

1949 ÷ 1979

30 JAHRE

ORTSGRUPPE KEMPTEN

der

GEWERKSCHAFT DEUTSCHER LOKOMOTIVFÜHRER
UND ANWÄRTER

Seit der Wiederbegründung
nach dem 2. Weltkrieg

**Es lohnt sich,
in der  zu sein!**

Die GDL gewährt ihren Mitgliedern anerkannt vorbildliche Leistungen, zum Beispiel:

■ **Rechtsschutz**

1. in Fällen von Transportgefährdung im Eisenbahndienst
2. bei notwendigen Verfahren zur Wahrung der beamten-, sozial- oder arbeitsrechtlichen Belange
3. in sonstigen Fällen, die im Zusammenhang mit dem Dienst- oder Arbeitsverhältnis stehen

■ **Berufshaftpflichtschutz** in allen Fällen, die aus dem aktiven Eisenbahndienst entstanden sind

■ **Freizeit-Unfallversicherung**

■ **Beihilfe bei Notlage**, ggf. auch den Witwen und Waisen von Mitgliedern

■ **Beihilfe im Sterbefall** des Mitgliedes in Höhe von 600 DM, bei Unfalltod 1 200 DM

■ **Beihilfe bei Tod der Ehefrau** in Höhe von 200 DM unter Anrechnung auf die spätere Sterbegeldbeihilfe für das Mitglied

■ **Preiswerte Gruppen-Sterbegeld-Versicherung**

■ **Vorzugspreise** bei der von der GDL herausgegebenen Fachliteratur zur Ausbildung und Weiterbildung

Trotzdem zahlen GDL-Mitglieder vergleichsweise niedrige Mitgliedsbeiträge.

Deshalb: GDL-Mitglied sein!

V o r w o r t

Die Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer und Anwärter kann in diesem Jahr auf eine 112 jährige Geschichte zurückblicken. Bereits in den 80 er Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde die Ortsgruppe Kempten erwähnt, die in der Folgezeit für das Lokpersonal arbeitete bis sie in der Zeit des Nationalsozialismus das Schicksal der Gleichschaltung in der "Arbeitsfront" mit allen Gewerkschaften teilen mußte. Erst im Jahre 1949 konnte unsere Ortsgruppe wiedergegründet werden.

Nach nunmehr 30 Jahren haben wir mit der vorliegenden Festschrift versucht, die Bemühungen aufzuzeigen, die notwendig waren, um unsere Arbeitsverhältnisse als Lokführer bzw. -heizer den jeweils gegebenen technischen und wirtschaftlichen Situationen anzupassen und besondere Härten, die unser Beruf nun einmal mit sich bringt, nach Möglichkeit zu mildern.

Die Tätigkeitsbilanz der vergangenen 30 Jahre zeigt recht deutlich die enge Verknüpfung zwischen den beruflichen Problemen und der sich daraus ergebenden gewerkschaftlichen Arbeit.

Unermeßlich groß waren die Aufgaben, vieles ist gelungen und manches ist noch nicht abgeschlossen.

Unsere Mitglieder müssen verstehen, daß sie einen wichtigen Teil der GDL darstellen. Ohne ihre sachliche Zusammenarbeit mit dem Ortsgruppenvorstand fehlt die Basis für zukünftige Erfolge.

Wir können stolz sein auf die von uns als Lokführern erbrachten beruflichen Leistungen. Laßt uns aber auch wachsam sein vor unbilliger Ausschöpfung unserer Arbeitskraft und Arbeitsbereitschaft.

Die Gemeinschaft der GDL bietet dafür die beste Voraussetzung.

Der Gesamtvorstand der GDL
Ortsgruppe Kempten

Der Ortsgruppe Kempten zum Geburtstag

Eingebettet in die über 110jährige Geschichte der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer gedenkt die Ortsgruppe Kempten des 30. Jahrestages der im September 1949 erfolgten Wiedergründung nach dem 2. Weltkrieg.

Diese letzten 30 Jahre waren mit vielen Anstrengungen aller Amtsinhaber verbunden für die weitere Verbesserung der beruflichen, sozialen, wirtschaftlichen und rechtlichen Interessen der Mitglieder. Das erfolgreiche Wirken dieser Jahrzehnte ist nur erklärbar in dem Zusammenschluß des deutschen Lokomotivpersonals in der Berufsorganisation der GDL.

In diesem Sinne verbinde ich meine Glückwünsche zu diesem Ehrentag der Ortsgruppe mit einem herzlichen Dank an alle Amtsinhaber und Kollegen der Ortsgruppe Kempten für deren vorbildlichen Einsatz und die bewiesene Solidarität nach unserem alten Wahlspruch

"Einer für alle - alle für einen"

Ihr
Alois Zehnder
Bundesvorsitzender



BAYERISCHER LANDTAG

ABGEORDNETER

HERMANN KNIPFER

89 AUGSBURG,
OTTOBEURER STR. 54
TELEFON (0821) 61315

Zum Jubiläum aus Anlaß der 30. Wiederkehr der Gründung der Ortsgruppe Kempten nach dem 2. Weltkrieg möchte ich herzlich gratulieren.

Dank und Anerkennung gilt es dabei auszusprechen den mutigen Männern der ersten Stunde, welche durch ihr Werk Weitsicht, soziales Engagement und Gemeinschaftssinn bewiesen haben. Männern, wie Fritz Schuster, dem 1. Bezirksvorsitzenden und Franz Müller, dem 1. Vorsitzenden der wiedergegründeten Ortsgruppe Kempten gilt unser Respekt und Hochachtung. Genauso zu Dank sind wir aber auch denen gegenüber verpflichtet, welche die große und schwierige Aufgabe der Führung der Ortsgruppe und der gewerkschaftlichen Arbeit übernommen haben. Stellvertretend für alle Amtsinhaber seien hier die Vorsitzenden Michael Simet, Josef Hofmann, Werner Rödder und der heute amtierende Vorsitzende, Wilhelm Heuberger, genannt. Ihre Mitarbeit hat dazu beigetragen, daß die sozialen, wirtschaftlichen und rechtlichen Interessen unserer Mitglieder vertreten werden konnten. Das erfolgreiche Wirken der GDL für ihre Mitglieder, für die Deutsche Bundesbahn und letztendlich für unsere Mitbürger und unser deutsches Vaterland war möglich durch die ehrenamtliche Mitarbeit vieler Amtsinhaber. Herzlichen Dank allen die zum Erfolg beigetragen haben. Nehmen wir es uns zum Vorbild und arbeiten in Gemeinsamkeit, Treue und Verbundenheit weiter.

In diesem Sinne alles Gute für die Zukunft!

Ihr

Hermann Knipfer, MdL
Bezirksvorsitzender

G r u ß w o r t

Wie in dieser Festschrift nachzulesen ist, kann sowohl die Eisenbahn selbst, wie auch die GDL in Kempten auf eine traditionsreiche Geschichte zurückblicken.

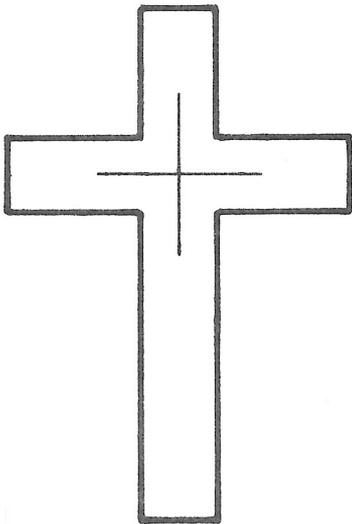
Auch die GDL, die heute ein Bestandteil unserer freiheitlichen Gesellschaftsordnung ist, blieb in der Vergangenheit von einem Verbot als Folge politischer Entwicklungen nicht verschont. In diesen Tagen begeht nun die Ortsgruppe Kempten der GDL den 30. Jahrestag ihrer Wiederbegründung nach dem 2. Weltkrieg.

Zu diesem Jubiläum möchte ich der hiesigen Ortsgruppe meine herzlichsten Glückwünsche übermitteln.

Mein Gruß gilt besonders denjenigen, die diese Organisation mit Leben erfüllen, und das sind unsere Lokführer, denen ich an dieser Stelle meinen Dank ausspreche für die gedeihliche Zusammenarbeit und ihren Einsatz.

Ihnen und ihren Familien entbiete ich die besten Wünsche für Gesundheit und Wohlergehen.

Der Vorstand
des Bundesbahnmaschinenamtes Kempten
Schwarz



An unserem Jubiläumstag gedenken wir
der vielen in den letzten 30 Jahren
verstorbenen Kollegen, die mit uns
gestritten haben für die Verbesserung
unseres Arbeitslebens, oder die sich uns
mit ihren Sorgen und Wünschen anver-
traut haben.

Wir wollen in ihrem Sinne weiterarbeiten.

Was andere gern wären, ist die **DEVK**: eine Betriebliche Sozialeinrichtung.



