

Allgemeiner Anzeiger

Tageblatt für das Bollme- und Ennepegebiet

Verbreitungsbezirk: Halver, Oberbrügge, Brügge, Schalksmühle, Dahlebrück, Rönshahl, Rierspe, Rierspe-Bhf., Bollwerk, Bollme, Lüdenscheid, Meinerzhagen, Balbert, Döl, Kupferberg, Radepornwald, Breckerfeld usw.

Druck und Verlag: Wilt. Bell jr., Halver.

Fernsprecher Nr. 42, Amt Halver.

Telegramm-Adresse: Anzeiger Halver.

Nr. 242

Anzeigenpreis: für 1 mm Höhe, (34 mm breit) 6 Goldpfennig, für Beilagen, Finanzanzeigen und auswärtige Anzeigen 10 Goldpfennig, Kellame 40 Goldpfennig, — Offsetgebühren 10 Goldpfennig und Porto. —

Halver
Donnerstag, den 15. Oktober

Erscheint wöchentlich 6 mal.
Gratisbeilagen: „Zeitgeschichte im Wochenbild“, „Des Bandmanns Sonntagsblatt“ und „Herd und Scholle“

1925

Kleine Zeitung für eilige Leser.

* Staatssekretär Kempner ist von der deutschen Delegation in Locarno nach Berlin entsandt worden, um dem Ministerrat Bericht über den Stand der Verhandlungen zu erstatten.

* Der Preussische Landtag hat seine Arbeiten mit der Weiterberatung des Etats wieder aufgenommen.

* Bei der Stroasse der Reichsbank in Charlottenburg sind Unterschleife des Leiters der Kasse in Höhe von 600.000 Mark entdeckt worden. Der Leiter mit Namen Franz Arnold ist verhaftet worden.

Das Abkommen mit Rußland.

Am Tage, ehe die Konferenz von Locarno begann, wurde von deutscher Seite die kurze Nachricht veröffentlicht, daß wir unmittelbar vor Abschluß eines Handelsvertrages mit Rußland stehen. Nicht etwa, daß der Besuch des russischen Volkskommissars für das Auswärtige, Tschitscherin, nun erst den ganzen gewaltigen, damit verknüpften Fragenkomplex ins Rollen gebracht hätte; vielmehr laufen die Verhandlungen jetzt schon länger als zwei Jahre, bis sie nun jetzt durch Unterzeichnung des Vertrages in Moskau beendet wurden. Damit ist endlich eine hoffentlich feste rechtliche Grundlage für die deutsch-russischen Handelsbeziehungen — allerdings nur für zwei Jahre — geschaffen worden.

Aus mehrfachen Gründen ist dieser Vertrag nicht uninteressant. Abgesehen davon, daß er der erste ist, der unter dem neuen deutschen Zolltarif abgeschlossen wurde, stießen die Verhandlungen nicht so sehr auf wirtschaftlich-handelspolitische als auf staatsrechtliche Schwierigkeiten. Das gilt ebenso für das eigentliche Wirtschaftsabkommen wie aber besonders für die angeschlossenen Niederlassungs- und Seeschiffahrtsabkommen. Dort war die Schwierigkeit des geschlechtlich bestehenden russischen Außenhandelsmonopols, hier die zahllosen, ganz anders als im sonstigen Europa gearteten zivil- und handelsrechtlichen Bestimmungen Sowjetrußlands vorhanden.

Gewiß, theoretisch ist uns grundsätzlich — und gegenseitig natürlich — das Meistbegünstigungsrecht eingeräumt und wir treten damit automatisch in den Genuß jeder Bevorzugung, die Rußland irgendeinem anderen Staate zuerkennt. Dadurch ist dem handelspolitischen Vorrecht — wobei der Ton aber auf „politisch“ liegt — gewisser Staaten ein Riegel vorgehoben worden; für sie öffnet sich die Tür genau so weit wie für uns. Aber das Außenhandelsmonopol ist praktisch eine sehr starke und jetzt gut funktionierende Waffe in der Hand Sowjetrußlands. Die Handelsvertretungen im Ausland sind gleichfalls gut ausgebaut, so daß eine aus irgendwelchen politischen Gründen erwünschte handelspolitische Bevorzugung doch mit Hilfe dieses Apparates durchgeführt werden kann.

