmals bemerke, an folgende Adresse zu senden: An den Kottenführer Herrn Wilhelm Kleinbeismann in Avenwedde, Post Iffelsdorf i. Westf. Unsere nächste Versammlung wird in nächster Zeit bekanntgegeben.

Brinkötter, 1. Schriftf.

Bez.-B. Kassel. Berichtigung. Im Versammlungsbericht vom 20. 7. 19, welcher in der Zeitschrift Nr. 17 bekanntgegeben wurde, ist ein Fehler in Punkt 5. Es muß dort heißen: „Die Beiträge betragen vom 1. Oktober an 4,50 Mark vierteljährlich, und nicht 4.— Mk. Kollegen, zählt die Beiträge doch recht pünktlich und auch die 10 Pfg. Bestellgeld; vergeht es nicht, damit dem Schatzmeister die Sache nicht noch mehr erschwert wird und unsere Kasse endlich mal in Ordnung kommt.“

J. A.: Kösing, Schriftführer.

Bez.-B. Lauenburg. Am Sonntag, den 19. Oktober ds. Js., nachmittags 3 Uhr, findet in Schlawe beim Gastwirt Hermann Banjesow unsere Versammlung statt. Tagesordnung wird in der Versammlung bekanntgegeben. Die Beiträge sind vom 1. Oktober ds. Js. an laut Beschluß des Verbandstages in Essen auf vierteljährlich 3 Mk. festgesetzt und sind von den Mitgliedern, die in der Versammlung nicht erscheinen können, unverzüglich porto- und bestellgeldfrei an Kollegen Albert Kösin in Schlawe, Kösliner Vorstadt 32, Post Schlawe, einzusenden. Auch die noch rückständigen Beiträge müssen sofort abgesandt werden.

Der Vorstand. J. A.: Schwachow, Schriftf.

Bez.-B. Leizwig. Versammlungsbericht vom 3. September 1919. Der 1. Vorsitzende, Kollege Naumann, eröffnete um 7½ Uhr die Versammlung mit Begrüßung der erschienenen

Kollegen. Punkt 1: Aufnahme neuer Mitglieder. Aufgenommen wurden die Kollegen Lipinski und Döhler der Bahnmeisterei Taucha. Punkt 2: Verbandsangelegenheiten. Punkt 3: Bericht des Beamtenhauptausschusses Halle. Punkt 4: Verschiedenes. Der 1. Vorsitzende gab bekannt, daß der Vierteljahrsbeitrag auf 4,50 Mk. erhöht worden ist. Der 1. Schatzmeister beklagte sich bei der Versammlung, daß verschiedene Kollegen den Bundesbeitrag von 1 Mk. vom Februar ds. Js. noch nicht entrichtet haben, auch sind noch verschiedene Kollegen mit den Verbandsbeiträgen im Rückstande, was sehr kritisiert wurde. Die säumigen Kollegen werden gebeten, die Beiträge sofort zu entrichten, da der 1. Schatzmeister die Beiträge am 1. Oktober an den Verbands-Schatzmeister für alle Mitglieder geschlossen abzuliefern hat. Die Hilfskottenführer werden nochmals gebeten, anzugeben: 1. Seit wann sie bei der Eisenbahn eingetreten sind. 2. Alter. 3. Seit wann sie Hilfskottenführer sind. Die Angaben sind sofort an den 1. Schriftführer, Kollegen Jähnigen, Leipzig-Modau, Berthastr. 4 einzusenden. Schluß der Versammlung ½11 Uhr.

J. A.: Jähnigen, 1. Schriftführer.

Bez.-B. Marienwerder. Da wegen verspäteten Erscheinens der Zeitung am 5. dieses Monats die Versammlung sehr schwach besucht war, ist beschlossen worden, eine nochmalige Versammlung abzuhalten. Die Versammlung findet am 16. 11., vormittags 10½ Uhr, im Bahnhofs-Hotel, Bahnhofstr. Nr. 1, in Marienburg statt. Da der Kriegstaumel jetzt ein Ende hat und wir wieder alle auf unseren Posten sind, bitte ich die Kollegen, auch dem Verein mehr Aufmerksamkeit zu schenken und die Versammlung zu besuchen. Es ist doch wirklich jämmerlich, wenn von einem Verein mit 130 Mitgliedern nur 14 zur Versammlung kommen. Ich möchte daher allen Kollegen die Mahnung zurufen: Seid einig, einig, einig! Da nach meiner Annahme erst die Hälfte der Kollegen zum Verein gehört, bitte ich alle Kollegen, die Fernstehenden aus ihrem Schlaf aufzurütteln und dem Verein zuzuführen.

Wilh. Dirka, 1. Vors.

Bez.-B. Rieburg u. Umg. Bekanntmachung und Einladung. Unsere nächste Versammlung findet am Sonntag, den 26. Oktober, nachmittags 3 Uhr in Deynhausen (Hotel am Bahnhof) statt. Um zahlreiches Erscheinen der Mitglieder aus der Umgegend wird gebeten und Einführung neuer Mitglieder gewünscht. Da die Herren Kollegen aus der Gegend von Rieburg keine gute Verbindung haben, möchte ich besonders darauf aufmerksam machen, daß Deynhausen gut zu erreichen ist mit den Schnellzügen von Rieburg und Verden. Wenn der Wille da ist, dann geht es auch. Ich mache ferner noch aufmerksam, daß am 1. 10. 6 Mark Beiträge an unseren Schatzmeister zu entrichten sind.