*Eisenbahner wissen, warum
die DEVK ihre Versicherung ist.*

Es gibt viele Argumente für die DEVK: die günstigen Tarife, die 10 000 Vertrauensmänner, das Service-Netz direkt am Mann. Alle sprechen für sich, alle bewähren sich in Beruf und Freizeit des Eisenbahners. Ein einzigartiger Vorteil aber wird manchmal übersehen: Die DEVK ist eine Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bundesbahn.

Welche Bedeutung das hat, wissen am besten die übrigen Versicherungen in Deutschland einzuschätzen,

die diesen Vorzug nicht genießen. Nicht umsonst ist dieser Status für die DEVK bundesbahn-gesetzlich geschützt. Keine andere Versicherung kann ihn für sich in Anspruch nehmen. Obwohl es viele vielleicht gerne möchten.



Der beneidenswerte Vorzug der DEVK kommt vor allem Eisenbahnern zugute. Denn die gesetzliche Festlegung ist für die DEVK zugleich eine hohe Verpflichtung: heute wie seit vielen, vielen Jahren Sicherheit für Eisenbahner zu bieten. Es gibt keine andere Versicherung, die schon so lange Partner der Eisenbahner ist.

**Für Eisenbahner geben wir
unser Bestes.**

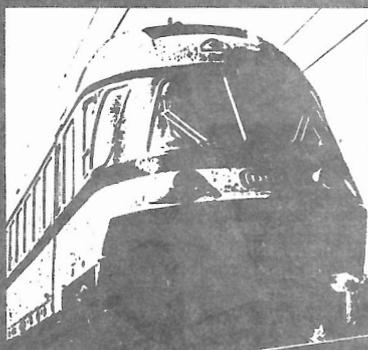


DEVK
VERSICHERUNGS
GRUPPE

Deutsche Eisenbahn Versicherung Köln
Betriebliche Sozialeinrichtung der



Kennen Sie schon **SPP** – das **Spezial-Privatschutz-Programm** für den öffentlichen Dienst?



Preisgünstig und bedarfsgerecht ist das Sicherheitsangebot der Iduna-Gruppe für die Angehörigen des öffentlichen Dienstes. Es bietet Ihnen und Ihrer Familie umfassenden Versicherungsschutz. Neu: Zu besonders günstigen Beiträgen und vorteilhaften Bedingungen

- Unfallversicherung mit progressiver Invaliditätsstaffel
- Haftpflichtversicherung mit Einschluß der Diensthaftpflicht
- Hausrat- und Zusatz-Glasversicherung
- Kraftfahrtversicherung

Unsere Mitarbeiter informieren Sie gern. Über unsere bewährten Lebensversicherungstarife, über Bausparmöglichkeiten und über das spezielle Sicherheitsangebot der **VÖDAG Versicherung für den Öffentlichen Dienst AG im Adler-Iduna-Verbund**. Fragen Sie deshalb den Iduna-Vertrauensmann Ihrer Dienststelle oder einen der vielen Iduna-Sicherheitsbringer für den öffentlichen Dienst.

Iduna Versicherungswerk
Anerkannte Einrichtung deutscher Eisenbahnbediensteter
Zweigniederlassung der Iduna Vereinigte Lebensversicherung aG für Handwerk, Handel und Gewerbe

IDUNA
immer der richtige Rahmen

Wie kam es zur Gründung der

Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer und Anwärter

In den ersten 50 Jahren der Eisenbahngeschichte war es um das, was man heute Arbeitsmarkt und Betriebsklima nennt, recht schlecht bestellt. Jeder der einen Arbeitsplatz inne hatte, konnte sich glücklich preisen, obwohl von ihm bei geringster Bezahlung und - so beim Lokomotivpersonal - härtester Arbeitsbedingung sehr viel abverlangt wurde. Das zunächst hohe Einkommen des ersten Lokomotivführers William Wilson, sowie auch das hohe Ansehen seines exponierten Berufes wurden mit der umfangreicher werdenden Verwaltung sehr bald empfindlich geschmälert. Die Verwaltung wurde Behörde, und deren Befehlsgewalt war unantastbar. Es gab bald nur noch Vorgesetzte und Untergebene. Diese Zustände mit den sich daraus ergebenden unzumutbaren Arbeitsbedingungen erzwangen geradezu die Bildung von Berufsverbänden.

Der Wortlaut der nachfolgenden Bittschrift eines Dampfboothetzers - wir würden heute von einem Versetzungsgesuch sprechen - legt darüber ein beredtes Zeugnis ab.

Anno 1867, zur Zeit des vorgenannten Gesuches, schlossen sich Lokomotivführer und Heizer in einem Berufsverband zusammen, um gemeinsam die Probleme ihres schweren und strapaziösen Berufes zu meistern, und um ihre Forderungen nach menschenwürdigen Arbeitsverhältnissen bei der Verwaltung durchzusetzen.

Dieses Jahr war das Geburtsjahr unserer G D L .

Abschrift des vorseitig erwähnten Gesuches

Lindau, den 30. Januar 1867

Königliches Betriebsamt der bayerischen
Bodensee - Dampfschiffahrt!

Untertänigste Bitte des Dampfboothheizers
Nikolaus Feuerstein in Lindau um ander-
weite Verwendung betrf.

Der untertänigst Unterzeichnete leidet schon lange Zeit an weitausgebreiteten, varikösen Geschwüren des rechten Fußes, welche jederzeit im Sommer bei der intensiven Hitze des engen Maschinenraumes, in welchem er seine Dienstpflichten zu verrichten gezwungen ist, verschlimmern, hinzu kommt noch, daß er wegen seiner Größe seine Dienste immer in gebückter Stellung und deshalb mit vieler Anstrengung verrichten muß.

Nachdem nun auf der Eisenbahn dahier Stellen als Lokomotivheizer erledigt sind, so stellt der untertänigst Unterzeichnete die gehorsamste Bitte:

"Ein königliches Betriebsamt möge geneigtest dahinwirken, daß ihm eine Lokomotivheizerstelle huldvollst erteilt werden wolle."

Huldvollster Genehmigung verharret

eines königlichen Betriebsamtes

untertänig gehorsamster

NIKOLAUS FEUERSTEIN, Heizer II. Klasse

Kempten, den 18. September 1949.

Gründungsversammlung der Gewerkschaft Deutscher
Lokomotivführer Ortsgruppe Kempten Allgäu:

Die Versammlung wurde am 18. September 1949
um 14 Uhr im Versammlungsortal „Deutscher Kaiser“
durch den Kollegen Lokf. Franz Müller Kempten eröffnet.
Mit freundlichen Worten begrüßte er zuerst die einheimischen
Kollegen von Augsburg, Memmingen und Oettingen,
dann die Kemptener Kollegen. Der Anknüpfung
waren die Führung der G. d. E. L. Ortsgruppe Kempten
und auf den Festzugendlichen der G. d. E. L.
Kollegen Ob. Lokf. Max Stöckel. Er dankte Allen
für ihr Erscheinen, und sprach von dem Wunsch aus,
daß die Versammlung in ruhiger und
heißeliger Zustand ablaufen möge.
Mit einem besonders freundlichen Gruß, und
partikularem Beifall, der 73 anwesenden Kollegen,
begrüßte er den Bejunktlichen der G. d. E. L.
Augsburg, Oberlokf. F. Schuster, der daraufhin
den Gelegenheits nachnahm, und in einem
zusammenfassenden Referat, zu den Aufgaben
und Zielen der G. d. E. L. Stellung nahm.
Er fand mit seinen Ausführungen den

ungebillen Briefell päntlicher Labortimpfen.
Eingelstern seiner begifteten Rede und passigen
Aussprüngen zur Kinderstift zu bringen, würde
zu weit führen. Versammlungsleiter Kollege Müller
dankte dem Kollege Sebesten im Namen aller
Anwesenden.

Dem ist im folgenden Aufsatz
nachzutun die folgende Versammlungsbilanz:
Zunächst Generalassistenten Mejer der G. d. E. J.
Ordnungsmäßig Komplexen, und unter die Aufsicht
seiner Organisation. Er unterstützte die Haltung
und Gründung der G. d. E. J. Mit anderem Worten
aber denselben Briefell besprechen Berichterstatter
E. Thannet, und der Leiter der Tagesordnung der
G. d. E. J. Kollege M. Stöckel. Kollege Müller
und Timboer besprechen in längerer Aufsatz
gegen die Beschlüsse der Vertreter der G. d. E. J.
und fanden besondern Briefell. Bei den weiteren
Auseinandersetzungen, wurde durch Kollege
Müller eine ausführliche Klärung unter-
bunden. Zum Schluss sprach meismals
Kollege Sebesten Augsburg zu der
verschiedenartigen Debatte, jedoch die Ver-
sammlung in Einigkeit auflief.

Zunächst noch eine kurze Rede von
und Kollege Müller über die Lage der G. d. E. J.
in der im folgenden Wortlaut ausfällt

Die Versammlung zu verlesen.

Als Reflektur wurde Herr. Josef Krieger
gewählt und trat als Vorstand mit folgenden Leuten
die einstimmig gewählt wurden, und im Befehl
der Versammlung fanden, zusammen.

