

Rottenführer-Zeitung

Gleis-Bau-Geräte Robel & Co.,

(auch Hemmschuhe, Wagenschieber, bewegliche Wagenziehwinden)

München S 50.

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

EDUARD LINK · BOCHUM

Maschinenfabrik

für

Eisenbahnerbau-Geräte und -Maschinen.

Katalog auf Wunsch!



Handlaternen für Carbid und Oel,

sowie

sämtliche Strecken-Beleuchtungen.

Sonder-Abteilung für Oberbau-Geräte.

Anfragen erbeten.

Spezial-Fabrik

Anfragen erbeten.

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

Spezial-Unternehmen für

Wasserdichte Abdeckungen

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

J. & Otto Krebber, Oberhausen (Rhld.)

Fernsprecher Nr. 17 und Nr. 27.

Asphalt-Werke.

Telegr.-Adr.: Krebber Teerfabrik.

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

H B G

Vollbahnmaterial

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

Hanseatische Bahnbedarfs-Gesellschaft m. b. H.

Feldbahnfabrik und Weichenbauanstalt.

H B G

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

W. Hagen & Co.

Tiefbau.

Berlin, Postdamerstr. 56.

Telephon: Amt Lützow 197.

25 Jahre in verschiedenen Eisenbahndirektionsbezirken beschäftigt.

Unterlagsplatten

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

Filzfabrik Adlershof, A.-G.

Alleinige Fabrikanten von „Eisenfilz“.

Adlershof bei Berlin.

Peter Weiler,

Maler- und Anstreichergeschäft

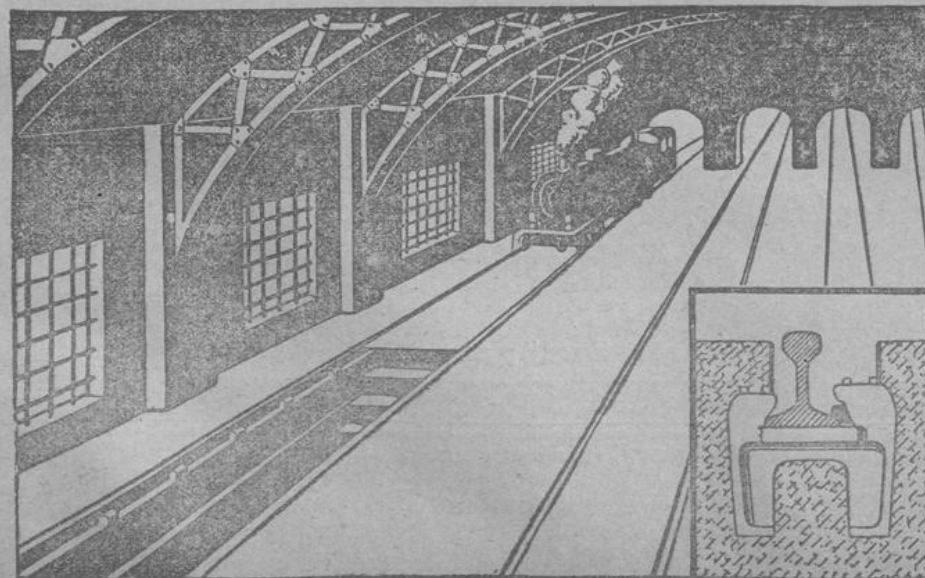
Ulmenallee 24 **Mülheim-R.-Speldorf** Fernr. 1373.

Ausführung sämtlicher Eisenhoch- und Brückenbau-Anstreicherarbeiten.

Grosses Lager in

Glas, Tapeten u. Farbwaren.

Prompte Erledigung aller einschlägigen Arbeiten.



Friedrich Wilms, Oberhausen (Rhld.).

Telegr.-Adr.: TiefbauWilms. Fernspr.-Anschl. Oberh.-Rhld. Nr. 12 u. 19

Unternehmen

für Hoch-, Tief- u. Betonbau.

Übernahme u. Ausführung von Bauwerken jeder Art.

Eisenbahn-, Kanal- und Straßenbauten.

Straßenwalzen-Betrieb.

Ringofen-Ziegeleien.

Giro-Konto: Commerz- und Privat-Bank, Oberhausen-Rhld.
Postscheck-Konto Köln 19393.



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,

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

Wichtige Neuerung!

Schienen-Befestigung

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

Glatte Fussboden bis an Schiene u. Spurrille

Leichte Schienenauswechselung ohne

jede Beschädigung des Fussbodens.

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

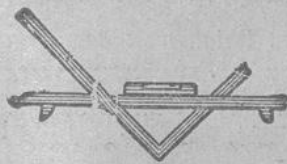
Akt.-Ges. vorm. Carl Flink, Mannheim.

Rottenführer-Zeitung

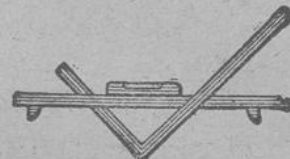
Offizielles und fachwissenschaftl. Organ
des Verbandes Deutscher Eisenbahn-



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



Die Zeitung erscheint am 1. u. 15. eines jeden Monats und kostet beim Verlage bestellt 4.50 Mark, bei der Post bestellt 5.— Mark pro Vierteljahr, im voraus zahlbar. — Insetrate pro 4 gespaltene Petitzeile 2.00 Mk. Bestellungen nehmen sämtliche Postanstalten und der Verlag an. Abonnenten, welche nicht 10 Tage vor Schluss des Vierteljahres ausdrücklich abbestellen, erhalten das Blatt für ihre Rechnung weiter geliefert.



Jedes Mitglied, welches der oben genannten Beamtenklasse als Beamter oder Hilfsbeamter angehört, ist unter den bekannt gegebenen Bedingungen mit 500 (fünfhundert) Mark gegen tödlichen Unfall in oder ausser Dienst versichert. Zur gefälligen Beachtung! Alle für die Schriftleitung bestimmten Beiträge, Sendungen, Mitteilungen, Anfragen usw. sind ausschließlich an nach stehende Adresse zu senden: H. Wundenberg, Oberhausen-Rhld., Bahnhofstraße 1.

Nr. 6.

Dahlhausen-Ruhr, den 15. März 1922.

11. Jahrgang.

Inhaltsverzeichnis: Ersparnisse im Staatshaushalt. — Die Ueberhöhung des äußeren Schienenstranges im Eisenbahngleise. — Schwellenfreie Schienenbefestigung. — Werkhelfer im Bahnunterhaltungsdienst. — Fachgewerkschaft VII. und der Eisenbahnerstreik. — Gründung der Arbeitsgemeinschaft. — Reichsarbeitsgemeinschaft deutscher Eisenbahnrottenführer. — Verbandsnachrichten. — Vereinsnachrichten. — Versammlungstafel. — Briefkasten. — Anzeigen.

Ersparnisse im Staatshaushalt.

Sparen, sparen und nochmals sparen, ist jetzt die Losung für die meisten Staatsbürger im deutschen Reich, und namentlich die Beamten und Kleinrentner können ein Lied davon singen, wie ihnen Sparsamkeit gepredigt wird, als ob sie durch ihre geringe Einnahmen nicht selbst dazu kommen, ihre Ausgaben aufs äußerste einzuschränken und sich mit Bruchteilen des früheren Friedenseinkommens, was ja in Wirklichkeit die jetzige Papiergeldbezahlung ausmacht, zu begnügen.

Doch davon soll heute nicht die Rede sein, ist ja darüber schon so vielfach und eingehend geschrieben worden, und ist dies ja auch jedem Sparenmüssenden schon von selbst bekannt, zumal es ihm die harte Wirklichkeit täglich lehrt. Hingewiesen soll hier nur darauf werden, wie von Staats wegen und von interessierter Seite aus ständig Meldungen durch die Tageszeitungen gehen, daß jeder einzelne unter uns immer mehr zu der Ueberzeugung kommen möge, daß wir ein bettelarmes Volk geworden sind und unsere Lebensgewohnheiten danach einzurichten haben.

Zum großen Teil haben diese Hinweise recht. Gewiß, wir sind durch den verlorenen Krieg arm geworden und werden es infolge des unerfüllbaren Friedensvertrages immer mehr, und daß dies dem Volke stündlich zum Bewußtsein gebracht werden muß, ist ja an und für sich recht löblich. Ständig heißt es, wir müssen viel mehr arbeiten und viel schlechter leben als zum Beispiel der jetzige Engländer oder Amerikaner, wenn wir als Volksgesamtheit wieder hochkommen wollen. Gewiß, aber, und da liest der Soldat, gehen denn die maßgebenden und regierenden Stellen auch uns mit vorbildlicher Sparsamkeit und Bedürfnislosigkeit voran? Beschränken auch sie ihre Einnahmen auf das unumgänglich Nötige und erreichen durch Mehrarbeit einen Mehrgewinn, der uns in der Gesamtheit zugute kommen kann? Und da, meine ich, dürfte doch wohl von Staats wegen der Hebel anzusetzen sein, daß man sich auch an allen diesen Stellen bewußt würde, daß wir ein bettelarmes Volk, wie es so schön heißt, geworden sind, und jede Ausgabe vielfach überlegt werden muß, ehe sie gewagt wird.

Nun ist es ja an und für sich auch recht schön und gut, wenn der Staat als solcher sich Erungenenschaften zu-ruhe macht, die der Gesamtheit zugute kommen, und es ist daher keine Ausgabe zu verurteilen, die irgendwie, viel mehr als vor dem Kriege, dazu angetan ist, unsere Volksgesundheit als Ganzes zu heben und zu fördern. Es sei dabei an die Anlage großer Lichtluftparcs, Spiel- und Sportplätze, Gesundheitsämter und Fürsorgestellen für Tuberkulose und Säuglinge gedacht, welche alle zu der körperlichen Erleichterung des Volksganges beitragen und nur zu begrüßen sind. Was soll man aber dazu sagen, liegt hier ein so großer Nutzen vor, daß die Einrichtung zu begrüßen wäre, wenn es heißt, daß jetzt vom Staate daran gedacht wird, an jedem

auch dem kleinsten Orte, eine staatliche Berufsberatungs- und Prüfungsstelle einzurichten. Besondere Beamte und besondere Bureaus mit vielerlei Einrichtungen sind nötig, um, wie geplant, vielseitig vorgehen zu können. Für jeden schulentlassenen Jungen und für jedes Mädchen soll eine Kartothek eingerichtet werden, worauf neben den Personalien ganz genau die Eignung zu einem Beruf und die Resultate der Prüfung vorgetragen werden, wo auch der Lehrgang und die Ausübung des Berufes weiter verfolgt werden sollen, um jährlich statistisch zusammengestellt und öffentlich verbreitet zu werden. Es ist anzuerkennen, der Gedanke ist an und für sich vielleicht recht löblich, aber ist die Einrichtung eines solch umfangreichen Apparates denn nun eine so unbedingte Notwendigkeit, daß ein verarmtes und auf Jahrzehnte hinaus tiefverschuldetes Volk ohne eine solche Einrichtung nun plötzlich nicht mehr bestehen kann? Ja, stehen die Ergebnisse, die doch lediglich einen allgemeinen Ueberblick geben können, der aber auch infolge Berufswechsels usw. nicht immer zu stimmen braucht, wirklich mit den hierfür aufgewendeten großen Kosten nur einigermaßen im Einklang? Wird hierdurch etwas Produktives geschaffen und erreicht, und wie paßt dies zu der Bedürfnislosigkeit, die uns einzelnen ständig gepredigt wird?

Nun könnte man ja einwenden, daß durch die Einrichtung dieser neuen Beamtenstellen viele Invaliden und Kriegsbeschädigte untergebracht werden könnten. Abgesehen davon, daß andererseits ständig über den umfangreichen und zu zahlreichen Beamtenkörper gellagt wird und ein allmählicher Abbau sogar von den Alliierten gefordert wird, dürften sich doch auch wohl noch andere Gelegenheiten bieten, unsere Versorgungsberechtigten und halben Arbeitskräfte unterzubringen. Nehmen wir uns da mal ein Beispiel an dem früheren Oesterreich-Ungarn, das, wie wohl allgemein bekannt ist, den Tabak-, Zigarren- und Zigarettenvertrieb in eigene Regie übernommen und die sogenannten Trafiken eingerichtet hatte. Ueber die Qualität der Rauchwaren soll hier nicht gesprochen werden, wohl aber davon, daß eine solche Trafik, wie wir hier sagen würden, Niederlage oder Filiale, nur einem Invaliden oder einer bedürftigen Beamtenwitwe übertragen werden konnte. Dieses System hat sich aufs beste bewährt, es wurde viel Anzufriedenheit vermieden und die Träne so mancher hilfsbedürftigen Witwe getrocknet, wenn sie auf ihr Gesuch mit dem kleinen, aber sicheren Verdienst aus einer solchen Trafik rechnen und damit ihr Einkommen verbessern konnte. Ähnlich ließe sich doch wohl auch in Deutschland eine Bestimmung durchführen, daß zum Beispiel die staatlichen Lotterie-Einnahmen nur aus Kriegsbeschädigten oder Invaliden bestehen dürften und für die Folge kein derartiger Einnahmer aus wohlhabenden Kreisen gewählt wird, der dies erträgliche Nebengeschäft lediglich seinen guten Verbindungen verdankt.

Wie manches ließe sich ersparen, wenn, wie dies z. B. in Amerika der Fall ist, in Großstädten und auch auf dem platten Lande der amtliche Verkauf von Freimarken, aber auch die Annahme von Postsendungen nicht, neben den bestehenden Postämtern, eigens dazu angestellten Postagenten übertragen würde, deren Räumlichkeiten vom Staate zu unterhalten sind und deren Befolgung die Verwaltung zu tragen hat, sondern statt dessen gegen eine ganz geringe Vergütung einem lebhaften Ladengeschäft, vielleicht Kolonial- oder Schnittwarenhandlung, vergeben würde. Wie gesagt, wird dies im Auslande mit den besten Erfahrungen schon viele Jahre gehandhabt. Die Verwaltung spart die besonderen Ausgaben für Räumlichkeiten und Agenten, läßt lediglich von dem Hauptpostamt die aufgelierten Pakete und Wertsendungen täglich abholen, der Ladeninhaber, der natürlich als zuverlässige Persönlichkeit bekannt sein muß, aber hat neben der Unbequemlichkeit doch so manchen Vorteil, das Publikum gewöhnt sich an sein Geschäft und kommt ganz von selbst darauf, seinen Bedarf bei dem Geschäftsmann zu decken, der ihm entgegenkommend den weiten Weg zum Hauptpostamt erspart.

Vielfach wird immer wieder darauf hingewiesen, daß noch große Ländereien der Erschließung und Urbarmachung innerhalb Deutschlands harren. Da wird ausführlich bemerkt, daß wir uns hinsichtlich unserer Ernährung in den kommenden Jahrzehnten immer mehr auf unsere eigene Produktion verlassen müssen, da infolge der Höhe der Auslandspreise mit einem wesentlichen Lebensmittelimport, der vor dem Kriege das Selbstverständliche war, nicht mehr zu rechnen sein wird, sollen Einnahmen und Ausgaben auch nur einigermaßen in Einklang gebracht werden. Reisen der maßgebenden Ministerien in die in Betracht kommenden Moor- und Seidestreden, umfangreiche Untersuchungen und Berichte über das Gesehene verschlingen viele Tausende, aber noch immer merkt man, trotzdem schon Jahre seit unserem Sturz vergangen sind, noch nichts von einer staatlichen aussichtsreichen Inangriffnahme dieser Projekte. Warum vergibt man diese Dedändereien nicht an große Gesellschaften, ähnlich, wie man früher die uns entzogenen Ostprovinzen kolonisierte? Zeigt nicht das Beispiel des Hauptmanns Schmude und seiner Getreuen, daß sich auf eigene Faust so manches viel schneller und aussichtsreicher erledigen läßt, als wenn alles dem Staate selbst überlassen bleiben muß? Geeignete Beispiele ähnlicher Art ließen sich so viele andere noch aufstellen.