Der Vorstand. J. A.: Weermann, Schriftf.

Verbandsnachrichten.

In der Wochenschrift für deutsche Bahnmeister Nr. 38 vom 21. 9. 1919 finden wir nachstehende Eingabe der Bahnmeister um Verbesserung der Dienststellung der Kotten- und Hilfskottenführer verzeichnet. Der Unterzeichnete bedauert es tief, daß diese Eingabe nicht den Wortlaut besitzt, welche ihm vom Vorsitzenden des Bahnmeisterverbandes am 11. 9. ds. Js. zur Kenntnis gebracht wurde. Eine derartig oberflächliche Behandlung der Sache kann unserem Stande nie von Vorteil sein. (Siehe Versammlungsbericht von Berlin.) Man lese auch ferner gemäß den Beschluß des Bahnmeister-tages.

Schneider, Verb.-Vors.

Die nachstehend wiedergegebene Eingabe ist gemäß Beschluß des letzten Bahnmeister-tages dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegt. Zweckmäßig verwenden sich die Abteilungsvorstände in dem gleichen Sinne bei ihren zuständigen Direktionen, damit endlich die Bahnmutterhaltung so gefördert wird, wie es für die Erhaltung guter Betriebsverhältnisse nötig ist.

Der Hauptvorstand.

Wustermark, Verschiebebf., den 14. Sept. 1919.

Betrifft: Eingabe des Vereins preussisch-hessischer und reichsländischer Eisenbahn-Bahnmeister E. B. um Verbesserung der Dienststellung der Kottenführer und Hilfskottenführer.

Die gegenwärtigen schwierigen Verhältnisse in der Bahnunterhaltung bedingen eine Festigung der Stellen der Rottenführer und Hilfsrottenführer, wenn diese in der Lage sein sollen, dem Bahnmeister bei der Anleitung und Beaufsichtigung der Rotten eine wirkliche Hilfe zu sein.

Der Rottenführerdienst ist steigend schwieriger und verantwortungsvoller geworden; die Tätigkeit der Rottenführer erfordert jahrelange Erfahrung, Geschicklichkeit, Sachkenntnis und noch eine ganz besondere Eignung zur Behandlung der Arbeiter. Bei dem fortgesetzten Ab- und Zugang neuer, ungeübter Arbeiter entsteht dem Rottenführer in der Anlernung dieser eine große Arbeit. Die betriebliche Verantwortung des Rottenführers nimmt ebenso steigend zu wie die Notwendigkeit, im Ersatz von Oberbaustoffen möglichst Sparsamkeit walten zu lassen und die sehr im Rückstande gebliebenen Bahnunterhaltungsarbeiten energisch zu fördern.

Die verantwortliche Aufsicht über die Rotten verlangt zunächst unbedingt eine Hervorhebung und Besserstellung der Hilfsrottenführer vor den ihnen unterstellten Arbeitern, um einen Ausgleich für die von ihnen geforderte Sachkenntnis und die zu tragende Verantwortung zu haben. Nur durch die Gewährung des Handwerkerlohnes oder einer entsprechenden Stellenzulage (nachträglich ab 1. April 1919) wird ein Anreiz für den Hilfsrottenführer gegeben, die wirtschaftliche Seite nach Kräften zu fördern und die von den Bahnmeistern zu verlangenden Pflichten auf sich zu nehmen.

Dankagung.

Für die vom Verbands Deutschen Eisenbahn-Rotten- und Hilfsrottenführer infolge Ablebens meines Ehemannes, des Rottenführers Friedrich Bittnar, bewilligten Sterbegelder in Höhe von 300 Mark, sage ich meinen herzlichsten Dank.
Steinkirche, den 15. Sept. 1919.
Wwe. Emma Bittnar.

Persönliches.

Zum Rottenführer ernannt: S. Mogalle in Bisdorf.
Die Prüfung zum Rottenführer bestanden: S. Kräker in Waldchen, Krs. Strehlen i. Schl.
Das 25 jähr. Dienstjubiläum beging am 21. Sept. d. Js. unser Vereinskollege, der Rottenf. Robert Bräuer in Friedersdorf, Krs. Sagau. Möge es dem Kollegen vergönnt sein, noch recht lange in seinem Dienstkreise zu wirken.
Wir gratulieren recht herzlich!
Der Vorstand des Bez.-Ver. Breslau.
J. A.: S. Scholz, 1. Vorst.

Fragekasten.

Bez.-V. S. Beiträge für den Gewerkschaftsbund werden laut Beschluß des Bundestages vom 24.-25. 5. d. Js. nicht durch die Fachverbände, sondern durch die Direktionsgruppen eingezogen.
N. B. in B. Es kann Sie niemand zwingen, Beiträge zu zahlen, die nicht durch die Satzungen oder den Verbandsrat festgelegt sind, also auch nicht die Beiträge für den Gewerkschaftsbund. Sie haben ganz recht, daß diese für alleinige Interessenvertretung viel zu hoch sind.