I. Vorsitzender Franz Müller Lokf.

II. " Michael Simet Oberlokf.

I. Schriftführer Jakob Trimborn Lokf.

II. " Wilh. Veit Res. Lokf.

I. Kassierer Jakob Trimborn Lokf.

II. Kassierer Philipp Sehad Lok. Heizer

und die Aushilfsmitglieder Hans Hahn Ob. Lokf.

und Josef Hofmann Res. Lokf.

Die Gründungsversammlung wurde
am 19 Ufr. dinstags den I. Vorsitzenden Herrn Franz Müller
mit der Aufforderung, das alle Kollegen im Interesse
der Gewerkschaft zum Besten der Selbstverwaltung mit
Arbeitern zusammenzuführen.

Jakob Trimborn
I. Schriftführer

gelesen und in Ordnung befunden

Müller Franz

I. Vorsitzender

Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer und Anwärter

Ortsgruppe Kempten/Allgäu

Nach der Auflösung der GDL durch die nationalsozialistische Reichsregierung im Jahre 1937 wurde am 18. September 1949 die GDL-Ortsgruppe Kempten neu gegründet.

An dieser Gründungsversammlung waren auch der GdED-Sekretär E. Mayer, sowie auch der Leiter der GdED-Fachgruppe Nr. 8 Olokf Max Stöckl und der ÖPR-Vorsitzende des Bw Kempten/Allgäu Emil Thanner (KPD) und außerdem 73 Lokführer und Heizer anwesend.



Der GDL-Bezirksleiter Olokf Fritz Schuster von Augsburg, Lokf Franz Müller von Kempten sowie auch andere Diskussions- teilnehmer konnten sich in eingehenden Referaten und sachlichen Debatten schließlich gegen die Argumentation der GdED-Vertreter behaupten und die anwesenden Lokpersonale überzeugen. Damit war die Ortsgruppe Kempten der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer und Anwärter nach 12-jähriger Zwangspause wieder gegründet. Zum Vorsitzenden wurde Franz Müller gewählt.

Das Arbeitsprogramm für die nächste Zukunft war zum Teil angefüllt mit Hilfsmaßnahmen, die aus der akuten Not der Nachkriegsjahre entstanden:

Überwachung von Kantinenführung und -angebot, Gewährung von Darlehen in besonderen privaten Notlagen, Beschaffung von Kartoffeln und anderen Lebensmitteln zu billigen Preisen, Hilfe bei Entnazifizierung u.a.m.

Den größten Teil der Aktivitäten nahm naturgemäß das fachliche

Arbeitsgebiet des Lokpersonals in Anspruch: Verhandlungen des Ortsgruppen-Vorsitzenden mit dem Dienststellenvorsteher über Entlassungsschutzmaßnahmen u.a.m. Benachrichtigung der Mitglieder in den Versammlungen und auch Weiterleitung von Resolutionen an den Hauptvorstand in Rheine, dessen Vorsitzender Kollege Markus in diesen ersten, schweren Jahren des gewerkschaftlichen und beruflichen Wiederaufbaues bei Versammlungen in Kempten weilte.

Im ÖPR war die GDL mit einem Sitz und Stimme vertreten.



Am 29. April 1951 wurde der bisherige 2. Vorsitzende Kollege Michael Simet zum 1. Vorsitzenden gewählt. Er behielt dieses Amt bis zu seiner Pensionierung am 7. März 1954. Bei der im Jahre 1952 stattgefundenen ÖPR-Wahl konnte die GDL keinen Kandidaten durchbringen. Als Ursache galt die äußerst schlechte Wahl- disziplin der Mitglieder. Die gewerk- schaftliche Arbeit umfaßte in diesen Jahren Themen wie:

DDV-Verbesserung, Ruhetagsplan für Rollierer, Feiertagsruhen, Nachtdienste, Dienstpläne, Personalminderung wegen Leistungs- schwund, V- und A-Zeiten im Hinblick auf die in jedem Winter hohe Schneelage in unserem gesamten Bereich.



In der Jahreshauptversammlung am 7. März 1954 wurde für den aus dem Amt scheidenden Kollegen Simet der bisherige 2. Vorsitzende Olof Josef Hofmann zum 1. Vorsitzenden gewählt. In dieser Zeit blühte das gesellige Leben innerhalb der Ortsgruppe. Weihnachts- feiern für die Kinder am Nachmittag und am Abend für die Mitglieder mit Ehefrauen füllten den großen Saal des Vereinshauses ebenso, wie die großartigen Faschingsveranstaltungen. Die gewerkschaftliche Arbeit stand dem nicht

nach. Die Ortsgruppe wuchs auf 213 Mitglieder an. Davon waren

35 Olokf

77 Lokf

26 Reslokf

20 Otwf

5 Arbeiter

50 Pensionisten

Das sind 158 aktive Mitglieder gegen 270 Triebfahrzeugführer in Kempten. Im ÖPR ist die GDL/GDBA mit 2/1 Mitgliedern vertreten und "das gute Einvernehmen des ÖPR mit dem Dienststellenvorsteher stieg in erfreulichem Maße". (5. Oktober 1954)

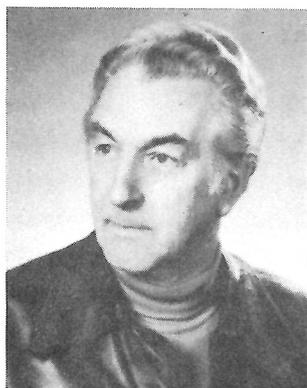
Die Sorgen der Triebfahrzeugführer waren in diesen Jahren u.a. Hetzerei und Ärger durch unerträgliche Ausschöpfung der DDV in den Dienstplänen und ein hoher Krankenstand als Folge davon. Sonnenbrillen auf Vt und Schienenbus sowie "diktatorische Arroganz alter Prägung bei Gruppen- und Lokleitung". (23. April 1955) Dies alles und anderes mehr, sowie auch die ÖPR-Wahl vom März 1960, bei der 35 Stimmen mehr für die GDL abgegeben wurden, als die Ortsgruppe Mitglieder hatte, bestimmte das Freizeit füllende Arbeitsprogramm des 1. Vorsitzenden. Der Erfolg war der Lohn dieser Mühen.

Das Bw Kempten wurde als Versuchs-Bw zur Erprobung der Schienenbusse Vt 95 (später Vt 98) bestimmt. Die dadurch entstandenen Belastungen personeller und technisch-betrieblicher Art mußten von Gewerkschaft und ÖPR mitgetragen werden.

Im Jahre 1954 war es offensichtlich, daß die physische und psychische Belastbarkeit der Kollegen über 55 Jahre stark nachließ. Das Dezernat 21 (Dr. Otter) bestätigte dies mit Bezug auf die schweren Strapazen der Kriegs- und Nachkriegszeit. Das BW Kempten trug dem Rechnung mittels eines "Altherrenplanes" (Plan 21). Die Bemühungen der Ortsgruppe um die Tragerlaubnis von Sonnenbrillen im Vt-Dienst hatten den Erfolg, daß die ersten dienstlichen Sonnenbrillen in Kempten erprobt, und später allgemein eingeführt wurden. Die Milderung der harten Bestimmungen der DDV blieben immer noch permanenter Gegenstand der Verhandlungen mit der Dienststelle bei der Plangestaltung, wie auch in unseren Schreiben an den GDL-Hauptvorstand in Frankfurt. Ein anderes

zähes Thema war immer noch der unzumutbare Zustand der Wasch- und Umkleideräume im Bw Kempten. An Veranstaltungen gab es Hüttenabende, Bergmessen, Firmenbesichtigungen, Jubilarehrungen und Weihnachtsfeiern.

Am 18. September 1959, also am Tage ihres 10-jährigen Bestehens, zählte die Ortsgruppe 219 Mitglieder. Bei den folgenden ÖPR-Wahlen 1960/1962 hatte die GDL jeweils 3 von 5 Beamtensitzen errungen.



Die Jahreshauptversammlung am 17. März 1962 brachte die Wahl des bisherigen Beamtensprechers im ÖPR Kollege Werner Rödder zum 1. Vorsitzenden.

Die Verdieselung hatte mit der Diesellok V 100 weitere Fortschritte gemacht. 1962 kam die Diesellok V 200 noch dazu. Daraus ergaben sich Umstellungen in den Plänen, in der Ausbildung sowie in den örtlichen Anlagen, wodurch ÖPR und Ortsgruppe stark in Anspruch genommen wurde.

Es galt beim Personal Unruhen wegen Ausbildungsreihenfolge und Belohnungen zu mildern. Die Umschulung von Dampf- auf Diesellok war eine große Belastung für das Lokpersonal, darüber hinaus mußte es noch eine enorm hohe Betriebsleistung bewältigen, die sich in der großen Zahl von 8000 Überstunden darstellte. Bei allem gab es aber auch schöne Erlebnisse. Die Maybach-Werke und andere Firmen wurden besichtigt, Jubilare wurden geehrt und der letzte Vt 32 in feierlichem Geleit vom Bahnhof zum Abstellgleis ins Bw gebracht. Ein Kollege gewann zum zweiten Mal die GDL-Skimeisterschaften am Breitenberg.