Wie steht es mit dem Abbau der Kriegsgesellschaften? Haben wir deren Segen und Unsegen im Kriege nicht genug am eigenen Leibe erfahren und ist es wirklich erforderlich, daß die Abwicklung der Geschäfte noch immer Jahre hinaus das Bestehen so mancher Gesellschaften und mit ihnen großer Ausgaben erforderlich machen? Bei einigem guten Willen hätten sich doch die Abwicklungsgeschäfte in ganz kurzer Zeit erledigen lassen, wie dies sich ja bei Liquidationen im Privatbetrieb so oft zeigt, wenn nicht absichtlich verworrene Verhältnisse vorliegen, und diese Annahme sollte doch wohl nicht auf die Kriegsgesellschaften zutreffen.

Wie paßt es zu unserer notorischen Armut, daß die Zahl unserer Studierenden statt abzunehmen, mit jedem Jahre ins enorme steigt und so künstlich ein akademisches Proletariat

gezüchtet wird? Haben wir wirklich im Verhältnis gegen frühere Zeiten so viel hervorragende Köpfe, daß ihnen nur durch ein Studium auf der Universität Gelegenheit zur Entfaltung ihrer Fähigkeiten geboten werden können, und muß staatlicherseits durch Errichtung immer neuer Universitäten diesen ungesunden Verhältnissen durchaus noch Beihilfe geschaffen werden? Brauchen die neuen Universitäten etwa keinen Zuschuß vom Staate und haben unsere vor dem Kriege bestehenden, altberühmten Universitäten nicht genügt, nicht nur im Reiche einen glänzenden Akademikerstand zu schaffen, sondern auch das Ausland bis zu den fernen Ostasien hin zu bilden und zu belehren? Welchen Dank wir dafür geerntet haben, und das aus diesen Vorkommnissen für die Folgezeit nichts gelernt worden ist, das steht auf einem anderen Blatte, im Rahmen dieser Betrachtung stehen lediglich die staatlichen Ausgaben, die vermieden werden könnten. Oder ist es für ein verarmtes Volk erforderlich, daß auf je 1000 Einwohner ein studierter Arzt kommt, wie dies in einigen wenigen Jahren, nach der Zahl der Medizinstudierenden gerechnet, der Fall sein wird, während jetzt schon die Zahl der Ärzte Legion ist, (man rechnet z. Bt. auf 1500 Einwohner einen Arzt), und ihre Lebensverhältnisse durch die machtvoll aus Licht ringende naturgemäße Lebensweise und Homöopathie auch z. Bt. nicht gerade rosige zu nennen sind. Bei unseren Verhältnissen werden wir uns für die Folge einen Luxus im Gebrauch von Arzt und Apotheke das unmöglich leisten können.

Kürzlich ging eine Zeitungsnotiz durch die Blätter, die sich mit der Zahl und den Kosten der sogenannten kleinen Anfragen im Reichstage beschäftigte. Da hören wir zu unserm Erstaunen, daß jede kleine Anfrage vervielfältigt und in einer größeren Anzahl von Exemplaren vorgelegt wird, desgleichen auch die darauf erfolgende Antwort. Die Kosten der Herstellung von Druck und Papier einer jeden kleinen Anfrage wurden auf 700 Mk. z. Bt. festgesetzt, und da ergab sich das schöne Rechenexempel, daß in ganz kurzer Zeit lediglich für kleine Anfragen Millionen und Abermillionen für Druck- und Papierkosten verausgabt sind. Stehen diese Ausgaben wirklich im Verhältnis zu dem Nutzen, den die zahlreichen kleinen Anfragen bisher gestiftet haben, und wo bleibt da die gerade den Beamten so prächtig gepredigte Sparsamkeit bis zum äußersten?

Die Anzahl der vorgebrachten Beispiele ließe sich ins Ungeheure erweitern, doch dürfte für heute diese kleine Blütenlese genügen, um zu beweisen, daß noch viel mehr gespart werden kann und gespart werden mußte, wenn jeder an seinem Teile zum Wiederaufbau beitragen würde. Wir Beamten sind gern bereit, an unserem Teil das unsrige dazu zu tun und wir müssen schon notgedrungen Sparsamkeit über Sparsamkeit walten lassen, um überhaupt durchzukommen, aber verlangen können und müssen wir, daß die maßgebenden Stellen ebenso an ihrem Teile sparen und sich einschränken lernen, und wir Festbesoldeten nicht lediglich diejenigen sind, die die ganze Last für den verloren gegangenen Krieg und die traurigen Verhältnisse der Jetztzeit zahlen müssen, um zum Dank dafür von allen Seiten als unersättliche Milliardenverschlinger und Nichtsteuer verschrien zu werden.

Richter.

Die Ueberhöhung des äußeren Schienenstranges im Eisenbahngleise.

W u n d e n b e r g, Eisenbahningenieur in Oberhausen-Rhld.

Bei der Fortbewegung der Fahrzeuge in den Kreisbögen werden die Radfränze gegen die äußere Schiene gedrängt und ein Druck auf die letztere ausgeübt. Diesen Seitendruck, den das Fahrzeug, welches gezwungen ist in dem Kreisbogen zu laufen, auf die äußere Schiene ausübt, nennt man Fliehkraft, und ist diese bestrebt, das Fahrzeug in seiner augenblicklichen Richtung zu behalten. Hierdurch wird die Gefahr einer Entgleisung des Fahrzeuges und eine bedeutende Abnutzung der Schienen und Räder hervorgerufen. Die Entgleisungsgefahr wird nun allerdings durch richtig geformte Spurfränze der Räder stark vermindert, dagegen bedingen wirtschaftliche Momente, rasche Abnutzung des Materials, Vorkahrungen, die das Andrängen der Spurfränze verhüten. Dieses wird erreicht durch Anordnung von Lenkachsen u. Drehgestelle der Fahrzeuge einerseits u. andererseits durch Höherlegung des äußeren Schienenstranges gegenüber dem inneren Schienenstrange.

Durch diese Anordnung wird eine zum Mittelpunkt des Kreisbogens treibende Seitenkraft gewonnen, die sich der Fliehkraft entgegenstellt und alle ungünstigen Einwirkungen zum wenigsten stark herabmindert.

Die „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebenbahnen“ (T. V.) enthalten im § 7, Absatz 3, folgende Bestimmung:

„In Krümmungen soll der äußere Schienenstrang mit Berücksichtigung des Halbmessers und der Fahrgeschwindigkeiten

soviel über den inneren Strang erhöht werden, daß die Abnutzung beider Stränge tunlich gleich wird.“

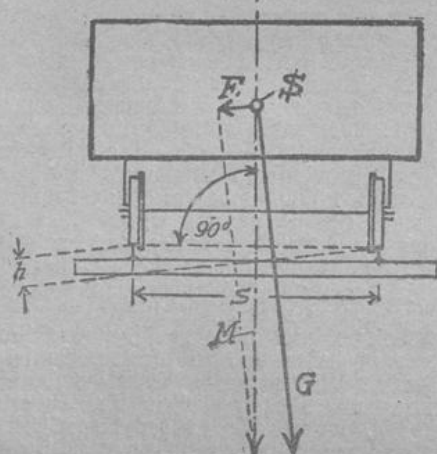


Abbildung 1.

In der nebenstehenden Abbildung I Bezeichnen:

- S = Schwerpunkt des Fahrzeugs.
F = Fliehkraft.
G = Gewicht des Fahrzeugs.
h = Ueberhöhung des äußeren Schienenstranges.
M = Mittelfkraft oder Resultante aus F und G.
s = Spurweite.

Die aus der Fliehkraftformel

$$F = \frac{m \cdot v^2}{R}$$

abgeleitete Formel lautet:

$$h = \frac{s \cdot v^2}{R \cdot g}$$

wobei für

$$s = 1,5 \text{ und}$$

$$g = 9,81 = \text{Erdbeschleunigung}$$

eingesetzt wird. Alsdann

$$h = \frac{1,5 \cdot v^2}{R \cdot 9,81} \text{ oder } h = \frac{0,153 \cdot v^2}{R} \text{ oder } h = \frac{0,0118 \cdot v^2}{R_m}$$

wobei v die Geschwindigkeit in km/Stb. ist. v = 3,6 v.

Wird h in Millimeter ausgedrückt, dann ergibt sich

$$h_{\text{mm}} = \frac{11,8 \cdot v^2}{R_m}$$

Theoretisch muß nun die Ueberhöhung h so groß sein, daß die Mittelfkraft M oder Resultante senkrecht zur Gleisebene steht, daß also h:s = F:G wird.

Die auf diese Weise abgeleitete Formel hat jedoch den Nachteil, daß sie streng genommen nur für eine zum Mittelpunkt des Kreisbogens gerichtete Fahrzeugachse gilt, und somit für ein Durchfahren ganzer Fahrzeuge und Züge nicht ohne weiteres angewendet werden kann. Außerdem ist die Fliehkraft in erheblichem Maße von der Geschwindigkeit, mit welcher der Kreisbogen durchfahren wird, und zwar wächst sie mit dem Quadrat derselben (siehe Formel für die Berechnung der Fliehkraft), sowie von der Reibung der Räder auf den Schienen und von der kegelförmigen Abbrechung der Radreifen usw. abhängig.

Da nun die Geschwindigkeit, mit welcher der Kreisbogen befahren wird, eine sehr verschiedene sein kann, es können z. B. Güter-, Personen- und Schnellzüge verkehren, und außerdem die sonst vorliegenden vorgenannten Umstände äußerst schwierig für die einzelnen Eisenbahnverwaltungen dazu werden können, sind die einzelnen Eisenbahnverwaltungen dazu übergegangen, statt der theoretischen Formel sogenannte Gebrauchsformeln für die Berechnung der Ueberhöhung des äußeren Schienenstranges festzusetzen. Die Formel

$$h_m = 0,0118 \cdot \frac{v^2}{R}$$

findet z. Bt. nur in Bayern für die Ueberhöhung auf Nebenbahnen Anwendung.

Die Zusammenstellung 1 zeigt die zur Anwendung kommenden Berechnungsformeln der einzelnen Eisenbahnverwaltungen. Die Formeln:

$$h = \frac{v}{2R} \text{ und } h = 500 \cdot \frac{v}{R}$$

ergeben die gleichen rechnerischen Werte.

Zusammenstellung I.

Lfd. Nr.	Eisenbahn-Verwaltung	Berechnungsformel
1	Preußen-Hessen .	$h = 500 \cdot \frac{v}{R}$
2	Württemberg . .	$h = 500 \cdot \frac{v}{R}$
3	Sachsen	$h = 600 \cdot \frac{v}{R}$
4	Bayern	a) für Hauptbahnen: $h = \frac{v}{2 \cdot R}$ b) für Nebenbahnen: $h = 0,0118 \cdot \frac{v^2}{R}$
5	Baden	$h = \frac{v}{2 \cdot R}$

In vorstehender Zusammenstellung bedeutet:

h = Ueberhöhung des äußeren Schienenstranges.

v = größte Fahrgeschwindigkeit.

R = Halbmesser des Kreisbogens.

Für lfd. Nr. 1 bis 3 errechnet sich

h in Millimeter (mm) wobei

v in km/ Stunde und

R in m einzusehen ist.

Für lfd. Nr. 4 und 5 errechnet sich

h in Meter (m) wobei

v in km/ Stunde und

R in m einzusehen ist.

Beispiel:

Wie groß ist die erforderliche Ueberhöhung bei einer Größtfahrgeschwindigkeit von 50 km in der Stunde und einem Halbmesser von 300 m.

Berechnung nach den Formeln unter lfd. Nr. 1 und 2.

$$h = 500 \cdot \frac{v}{R} = 500 \cdot \frac{50}{300} = 83,3 \text{ mm} = 0,0833 \text{ m}$$

Berechnung nach der Formel unter lfd. Nr. 3.

$$h = 600 \cdot \frac{v}{R} = 600 \cdot \frac{50}{300} = 100 \text{ mm} = 0,10 \text{ m}$$

Berechnung nach den Formeln unter lfd. Nr. 4 und 5:

$$h = \frac{v}{2 \cdot R} = \frac{50}{2 \cdot 300} = 0,0833 \text{ m} = 83,3 \text{ mm}$$

Berechnung nach der Formel 4b unter lfd. Nr. 4b:

$$h = 0,0118 \cdot \frac{v^2}{R} = 0,0118 \cdot \frac{50^2}{300} = 0,0981 \text{ m} = 98,1 \text{ mm}$$

Die auf Grund der vorstehend angegebenen Formeln errechneten Werte werden in Preußen und Württemberg auf 5 mm auf oder abgerundet; und wenden beide Verwaltungen die gleichen Ueberhöhungen an, jedoch mit dem Unterschied, daß in Preußen die geringste Ueberhöhung 20 mm und in Württemberg 5 mm beträgt.

Die bei den einzelnen Eisenbahnverwaltungen zur Anwendung kommenden Höchstwerte der Ueberhöhungen betragen:

in Preußen = 135 mm,

in Württemberg = 125 mm,

in Sachsen = 150 mm,

in Bayern = 125 mm,

in Baden = 125 mm.

Nach § 66 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung darf die größte zulässige Geschwindigkeit in Kreisbögen betragen:

a) Hauptbahnen:

Halbmesser 1300 m =	120 km mit	45 mm Ueberhöhung,
Halbmesser 1200 m =	115 km mit	50 mm Ueberhöhung,
Halbmesser 1100 m =	110 km mit	50 mm Ueberhöhung,
Halbmesser 1000 m =	105 km mit	55 mm Ueberhöhung,
Halbmesser 900 m =	100 km mit	55 mm Ueberhöhung,
Halbmesser 800 m =	95 km mit	60 mm Ueberhöhung,
Halbmesser 700 m =	90 km mit	65 mm Ueberhöhung,
Halbmesser 600 m =	85 km mit	70 mm Ueberhöhung,
Halbmesser 500 m =	80 km mit	80 mm Ueberhöhung,
Halbmesser 400 m =	75 km mit	95 mm Ueberhöhung,
Halbmesser 300 m =	85 km mit	110 mm Ueberhöhung,
Halbmesser 250 m =	60 km mit	120 mm Ueberhöhung,
Halbmesser 200 m =	50 km mit	125 mm Ueberhöhung,
Halbmesser 180 m =	45 km mit	125 mm Ueberhöhung,

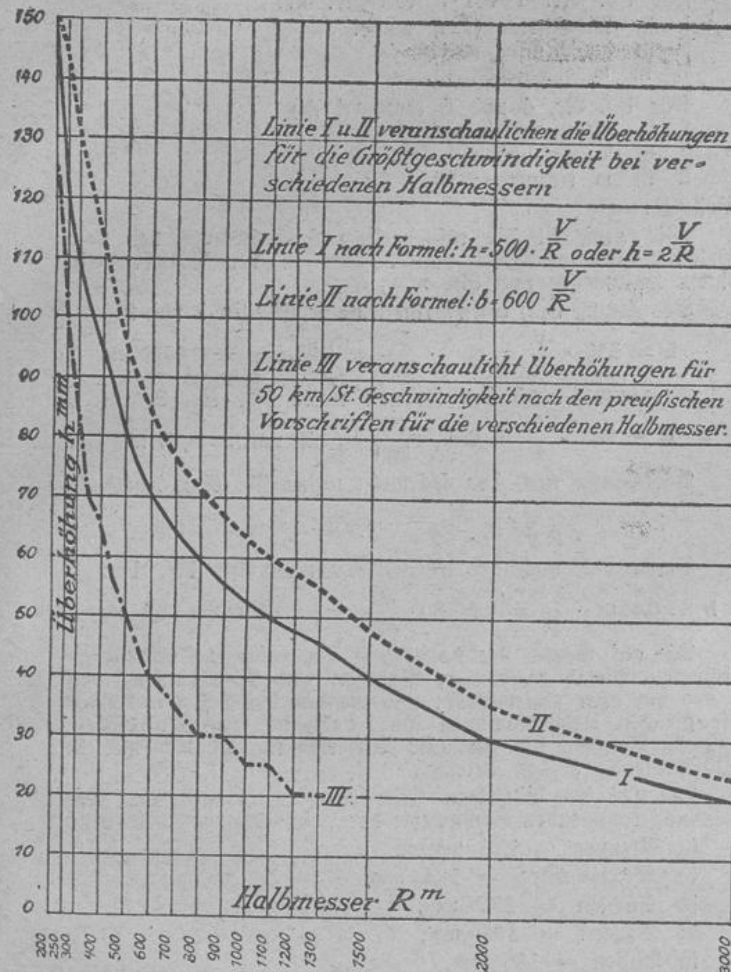
b) Nebenbahnen:

Halbmesser 200 m =	50 km mit	125 mm Ueberhöhung,
Halbmesser 180 m =	45 km mit	125 mm Ueberhöhung,
Halbmesser 150 m =	40 km mit	135 mm Ueberhöhung,
Halbmesser 120 m =	30 km mit	125 mm Ueberhöhung,
Halbmesser 100 m =	25 km mit	125 mm Ueberhöhung,

In der Zusammenstellung II sind die für Hauptbahnen in Frage kommenden, auf Grund der verschiedenen Formeln errechneten Werte der Ueberhöhung für die größte zulässige Geschwindigkeit in den verschiedenen Kreisbögen graphisch aufgetragen.