Rußland ist ein reines Agrarland geworden; die mühsam durch Witter, einst Rußlands bester Finanzminister, ins Leben gerufene Industrie ist betriebstechnisch ebenso ungenügend, wie sie es ihrer Ausdehnung nach ist. Bei dem ständigen Sinken der Weltgetreidepreise ist die Absatzmöglichkeit etwa der deutschen Industrieerzeugnisse sehr eingeschränkt; die russischen selbst — also in der Hauptsache Textilien und Lederwaren — sind unverhältnismäßig teuer. Wir müssen daher bekanntlich unsere Ausfuhr nach Rußland durch einen 100-Millionen-Kredit selbst finanzieren; den Gegenwert stellen die russischen Rohprodukte. Getreide brauchen wir wenig, höchstens Weizen. Wohl aber könnte bei einem Wiederaufblühen der früheren russischen Baumwollproduktion unsere unbedingte von Amerika abhängige Textilindustrie Luft bekommen. Abgesehen ist die frühere starke russische Konkurrenz in Zucker nicht mehr da, weil die Zuckerrübenproduktion in der Hauptsache durch den Großbetrieb geführt wird und der Großgrundbesitz in Rußland zerschlagen ist.

Man braucht sich also keinen übertriebenen handelspolitischen Vorstellungen und Hoffnungen hinzugeben; längst nicht mehr, wie vor dem Kriege, ist Rußland der dritte in der Reihe unserer Abnehmer. Gewiß ist Rußland ein an Bodenschätzen reiches Land, gewiß ist ein großer Teil der politischen Experimente — nicht aller — überwunden; aber Rußland braucht Kredit, Kredit und nochmals Kredit. Wer ihm diesen geben kann, wird die besten Handelsbeziehungen anknüpfen können. Immerhin: wir sind wenigstens da. Nur in langsamem Aufbauen kann es vorwärtsgen, und die weitgeplanten Pläne eines Stinnes, eines Krupp und des deutschen Holzhandels in Rußland sind nie Wirklichkeit geworden.

Im Niederlassungsabkommen sind eine ganze Reihe russischer Gesetze und Verordnungen zugunsten deutscher Staatsangehöriger gemildert oder für unanwendbar erklärt, nämlich solche, die gegen das moderne Recht des Westens gar zu sehr verstößen, die aber aus Entfremdung und Wesen dieses Sowjetstaates erwachsen sind. Grundsätzlich ist hinsichtlich der Rechte der deutsche Staatsangehörige dem Russen gleichgestellt, und zwar dem russischen Arbeiter. Das ist nämlich sehr wichtig, weil sich Sowjetrußland theoretisch und praktisch als Arbeiter- und Bauernrepublik betrachtet. Dadurch hat sich Rußland wieder ein Stück dem Westen genähert, und wenn der neue Vertrag das Muster wird für die anderen, die etwa noch folgen werden, so wird Rußland bald noch eine ganze Reihe ebensolcher Schritte tun müssen.

So wird allmählich die handels- und wirtschaftspolitische Isolierung auch dieses Staates überwunden werden und damit auch eine der stärksten Ursachen für die Weltwirtschaftskrise, weil diese Krise von der Einschränkung des Bedarfs ihren Anfang nahm. Allmählich scheint sich der weltwirtschaftliche leere Raum im Osten Europas wieder füllen zu sollen.

Schwierigkeit bei den Ostfragen.

Ministerrat in Berlin.

Berlin, 13. Oktober.

Aus Locarno ist Staatssekretär Kempner nach hier entsandt worden, um in einem zu 8 Uhr abends angefertigten Ministerrat über den Stand der Verhandlungen auf der Locarnoer Konferenz zu berichten. Reichspräsident von Hindenburg kann an der wichtigen Sitzung nicht teilnehmen, da er nach Bad Kösen gereist ist, um an der Beerdigung seiner Schwägerin, Frau von Manstein, teilzunehmen. Er kehrt erst morgen nach Berlin zurück. In Locarno drängt alles zu Entscheidungen, aber wenn auch in der Frage des Westpazis die größten Hindernisse hinweggeräumt scheinen, so ist man bei dem Dilemma und den sogenannten „Nebenfragen“, die aber für Deutschland ungemein wichtig sind (Räumung Köln usw.), bisher keinen Schritt weiter gekommen.