Im Jahre 1962 wurde erreicht, daß der Beamtensprecher im ÖPR 1 bzw. 2 Tage pro Woche freigestellt wird.

V und A-Zeiten sowie DDV-Verbesserungen waren immer noch die große Diskussions- und Arbeitsthemen. Der schon seit langem vorbereitete Ruhetagsplan für Rollierer wurde von der Dienststelle anerkannt und eingeführt. Ein Antrag auf Schaffung eines

Hauptsekretärpostens war erfolgreich, ein zweiter lag bei der HVB vor. Wegen besserer Überschaubarkeit und gerechterer Verteilung wurden Belohnungen und Dienstpostenzulagen erstmals schriftlich erfaßt und es gab viele erfolgreiche Verhandlungen über Schadenersatzansprüche.

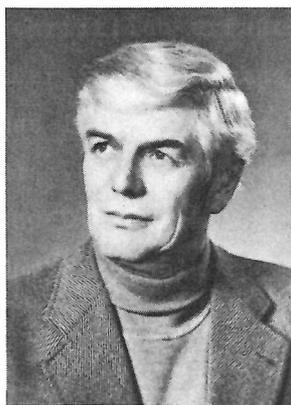
Das folgende Jahr bestätigte die Bedeutung unserer Dienststelle als Versuchs-Bw durch die Zuteilung der Prototypen Diesellok 232 und Diesellok 219.

Der Personalkörper bestand im Jahr 1964 (März) aus:

18 Hlokf
29 Olokf
72 Lokf
29 Reslokf
47 Otwf
13 Twf.

Im Oktober 1964 feierte die Ortsgruppe das 100-jährige Bestehen der GDL im Rahmen einer großen Feier, wobei eine Kurzfassung der Geschichte der GDL sowie die vom Ortsgruppen-Vorsitzenden erstellte "Chronik des Bw Kempten" in einfacher Form an jedes Mitglied verteilt wurden.

Leidiges Dauerthema blieb die Senkung des hohen Geräuschpegels in den Führerständen, besonders der Diesellok 220 und 221. Bis schließlich das Zentralamt eine bessere Schallisolierung und den Einbau von Auspuffschalldämpfern veranlaßte.



Bei der Jahreshauptversammlung im Jahre 1969 zählte die Ortsgruppe bereits

6 Lokbi
23 Hlokf
60 Olokf
38 Lokf
35 Reslokf und Twf.

Kollege Rödder stellte sein Amt als Vorsitzender der Ortsgruppe aus privaten und gesundheitlichen Gründen zur Verfügung. Der Kollege Wilhelm Heuberger übernahm nach

der Wahl diese Aufgabe, nachdem er schon seit Jahren als 2. Vorsitzender tätig war.

In der Folgezeit wurden die Ausbildungen der Lokführer-Anwärter durch Schriften und Paukerkurse erfolgreich unterstützt. Rechtsschutzangelegenheiten, Jugendarbeit sowie die Personalratswahlen kennzeichneten die Arbeit des Jahres, welche durch Familienwanderungen und Jubilarehrungen aufgelockert wurde.

Obwohl 2300 Überstunden die Personalsituation und die Belastung des Triebfahrzeug-Personals in unserem Bw kennzeichneten, waren immer noch einige Kollegen berufsfremd im Schrankendienst eingesetzt.

Die Anlagen des Bw mußten entsprechend dem Bahnhofsneubau und der Verdieselung völlig geändert bzw. erneuert werden. Der Dienststellenvorsteher Herr TBOA Kleimeier gab in einer Ortsgruppen-Versammlung darüber freundlicherweise aufschlußreiche Informationen. Neben Werksbesichtigungen der Firmen Krauss-Maffei und Knorr-Bremse veranstaltete die GDL-Jugend Fahrten nach Paris und Moskau. Diese aufschlußreichen Veranstaltungen wurden gern in Anspruch genommen und dienten letztlich der Verständigung über die Grenzen hinaus.

Trotz aller Auflockerung blieben immer wieder einige Dauerthemen im Arbeitsprogramm:

Bemängelung der Übernachtungsräume, Dienstplanverbesserung, Fahren ohne Streckenkenntnis, der "erleichterte Aufstieg", die Einreihung der Twf in die Dienstpläne und DDV-Verbesserungen. Darüber hinaus arbeitete die Ortsgruppe durch Vorschläge mit an der Neugestaltung der DV 408, die V und A-Zeiten für Diesel-lok wurden schriftlich zusammengestellt und die Tabellen an die Mitglieder verteilt.

Anfangs 1971 - nach dem schweren Zugunglück in Aitrang - wurden die Forderungen nach verbesserter Indusi, nach Geschwindigkeits-signalisierung und nach beschleunigter Einführung des Zugbahn-funks verstärkt vorgetragen und weitergeleitet.

Während der Hauptvorstand der GDL die Abschaffung des analytischen Bewertungssystems und die 3-stufige Triebfahrzeugführer-Laufbahn anstrebte, kamen aus der Ortsgruppe Kempten gute und eingehend argumentierte Vorschläge für eine einstufige Laufbahn der Triebfahrzeugführer, wodurch das analytische Bewertungssystem ohnehin weggefallen wäre.

Das Jahr 1972 wurde für die Ortsgruppe durch ein interessantes Referat des Herrn Kleimeier eingeleitet mit dem Thema:

"die Eisenbahn der Zukunft und deren Höchstgeschwindigkeiten".

Indessen stieg die Mitgliederzahl in erfreulichem Maße und die Arbeit des Vorsitzenden, so schien es, stieg ebenfalls:

Erfolgreiche Rechtsschutzfälle, Zusatzausbildungen, Resolutionen zwecks Wegfall der A-5-Reslokf-Stufe, Paukerkurse. In Vorträgen wurden die Versammlungsteilnehmer informiert über den "Signalisierten Falschfahrbetrieb" und über die "Richtlinien der dienstlichen Beurteilung".

Die Personalratswahlen 1973 brachten der GDL/GDBA erstmals 4 Sitze, darunter einen Arbeitersitz, der sich aus der großen Lokführer-Anwärteranzahl ergab.

In langjährigen Verwaltungsgerichtsverfahren, beim Bayer. Verwaltungsgericht und beim Bayer. Verwaltungsgerichtshof mußte die Vertretung der Freigestellten geklärt werden; die Verfahren zogen sich bis in das Jahr 1976 hin.

Als neues Diskussions- und Arbeitsthema erschienen die Selbstbedienungszapfsäulen, wodurch dem Tf-Personal zusätzliche Arbeit aufgebürdet werden sollte. Unruhe entstand auch durch Maßnahmen des derzeitigen Amtsvorstandes, welcher ein außerdienstliches Alkoholdelikt (Alkohol am Steuer) dienstlich ahnden wollte. Die Ortsgruppe konnte hier eine Entscheidung der HVB in ihrem Sinne erzielen.

Gewerkschaftlicher Höhepunkt war die im Jahre 1974 in Kempten abgehaltene Bezirkstagung des GDL-Bezirk München; besonders erwähnenswerte Einzelheiten dieser gelungenen Veranstaltung waren:

Empfang der Delegierten beim Oberbürgermeister der Stadt Kempten, Dr. Josef Höß, mit anschließender Stadtbesichtigung, sowie die Anwesenheit des GDL-Bundesvorsitzenden Alois Zehnder.

Bedingt durch die Zusammenlegung der Direktionen München und Augsburg entstanden gewerkschaftliche Probleme, insbesondere der unterschiedlichen Beförderungsverhältnisse, deren Auswirkungen bis in die heutige Zeit reichen.

Beihilferecht, geplante und teilweise durchgeführte Streckenstilllegungen sowie Maßnahmen gegen die öffentliche Diffamierung der Beamten in Presse und Fernsehen bildeten Schwerpunkte der Ortsgruppenarbeit des Jahres 1975.

Es gibt aber auch erfreuliche Dinge zu vermerken. Die Jugend stach mit einem Fischkutter zum Angeln in die Ostsee, und in Aitrang gab es ein Fußballturnier zwischen den Mannschaften der Ortsgruppe Kempten und der Ortsgruppe Buchloe.

Der vom Bezirksvorsitzenden Hermann Knipfer (MdL) gestiftete Pokal ging weniger erfreulicherweise nach Buchloe. Gründlich gewandelt hatte sich wieder einmal das Verhältnis zwischen Fahrleistung und Personalstand. Es gab wieder Personalüberhang mit all seinen bereits früher geübten Problemen. Pro Kopf gab es im Durchschnitt 64 Minusstunden und mancher Tf wurde unterwertig als Sicherheitsposten eingesetzt, was dem Ortsgruppen-Vorsitzenden viel Arbeit und dem Hauptvorstand Kämpfe mit der HVB aufzwang. 1977 wurde deshalb ein Verfahren am Bayer. Verwaltungsgericht wegen der Frage, ob der Sipoeinsatz gerechtfertigt ist, angestrengt.