Die Erfahrung hat gezeigt, daß auf Strecken mit überwiegend langsam fahrenden Zügen (Nebenbahnen insbesondere), eine Ueberhöhung nach den vorstehenden Formeln mit Ausnahme zu 4b infolge zu großer Ueberhöhung eine sehr starke Abnutzung der Innenschienen und ungleiche Beanspruchung der Schwellen zur Folge hat, und vorzeitige Auswechslung des Oberbaues notwendig macht. Um diesen Nachteilen abzuweichen, empfiehlt es sich, in solchen Fällen, um eine geringere Ueberhöhung zu erhalten, für die Berechnung der Ueberhöhung nicht die Größtgeschwindigkeit, sondern die mittlere Geschwindigkeit zugrunde zu legen.

Zusammenstellung II.



Die Ueberhöhung ist in der Regel durch Heben der äußeren Schiene herzustellen. Bei Wegübergängen auf zweigleisigen Bahnen empfiehlt sich gleiche Höhenlage der beiden mittleren Schienen (s. Abb. 2.)

Für Schmalspurbahnen können die nachstehenden theoretischen Formeln Anwendung finden:

- bei 1,00 m Spurweite = $h = 8,3 \frac{V^2}{R}$,
- bei 0,75 m Spurweite = $h = 6,2 \frac{V^2}{R}$,
- bei 0,60 m Spurweite = $h = 5,0 \frac{V^2}{R}$.

Auf den bayerischen Bahnen findet die Ermittlung der Ueberhöhung für Schmalspurbahnen von 1,00 m Spurweite folgende Formel Anwendung,

$$h = \frac{s \cdot v^2}{g \cdot R}$$

wobei bedeutet:

- s = Abstand der Schienenmitten = 1,04 m,
- v = Geschwindigkeit in Meter für die Sekunde
- g = Beschleunigung der Schwere = 9,81
- R = Halbmesser des Kreisbogens.

Zum Ueberleiten aus der wagerechten geraden Strecke in den überhöhten Kreisbogen sind rampenartige Uebergänge notwendig, welche möglichst sanft ansteigen müssen, da sonst bei der Ausfahrt aus dem Kreisbogen das äußere Rad, welches die Führung hat, auf der windschiefen Fläche zu schnell entlastet wird und dadurch Entgleisungen hervorgerufen werden können.

Schwellenfreie Schienenbefestigung.

Bei der großen Geldentwertung sind die Kosten für die Bahnunterhaltung auf eine fast unerschwingliche Höhe gestiegen, weshalb aus wirtschaftlichen Gründen versucht werden muß, bei dem Oberbau Verbesserungen zu erzielen, wodurch sich auch gleichzeitig die Unterhaltungskosten verringern.

Weitere nachteilige Folgen eines zu schnellen Uebergangs sind ungünstige Beanspruchungen der Fahrzeuge, sowie das Auftreten von Stößen und Schwingungen. Aus diesen Gesichtspunkten heraus sind der Rampenneigung gewisse Grenzen gesetzt. § 7 Absatz 5 der T. B. sagt hierüber folgendes: „Die Ueberhöhung muß auf eine nach der größten Geschwindigkeit zu bemessende Länge auslaufen, die mindestens das 300fache der Ueberhöhung zu betragen hat.“ Ferner sagt Absatz 4: „Die Ueberhöhung des äußeren Schienenstranges soll im Anfangspunkte des Kreisbogens voll vorhanden sein, also bei Uebergangsbogen an deren Berührungspunkte mit dem Kreisbogen.“

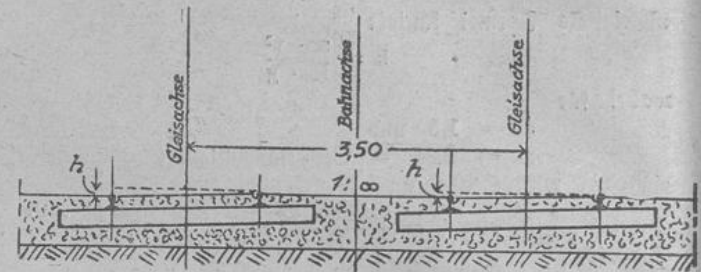


Abbildung 2.

Die einzelnen Eisenbahnverwaltungen sind jedoch bereits dazu übergegangen, auf Hauptbahnen die Mindestlänge der Rampe auf das 500- bis 600fache der Ueberhöhung vorzuschreiben.

In Abbildung 3 ist das vorstehend Gesagte zeichnerisch dargestellt.

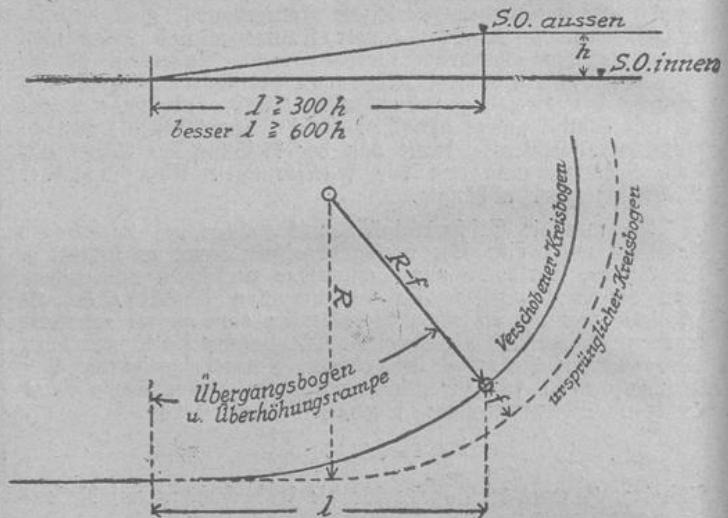


Abbildung 3.

Wenn die Ueberhöhungsrampe auf die ganze Länge des Uebergangsbogens, welche die Grundform einer kubischen Parabel hat, verteilt ist, so entsprechen an jedem Punkte Ueberhöhung und Halbmesser einander nach der Formel

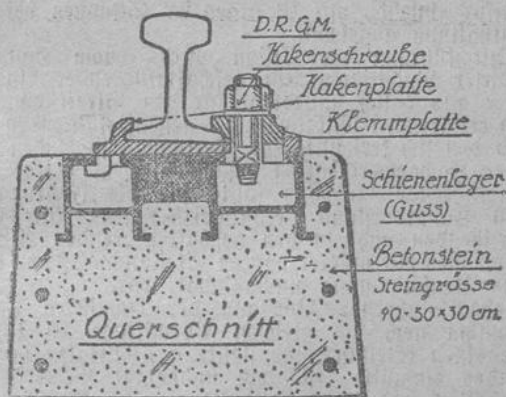
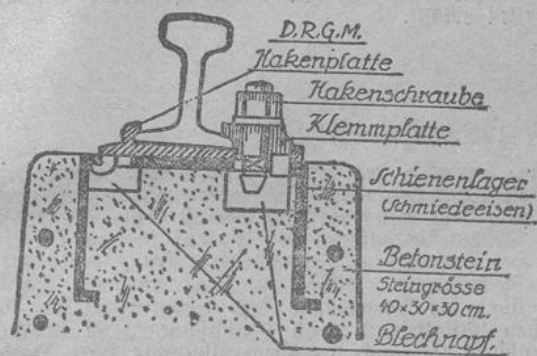
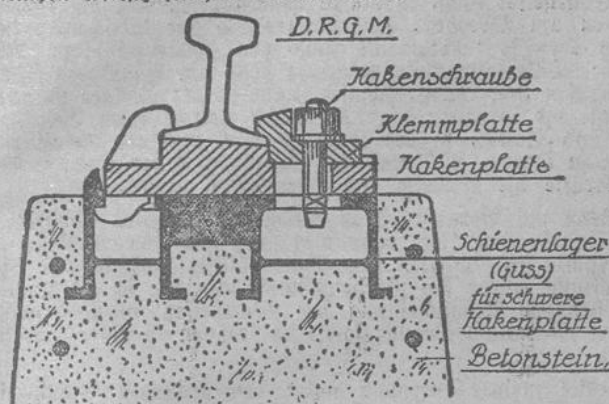
$$h = \frac{V^2}{2R} \text{ bzw. } h = 500 \cdot \frac{V^2}{R}$$

und stehen diese somit in einem bestimmten vorteilhaften Verhältnis.

In Zwischengeraden zwischen Kreisbögen gleichen Sinnes ist die Ueberhöhung auch in der Gerade durchzuführen, wenn zwischen den Ueberhöhungsrampen nicht mindestens 30 m ohne Ueberhöhung bleiben würden (s. T. B. § 7 Abs. 6). Zweckmäßig ist es, in diesem Falle die Gerade durch einen flachen Bogen zu ersetzen.

Von diesem Gesichtspunkte aus ist von den Vereinigten Flammfabriken und Stanzwerken, A.-G. in Hattingen-Nuhr, nach längeren angestellten Versuchen und mehrfachen Verbesserungen eine Neuerung zum Befestigen der Schienen auf Lokomotivgruben, Wagenwägen, Untersuchungsgruben, Wagenhallen

und Drehscheiben zur Einführung gebracht worden, die sich nicht allein gut bewährt hat, sondern auch noch einen wesentlichen wirtschaftlichen Vorteil bietet.



Bekanntlich sind seit Einführung der Eisenbahn bei Lokomotivgruben und Drehscheiben zum Befestigen der Schienen bis heute noch immer Knotensteine und Steinschrauben verwendet worden. Die Steinschrauben wurden in die Natursteine eingelassen und mit Blei vergossen. Die Beschaffung und das Einbauen dieser Teile war stets mit größeren Kosten verbunden. Verhältnismäßig große Kosten entstanden aber dann, sobald die Steinschrauben im Gewinde verchliffen waren und erneuert werden mußten oder sich die Knotensteine im Mauerwerk gelockert hatten. Da bei dem Oberbau mit eiser-

nen Schwellen die zur Schienenbefestigung dienenden Haken-schrauben aus den Oberbaubestandteilen leicht erneuert werden können, so ist dieser Vorteil bei der vorerwähnten Neuerung beibehalten worden. Das in der Abbildung dargestellte Schienenlager hat deshalb zur Aufnahme des Kleinschienen genau die Lochung wie die eiserne Schwelle der betreffenden Oberbauform. Das Schienenlager ist aus schmiedbarem Temperguß oder aus Schmiedeeisen hergestellt und wird entweder fabrikmäßig in die Betonsteine gepreßt oder einfach in eine etwa 30 Zentimeter hohe Betonschicht des Grubenmauerwerks mit einer Mischung von 1:3 geseht und mit einer Mischung von 1:1 sorgfältig vergossen. Schnellbinder darf zum Vergießen nicht verwendet werden, weil dieser am Eisen bröckelt. Bei Gruben zum Ausschlagen darf die feuerfeste Verblendung nicht fehlen. Zur Herstellung von Senken für das Einsetzen der Schienenlager sind oben entsprechende Holzklöße mit einzustampfen, die gleich nach dem Einstampfen wieder zu entfernen sind. Zur Erzielung einer guten Gleislage muß die Oberfläche der Grubenwände vor dem Einsetzen der Schienenlager in der Längs- und Querrichtung nach Schnur und Wage mit einer Feinschicht genau abgerichtet sein. Die obigen Näpfechen im Schienenlager müssen bei dem Vergießen mit Papier oder dergl. verstopft sein, weil eingedrungener verhärteter Zement für die Hakenschraube hinderlich sein würde. Da die Lochung der Schienenlager genau der Lochung der eisernen Schwellen entspricht, so ist auch an dem inneren Maß zwischen den nächsten Lochkanten, quer über die Grube gemessen, festzuhalten. Bei der Form 8 und gußeisernen Hakenplatten für Wegeübergänge beträgt dieses Maß wie bei Schwellen 51 mm, 1280 mm. Sollte bei einfachen Verhältnissen, wie z. B. Schuppen-gleisen, auf die Hakenplatte verzichtet werden und die Schienenbefestigung wie auf eisernen Weichenschwellen erfolgen, so beträgt dieses Maß genau 1295 mm, welches der Lochung der Weichenschwelle Form 8 entspricht. Es ist für die ausführenden Handwerker notwendig, vorstehende Zwischenmaße durch hervorstehende Stifte an einer etwa 2 m langen Schutzplatte festzulegen, damit eine Genauigkeit leicht erzielt wird. Nach dem Vergießen der Schienenlager dürfen die Hakenschrauben erst nach Ablauf der für Zementbeton vorgeschriebenen Härtezeit von 4 Wochen eingesetzt werden, weil ein zu frühes Andrehen der Hakenschrauben ein Lockern der Schienenlager zur Folge haben würde. Bei Verwendung der von der vorerwähnten Fabrik angebotenen Eisenbeton-Knotensteine mit eingestampftem Schienenlager kann allerdings die Schiene schon früher belastet werden, da die fertigen Knotensteine bereits die vorgeschriebene Härtezeit überstanden haben. Da bei Drehscheiben die Lauffschienen keine Neigung haben, so sind die Schienenlager in diesem Falle so zu stellen, daß die gußeisernen Hakenplatten, die bei Drehscheiben wegen des größeren Raddruckes niemals fehlen dürfen, anstatt mit der Unterfläche, mit der Oberfläche genau wagerecht liegen. Es empfiehlt sich deshalb, an einer Hakenplatte den Unterhaken zu entfernen und diese als Hilfsmittel bei dem genauen Einrichten unterhalb der Lauffschienen auf das Schienenlager zu legen. Sind die veralteten Steinschrauben verchliffen, so wird es sich allgemein empfehlen, die Knotensteine sitzen zu lassen, und zwischen diesen für das Einsetzen der Schienenlager Beton einzustampfen, wobei auf vorstehende Maße verwiesen wird.