Bekanntmachung.

Folgenden Mitgliedern kann die Zeitung nicht zugestellt werden. Die Bezirksvereine werden gebeten, die genaue Adresse an den Verbandsvorsitzenden, Herrn Karl Schneider, Dahlhausen-Ruhr, einzusenden.
Ferdinand Stolz, Deslau, Bez. Erfurt.
Adolf Hartmann, Blerichen, Post Wenden, Bez. Köln.
Jos. Grünher, Niederhammsdorf Nr. 166, Bez. Breslau.
Karl Gaußmann, Essen-R., Salfenbergerweg.

Für die Red. verantwortl.: Verbandsvorst. Carl Schneider, Dahlhausen-Ruhr. — Für den Inseratenteil verantwortl.: E. Sundt sel. Wwe., Hattingen-Ruhr. — Druck: E. Sundt sel. Wwe., Hattingen-Ruhr.

B. Vollrath, Wanne, Bez. Dtm., Juliusstr. 3.
E. Schymanski, Gärten, (Anhalt), Bez. Magdeburg, Neudorferstr. 3.
W. Leichert, Dirschau, Bez. Danzig, Bahnhof 45.
Karl Groth, Dirschau, Bez. Danzig, Wallstr. 11.

Veranstaltungs-Kalender.

Es liegt im Interesse eines jeden Mitgliedes, die Versammlungen zu besuchen, die Beiträge pünktlich zu zahlen und neue Mitglieder einzuführen.

Altena-Siegen, 19. 10. 1919, 2 1/2 Uhr, Siegen, Gastw. H. Jung.
Bremen, 26. 10. 1919
Berlin, 6. 11. 1919, 6 Uhr, Berlin, Andreasstr. 11.
Falkenberg, 19. 10. 1919, 3 Uhr.
Hagen, 19. 10. 1919, 3 1/2 Uhr, Hagen, Vereinslokal.
Hamburg-Altona, 9. 11. 1919, 2 Uhr, Hamburg, Hühnerposten 6.
Lauenburg, 19. 10. 1919, 3 Uhr, Schlau, Gastw. H. Wanselow.
Marienwerder, 18. 11. 1919, vorm. 10 1/2 Uhr, Marienburg, Bahnhofshotel.
Nienburg, Wefer, 26. 10. 1919, 3 Uhr, Deynhäusen, Hotel am Bahnhof.
Northeim, 19. 10. 1919, 4 Uhr, Kreienzen, Gasthof zum deutschen Hause.
Stendal, 19. 10. 1919, 2 Uhr, Rathenow, Gasthof zur Eisenbahn.

Nachruf.

Am 29. September verschied nach schwerem innerem Leiden im Alter von 44 Jahren unser lieber, treuer Kollege, der Rottenführer

Raspar Koch

in Essen-Altenessen.

Wir verlieren in demselben unseren gewissenhaften Vereinskassierer und eifrigen Förderer unserer Organisation. Durch sein lebenswürdiges Wesen und andauernde Agitation hat er sehr viel zur Vergrößerung unseres Vereins beigetragen.

Möge er in Frieden ruhen!

Der Bezirksverein Essen.
J. A.: Kerstjens, Schriftführer.

Echte Drell-Zitewten

beste Friedensware, kein Ersatz, in schwarz, blau, feldgrau, mit Bahn-, Post- oder schwarzen Knöpfen, p. St. Mk. 32.50.
Echte schwarze Zuchlederhose, la. Qual., Mk. 45.—
Blaue Cheviot-Ältenste mit Unfaltragen, Bahn-Post- oder schwarz Knöpfen Mk. 50.— Als Maß erb. ganze Körpergröße. Versandt gegen Nachnahme.

S. Hammerschlag, Halle-S. 11.

Kolli mit über 70 Voll-Fett-Salz

in haltb. Marin. franko mit Verp. 13.95 Mk., 1/2 Dose ff. Kollmops 20 Mk. fr. E. Rapp, Altona-Ottensen 33.

Herren-Anfer-Uhr.

(Keine billige Stahlware.)

Elegante Nickel-ausstattung, 33 stünd. Unterwerk, 1 Jahr Gar. nur Mk. 17 gegen Nachn.

M. Müller, Ettlingen, (Baden), Pforsheimerstr. 5.

Theodor Müller

Mechanische Herrenkleiderfabrik Spinnerei und Weberei

Seiffenhennersdorf i. S. (Oberhennersdorf, Böhmen).

Liefere wieder Uniform- und Herrenkleidungsstücke in bekannter guter Ausführung. Bitte Muster u. Preise einzuholen.

Herinae

Gestuckte Vordrinstannen, Fahnenbänder u. Schärpen.

Abzeichen in Emaille oder Metall Vorschläge und Abbildungen zu Diensten. Bonner Fahnenfabrik in Bonn.

Stempel aller Art liefert billigst E. Sundt sel. Wwe., Hattingen.