Frankreich besteht dem Vernehmen nach auf der Garantie seiner militärischen Bündnisverträge mit Polen und der Tschechoslowakei. Es will sich die Entscheidung in einem vorkommenden Fall selbst vorbehalten, während man auf deutscher Seite der Ansicht ist, diese Garantie sei gefährlich, auch wenn sie in den Rahmen des Völkerbundesvertrages eingefügt würde. Sie stelle immer ein Durchmarschrecht für französische Truppen über deutschen Boden dar. Das bleibe aber unannehmbar.

In Locarno.

Locarno, 13. Oktober.

Bei der gestrigen Zusammenkunft der Hauptdelegierten fand ein erneuter ausführlicher Gedankenaustausch über die im Zusammenhang zwischen Völkerbund und Sicherheitspakt stehenden Fragen auf Grund deutscherseits gestellter Ersuchen um ergänzende Klarstellungen statt. Der heutige Vormittag war von einer Reihe von Besprechungen ausgefüllt, die fast ausschließlich der Frage der öst-

lichen Schiedsgerichtsverträge galten. So hat der polnische Außenminister Graf Strzyński dem deutschen Reichkanzler Dr. Luther und Reichsaußenminister Dr. Stresemann, bei denen später auch der tschechoslowakische Gesandte in Berlin, Krofta, vorsprach, seinen Besuch gemacht. Strzyński besprach mit Dr. Stresemann die Frage des deutsch-polnischen Schiedsvertrages. Über den Inhalt dieser Aussprache ist einstweilen nichts bekannt, doch erklärt man auf polnischer Seite, daß Außenminister Strzyński von seiner Besprechung einen sehr günstigen Eindruck hatte und der Meinung Ausdruck gegeben hat, daß die Möglichkeit einer baldigen Verständigung ihm durchaus gegeben erscheine. Außerdem fanden Besprechungen zwischen Ministerialdirektor Dr. Gaus und den tschechischen Vertretern über die tschechischen Vorschläge statt, die noch fortgesetzt werden.

Die Nachricht, daß sich Mussolini entschlossen habe, nach Locarno zu gehen, um den letzten Stadien der Konferenz persönlich beizuwohnen, wird vom italienischen Ministerium des Äußern nicht bestätigt.

Was Briand sagte.

Der französische Außenminister Briand unterhielt sich heute mit einer Anzahl französischer Journalisten und äußerte sich dabei: „Wir haben hier uns von Anfang an bemüht, die Schaffung einer europäischen Atmosphäre vorzubereiten durch Herbeiführung eines endgültigen Friedenszustandes in Europa. Wenn dieser Friede einmal durch den Abschluß des Sicherheitspaktes und der mit ihm zusammenhängenden jetzigen Schiedsgerichtsverträge gesichert sein wird, so werden auch die übrigen deutschen Wünsche und Bestrebungen sich im Geiste wirklicher Verständigung regeln lassen. Wenn man dies indessen als Vorbedingung für ein europäisches Reineinmachen aufstellt, so gefährdet man damit, indem man die nationalen Instinkte auf beiden Seiten aufweckt, nur die wirkliche Befriedung Europas.“

Politische Rundschau.

Deutsches Reich.

Einstellung eines Verfahrens gegen Frontbannleute.

Zu den am 25. Oktober stattfindenden badischen Landtagswahlen sind elf Wahlvorschläge eingegangen, und zwar: von der Zentrumspartei, der Sozialdemokratischen Partei, der Deutsch-demokratischen Partei, dem badischen Rechtsblock (Deutschnationale Volkspartei und Landbund), der Volkspartei, der Kommunistischen Partei, der Wirtschaftlichen Vereinigung, der Deutsch-völkischen Freiheitsbewegung (Partei für Aufwertung), der Deutschen Aufwertungs- und Ausbaupartei (Mittelstandspartei), dem Badischen Pächter- und Kleinbauernverband, der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiter- (Hitler-) Partei.