Um für viele Jahrzehnte eine tadellose Anlage zu bekommen, wird es sich ohne Zweifel lohnen, wenn nach Vorstehendem die Schienenlager, die im Beton vor Verrosten geschützt sind, bei jeder Gelegenheit zur Anwendung kommen.

Verhörer, Eisen-Ingenieur.

Werkhelfer im Bahnunterhaltungsdienst

von Rottenmeister Leupert, Meiningen.

Schon seit einer Reihe von Jahren hat man in den Hauptwerkstätten den sogenannten Werkhelfer. Diese Werkhelfer sind größtenteils besser qualifizierte Arbeiter, welche aus den Kolonnen der Nichthandwerker entnommen und mit bestimmten und leichteren handwerksmäßigen Arbeiten betraut werden. Haben sich diese Leute nach einigen Jahren (in der Regel 2-3 Jahren) gut eingearbeitet, so ernannt man sie zu Werkhelfern. Mit dieser Ernennung erhalten sie eine bessere Bezahlung; sie kommen in Lohngruppe 5. Derartige Werkhelfer führen Arbeiten an Drehbänken, Bohr- und Hobelmaschinen, Kreis- und Bandsägen usw. aus und leisten der Verwaltung gute Dienste. Kurzum, das System der Werkhelfer hat sich bewährt; es ist beiden Teilen geblieben. Die Verwaltung hat billige Arbeitskräfte und die anstelligen, nicht handwerksmäßigen Arbeiter werden besser bezahlt.

Ganz anders sieht es in der Bahnunterhaltung aus. Hier hat der Rottenaufsichtsbeamte keine stete Plage mit ungeschultem Personal, denn es fehlt an stetigen Arbeitskräften. Ausgebildete ältere Personen stehen zum Schaden der Eisenbahn-Verwaltung nicht zur Verfügung. Wenn die Leute 1/2 bis 1 Jahr bei der Eisenbahn-Verwaltung sind, leisten sie schon Zugführer- und Weichenstellerdienste. Der erstgenannte Dienstzweig ist für die jungen Leute ganz besonders begehrt, wert und, wenn dieselben längere Zeit in diesem Dienstzweig tätig gewesen, sind sie für die Bahnunterhaltung verloren. Das Interesse an der Bahnunterhaltung ist zum besonderen Schaden der Verwaltung erloschen. Alle Leute drängen sich auch infolge der besseren Bezahlung und des angenehmeren Dienstes zur Ausbildung für den Schaffnerdienst, so daß sich für die übrigen Dienstzweige freiwillig keine Arbeiter mehr

melden. Wie ist nun diesem schädigenden Einfluß auf die Bahnunterhaltung abzuwehren? In jeder einzelnen Rotten und ganz besonders in den Bahnhofs-Rotten müßte ein Teil der Arbeiter (etwa 30 Proz.) zu Werkhelfern ernannt werden, welche dann den eigentlichen Stamm der Rotten bilden. Es könnte die Ernennung etwa nach 3-5jähriger Beschäftigung erfolgen, denn früher ist ein Bahnunterhaltungsarbeiter kaum reif in allen einschlägigen Unterhaltungsarbeiten und in der Materialkenntnis.

Die Ernennung dieser Leute und mithin die bessere Bezahlung würde zu besonderem Nutzen der Verwaltung sein und das Personal würde sich nicht mehr so nach den Ablösungen drängen. Bei der heutigen bewegten Zeit, wo jede Ablösung genau nach dem Alter erfolgen soll, ist es dem Rottenaufsichtsbeamten fast nicht mehr möglich, alle Wünsche der Arbeiter nach Dienstalter in den Ablösungen zu erfüllen, wenn der Verwaltung nicht finanzielle Nachteile erwachsen sollen. Ich habe z. B. in meiner Rotten 42 Mann und stehe sehr häufig mit 2-3 Mann auf der Arbeitsstelle. Bei dem Durcheinander der Gestellung an Ablösungen aller Dienstzweige ist es mitunter nicht möglich, nach dem Dienstalter zu gehen. Zur Erleichterung ist zwar die Dienststelle jetzt dazu übergegangen, die Arbeiter nur noch in einem Dienstzweige auszubilden.

Falls mir von anderer Seite der Vorhalt gemacht werden sollte, daß die Werkhelfer in den Hauptwerkstätten zum Teil handwerksmäßige Arbeiten liefern und die Bahnunterhaltungsarbeiter nicht, so müßte ich erwidern, daß die reinen Arbeiten am Oberbau, insbesondere die der Weichen, mindestens eben so wichtig und noch weit schwieriger sind. Allein die Materialkenntnis erfordert schon ein besonderes Wissen. Ich bin von Beruf Schmied, habe in der hiesigen Hauptwerkstatt die Arbeiten der Werkhelfer zum größten Teil gesehen und glaube, in der Lage zu sein, mir ein Urteil erlauben zu können. Während der Kriegszeit haben sogar weibliche Kräfte die Arbeiten der Werkhelfer ausgeführt.

Wenn die Verwaltung zu diesen Maßnahmen übergehen sollte, würde die Zeit gekommen sein, wo der Rottenaufsichtsbeamte über wirklich brauchbare Kräfte verfügt, und die Verwaltung würde sich die besonderen Vorteile in der qualitativ besseren Arbeitsleistung der Werkhelfer, durch Ersparnisse im Materialverbrauch, sowie an Löhnen zu eigen machen können.

Sollte meine Anregung unter den Kollegen Anlaß zu weiteren Äußerungen gegeben haben, so wäre der Zweck meiner Zeilen erfüllt.

Fachgewerkschaft VII und der Eisenbahnerstreik.

Von der Fachgewerkschaft 7 wird uns hierüber geschrieben: In Anbetracht der schon seit längerer Zeit herrschenden und immer schärfer einsetzenden Teuerung, sowie der vollständig unzureichenden Zugeständnisse der Regierung in der Teuerungssaktion vom Dezember v. J. sowie der unbefriedigende Entwurf über das Eisenbahnfinanzgesetz, sah sich der Hauptvorstand der Reichsgewerkschaft veranlaßt, den erweiterten Vorstand zu einer Sitzung zum 24. 1. 22 nach Berlin einzuberufen. Nach langen erregt verlaufenen Debatten wurde die in Nr. 3 unserer Zeitschrift „Technik und Handwerk“ vom 1. Februar 1922 veröffentlichte Entschließung 1 mit 60 gegen 16 Stimmen und die Entschließung 2 einstimmig angenommen. In der Entschließung 1 wurde der Hauptvorstand der Reichsgewerkschaft beauftragt, dem Reichsverkehrsministerium ein befristetes Ultimatum zu überreichen, in dem die Annahme oder Ablehnung der Forderungen des Deutschen Beamtenbundes vom 3. Dezember 1921 innerhalb einer Frist von 5 Tagen gefordert wurde. Für den Fall der Ablehnung wurde der Hauptvorstand beauftragt, unverzüglich das letzte gewerkschaftliche Mittel in Anwendung zu bringen. Die Entschließung 2 forderte die Einbeziehung der Forderungen der Reichsgewerkschaft in bezug auf das Arbeitszeitgesetz in die beschlossene Aktion. Der geschäftsführende Vorstand der Reichsgewerkschaft hatte zu Beginn der Sitzung des erweiterten Vorstandes eine Entschließung eingebracht, die darauf hinauslief, von der Regierung sofortige Aufnahme der Verhandlungen über die Weiterführung der Teuerungssaktion zu verlangen. Dem Referenten wurde jedoch von einem Teil der Mitglieder des geschäftsführenden Vorstandes in der Aussprache vorgeworfen, daß er diese Entschließung zugunsten der vorher benannten schärferen Entschließung nicht mit der erforderlichen Energie vertreten habe, um ihre Annahme sicher zu stellen. Wir hatten den Eindruck, der auch durch den Verlauf der Versammlung bestätigt wurde, daß die Vertreter der Fachgewerkschaften 2, 3, 5 und 8 und Teile der Reichsgewerkschaft 4, sowie die Vertreter einiger Direktionsbezirke von vornherein Absicht hatten, die bereits erwähnte Entschließung 1 auf alle Fälle und zwar in noch schärferer Form mit einer Ultimatsfrist nur 2 Tagen durchzusetzen. Unsere Vertreter haben von Anfang an gegen die sarkastischen Forderungen der Entschließung Stellung genommen und vor allen Dingen die Bornehme einer Urabstimmung vor der Anwendung des letzten gewerkschaftlichen Mittels verlangt. Eine von ihnen eingebrachte dementsprechende Entschließung wurde jedoch, nachdem es uns gelungen war, die schärfsten Forderungen der Gegenseite zu Fall zu bringen, abgelehnt.

Auf Grund der angenommenen Entschließungen reichte der geschäftsführende Vorstand der Reichsgewerkschaft am 26. 1. 1922 eine Eingabe mit den Forderungen der Entschließungen an die Reichsregierung usw. mit fünfzägiger Ultimatsfrist ein. Noch vor Ablauf der Frist wurde der Hauptvorstand der R. G. einberufen, um die bei Ablauf des Ultimats notwendig werdenden Schritte zu beschließen. Während dieser Sitzung, die vom 31. 1., nachm. 3 Uhr bis 1. 2. vormittags 6 Uhr dauerte, wurde vom 1. Vorsitzenden des Deutschen Beamtenbundes persönlich die Meldung überbracht, daß die Regierung sich ihm gegenüber bereit erklärt habe, in Ver-

handlungen bezüglich der Besoldungsaktionen sofort einzutreten. Trotz dieser veränderten Situation wurde nach erregten Debatten von dem Hauptvorstand mit 20 gegen 15 Stimmen bei einer Stimmenthaltung der Eintritt in den Streik beschlossen. Der nochmals aufgenommene Antrag, wegen der inzwischen eingetretenen veränderten Lage nunmehr die Entscheidung über die Anwendung des letzten gewerkschaftlichen Mittels den Mitgliedern durch Urabstimmung zu überlassen, wurde, trotzdem sich auch der Generalsekretär Herr Doebling energisch dafür einsetzte, mit 18 gegen 17 Stimmen bei einer Stimmenthaltung abgelehnt.

Zur Durchführung der Aktion wurde vom Hauptvorstand in dieser Nachsitzung ein geschäftsführender Ausschuß gebildet, der aus 7 sich unbedingt für den Streik ohne Urabstimmung erklärenden Mitglieder des geschäftsführenden Vorstandes und den sich freiwillig zur Verfügung stellenden Vorsitzenden der Fachgewerkschaften zusammengesetzt wurde. Dieser geschäftsführende Ausschuß sollte für die Führung der Aktion dem Hauptvorstand verantwortlich sein. Wir haben unsern Vorsitzenden nicht in den geschäftsführenden Ausschuß entsandt, weil dies mit unserer ganzen Stellungnahme zu einem Streik ohne Urabstimmung unvereinbar war.

Der geschäftsführende Vorstand der technischen Fachgewerkschaft nahm noch am gleichen Vormittage 10 Uhr zu diesen Ergebnissen Stellung und stellte auf Anraten des Arbeitsvorstandes einmütig fest, daß unbedingt Gewerkschaftsdisziplin gehalten und daher die Parole der Reichsgewerkschaft befolgt werden müsse. Eine Benachrichtigung an die Sparten und Bezirke, soweit sie sich nicht innerhalb Berlins befanden, konnte wegen Telegrammsperre nur noch teilweise erfolgen. Im übrigen war der geschäftsführende Vorstand der Auffassung, daß die Benachrichtigung der Mitglieder über sämtliche Streikangelegenheiten durch die Organe und Kuriere der Reichsgewerkschaft erfolgt sei, wie dies sarkastisch auch zu geschehen hat.

Der Streik nahm dann den jedem Kollegen jetzt bekannten Verlauf. Während des Streikes waren mehrere Mitglieder des Arbeitsvorstandes dauernd bemüht, durch Einleitung von Vermittelungsaktionen, Rücksprache mit Parlamentariern usw., einen günstigen Abschluß des Streikes herbeizuführen. Ähnliche Vermittelungsversuche sind auch von Mitgliedern anderer Fachgewerkschaften unternommen worden. Desgleichen wurde auch von der Leitung des Deutschen Beamtenbundes und insbesondere aber von der Leitung der Reichspostgewerkschaft Vermittelungsaktionen zwischen dem geschäftsführenden Ausschuß der Reichsgewerkschaft und der Reichsregierung eingeleitet. Inzwischen hatten aber bereits Verhandlungen der Regierung mit den Spitzenorganisationen über die Besoldungsfrage und die Frage des Arbeitszeitgesetzes stattgefunden, an denen sich die Reichsgewerkschaft durch den Vorsitzenden der Reichspostgewerkschaft vertreten lassen mußte. Das Ergebnis dieser Verhandlungen ist durch W. T. B. in den Zeitungen bekanntgegeben worden. Endlich am 7. Febr. abends gelang es all den vorgeschriebenen Bemühungen, eine Besprechung des Reichsanzlers mit 2 offiziellen Vertretern des geschäftsführenden Ausschusses in Gegenwart des Vorsitzenden der Reichspostgewerkschaft herbeizuführen. Das Ergebnis dieser Besprechung war die bereits in allen Zeitun-

gen veröffentlichte Vereinbarung, auf Grund deren die R. G. den Streik noch in derselben Nacht abblasen ließ. Trotzdem nach Auffassung der Unterhändler des geschäftsführenden Ausschusses die Zusicherungen des Reichskanzlers dahin auszulegen waren, daß nur einige wenige Maßregelungen stattfinden sollten, ergaben die am nächsten Tage vom Kabinett herausgegebenen Richtlinien ein durchaus gegenteiliges Bild. Durch die bereits vorher ergangenen, aber z. Bt. der Besprechung mit dem Reichskanzler, der R. G. und der Öffentlichkeit noch nicht bekannten Erlasse des Reichsverkehrsministers waren inzwischen von Seiten der Direktionen schon Disziplinierungen, Kündigungen und Entlassungen in teilweise großem Ausmaße erfolgt. Die Herausgabe der Richtlinien hat bis jetzt eine Wilderung dieser getroffenen Maßnahmen noch nicht herbeigeführt. Auch die jetzt vom Reichsverkehrsminister herausgegebenen Ausführungsbestimmungen zu den Richtlinien lassen unseres Erachtens noch überaus scharfe und viel zu weitgehende Maßregelungen zu. Wenn wir auch verstehen, daß der Reichskanzler aus innen- und außenpolitischen Gründen bei der jetzigen Partei-Konstellation des Reichstages nicht in der Lage war, der Reichsgewerkschaft schriftliche Zusicherungen zu geben, so sind wir doch der Meinung, daß jetzt, wo die durch den Streik hervorgerufene Regierungskrise beendet ist, die von ihm gegebenen Zusicherungen, die Maßregelungen auf einige wenige Fälle zu beschränken, eingelöst werden müssen. Auch der erweiterte Vorstand der R. G., der behufs Stellungnahme zu den vorstehend geschilderten Maßnahmen der Regierung am 17. und 18. d. M. in Berlin zusammentrat, war der Meinung, daß alles getan werden müsse, um das gegebene Versprechen des Reichskanzlers zur Erfüllung zu bringen, da sonst durch die Täuschung der gesamten Eisenbahnbeamtenschaft ein Wiederaufflammen des Streikes unvermeidlich sei. Er entsandte daher zur nochmaligen Verhandlung und Klarstellung eine Kommission des erweiterten Vorstandes zum Reichskanzler, die auch nach stundenlangen Bemühungen vom Reichskanzler persönlich empfangen wurde. In dieser Verhandlung gab der Reichskanzler nochmals die Versicherung ab, seinen ganzen Einfluß aufzubieten, um die von ihm gegebenen Zusagen zur Erfüllung zu bringen. Er sicherte außerdem für Montag, den 20. v. M. die Einleitung von Sonderverhandlungen zwischen ihm und den Vertretern der R. G. über die Ausführung seines Versprechens zu. Die Kommissionsmitglieder waren auf Grund der persönlichen Eindrücke der Meinung, daß der Reichskanzler durchaus gewillt sei, die gemachten Zusagen durchzuführen. Für die kommenden Verhandlungen wird außer den Vertretern des geschäftsführenden Ausschusses der Reichsgewerkschaft noch der derzeitige Vorsitzende des Hauptbeamtenrates des Reichsverkehrsministeriums mit hinzugezogen werden, um auch dem Hauptbeamtenrat den nötigen Einfluß auf die Frage der Maßregelungen zu sichern. Von den Verhandlungen wird es abhängen, ob die bereits ergangenen Ausführungsbestimmungen des Reichsverkehrsministers aufrecht erhalten werden. Auf Grund des Berichts der Kommission war der erweiterte Vorstand der Ansicht, daß die Kampfbereitschaft der Reichsgewerkschaft wohl aufrecht erhalten werden solle, aber abgesehen von in den einzelnen Bezirken abzuhaltenden Eisenbahnerversammlungen, von weiteren Maßnahmen der Reichsgewerkschaft zunächst Abstand genommen werden soll. Von den kommenden Verhandlungen mit dem Reichskanzler wird es abhängen, ob die vom Reichsverkehrsminister herausgegebenen Ausführungsbestimmungen zu den Maßregelungsrichtlinien in ihrer jetzigen Form aufrecht erhalten werden. Die technische Fachgewerkschaft erachtet es für ihre vornehmste Pflicht, dafür zu sorgen, daß die Maßregelungen soviel als noch irgend möglich eingeschränkt werden und wird alle erforderlichen Schritte unternehmen, um dieses Ziel zu erreichen.