Auch in diesem Jahr gab es wieder Fußballturniere, bei denen die Mannschaft der Ortsgruppe Kempten von der 4. auf die 2. Stelle aufrückte. Ein Flug von München nach Zürich und der Besuch des Maximilianeums in München lockerten das Alltagsgeschehen merklich auf.

Auf der Welle der Nostalgie erlebten 140 Personen den Familienausflug 1978 mit einer Dampflokfahrt auf der Bregenzer Wälderbahn nach Bezau. Der kameradschaftliche Ausklang mit Kinderspielen und Tanz fand in einem alten Bauerngasthaus in Rucksteig bei Möggers statt.

Wenn bei den Wahlen zum ÖPR im Jahre 1952 noch von schlechter Wahldisziplin und ebenso schlechtem Wahlergebnis die Rede war, so hat sich das im Laufe der Jahrzehnte grundlegend geändert. Die Ziele und Erfolge der GDL im Allgemeinen und die Arbeit des Ortsgruppenvorstandes im Besonderen fanden bei den Wahlen im Jahre 1979 ihren Niederschlag. Bei einer 100 %igen Beteiligung konnte unsere Liste wieder 3 Beamtensitze erreichen. Zum 4. von insgesamt 5 Sitzen fehlten nur 10 Stimmen.

Die jahrelangen Anstrengungen der Ortsgruppe brachten im Großen und Ganzen gesehen die Anerkennung des Lokomotivpersonals und förderten das Bewußtsein der Zusammengehörigkeit, ohne die die schwere und belastende Arbeit eines Triebfahrzeugführers nicht denkbar ist. Nur auf der Basis von Kameradschaft und Kollegialität zwischen den Lokführern unter sich sowie auch zu ihrem Ortsgruppenvorstand kann in unserer Massenlaufbahn eine gute und erfolgreiche Arbeit gemacht werden. Und zwar in dem Sinn, den unsere beruflichen Vorgänger bereits vor 112 Jahren in ihr gewerkschaftliches Motto legten, und welches auch heute noch für uns seine Gültigkeit haben muß, nämlich:

" EINER FÜR ALLE UND ALLE FÜR EINEN "

Das Bahnbetriebswerk Kempten von 1852 bis 1979

Am 01. April 1852 fuhr - nach Fertigstellung der König-Ludwig-Nord-Süd-Bahn von Nürnberg bis Kempten - zum ersten Mal ein Zug in den Bahnhof Kempten ein.

Dieser Tag war gleichzeitig der Geburtstag unseres Betriebswerkes, welches damals mit Lokwechselstelle bezeichnet wurde und im Wesentlichen aus 2 Rechteckhäusern mit Schiebebühne und außenliegenden Drehscheiben bestand. Es lag südlich des damaligen Bahnhofes entlang der Wiesstraße.

Die Lokomotiven wurden mit Torf geheizt, der in besonderen Remisen untergebracht war. Das Wasser für die Lokkessel hat man von einer Pumpstation an der Iller herausgepumpt, deren Überreste heute noch unter der hölzernen Fußgängerbrücke - die damals Eisenbahnbrücke war - zu sehen sind.

Mit einer Fahrzeit von ca. 4 Stunden verkehrten in den ersten Jahren 3 Zugpaare zwischen Augsburg und Kempten, gemischt für Personen- und Güterzugdienst. Die Lokomotiven gleichen weitgehend dem "Adler", der ersten zwischen Nürnberg und Fürth fahrenden Lok englischer Herkunft. Bei schlechter Witterung war das Lokpersonal Regen, Wind und Schnee ausgesetzt, denn die Führerstände waren zunächst völlig ungeschützt. Erst in der Folgezeit gab es eine vordere Schutzwand, dann ein Dach und erst später ein primitives Führerhaus.

Das Lokpersonal, welches im Gegensatz zu den blau uniformierten, stationären Bediensteten mit "schwarze Eisenbahner" bezeichnet wurde, stellten den größten Teil des Wechselstellenpersonals dar. Der Lokführer wurde in der Lokomotivfabrik ausgebildet, bekam eine Lok zugeteilt und hatte diese mit seinem Heizer während der Standzeiten werkstattseitig zu warten und war verantwortlich für den betriebssicheren Zustand seines Triebfahrzeugs. Die Anrede "Meister" für den Lokführer entstand in dieser Zeit aus diesem Grund und hat sich mit Einschränkungen bis zum Ende der Dampflokzeit nach dem 2. Weltkrieg erhalten.

Als die Züge schneller und schwerer wurden, gab es auf den Lokomotiven eine 3-männige Besetzung. Ein Führer und zwei Heizer, von

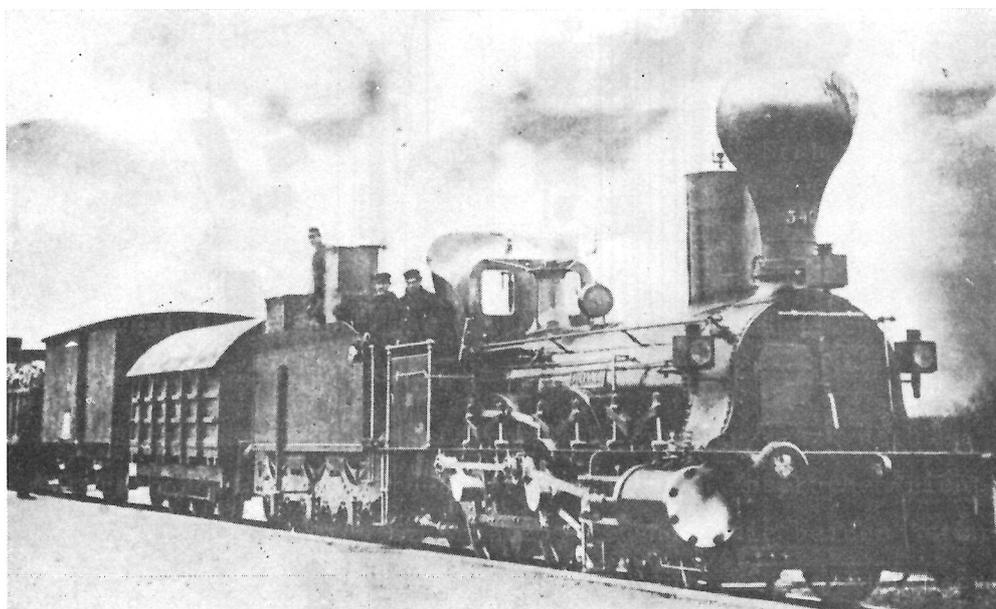
denen der eine im abgedeckten Tender knieend eine Mulde mit Torf belud und seinem Kollegen am Führerstand vorreichte und die dieser dann in die Feuerbüchse leerte. (siehe Bild)

Gegen Ende der 80er Jahre - man war schon zur Kohlebefeuerung übergegangen - wurde die Lok 2 Führern zugeteilt, was bei Planzügen bis zum Ende des 2. Weltkrieges die Regel blieb. Erst dann ging man zu der heute üblichen "wilden" Besetzung über.

Im Jahre 1906 mußte die Betriebswerkstätte an ihren jetzigen Standort verlegt werden. Hier waren die Lok in 2 Rundschuppen mit zusammen 45 Ständen untergebracht.