Der erweiterte Vorstand der Reichsgewerkschaft hat außerdem in seiner letzten Sitzung noch einige andere Entschlüsse gefasst, die zum Teil weittragende, organisatorische Veränderungen zur Folge haben können, gefaßt, die Entschlüsse werden wir demnächst besonders bekannt geben.

Betrachten wir nunmehr die Ergebnisse des Streikes, so ergibt sich das folgende Bild:

1. Besoldung.

In der Besoldungsfrage ist die Lage nach dem Streik fast genau so wie vor demselben. Wie wir bereits vorher ausgeführt haben, hatte die Regierung vor dem Streik Verhandlungen sowohl über die Nachprüfung der Grundgehälter wie auch über die Auszahlung von Wirtschaftshilfen (Uebersteuerungszuschüsse) zugesagt. An diesem Zustand hat sich durch den Streik nichts geändert. Wir wollen aber hoffen, daß der Streik dazu beiträgt, daß die Verhandlungen nunmehr mit größerer Beschleunigung geführt werden.

2. Arbeitszeitgesetz.

Das Ergebnis des Streikes bezüglich des Arbeitszeitgesetzes ist sehr zweifelhafter Art. Es ist hierbei zu bemerken, daß

die Verhandlungen mit den Eisenbahnergroßorganisationen vor dem Streik noch nicht abgeschlossen waren. Während vor dem Streik die Verhandlungen über das Eisenbahnarbeitszeitgesetz nur mit den beteiligten Eisenbahnergroßorganisationen und dem Hauptbeamtenrat und Hauptbetriebsrat beim Reichsverkehrsministerium geführt wurden, sollen nunmehr zu den Verhandlungen die sämtlichen Spitzenorganisationen der Gewerkschaften herangezogen werden. Es ist weiter in Aussicht gestellt worden, gegebenenfalls das Eisenbahnarbeitszeitgesetz in ein allgemeines Arbeitszeitgesetz einzubeziehen. Auf der erweiterten Vorstandssitzung der Reichsgewerkschaft vom 17. und 18. v. M. wurde bereits von hervorragenden Kennern der Materie schwere Bedenken über die Folgen dieses Ergebnisses ausgesprochen. Es liegt die Gefahr nahe, daß durch Heranziehung der Spitzenorganisationen Arbeitnehmer-Vertreter der freien Industrie zu den Verhandlungen gelangen und durch Aufstellung von mehr oder weniger stichhaltigen Vergleichen eine für die Eisenbahnbeamten- und Arbeiterschaft wenig günstige Fassung des Gesetzes herbeiführen. Es ist jetzt doppelte Wachsamkeit dringend vonnöten.

3. Eisenbahnfinanzgesetz.

Ueber das kommende Eisenbahnfinanzgesetz ist keinerlei besondere Abmachung getroffen worden. Es liegt jedoch auch hier die Gefahr nahe, daß infolge des Streikes die Privatisierungsgelüste wieder sehr stark auftreten werden, und daß hierdurch die jetzt schon nicht günstige Fassung des Entwurfes zum Eisenbahnfinanzgesetz noch wesentlich verschlechtert werden kann.

4. Maßregelungen.

Die Frage der Maßregelungen haben wir bereits vorher eingehend besprochen. Die Reichsgewerkschaft muß ihre ganze, durch den Streik bewiesene Kraft daran setzen, sie einer günstigen Lösung entgegenzuführen. Die technische Fachgewerkschaft wird sie hierbei in jeglicher Form unterstützen.

Als weitere und wohl beachtenswerteste Folge des Streikes ist die Neuaufrollung der Frage des Berufsbeamtenums und Beamtenstreikrechts zu betrachten. Wie über diese Frage von der Öffentlichkeit und den politischen Parteien gedacht wird, haben die verschiedenen Zeitungs-meldungen der letzten Zeit und die Reichstagsitzungen vom 9., 10., 11. und 15. v. Mts. mit voller Klarheit ergeben. Es werden insbesondere immer wieder die beiden Forderungen: „Berufsbeamtenum ohne Streikrecht“ und freies „An-gestelltentum mit Streikrecht“ erhoben und gegenübergestellt. Die gesamte Beamtenschaft muß in ihrem ureigenen Interesse darauf dringen, daß dieses Problem baldigt einer zufriedenstellenden Lösung entgegengeführt wird. Wir wollen uns hierzu vorläufig jedes Werturteils enthalten.

Eine weitere Folge des Streikes ist eine namenlose Verwirrung im gesamten Organisationsleben der Beamtenschaft, deren Wirkung auch wir bereits sehr deutlich spüren. Scheinbar ist nur die Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer (Fachgewerkschaft 8) vor inneren Erschütterungen bewahrt geblieben. Es zeigt sich dies besonders in der augenblicklich dominierenden Stellung derselben in der Reichsgewerkschaft. Es ist aber kaum anzunehmen, daß für die übrigen Fachgewerkschaften dieser Zustand auf die Dauer erträglich bleiben wird. Wohin die Führung in der Organisation der Reichsgewerkschaft führen wird läßt sich zurzeit noch nicht mit Bestimmtheit feststellen. Es verdient aber bereits hervorgehoben zu werden, daß eine sehr starke Strömung besteht, die daraufhin arbeitet, daß zukünftig auch die Eisenbahnbetriebsarbeiter in die Reichsgewerkschaft mit aufgenommen werden sollen.

Aber nicht nur die engeren Kreise der Eisenbahnbeamtenschaft sind von dieser Krise erfaßt worden, sondern es läßt sich bereits feststellen, daß in der gesamten deutschen Beamtenschaft Organisationsumstellungen erfolgen werden.

Wir werden die Entwicklung dieser Dinge mit schärfster Aufmerksamkeit verfolgen, damit wir jeder Zeit in der Lage sind evtl. durch Einberufung eines außerordentlichen Fach-tages die notwendigen Folgerungen und Entscheidungen in voller Klarheit zu ziehen bzw. zu treffen. Wir warnen daher alle unsere Mitglieder vor der Vornahme übereilter Schritte und nehmen weiterhin an, daß über die bereits bei uns eingelaufenen Austrittserklärungen erst nach endgültiger Klärung der Sachlage von den Beteiligten eine Entscheidung getroffen und daher der Austritt vorläufig zurückgestellt wird. Oberste Richtschnur bei allen unseren Handlungen muß die Erhaltung des Zusammenschlusses aller technischen Beamten sein. Es ist dies umso mehr erforderlich, als uns aus zahlreichen Zuschriften unserer Mitglieder, ganz besonders auch derjenigen Sparten, die den Austritt aus der Reichsgewerkschaft wünschen, der Mahnruf zugegangen ist, den wir hiermit unsern Mitgliedern als Leitmotiv für die kommenden Wochen wieder zurückgeben: „Erhaltung der technischen Fachgewerkschaft um jeden Preis.“

Gründung der Arbeitsgemeinschaft.

Die Gründung der Arbeitsgemeinschaft durch die Vertreter der einzelnen Länder ist zu begrüßen. Wir wollen hoffen, daß die Beschlüsse, die gefaßt wurden, und die sich hieraus ergebenden Forderungen bald verwirklicht werden. Ein Punkt jedoch möchte ich bemängeln: nämlich die Titelerhöhung in Bauassistent, Oberassistent und Bahnmeister. Ich frage die Kollegen, haben wir nicht schon zu viel Titel, und trotzdem arbeitet man wieder an neuen. Nur dadurch kann die so notwendige Einheit erzielt werden, wenn die vielen Gruppen und die damit verbundenen Titel abgeschafft werden.

Mein Vorschlag geht dahin: Eingangsstelle in Gruppe 4 mit dem bisherigen Titel Rottenführer, nach etwa 5 Jahren

für alle Kollegen die Gruppe 5; mehrerwegen dann mit dem Titel Oberrottenführer, und damit Schluß. Kollegen, welche dann die Bahnmeisterlaufbahn einschlagen wollen, möge freie Bahn gelassen werden.

Wir müssen unsere Forderungen nach besserer Bewertung geltend machen, damit wir ein Einkommen erhalten, womit wir leben können. Bei dem schönsten Titel und den schönsten Abzeichen kann der Magen noch knurren. Ich bitte die Kollegen, sich über die Titelfrage zu äußern.

Schmick, Rottenauffseher, Cordel Bez. Trier.

Reichsarbeitsgemeinschaft deutscher Eisenbahnrottenführer.

Bericht über die Besprechung der Führer der Reichsarbeitsgemeinschaft der deutschen Rottenführer im Reichsverkehrsministerium in Berlin am 4. 2. 1922. An der Sitzung nahmen teil: Herr Geheimrat Oberbaurat Knoth und Herr Ober-Regierungsrat Mehnert vom R.-V.-M. Als Vertreter des Beamtenrats Herr Gätjen, als Vertreter der L. F. G. Herr Römer, als Vertreter der Rottenführer: für Bayern Kollege Kraus und Streng, für Württemberg Kollege Gedeler, für Baden Kollege Wagner, für Sachsen Kollege Böschner, und für Preußen Kollege Schneider. Gegen 11 Uhr vormittags wurde die Sitzung eröffnet, und da Herr Geh. Oberbaurat Knoth noch nicht anwesend war, die Hauptfrage für die Sitzung: „Die zukünftige Laufbahn der Rottenführer“, zurückgestellt, und erst über die Schädigung der Rottenführer, die zuerst als Bahnwärter ernannt waren, aber keinen Bahnwärterdienst geleistet haben, und doch die Anstellung zum Rottenführer als Beförderungsstelle anerkennen mußten, verhandelt. Die Aussprache ergab, daß andere Beamtengruppen auch unter diesen Bestimmungen zu leiden hätten, und daß die Verwaltung jetzt bestrebt sei, diese Mängel zu beseitigen. Wir sollten so schnell als möglich unsere Sache einbringen, damit diese Angelegenheit mit den anderen erledigt werden könnten. Die Eingabe dieserhalb ist denn auch sofort von Herrn Römer (L. F. G.) verfaßt und weitergegeben. Dann kam die Besetzung der neuen Rottenführerstellen durch andere Beamtengruppen zur Sprache. Hierzu erstattete hauptsächlich Kollege Kraus-Bayern Bericht, desgleichen auch Kollege Schneider. Von den Vertretern der Verwaltung wurde denn auch anerkannt, daß diese Sachen aus der Welt geschafft werden müßten und die Rottenführerstellen auch nur durch für diesen Dienst geeignete Anwärter besetzt werden dürften. Mittlerweile war Herr Geh. Oberbaurat Knoth auch erschienen und konnte der Hauptpunkt der Besprechung erledigt werden. Herr Gätjen leitete auch diese Sache ein und bat die Herren Vertreter der Verwaltung, bekannt zu geben, wie sie sich die Laufbahn der Rottenführer denken. Herr Geh. Oberbaurat Knoth erhielt das Wort und besprach eingehend seinen Gedankengang bezüglich der Laufbahn für Rottenführer. Er führte aus, daß zur besseren und wirtschaftlich günstigeren Unterhaltung des Eisenbahnoberbaues unbedingt die Facharbeiter kommen müßten. Aus diesen Facharbeitern, die eine geraume Zeit in der Bahnunterhaltung beschäftigt gewesen sind, sollen sich die Rottenführer rekrutieren. Ferner gab er bekannt, daß die Bahnmeister seines Erachtens nicht in die Gruppe 6, sondern 7 gehörten, und die Rottenführer als handwerksmäßig vorgebildete Beamte zu betrachten seien, demnach diesen die Gruppe 4 als Eingangsstellung zustünde, und die Beförderung nach 5 und 6. Jedoch vertrat er den Standpunkt, daß für Gruppe 6 nur ganz tüchtige Kräfte in Frage kommen könnten, die den Bahnmeister im äußeren Dienst vollständig vertreten könnten. Die Angelegenheit der Bestellung der Facharbeiter wäre schon viel weiter gediehen, wenn die Arbeitergewerkschaften nicht dagegen wären. Während die Gewerkschaften das Altersprinzip verteidigten, sei er (Knoth) für das Leistungsprinzip. Auch wurde noch auf die Vertrauensstellung der Rottenführer hingewiesen.

Herr Ober-Regierungsrat Mehnert wies dann auf das jetzt bestehende Befoldungsgesetz hin und erläuterte die Bestimmung, wonach bis jetzt nicht handwerksmäßig vorgebildete Beamte mit Gruppe 3 beginnen mußten, und einen Aufstieg nach Gruppe 4 und 5 hätten, Verzahnung nach 6. Die handwerksmäßig vorgebildeten dagegen mit 4 beginnen und Beförderung nach 5, Verzahnung nach 6 hätten. Es bestände nun bei der Verwaltung das Bestreben, für die Rottenführer die Gruppe 4 als Eingangsstellung zu schaffen, und wäre

dieses durch Einstellung der Facharbeiter am sichersten zu erreichen, denn auch Handwerker müßten erst die Unterhaltung des Eisenbahn-Oberbaues erlernen. Hiernach folgte die Aussprache. Alle Anwesenden erhielten das Wort und vertraten den Beschluß der Reichsarbeitsgemeinschaft, wonach die Rottenführer zu Unrecht in Gruppe 3 eingestuft wurden. Will man die Bahnunterhaltung wirtschaftlich emporheben, so muß man die Leute erst sicher stellen, die am meisten hiermit zu tun haben. Die Dienstfreudigkeit muß gehoben werden bei den Rottenführern durch gerechte Einstufung. Vor allen Dingen wurde klar gestellt, daß es nicht der Fall ist, daß der Bahnmeister stets bei den Arbeiten zugegen ist, sondern daß die Ausführung der Arbeiten dem Rottenführer obliegt, auch bei den Nebenbahnen, und es nicht so ist, wie Herr Geheimrat Oberbaurat Knoth ausführte, daß dort der Bahnmeister Zeit genug hätte, um bei den Arbeiten zugegen zu sein.

Das Resultat dieser Aussprache faßte dann Herr Ober-Regierungsrat Knoth zusammen und erklärte, daß die Verwaltung sowohl wie die anwesenden Vertreter der Reichsarbeitsgemeinschaft damit einverstanden seien, daß die Rottenführer mit den handwerksmäßig vorgebildeten Beamten gleichzustellen seien und die Verwaltung das Bestreben hat, dieses alsbald zu verwirklichen.

Kollege Schneider fragte dann noch, wie es mit der Entschädigung der Rottenführer bei Arbeiten im Tunnel sei. Herr Ober-Regierungsrat Mehnert erwiderte, daß die Verwaltung diese Arbeiten durch Stellenzulagen bewerten würde.

Dann fragte Koll. Schneider, wie weit die Dienstleistungsarbeiten vorgeschritten seien u. mußte sich sagen lassen, daß diese Arbeiten schon in Angriff genommen seien unter Vorsitz der Zweigstelle Württemberg. Hierzu muß gesagt werden, daß die L. F. G. uns in dieser Sache nicht auf dem Laufenden gehalten hat.

Als Schlußpunkt kam dann noch die neue Aufwandsentschädigung zur Sprache. Hierzu führten sich die Württemberger Kollegen veranlaßt, die Nachteile bekannt zu geben, da dort schon höhere Summen gezahlt wurden. Da aber die Auswirkung der Aufwandsentschädigung noch nicht bekannt ist, so wurde Kollege Gedeler-Württemberg beauftragt, mit einer Eingabe zu dienen.

Gegen 3 Uhr nachmittags schloß dann Herr Ober-Regierungsrat Mehnert die Besprechung.

An dieser Stelle sei nun der Dank Herrn Gätjen und Herrn Römer ausgesprochen für die Bereitstellung der Sitzung und auch für tatliches Eingreifen bei verwickelten Fragen. Die Reichsarbeitsgemeinschaft der deutschen Rottenführer.

C. Schneider, Berichterstatter.

Die nächste Sitzung der Reichsarbeitsgemeinschaft findet am 25. und 26. März in Leipzig statt.



Verbandsnachrichten.



Bekanntmachung des Verbandsschatzmeisters.

Da trotz verschiedentlich bekanntgemachten noch immer Geldsendungen an meine frühere Adresse in Glädded gerichtet werden, bitte ich wiederholt, alle für mich bestimmten Briefschaften nach Oberhausen-Alstadt, Herzogstr. 15, und die Gelder auf Postkonten Essen, Nr. 13942, senden zu wollen.

Adam Berg, Verbandsschatzmeister.



Vereinsnachrichten.



Bez.-V. Altona-Hamburg. Unsere Bezirksversammlung findet am 9. 4., mittags 1 Uhr, in Hamburg, Kreuzweg 6, bei Neuhoff statt. Tagesordnung: 1. Bestimmung der Dele-

gierten für den Bezirkstag, 2. Vorstandswahl, 3. Zahlen der Beiträge und Aufnahme neuer Mitglieder, 4. Anträge zum Verbandstag und Wahl eines Delegierten hierzu, 5. Verschiedenes. Alle Ortsvereine werden aufgefordert, mindestens einen stimmberechtigten Kollegen zum Bezirkstag zu senden.

Parbs.

Bez.-B. Cassel. Bekanntmachung. Wegen des Osterfestes findet die nächste Quartalsversammlung des Ortsvereins Cassel erst am 30. April, vormittags 9½ Uhr, im Vereinslokal (Rest. Wagner, Ottostraße) statt. Ersuche alle Mitglieder, die Bekanntmachung in Nr. 4 unserer Fachzeitschrift, wegen Erhöhung der Beiträge ab 1. Januar 1922 auf 51 Mark vierteljährlich, zu beachten, und bitte dringend, dem Schatzmeister keine unnötigen Arbeiten zu machen. Alle Mahgebühren sind von den Mitgliedern selbst zu tragen. Wir sind nicht in der Lage, diese hohen unnötigen Ausgaben aus der Ortskasse zu bestreiten. Ferner wird dringend ersucht, zahlreicher zu den Versammlungen zu erscheinen, denn von 100 Mitgliedern kann man wohl einen besseren Besuch erwarten, als wie es bis jetzt immer der Fall war.

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

Bez.-B. Cassel. Ortsgr. Hersfeld. Unsere Hauptversammlung findet am 2. April, mittags 1 Uhr, in Hersfeld, Gasthaus zur Sonne, statt. Um das Erscheinen sämtlicher Kollegen wird gebeten. Auch bitte ich, die rückständigen Beiträge, ab 1. 1. 22 51 Mark anstatt 30 Mark, an Kollegen Seemann-Bebra einenden zu wollen, damit bis zum 2. 4. 22 alles in Ordnung gebracht werden kann.

J. A.: Borschel, 1. Vorf.

Bez.-B. Erfurt. Ortsgr. Arnstadt. Sonntag, den 2. 4. 22, Versammlung der Ortsgruppe Arnstadt, vormittags 10 Uhr, in Schleusingen. Vollständiges Erscheinen erwünscht. Unser Bezirksvorsitzender wird daran teilnehmen. Kollege Hennede gibt Versammlungslokal bekannt. Dittmar.

Bez.-B. Erfurt. Bekanntmachung. Am 26. 3. 22, vorm. 10 Uhr, findet ein fachwissenschaftlicher Vortrag statt, gehalten von Herrn Ober-Ing. Rechnungsrat Unger, und zwar im Gasthof Zum goldenen Löwen, Lößlerstr. 42. Freifahrt und Urlaub für alle dienstfreien Kollegen hat der 1. Vorsitzende bei der Eisenbahn-Direktion erbeten und ist genehmigt worden. Ferner bitte ich die Ortsgruppen, die ihre Abrechnungslisten noch nicht eingereicht haben vom Jahre 20 und 21, dieselben doch sofort an Kollegen Leder zu schicken. Die Ortsgruppen Gera und Eisenach könnten nun warten bis zu dieser Versammlung mit den Geldern bzw. den Kranzpenden.

Frenzel, 1. Vorf.

Ortsgr. Effen. Die Bezirksversammlung am 26. 3. ist zugleich Versammlung unseres Ortsvereins.

Sint, Vorf.

Frankfurt a. M. Bekanntmachung. Am 8. April, nachm. 2 Uhr findet unser diesjähriger Bezirkstag in Frankfurt a. M. in der Restauration Heilig, Poststr. 42, am Hauptbahnhof, mit folgender Tagesordnung statt: Punkt 1: Verlesen der Niederschrift von der letzten Bezirksversammlung. 2. Aufstellung der Anwesenheitsliste. 3. Neuwahl des Bezirksvorstands. 4. Bekanntgabe des Rassenberichts der Bezirksklasse. 5. Anträge zum Verbandstag; die Ortsvereine werden gebeten, dieselben vorher einenden zu wollen. 6. Stellungnahme der Rottenführer zur Reichsgewerkschaft. 7. Verschiedenes. Besonders ersuche ich die Vorstände, ihre Mitgliederlisten genau durchsehen zu wollen, damit sie mir Auskunft darüber geben können, denn es stimmt keine von den eingesandten Listen mit der Bezirksliste überein. Daher ist es mir nicht möglich, die neue Bezirksliste aufzustellen. Wir bitten sämtliche Kollegen, die 50 Mk. Streiffonds für die Reichsgewerkschaft an die Kassierer der Ortsvereine sofort einenden zu wollen, damit diese an die Zentrale abgeführt werden können. Von Seiten des Bezirksvorstandes bitten wir die Kollegen um zahlreiches Erscheinen.

Der Bezirksvorstand. J. A.: Hansel, Schriftführer.

Bez.-B. Hannover. Bekanntmachung. Am 30. April, vorm. 10 Uhr, findet in Hannover, Hotel zur Post, Rosenstr. 1, unser erster Bezirkstag statt. Sämtliche Ortsgruppen werden dringend ersucht, wegen der reichhaltigen Tagesordnung vollzählig daran teilzunehmen. Tagesgelder und Reisekosten werden auf dem Bezirkstage geregelt.

J. A.: A. Tonndorf, 1. Schriftf.

Bez.-B. Hannover. Sämtliche Bezirksvereine werden gebeten, uns bis zum 1. Juni 1922 die Namen der Delegierten mitzuteilen, welche auf Unterkunft in Hannover rechnen. Gleichzeitig ist uns anzugeben, wann diese Kollegen hier eintreffen und für welche Zeit sie das Quartier wünschen. Wir bitten, die

Frift genau einzuhalten, damit wir alle Kollegen zur Zufriedenheit unterbringen können.

J. A.: A. Tonndorf, Letter. b. Hannover, Wunstorferstraße 129.

Bez.-B. Hannover. Ortsgr. Hannover. Bekanntmachung. Am 2. April 1922, nachm. 2½ Uhr, findet in Hannover, Hotel zur Post, Rosenstraße 1, unsere Generalversammlung statt. Wegen Inangriffnahme der Vorarbeiten zum Verbandstage 1922 sowie der wichtigen Tagesordnung werden die Mitglieder gebeten, vollzählig zu erscheinen.

J. A.: W. Maab, 1. Schriftführer.

Ortsgr. Hersfeld. Generalversammlung am 2. 4. 22, mittags 1.30 Uhr in Hersfeld, Gasthof zur Sonne. Die Wichtigkeit der Tagesordnung macht das Erscheinen sämtlicher Mitglieder erforderlich. Sodann bitte ich die Kollegen, die Aufnahmefähigkeit mitzubringen, zwecks Umänderung der Mitgliedsnummer. Die Kollegen, welche mit der Beitragszahlung rückständig sind, bitte ich, sich an Koll. Seemann in Bebra zu wenden, damit ein reiner Abschluß gemacht werden kann.

J. A.: Schmidt, 1. Schriftführer.

Bez.-B. Rattow. Versammlungsbericht vom 15. 1. 22. Der 1. Vorsitzende, Kollege Bogawski, eröffnete die Versammlung um 2 Uhr und begrüßte die erschienenen Kollegen. Hierauf ging er gleich zur Tagesordnung über. Bei Punkt 1 wurde die Anwesenheitsliste angefertigt, die Beiträge wurden eingezogen und die neuen Satzungen verteilt. Anwesend waren 56 Kollegen. Freiwillig aus dem Verbands ist ausgetreten der Rottenführer Krowski Bm. Mitteilungs. Bei Punkt „Verschiedenes“ stellte der Kollege Wittel einen Antrag, daß die Bezirksversammlungen nicht nur in Beuthen D.-S., sondern auch in Gleiwitz oder Randzin stattfinden sollen. Dieser Antrag wurde bis zur Aprilversammlung zurückgestellt. Ferner wollte der Kollege Wittel Aufklärung haben über die Organisation des Verbandes. Daraufhin wurde vom 1. Vorsitzenden ein Schreiben vom März 1920 verlesen, welches allen Nichtmitgliedern durch die Post zugesandt wurde und besonders auf die Richtlinien der Rottenführer-Zeitung Nr. 15 vom 1. 8. 1920 hingewiesen. Als die Frage der Ernennungen in Gruppe 4 und 5 erörtert wurde, entstand in der Versammlung ein Durcheinander, wobei recht unliebsame Momente zu Tage getreten sind. Kollege Lippok ermahnte die erregten Anwesenden zur Einigkeit und daß alle danach streben sollen, in die Gruppe 5 zu kommen. Kollege Unger trat dafür ein, daß die Ernennungen in Gruppe 4 und 5 nach dem Dienstalter vorgenommen werden sollen. Der 1. Vorsitzende dankte nochmal den Anwesenden für das zahlreiche Erscheinen und wurde hiermit die Versammlung geschlossen. — Bekanntmachung: Die nächste Versammlung findet am 2. April 1922 um 1 Uhr nachmittags in Beuthen D.-S., Hindenburgstraße, an der Promenade statt.

Rosalla, Schriftf.

Bez.-B. Königsberg i. Pr. Die Vierteljahresversammlungen mit Fachunterricht finden für die Ortsgruppen an nachbenannten Daten und Orten statt: Ortsgruppe Königsberg in Königsberg am 1. April, nachm. 3 Uhr, Hotel Reichsadler, Kaiserstr. Nr. 4. Ortsgruppe Allenstein in Allenstein am 8. April, vormittags 10 Uhr, Hotel Kniffte. Ortsgruppe Insterburg in Insterburg am 15. April, vorm. 10 Uhr, evangelisches Vereinshaus, Luisenstr. Nr. 5. Ortsgruppe Löben in Löben am 11. April, vorm. 9 Uhr, bei Schlemminger, Falkstraße Nr. 12. Ortsgruppe Marienburg in Marienburg am 22. April, vorm. 9 Uhr, Hotel Hindenburg, Hindenburgstr. Ortsgruppe Memel in Memel am 2. April, nachm. 3 Uhr, Restaurant Bellmann, Tilsiterstr. Urlaub und Freifahrt wird beantragt werden. Gleichzeitig teile ich sämtlichen Kollegen des Bezirks mit, daß am 22. April, vormittags 10 Uhr, in Marienburg, Hotel Hindenburg, Hindenburgstr., unsere diesjährige außerordentliche Bezirksversammlung stattfindet, wozu ich alle Kollegen, insonderheit die Herren Vorstandsmitglieder, Ortsgruppenleiter und Beisitzer ergebnis einlade. Da sehr wichtige Angelegenheiten zu erledigen sind, bitte ich, recht zahlreich zu erscheinen. Tagesordnung wird daselbst bekannt gegeben. Auch fordere ich die beiden Rassenrevisoren, Kollege Getha-M. und Kollege Schella-Bg. auf, die Bezirksklasse in der Zeit vom 1. April bis zum 15. April zu revidieren und auf dem Bezirkstage Bericht zu erstatten. Die Kasse befindet sich beim Kollegen Knoblauch, Dornau, Bahnhof.

Angstein, 1. Bez.-Vorf.

Ortsgr. Nohlau. Am 5. 3. 22 fand in Nohlau eine Versammlung der Rotten- und Hilfsrottenführer statt, zwecks Gründung einer Ortsgruppe Nohlau. Kollege Friede, Nohlau eröffnete 1.30 Uhr die Versammlung und hieß alle herzlich willkommen und erteilte Koll. Memide, Halle a. S., als Bezirksvorf., das Wort. Dieser erläuterte nochmals Zweck und Ziele des Verbandes. Da eine Tagesordnung nicht auf-

gestellt war, hat er die Kollegen, aus ihrer Mitte einen Vorstand zu wählen. Es wurden gewählt die Kollegen Friede, Koblau, 1. Vorl., Blatte, Koblau, Schriftf., Lehnert, Koblau, Kassierer. Um 5 Uhr wurde die Versammlung geschlossen und die nächste Versammlung auf Sonntag, den 2. April, im Rest. 3. Lindenblüte in Koblau, angesetzt.

Blatte, Schriftführer.

Bez.-V. Stettin. Bekanntmachung. Unser diesjähriger Bezirksstag findet nicht, wie irrtümlich angegeben war, am 16. 4. 22, sondern am 23. 4. 22, vormittags 10 Uhr, im Vereinslokal, Linjingstr. 22, bei Zieste statt. Anschließend hieran erfolgt unsere diesjährige Hauptversammlung. Ich bitte nun dringend alle Ortsgruppenvorsitzenden, zwecks Stellung der Anträge zu dem diesjährigen Verbandstag zu erscheinen. Auch bitte ich alle dienstabkömmlichen Kollegen, wegen der Wichtigkeit der Tagesordnung zu erscheinen. Da die Tagesordnung etwas lange dauern wird, so bitte ich die Kollegen, sich danach einzurichten.