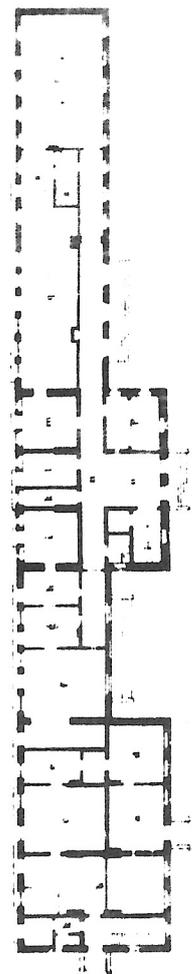
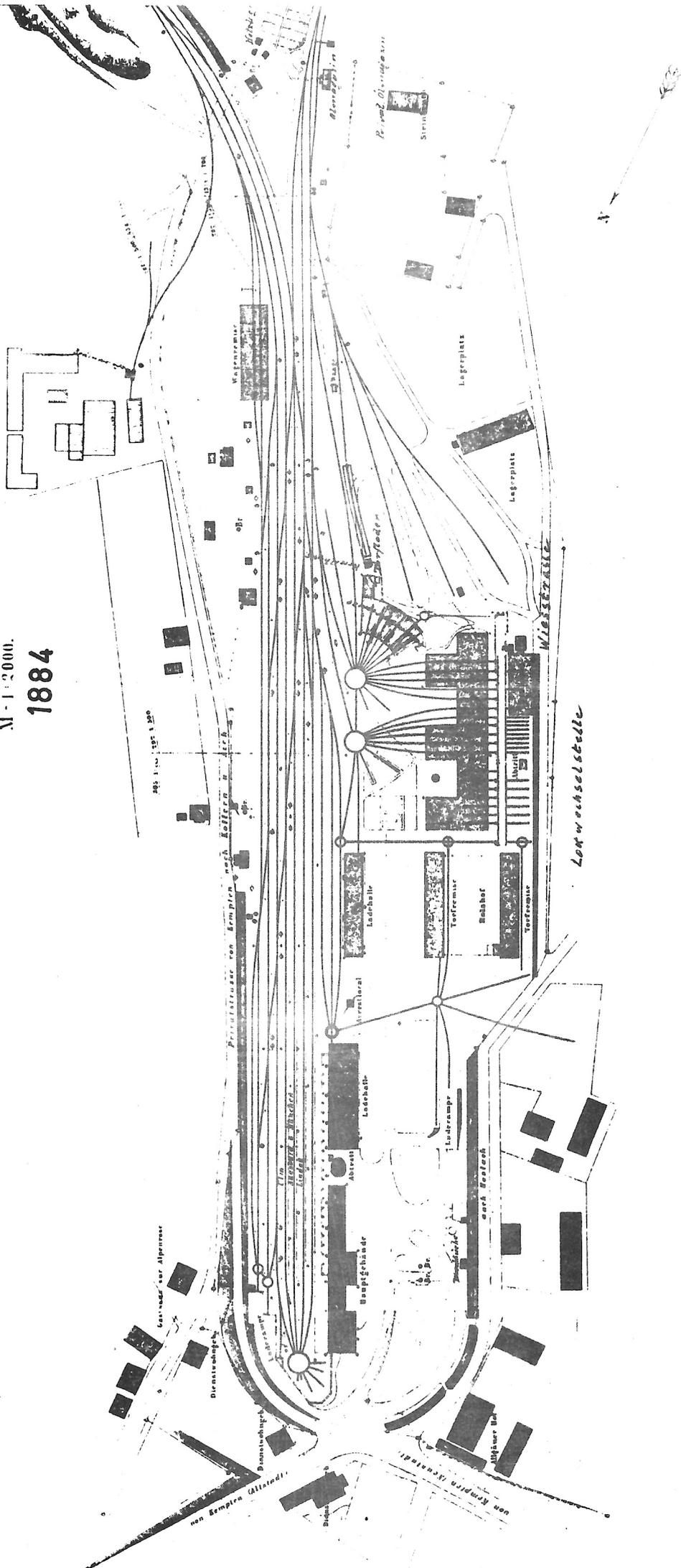
Die alte Eisenbahnbrücke aus Lärchenholz genügte jetzt nachdem der Güterbahnhof gebaut worden war den höheren Ansprüchen nicht mehr. Als leistungsfähigerer Ersatz entstanden die beiden Betonbrücken. Auf der einen fuhren die Personenzüge in den Hauptbahnhof, während über die südliche Brücke die Güterzüge in den neuen Güterbahnhof geleitet wurden. Später gelangten auch die Schnellzüge auf diesem Wege über die (Bahnhofs-) Umgebungsbahn in die Hegge und weiter nach Lindau.

Das alles gehört heute schon wieder der Vergangenheit an. Mit der Verdieselung des Triebfahrzeugparkes - 1967 wurde die letzte Dampflokomotive außer Dienst gestellt - und mit der Einweihung des neuen Bahnhofes am 25. September 1969 bekam das Betriebswerk durch gewaltige Umbauten das Aussehen, welches sich heute den Bediensteten darbietet.

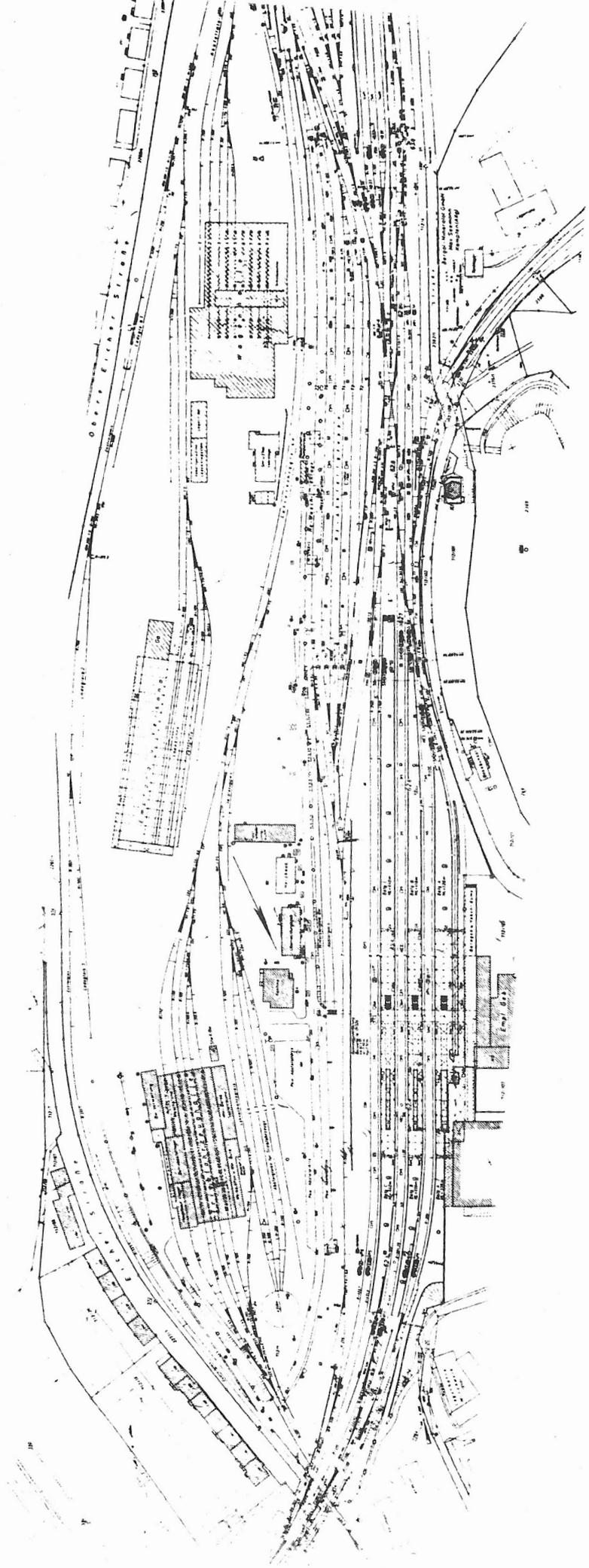


BAHNHOF KEMPTEN. mit Lokwechselstelle

M 1:2000.
1884

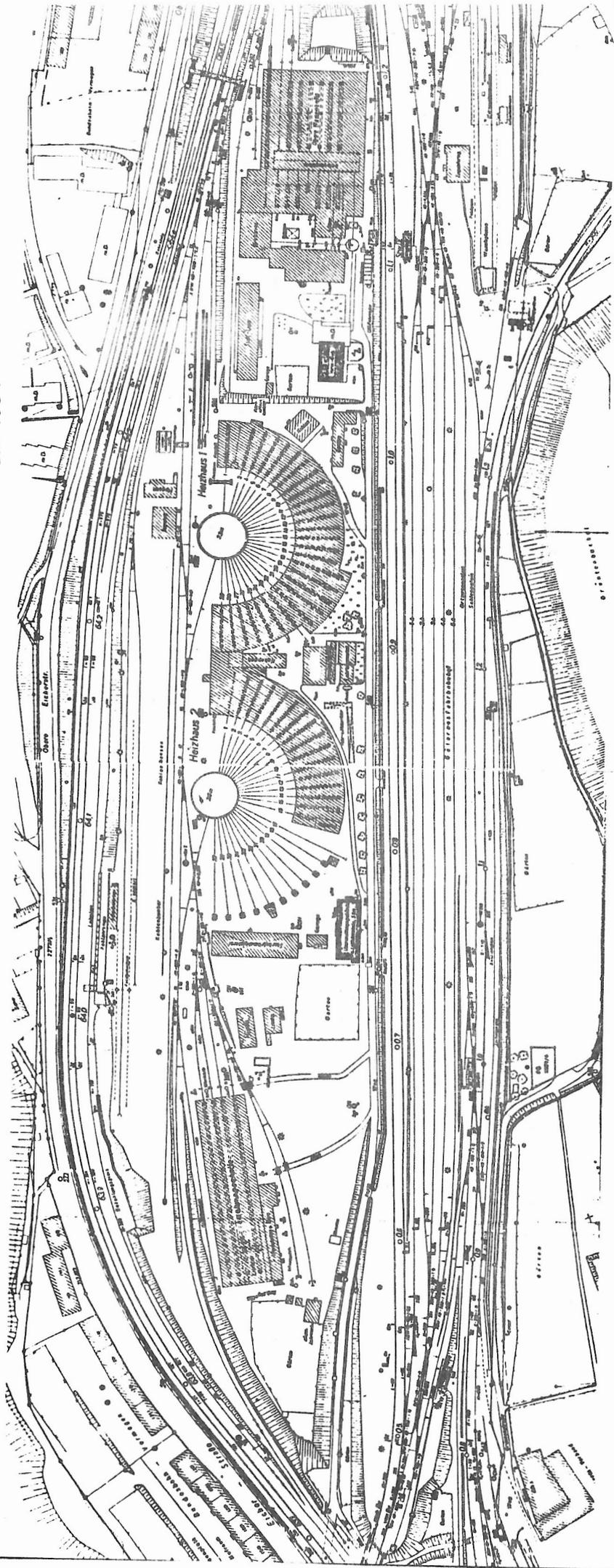


- a. Verplatz
- b. Gepäckpost
- c. Dienstgebäude
- d. Wassertrasse
- e. Postamt
- f. Telegraphen
- g. Dienstgebäude
- h. Wassertrasse
- i. Wassertrasse