J. A.: Kaenns, Bez.-Vorl.

Bez.-V. Trier. Ortsgr. Gerolstein. Am 2. 4. findet in Gerolstein, Hotel zur Post, vormittags 10 Uhr, eine Rottenführerversammlung statt. Um vollständiges Erscheinen wird gebeten.
Der Vertrauensmann.

❖ Versammlungs-Tafel. ❖

Altona-Hamburg. Versammlungsort Hamburg. 9. 4. 22, nachm. 1 Uhr. Rest. Neuhof, Kreuzweg 6. Bezirkstag.
Altona-Hamburg. Ortsverein Neumünster. Versammlungsort Neumünster. 2. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Rest. Harms, Friedrichstr. 26.
Altona-Hamburg. Ortsverein Kiel. Versammlungsort Kiel. 2. 4. 22, nachm. 2 Uhr. Wartezimmer 3. Kl.
Berlin. Versammlungsort Berlin. 6. 4. 22, nachm. 6 Uhr. 2. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. Kaiser, Bussestr.
Berlin. Ortsverein Jüterbog. Versammlungsort Lützenwalde. 2. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. Kaiser, Bussestr.
Berlin-Osten. Ortsverein Kreuz. Versammlungsort Kreuz. 2. 4. 22, nachm. 1,30 Uhr. Vereinslokal.
Berlin-Osten. Ortsverein Rüstlin. Versammlungsort Rüstlin-Neustadt. 2. 4. 22, vorm. 9,30 Uhr. Ledigenheim.
Berlin-Osten. Ortsverein Schneidemühl. Versammlungsort Schneidemühl. 23. 4. 22, nachm. 1 Uhr. Rest. Duff, Alte Bahnhofstr. 6.
Berlin-Osten. Ortsverein Glogau. Versammlungsort Glogau. 2. 4. 22, vorm. 11 Uhr. Gastwirt Rosta, Königstraße.
Berlin-Osten. Ortsverein Jastrow. Versammlungsort Jastrow. 9. 4. 22, nachm. 1 Uhr. Schützenhaus.
Breslau. Versammlungsort Breslau. 2. 4. 22, nachm. 2 Uhr. Vereinslokal Flurstr.
Cassel. Ortsverein Cassel. Versammlungsort Cassel. 30. 4. 22, vorm. 9,30 Uhr. Rest. Wagner, Ottostr.
Cassel. Ortsverein Hersfeld. Versammlungsort Hersfeld. 2. 4. 22, mittags 1 Uhr. Gasthaus zur Sonne. Hauptverf.
Cassel. Ortsverein Paderborn. Versammlungsort Altenbeken. 2. 4. 22, mittags 11 Uhr. Rest. Holschen. Hauptversamm.
Elberfeld. Versammlungsort Hagen. 18. 3. 22, nachm. 2,30 Uhr. Rest. Hohof. Vorstandssitzung.
Elberfeld. Ortsverein Düsseldorf. Versammlungsort Opladen. 9. 4. 22, vorm. 9 Uhr. Bahnhof Treffpunkt.
Elberfeld. Ortsverein Elberfeld. Versammlungsort Elberfeld. 9. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Hotel Deutscher Kaiser, Hofkamp 48.
Erfurt. Ortsverein Meiningen. Versammlungsort Meiningen. 9. 4. 22, nachm. 2 Uhr. Gasthof zu den drei Rosen.
Erfurt. Versammlungsort Erfurt. 26. 3. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. zum goldenen Löwen, Löberstr. 42 (Vortrag).
Erfurt. Ortsverein Arnstadt. Versammlungsort Schleusingen. 2. 4. 22, vorm. 10 Uhr.
Erfurt. Ortsverein Eisenach. Versammlungsort Eisenach. 2. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. zum Neuen Felsenkeller (Hauptversammlung).
Erfurt. Ortsverein Weiskens. Versammlungsort Weiskens. 2. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. zum roten Löwen.
Essen. Versammlungsort Essen. 26. 3. 22, Rath. Gesellenhaus. 3 Uhr nachm., Bez.-Versammlung u. Versammlung des Ortsvereins.

Essen. Ortsgruppe Dortmund. Versammlungsort Dortmund. 2. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Restaurant Riepe.
Essen. Ortsgruppe Duisburg. 8. 4. 22, nachm. 3 Uhr in Wesel (Lokal wird noch angegeben).
Essen. Ortsgruppe Hamm. Versammlungsort Hamm. 23. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Vereinslokal.
Essen. Ortsverein Wanne. Versammlungsort Wanne. 9. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Rest. Nottebaum.
Frankfurt a. O. Ortsgruppe Frankfurt a. O. Versammlungsort Frankfurt a. O. 2. 4. 22, vorm. 9,30 Uhr. Rest. Kelsche, Tunnelstr. 1.
Frankfurt a. O. Ortsgruppe Guben. Versammlungsort Guben. 2. 4. 22, vorm. 10,30 Uhr. Restaurant Klink, Berliner Straße.
Frankfurt a. M. Ortsverein Friedberg. Versammlungsort Friedberg. 9. 4. 22. Jakob Jung, am alten Bahnhof.
Frankfurt a. M. Bezirksverein. Versammlungsort Frankfurt a. M., nachm. 2 Uhr. Restaurant Heilig, Poststr. 42, am Hauptbahnhof.
Halle. Ortsverein Cottbus. Versammlungsort Cottbus. 2. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Keine Funkenberg. Vorstandswahl.
Halle. Ortsverein Halle. Versammlungsort Halle. 2. 4. 22, nachm. 2,30 Uhr. Schultheiß, Merseburger Str. 10.
Halle. Ortsverein Senftenberg. Versammlungsort Senftenberg. 9. 4. 22, vorm. 9 Uhr. Hotel Baranius.
Halle a. S. Ortsverein Wittenberg. Versammlungsort Wittenberg. 2. 4. 22, nachm. 2 Uhr. Dunkels Restaurant.
Halle a. S. Ortsverein Nordhausen. Versammlungsort Leinefelde. 2. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Lokal wird bekanntgegeben mündlich.
Halle a. S. Ortsverein Finsterwalde. Versammlungsort Dobrilugk. 8. 4. 22, nachm. 5,30 Uhr. Rest. zum Grünen Berg.
Halle a. S. Ortsverein Koblau. Versammlungsort Koblau. 2. 4. 22. Zeit? Restaurant 3. Lindenblüte.
Hannover. Ortsverein Gütersloh. Versammlungsort Rheda. 2. 4. 22, mittags 12 Uhr. Hotel Allerbed.
Hannover. Ortsverein Hameln. Versammlungsort Hameln. 9. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Hotel Deutsches Haus, Deisterstr. 22.
Hannover. Ortsverein Geseßmünde. Versammlungsort Geseßmünde. 2. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Rest. Lührs.
Hannover. Ortsverein Lüneburg. Versammlungsort Lüneburg. 2. 4. 22, nachm. 1 Uhr. Vereinslokal.
Hannover. Ortsverein Soltau. Versammlungsort Soltau. 17. 4. 22, nachm. 1 Uhr. Gasthaus Rieber.
Hannover. Ortsverein Stendal. Versammlungsort Stendal. 2. 4. 22, nachm. 1,30 Uhr. Gasthaus Jentsch, Nikolaistr. 21.
Hannover. Ortsverein Lehrte. Versammlungsort Lehrte. 2. 4. 22, nachm. 2 Uhr. Hotel zum Mond.
Hannover. Ortsverein Bremen. Versammlungsort Bremen. 23. 4. 22, nachm. 1 Uhr. d. Schnaars a. d. Weide 17.
Hannover. Ortsverein Celle. Versammlungsort Celle. 8. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Böhm, Güterbahnhof. Vortrag.
Hannover. Versammlungsort Hannover. 30. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Hotel zur Post, Rosenstr. 1. Bezirkstag.
Hannover. Ortsverein Hannover. Versammlungsort Hannover. 2. 4. 22, nachm. 2,30 Uhr. Hotel zur Post, Rosenstr. 1.
Hannover. Ortsverein Salzwedel. Versammlungsort Salzwedel. 23. 4. 22, vorm. 9,30 Uhr. Gasthaus Wilh. Neumann.
Hannover. Ortsverein Uelzen. Versammlungsort Uelzen. 9. 4. 22, nachm. 2,30 Uhr. Vereinslokal.
Rastow. Versammlungsort Beuthen (O.-Schl.). 2. 4. 22, nachm. 1 Uhr. An der Promenade, Hindenburgstr.
Röln. Ortsverein Aachen. Versammlungsort Aachen. 2. 4. 22, nachm. 2 Uhr. Bahnhofstr. 30.
Röln. Ortsverein Düren. Versammlungsort Düren-Nord. 9. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. Derichs.
Röln. Ortsverein Neuf. Versammlungsort Neuf. 5. 4. 22, nachm. 4,30 Uhr. Stellvert. Bhf. Neuf.
Röln. Ortsverein M.-Glabach. Versammlungsort M.-Glabach. 9. 4. 22, vorm. 9 Uhr. Rest. Wilh. Sumpert.

Röln. I.
vorm.
Röln. I.
22. 3.
Röln. I.
vorm.
orden
Röln. I.
Allen
jahrs
Röln. I.
Inster
Luisen
Röln. I.
Röln. I.
Räiser
Röln. I.
11. 4.
teljah
Röln. I.
Mari
Sinde
Röln. I.
frug.
Biert
Münster
22. no
Magdel
Magd
halle,
Magdel
stadt.
Magdel
Brau
Gilde
Magdel
stedt.
Solzh
Mainz.
nachm
Mainz.
Stettin.
4. 22
Stettin.
9. 4.
den-
Stettin.
Freie
hofsw
Stettin.
emsl
Zeit
Stettin.
9. 4.
Trier.
2. 4.
No
Frage
noch ei
zumeist
Mittel
Marste
beigef
Einver
Abdruc
zusehen.
Me
gewies
nur ein

- Röln.** Ortsverein Cleve. Versammlungsort Cleve. 9. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. „Zum Schäfchen“, Mühlens.
- Röln.** Ortsverein Krefeld. Versammlungsort Krefeld. 9. 4. 22. Zeit? Fischelnerstr. 16.
- Königsberg i. Pr.** Versammlungsort Marienburg. 22. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Hotel Hindenburg, Hindenburgstr. Außerordentliche Bezirksversammlung.
- Königsberg i. Pr.** Ortsverein Allenstein. Versammlungsort Allenstein. 8. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Hotel Kniffka. Vierteljahrsversammlung m. Fachunterricht.
- Königsberg i. Pr.** Ortsverein Insterburg. Versammlungsort Insterburg. 15. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Eogl. Vereinshaus, Lützenstr. 5. Vierteljahrsversammlung m. Fachunterricht.
- Königsberg i. Pr.** Ortsverein Königsberg. Versammlungsort Königsberg. 1. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Hotel Reichsadler, Kaiserstr. 4. Vierteljahrsversammlung m. Fachunterricht.
- Königsberg i. Pr.** Ortsverein Löben. Versammlungsort Lnd. 11. 4. 22, vorm. 9 Uhr. Schlenninger, Falkstr. 12. Vierteljahrsversammlung m. Fachunterricht.
- Königsberg i. Pr.** Ortsverein Marienburg. Versammlungsort Marienburg. 22. 4. 22, vorm. 9 Uhr. Hotel Hindenburg, Hindenburgstr. Vierteljahrsversammlung m. Fachunterricht.
- Königsberg i. Pr.** Ortsverein Memel. Versammlungsort Heydekrug. 2. 4. 22, nachm. 3 Uhr. Rest. Bellmann, Tilsiterstr. Vierteljahrsversammlung m. Fachunterricht.
- Münster.** Ortsverein Rheine. Versammlungsort Rheine. 9. 4. 22, nachm. 6 Uhr. Gastwirtschaft Schürmeier, Neuenkirchenstr.
- Magdeburg.** Bezirksverein Magdeburg. Versammlungsort Magdeburg. 2. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Restaurant Reichshalle, Kaiserstr. 18/19.
- Magdeburg.** Ortsverein Halberstadt. Versammlungsort Halberstadt. 9. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Halberstädter Hof.
- Magdeburg.** Ortsverein Braunschweig. Versammlungsort Braunschweig. 14. 4. 22, nachm. 1 Uhr. Rest. z. Truidos, Gildensstraße.
- Magdeburg.** Ortsverein Helmstedt. Versammlungsort Helmstedt. 8. 4. 22, nachm. 3.30 Uhr. Brauerei zum Allertal, Holzberg 17.
- Mainz.** Ortsv. Bingen. Versammlungsort Bingen. 2. 4. 22, nachm. 2.30 Uhr. Mainzer Hof.
- Mainz.** Ortsverein Mainz. 2. 4. 22.
- Stettin.** Ortsverein Kolberg. Versammlungsort Kolberg. 2. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Rest. Breihel. (Hauptversaml.)
- Stettin.** Ortsverein Stralsund. Versammlungsort Stralsund. 9. 4. 22, vorm. 11 Uhr. Hotel z. König v. Preußen, Naruden-Markt.
- Stettin.** Ortsverein Freienwalde a. O. Versammlungsort Freienwalde. 2. 4. 22, vorm. 8 Uhr. Speisesaal der Bahnhofswirtschaft. Vortrag.
- Stettin.** Bezirkstag. 16. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Stettin. Vereinslokal: Gasthof Zieffe, Linjingerstr. 22; daselbst zur selben Zeit Versammlung des Ortsvereins.
- Stettin.** Ortsverein Neustettin. Versammlungsort Neustettin. 9. 4. 22, vorm. 9.30 Uhr. Fremdenhof Mattern.
- Erier.** Ortsverein Gerolstein. Versammlungsort Gerolstein. 2. 4. 22, vorm. 10 Uhr. Hotel zur Post.



Briefkasten.



Rottenführer auf Haupt- und Nebenbahnen. Zu dieser Frage sind uns außer den bereits veröffentlichten Aufsätzen noch eine Reihe weiterer Zuschriften zugegangen. Da solche zumeist dasjenige wiederholen, was bereits in den abgedruckten Artikeln ausgeführt wurde, andererseits auch die erforderliche Klarstellung durch die bekannten Veröffentlichungen wohl herbeigeführt worden ist, wurde nach reiflicher Überlegung im Einvernehmen mit dem Gesamtvorstand beschlossen, von dem Abdruck weiterer Abhandlungen zu dieser Frage nunmehr abzusehen.

Mehreren Mitarbeitern. Es sei immer wieder darauf hingewiesen, daß Schriftsätze, die veröffentlicht werden sollen, nur einseitig mit Tinte beschreiben, einzusenden sind. Um uns

die Mühe des Umarbeitens zu ersparen, vermeide man die Anwendung aller nicht erforderlichen Fremdwörter und unklare Ausdrucksweise. Besonders aber bitten wir alle Kollegen, ihre Ansichten streng sachlich vorzutragen und jeden persönlichen Angriff nach Möglichkeit zu unterlassen, da in den Rahmen einer ernstlichen Fachzeitschrift die Austragung von Meinungsverschiedenheiten der Mitglieder unter sich nicht am Platz ist.



Einladung

**zum 13. ordentlichen Verbandstag des Verbandes
Deutscher Eisenbahnrotten- und Hilfsrottenführer
E. B., Sitz Essen, am 3. und 10. Juli 1922 in Hannover.**

Lokal: Bäckeramtshaus, Brüderstraße 6, Ecke Herichelstraße, 5 Minuten vom Bahnhof. Besitzer Herr Gastwirt Schweinsler.

Tagesordnung.

1. Tag.

(Beginn der Verhandlungen vormittags 9 Uhr.)

1. Prüfung der Vollmachten der Delegierten und Aufstellung der Anwesenheitsliste.
2. Jahres- und Kassenbericht, Berichterstatter Rüdgers, Berg und die Kassenrevisoren.
3. Beitragsfrage.
4. Beratung der vom Verbandsvorstand gestellten Anträge zu Standesangelegenheiten.

2. Tag.

(Beginn der Verhandlungen vormittags 9 Uhr.)

5. Beratung der von den Bezirksvereinen gestellten Anträge zu Standesangelegenheiten.
6. Festsetzung der Höhe der für das Geschäftsjahr 1923 zu zahlenden Sterbunterstützungen usw.
7. Ort des nächsten Verbandstages.
8. Verschiedenes.

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

Der Verbandsvorstand.

J. A.: Schneider, 1. Vors.



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



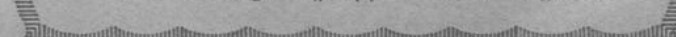
Glückwunsch.

Unserem lieben Kollegen, dem Rottenführer
Nikolaus Balbes

von Bm. Saarbrücken-Burbach zu seinem am 9. 3. 1922 stattfindenden 25 jähr. Dienstjubiläum die besten Glückwünsche.

Bezirksverein Saarbrücken.

J. A.: Eugen Hoffmann, 1. Kassierer.



Nachrufe.

Am 26. Februar 1922 verschied unerwartet infolge Unglücksfall im noch nicht vollendenden 24. Lebensjahre unser lieber Kollege, Hilfsrottenführer

Johann Peter Schulmayer

aus Mörfelden. Es trauern um ihn seine Frau und zwei kleine Kinder von 3 und 1/2 Jahr. Im Namen der Kollegen des Bezirksvereins Frankfurt a. M. sprechen wir der schwer geprüften Frau auf diesem Wege unser herzlichstes Beileid aus. Wir werden ihm ein dauerndes Andenken bewahren.

J. A.: Hansel, Schriftführer.

Am 25. 2. 22 verstarb im Alter von 47 Jahren, unser lieber Kollege und Ortsgruppenfasser, der Rottenaufseher

Heinrich Baumgart

in Helmstedt. Wir verlieren in ihm einen treuen Freund und eifrigen Förderer unseres Standes. Wir werden sein Andenken stets in Ehren halten. Die Mitglieder der Ortsgruppe Helmstedt.

J. A.: H. Kleinstaub, Vorf.

Am 7. Februar d. J. verstarb nach längerem Leiden unser Kollege und 1. Vorsitzende, der Rottenaufseher

Georg Oppenborn

zu Ebstorf, Kr. Verden, im 49. Lebensjahr. Sein Andenken werden wir in Ehren halten. Ortsverein Verden. J. A.: Cordes, Schriftf.

Am 26. Februar d. J. verstarb nach langer, schwerer Krankheit unser lieber Kollege, Rottenmeister

Wilhelm Ristig

im 53. Lebensjahre. Wir verlieren in dem Verstorbenen ein treues Mitglied, dem wir ein dauerndes Andenken bewahren werden.

Die Mitglieder des Ortsvereins Braunschweig.

J. A.: H. Wendhausen, 1. Vorf.

Nachrufe.

Am 20. Februar 1922 verschied nach längerem Leiden der Rottenmeister

Hermann Holtmann

in Essen. Er war ein treues Mitglied und Mitgründer unseres Vereins und hat vieles zur Vergrößerung des Vereins beigetragen.

Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren und möge er ruhen in Frieden.

Der Vorstand des Bezirksvereins Essen.
Kerstjens, Schriftf.

Am 21. Februar 1922 verschied nach längerer Krankheit unser lieber Kollege, der Rottenführer

Karl Hensel.

Wir verlieren in ihm ein treues Vereinsmitglied und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Die Mitglieder der Ortsgruppe Königsberg.

J. A.: Bogdahn, 1. Vorf., Angstein, Bez. St.

Die Prüfung

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

Katechismus
für die Prüfung zum
Bahnwärter . . . 12.00 Mk.
zum Weichensteller 12.00 Mk.
z. Unterassistenten 36.00 Mk.
zum Rangierführer 14.40 Mk.
zum Schaffner . . 14.40 Mk.
Geographie f. Prüf. 7.20 Mk.
Verkehrskarte von
Deutschland . . . 10.00 Mk.
Telegraphenlibel . 2.00 Mk.
Schriftwechsel d. Eisenbahnbe-
amten m. d. Behörden 12.00 Mk.
Leitfaden zur schriftlichen
Prüfung . . . 12.00 Mk.
Der Eisenbahnwärter 10.00 Mk.
Die Güterabfertigung 12.00 Mk.
Deutsche Rechtschreib. 12.00 Mk.
Rechenlehrbuch mit
Lösungen . . . 5.00 Mk.
K. W. Mecklenburg,
Berlin W. 10/d.
Friedrich-Wilhelmstrasse 6a

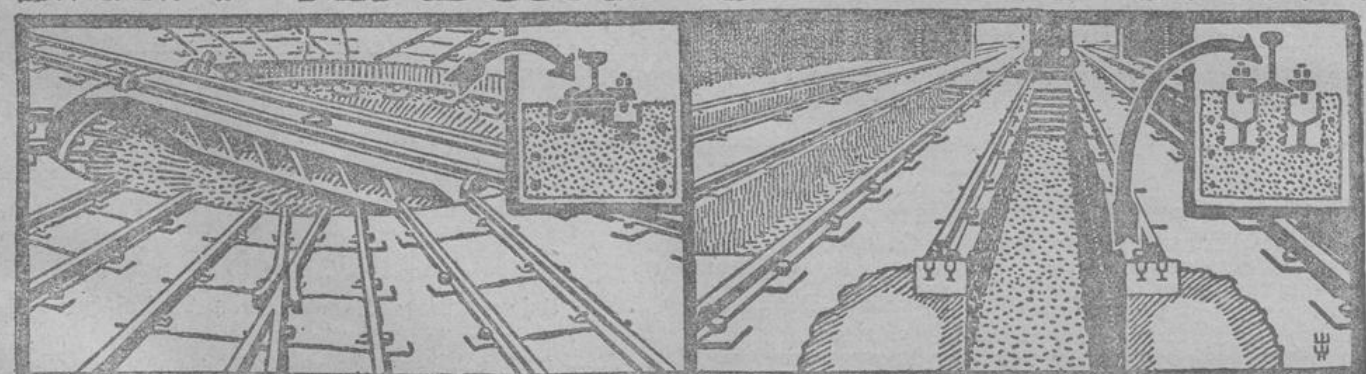
Sind Sie in einem **Glückstern** geboren? — Wir geben nach Angabe selbstgeschriebenen Geburtsdatums Aufschluß fürs ganze **Leben — Charakter, Gegenwart, Vergangenheit, Zukunft, Schicksal, Reichthum, Liebe, Eheleben, Geschäft** usw. Für Unkosten bitte 4 Mk. beifügen.

Astrol. Institut Merkur
München - Pasing.

Wir bitten bei Anfragen auf unsere Zeitschrift Bezug zu nehmen.

Schienenbefestigung

D.R.G.M. für Beton-Oberbau D.R.G.M.



VEREINIGTE FLANSCHENFABRIKEN

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

**Echte schwarze Tuchleder-Hosen
Schwarze und blaue Dreil-Litewken
Blaue Cheviot-Litewken, Extra-Hosen**

Preisliste gratis und franko.

Julius Hammerschlag, Halle a. d. S. 11.



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

Werk Wesel.

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

Spezialität:

**Wasserdichte Abdichtungen und Dichtungen
von Brücken und Bauwerken.**

Materialläger:

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

Fernsprecher:

Wesel No. 570. - Oberhausen No. 782. - Herne No. 149.

Wertvolle Bücher für den Selbstunterricht.

Katechismus für den Weichenstellerdienst. Lehr- u. Nach-
schlagbuch für Stellwerkswärter, Weichensteller und Rottenführer
von E. Schubert u. A. Denicke M. 24,-

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

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

Prakt. Rechnen. Handbuch f. Beamte. Enth. sämtl. Rechnungsarten
400 Beispiele, Erklärungen u. Resultate. Von Dr. O. Weber. M. 24,-

Deutsch, wie es fehlerlos geschrieben und gesprochen wird. Neue
deutsche Sprachlehre m. 576 Übungsaufgaben v. Th. Paul. M. 18,-

Inhaltsreiches Verzeichnis wertvoller Eisenbahn-Lehr- u. Fachbücher
wird auf Wunsch kostenlos gesandt.

Zu bez. d. Alb. Nauck, Verlag, Abt. 10, Berlin S. W. 48, Wilhelmstr. 26.

Bestellschein.

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

Der Unterzeichnete bestellt hiermit:

Stück Handbuch für den Eisenbahn-
Oberbau zum Preise von je Mark 15.-

ausschließlich Porto und Verpackung.

Der Betrag ist nachzunehmen.

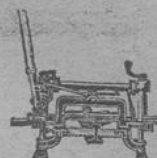
Name und Adresse:

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

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



Schienenbohrmaschinen, Schienen-
kaltisagen, ein- u. meh. sp. delige
Schwellenbohrmasch., Schienen-
bloßen, Spurmaß, Gleisbeleg.
sowie alle sonstigen Geräte u. Werk-
zeuge für Gleisbau und Unterhaltung.
Vertreter gesucht.



Handbuch für den Eisenbahn- Oberbau

Gibt über alle Fragen des Eisenbahnoberbaues Auskunft.

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

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

Kernlederpreise steigen immer noch.

Biete vorteilhaft an:

Ia. Vacheledersohlen

bis 6 mm stark.

Größe	31-33	34-36	37-39	40-41
Mark	15,05	16,00	17,50	20,00
Größe	42-43	44-46	47-48	49-50
Mark	24,00	25,00	29,00	32,00

pro Paar. Sammelbesteller bei Bestellung von mindestens
50 Paar 5 Prozent Rabatt. **Gummiabsätze billig.**

Größenausschnitte bitte einsenden. Versand gegen Nach-
nahme franko. **E. Söldner,** Leder Großhandlung Abt. R.,
Altona a. E., Lornsenplatz 9.

Wasserdichte

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

Leichtes Lernen

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

Bestehen jeder Prüfung.

Rechenschule 21.00 Mk. Aufsatzschule 15.00 Mk.
Geographie 5.00 Mk. Mir oder Mich 20.00 Mk.
Zeichensetzung 8.00 Mk.

Groß- oder Kleinrechtschreibung 5.00 Mk.

Liefere auch Handbuch für den Eisenbahn-Oberbau usw.
Ernst Böttcher, Königsberg (Pr.), Dritte Flickestraße Nr. 10.

Spezialhosen für Eisenbahner!

Ia. echtschwarze Tuchleder-Hosen,
Dreil-Litewken, Extra-Hosen.

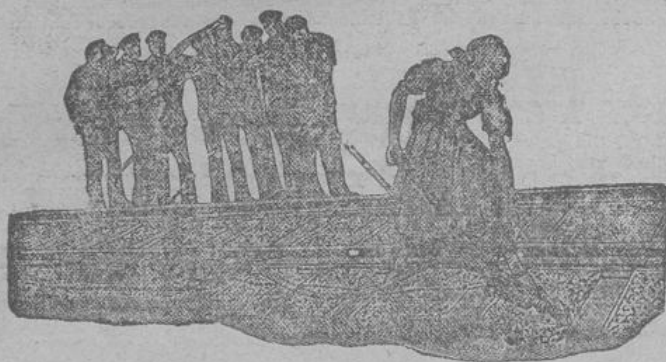
Musteranleitung zum Selbstmaß nehmen franko.

Ernst Zscheile, Freital-Deuben, Poisenalstraße 76.

Norddeutsche Maschinen-Fabrik

G. m. b. H.
Pinneberg

Fernsprecher: Pinneberg Nr. 9
Telegr.-Adr.: „J10“ Pinneberg.



Spezialität:

Werkzeuge und Maschinen für den Eisenbahn-Oberbau

wie:

Gleisstopfmaschinen, Schwellenbohrmaschinen

Tyrefond-Einschraubmaschinen

Deutsche Reichspatente und Auslandspatente.

Würtb. Landwirtsch. Kammer: Durch
Hebers Tabakzin wird selbst
gepflanzt. Tabak bekömmlich
wohlschm., frei v. beissend.
Nebenbestandteilen, F. 8 (30)
Pfl. Rohfabrik Mk. 14 (42),
notw. Zerstück. Mk. 5, Drog.
o. Chemik. Heber, Stuttgart.
Gaisburgstr. 44 Drum pflanzt Tabak.



Pensionierter Rottenführer

als Schachtmeister für Oberbauarbeiten nach Dortmund, Essen
und Duisburg sofort gesucht.

Meldungen unter P. W. an die Schriftleitung, Oberhausen-
Rheinland, Bahnhofstraße Nr. 1, erbeten.

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 so-
wie Vertreterbesuch ohne Verbindlichkeit.

Reinigung v. Eisenkonstruktionen durch eig. Sandstrahlgebläse.

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. Rh. 29, Trierer Str. 13.

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

Verlangen Sie Muster und Preisliste gratis.

Echtschwarze Ledertuch-Hosen und Drellitewken

liefert preiswert

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



Nie wiederkehrende Gelegenheit!

Grundreell zirka 40 bis 50 Prozent billiger wie Tagespreis.

Schwarze Uniformtuche

bestgeeignet für die Herren Eisenbahner, zirka 140 cm breite Ware, per Meter 130 Mk. Schwere,
schöne, außergewöhnlich feste und haltbare Ware. (Auf gute Haltbarkeit geprüft). Stoffverbrauch
für mittel große Figur: Für Eisenbahner-Mantel wird gebraucht 2,8 Meter. Für Eisenbahner-Litewka
oder Joppe wird gebraucht 1,7 Meter. Für Eisenbahner-Hose wird gebraucht 1,2 Meter. Jedermann
bestelle sofort und lege sich den Stoff hin. Ich erkläre mich bereit, ab 1. März, auf Wunsch, bei
mir gekaufte Tuche, wenn mir solche eingesandt werden, gegen billigste Berechnung nach auf-
gegebenen Maßen zu gut passenden, sauber gearbeiteten Kleidungsstücken zu verarbeiten. Eine
Verarbeitung zu Kleidungsstücken, für jetzt bei mir gekauften Uniformtuche, kann erst ab 1. März
deshalb stattfinden, weil bis dahin mein Betrieb überaus stark beschäftigt ist. Wenn Sie bedenken,
daß heute baumwollenes schwarzes Hosenzeug, mittlere Qualität, per Meter bei 130 cm Breite
ebenfalls 90—120 Mk. mich selbst kostet, dann werden Sie gutem Woll-Uniformtuch, wie oben
angegeben, ohne weiteres den Vorzug geben. Denn Tuch bleibt Tuch. **Versand per Nach-
nahme. Porto wird berechnet, Verpackung kostenlos. Probemuster werden
nicht versandt, dafür verpflichte ich mich, Nichtgefallendes zurückzunehmen
und zahle sofort das Geld zurück. Also kein Risiko.**

Theodor Müller, mechanische Uniform- und Herrenkleider-Fabrik.
Seifhennersdorf i. Sachsen. - Gegründet 1904. - Meine altrenommierte Firma bürgt für beste Lieferung.