Bahnbetriebswerk
Kempten/Allgäu
seit 1973

Bahnbetriebswerk
Kempten/Allgäu
um 1934



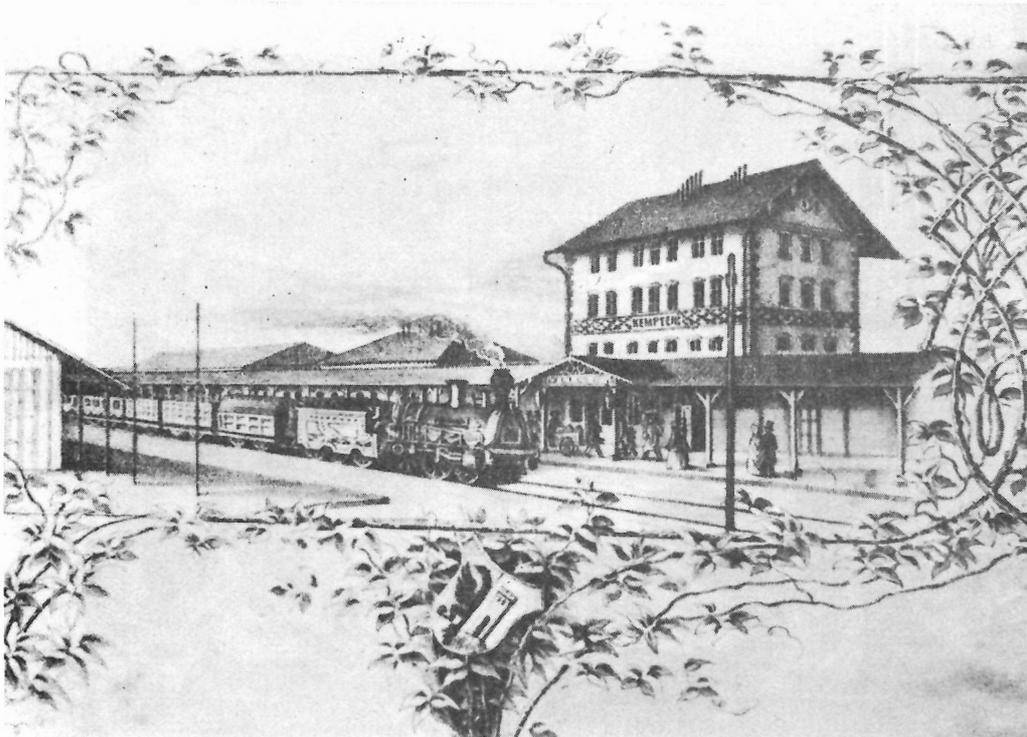
Die Eröffnung des ersten Bahnhofes in Kempten (Allgäu)

Dr. Dr. Alfred Weitnauer schreibt:

"Nachdem die Eisenbahnbrücke bei Kempten vollendet ist, kann die Bahn Kaufbeuren - Kempten eröffnet werden. Am 01. April 1852 um 12.14 Uhr fährt die erste Post mit Feuerrossen in den Kemptener Bahnhof ein, begrüßt von Honoratioren aus Kempten und dem ganzen Schwabenland. Lokomotivführer und Heizer tragen als Dienstkleidung Frack und Zylinder. Für die Insassen der noch offenen Wagen werden von der Eisenbahndirektion große, rote Schirme bereit gestellt, die sowohl vor dem Regen wie auch vor dem starken Ruß- und Funkenflug schützen sollen. Für den Fall, daß Schirme durch den Funkenflug in Brand geraten, steht in jedem Wagen ein großer, mit Wasser gefüllter Holzkübel bereit. Die Passagiere sind gehalten, ihre Schirme vorsorglich ab und zu in diese Wasserkübel einzutauchen".

Eine Zeitung schreibt aus Anlaß der Eröffnung der Bahnstrecke Kaufbeuren - Kempten:

"Vor wenigen Jahrzehnten haben die Kanonen des Krieges die Felder zerstampft. Künftig werden für alle Zeiten die Kanonen des Friedens unsere Fluren verwüsten".

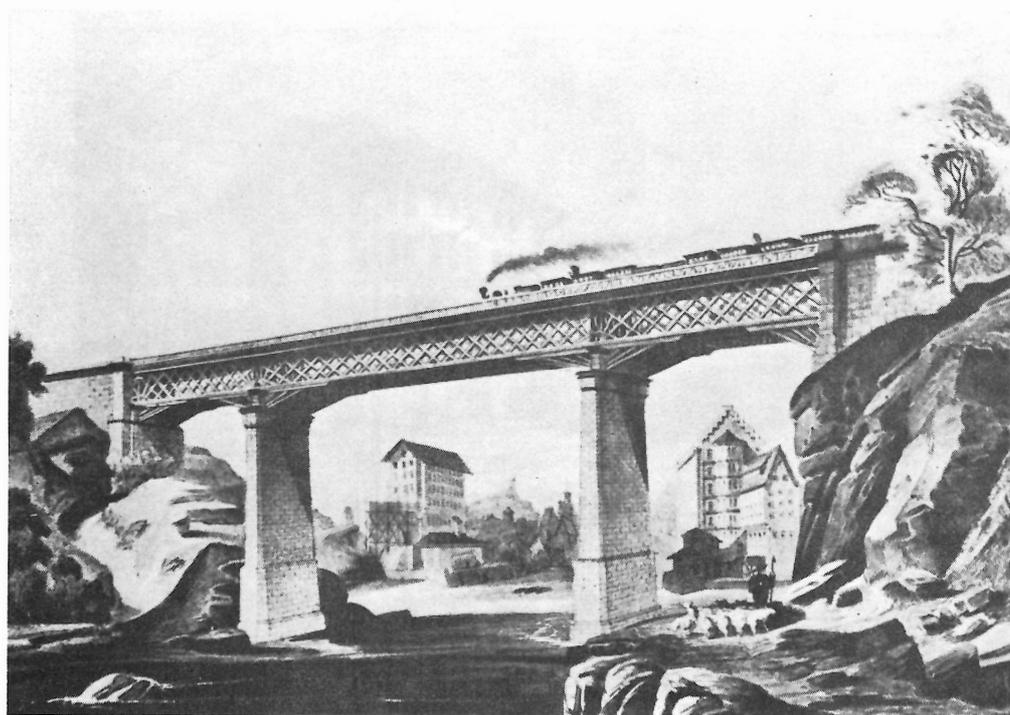


Die König - Ludwig - Nord - Süd - Bahn

Hof - Bamberg - Nürnberg - Augsburg - Kempten - Lindau

01.10.1844	Nürnberg	- Bamberg
15.02.1846	Bamberg	- Lichtenfels
15.10.1846	Lichtenfels	- Neuenmarkt
01.11.1848	Neuenmarkt	- Hof
20.11.1844	Donauwörth	- Oberhausen
28.05.1846	Oberhausen	- Augsburg
15.05.1849	Nürnberg	- Donauwörth
25.08.1847	Augsburg	- Kaufbeuren
01.04.1852	Kaufbeuren	- Kempten
01.05.1853	Kempten	- Immenstadt
01.09.1853	Immenstadt	- Oberstaufen
12.10.1853	Oberstaufen	- Lindau-Aeschach
13.07.1854	Lindau-Aeschach	- Lindau

Eisenbahnbrücke über die Iller 1852





Ihre
**Spezialfabrik für
Eisenbahner-Dienstuhren**
5450 Neuwied 1



2 Jahre Garantie – langjährige Betreuung
Ohne Anzahlung **bis 10 Monatsraten** auch spesenfrei über
Sparda möglich.

Auch
Damenuhren und Schmuck
in altbekannter Qualität lieferbar.

Es berät Sie mit einer reichhaltigen Auswahl
Ihr örtlicher
Vertrauensmann:

MICHAEL FICHEL

BW Kempten

**In allen
Geld-
angelegenheiten
SPARDA-BANK**



AUGSBURG EG
Prinzregentenstraße 23

IHRE VORTEILE:

- ★ Keine Kontoführungsgebühren
- ★ Höhere Sparzinsen
- ★ Niedrigere Kreditkosten

SPARDA

speziell für den öffentlichen Dienst

Unser Vertrauensmann berät Sie gern
Bw Kempten - Übernachtungsgebäude I/Zi 13

Der Eisenbahn-Knotenpunkt Kempten/Allgäu Hbf.

Eröffnung der von Kempten ausgehenden Strecken:

01.04.1852 Kempten - Augsburg

01.05.1852 Kempten - Immenstadt

Fahrzeit: Bahn 50 Min.
 Postkutsche 6 Std.

01.06.1863 Kempten - Memmingen

Woringen und Grönenbach wurden nicht angefahren, weil sich die Bauern wehrten: "Die Bahn bringt das Geld fort und die Lumpen rein".

11.1873 Immenstadt - Sonthofen

Unkosten: 146 000 Gulden

01.12.1895 Kempten - Pfronten - Ried

16.12.1905 Pfronten - Ried - Reutte

14.10.1909 Kempten - Sibratshofen

.....

Der Bau der beiden Betonbrücken über die Iller fand 1904 - 1906 statt. Das Angebot der bayerischen Staatsregierung gleichzeitig einen Durchgangsbahnhof auf Regierungskosten zu bauen wurde von der Stadt Kempten abgelehnt mit folgenden Begründungen:

1. Der Bahnhof liegt zu weit vor der Stadt.
2. Der Durchgangsbahnhof hat nur Bedeutung für Hof- und Luxuszüge.
3. Es wird befürchtet, daß die Reisenden an Kempten vorbei fahren würden.

Die Regierung entsprach diesen Argumenten. Und so wurde der Durchgangsbahnhof erst im Jahre 1969 nach mehrjähriger Bauzeit in Betrieb genommen.

Zu guter Letzt:

Eine außerdienstliche, aber wahre Geschichte!

Es war noch zu der Zeit, als die Maß Bier nur 50 Pfennige kostete. Ein Lokführer und sein Gesell, wie der Heizer damals genannt wurde, hatten ihren Zug glücklich nach Oberstdorf und - in respektablem Abstand - vor dem Prellbock zum Stehen gebracht. Die Wagengarnitur war wegrangiert und die Lok wurde auf den "Putzgraben" gestellt, neben dem sich ein großer Schlackenhaufen aufwölbte. Vor der wohlverdienten Pause mußte die Lok noch abgeschmiert werden. Lokführer und Heizer teilten sich diese Arbeit in der Weise, daß dem Führer weitaus mehr zu tun oblag als dem Heizer. Denn dieser - so wiederholte es sich täglich und war gewissermaßen planmäßig - hatte für beide je eine Maß Bier zur nachfolgenden Brotzeit zu holen. Das mußte so sein, weil, wenn der Führer mit seiner Arbeit fertig war und die Brotzeit beginnen sollte, hatte die Maß Bier bereits auf dem Führerstand zu stehen. So war der Arbeitsfriede bei den Zweien jahrein, jahraus gesichert.

Bis, ja bis eines Tages der Heizer auf dem Wege zum "Fischer" (für ortsunkundige Preußen: Gasthaus am Bahnhof. Die Red.) von einem Bekannten zwecks Austausch der neuesten Witze aufgehalten wurde.

Das Unglück nahm seinen Lauf. Der Gesell kam mit seines Meisters Bier zu spät auf die Lok. Der Führer mampfte bereits seine trockene Brotzeit und wies das Bier grantig mit den Worten zurück:

"Wenn Du nicht rechtzeitig da sein kannst,
dann will ich auch kein Bier nicht".

Darauf packte auch den Heizer sowas wie einen urbayerischen Zorn, er ergriff die Maß und giftete:

"Und wenn Du kein Bier nicht willst,
dann werf ich es beim Fenster raus".

Gesagt, getan. Beides, Maßkrug und Bier, lag draußen auf dem Schlackenhaufen.

Nach beendeter Brotzeit - der Zornesrauch begann sich beim Führer bereits zu lichten - reichte dieser seinem Heizer ein 50-Pfennigstück auf die linke Seite hinüber mit dem versöhnlichen Vermerk:

"Du hast die Maß bezahlt,
hier hast Du das Geld dafür".

Der Heizer indes rauchte immer noch keinen Guten und knurrte abweisend:

"Wenn Du kein Bier nicht willst,
dann will ich auch kein Geld nicht".

Da war es aber beim Führer mit der beginnenden Friedensstimmung wieder vollends aus und er verkündete finster:

"Und wenn Du kein Geld nicht willst,
dann werf ich es zum Fenster hinaus".

So landete schließlich alles, Maßkrug und Bier und Geld auf dem Schlackenhaufen

Obwohl bei alledem die Kehle trocken blieb, kann der Chronist vermelden, daß bei der Abfahrt ihres nächsten Zuges beide wieder ein Herz und eine Seele waren, so wie es der Dienst erforderte.

Es gab also auch bei der Eisenbahn so etwas wie die gute alte Zeit.

GDL-Fachliteratur für Lokführer

- **VORAUSS**

Die Gewerkschaftszeitung wird allen GDL-Mitgliedern monatlich kostenlos ins Haus geliefert

- **Die elektr. Einheitslokomotiven der DB**

930 Seiten, 610 Abb. und Schaltpläne; Halbleinen

- **Handbuch der Dieseltriebfahrzeuge der DB**

800 Seiten, 335 Bilder, Zeichnungen, Schaltpläne; Halbleinen

- **Fragen und Antworten für Ellok-Führer**

Elektr. und mechanischer Teil der Einheitslokomotiven, Betriebsdienst und Störungen

- **Fragen und Antworten für Diesellok-Führer — Heft 1**

Diesellok 260/261 und Schienenomnibusse 795/798; Fahrzeugteil, Maschinenanlage, Hilfseinrichtungen, Fahrbetrieb

- **Fragen und Antworten für Diesellok-Führer — Heft 2**

Diesellok 211/212 und 220/221; Fahrzeugteil, Maschinenanlage, Hilfseinrichtungen und Fahrbetrieb

- **Fragen und Antworten aus dem Betriebsdienst**

Fahrdienstvorschrift, Signalbuch, VZB, Brevo, EBO, UVV, Verwaltungsdienst und Personalwesen

- **Störungssucher Ellok**

E 103, 110, 140, 141, 150

- **Tips für Bundesbahnkraftfahrer**

Überblick über die wichtigsten Vorschriften und Bestimmungen sowie deren Inhalt

- **Sonderausgaben der „Lokomotivtechnik“**

Ausführliche Beschreibungen, Tabellen, Abbildungen

Bestellungen über die GDL-Ortsgruppe

Herausgeber: Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer und Anwärter,
Ortsgruppe Kempten

Inhalt: Werner Rödter

Anzeigen: Wilhelm Heuberger

Graphik: Rudolf Pulec

Druck : GDL-Bezirk-München

Saxonia-Dienstuhren

Seit 100 Jahren bekannt und bewährt

Ältester bestehender Lieferant für Eisenbahnerdienstuhren

Dienst-Taschen- und-Armbanduhren speziell für das Lokomotivpersonal

Fordern Sie bitte unverbindliche Auswahl an

Erleichterte Zahlung über Sparda bis 10 Monatsraten ohne Aufschlag möglich

Bei Barzahlung 5% Skonti



Albrecht Koltzsch

5064 Rösrath/Forsbach
Am Sommerberg 3



»SAXONIA«-UHR

Albrecht Koltzsch, 5064 Rösrath/Forsbach, Telefon: (0 22 05) 20 59

Die DBV weiß, worauf es uns bei der Bahn ankommt.

Viele sagen es. Und meinen unsere Spezialtarife für den öffentlichen Dienst. Zum Beispiel die finanzielle Sicherheit für den Fall von Dienstunfähigkeit: die Pensions-Zusatzversorgung der DBV mit Leistungsdynamik. Zur Ergänzung der KVB-Leistungen die

Krankheitskosten-Zusatzversicherung der APK mit Leistungsdynamik. Die Unfallversicherung für die ganze Familie sowie Hausrat-, Kfz-, Dienst- und Privat-Haftpflichtversicherungen.

Bitte informieren Sie sich.

Eigens für uns im öffentlichen Dienst

DBV

Deutsche Beamten-Versicherung
Unternehmer der DBV-PARTNER-Gruppen

Bezirksdirektion
Wallstraße 1 · 8900 Augsburg Telefon: (08 21) 31 30 28/29



Das BHW ist die Bausparkasse, bei der übers Sparen und Bauen das Leben nicht zu kurz kommt!



Fürs eigene Heim braucht kein BHW-Bausparer auf sein Fußballspiel zu verzichten!

BHW-Bausparen läßt Deutschlands öffentlichem Dienst genug übrig für die geliebten Hobbys, z. B. für den Besuch eines Bundesliga- oder Länderspiels, und für den jährlichen Urlaub mit der Familie. Wir haben Spar- und Finanzierungsangebote für nahezu jeden Wunsch und jeden Geldbeutel. Darum ist das BHW die Bausparkasse.

bei der übers Sparen und Bauen das Leben nicht zu kurz kommt. Fordern Sie unsere ausführliche Informationsbroschüre beim BHW, 3250 Hameln 1, Postfach 666, an, oder wenden Sie sich direkt an eine der BHW-Beratungsstellen, die Sie überall in den Fernsprechküchen finden.

Die Bausparkasse für Deutschlands öffentlichen Dienst ist das BHW

Gemeinnützige Bausparkasse für den öffentlichen Dienst GmbH · 3250 Hameln

Beratungsstelle:

8960 Kempten (Allgäu) · Rathausplatz 4-6 · Telefon (0831) 22011