Einstellung eines Verfahrens gegen Frontbannleute.

Gegen General Ludendorff, Hauptmann Röhn und eine ganze Reihe anderer früherer Offiziere war seinerzeit ein Verfahren beim Staatsgerichtshof zum Schutze der Republik wegen der Gründung der Organisation „Frontbann“ anhängig gemacht worden. Wie nun der „Völkische Kurier“ meldet, ist dieses Verfahren eingestellt worden. Der Einstellungsbeschluss wurde in nichtöffentlicher Sitzung des Staatsgerichtshofes gefasst. Das Verfahren war wegen Geheimbündelei geführt worden.

Aus In- und Ausland.

Königsberg. Als Ergebnis der zweiten deutsch-litauischen russischen Verbandskonferenz zur Wiederbelebung des Eisenbahnverkehrs zwischen Deutschland und Rußland kann festgestellt werden, daß die beschleunigte Eröffnung eines direkten Personenverkehrs zwischen Deutschland und Rußland beschlossen und die Eröffnung eines direkten Personenverkehrs zwischen Japan, China, Deutschland über Litauen, Lettland und die Sowjetunion in Aussicht genommen wurde.

München. In einer Entschließung der Bayerischen Volkspartei in München wurde der Entwurf zum Reichsschulgesetz als geeignete Grundlage für die Verhandlungen im Reichstage anerkannt.

Hamburg. Der hamburgische Senat hat das Ersuchen der hiesigen Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei, Adolf Hitler in Hamburg öffentlich sprechen zu lassen, abgelehnt. Der Senat verbietet Hitler die Versammlungsfreiheit, weil das Auftreten Hitlers geeignet sei, die öffentliche Ruhe und Ordnung zu stören.

Paris. „Matin“ meldet aus Madrid, daß General Sanjurjo im Laufe dieses Monats zum Oberkommissar von Marokko ernannt werden wird.

Paris. Nach „Information“ wird König Alfons XIII. im Laufe der nächsten Woche nach Paris kommen.

Panama. Auf Ersuchen des Präsidenten der Republik Panama wurde die Stadt durch amerikanische Truppen besetzt, die eine vollständige Kontrolle übernehmen. Die Besetzung geschah als Folge von Unruhen und Demonstrationen für niedrigere Mieten.

Preussischer Landtag.

76. Sitzung.) u. Berlin, 13. Oktober.

Präsident Bartels eröffnet die Sitzung mit Worten ehren- den Nachrufes für das verstorbene Mitglied des Hauses Dr. Preuß, dem er auch Verdienste um das Zustandekommen der preussischen Verfassung nachrühmt. Der Landtag ehrt das Andenken des Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen. Die Beratung des

Haushalts des Ministeriums des Innern

wird in Verbindung mit Anträgen und Anfragen über die Unterbringung der Obstanten, über Unwetter Schäden usw. be-

gonnen. Die Polizeiangelegenheiten werden einer besonderen Besprechung vorbehalten. Von der deutschen nationalen Fraktion sowie von der Fraktion der Deutschen Volkspartei liegen Anträge vor, dem Minister Seevering das nach Artikel 57 der Verfassung erforderliche Vertrauen zu entziehen. Der Haushaltsausschuß, dessen Bericht Abg. Heilmann (Soz.) erstattet, beantragt u. a., dafür zu sorgen, daß die Räumung der Kölner Zone nicht eine stärkere Belastung der dann noch besetzt bleibenden Gebiete zur Folge hat.

Abg. Girsch (Soz.): Die Rechte hat durch ihre volksfeindliche Agitation den Boden für einen Sieg der Sozialdemokratie gut vorbereitet. Von allen Anträgen, daß die sozialdemokratischen Beamten ihre Partei unteilbar bloßgestellt hätten, ist lediglich der Fall des Landrats des Kreises Liebenwerda übriggeblieben. In einer ganzen Reihe von Fällen sind von nicht sozialdemokratischen Beamten, auch von deutschnationalen Landräten, Veruntreuungen vorgenommen. (Lebhafter Unruhe rechts.) Der Redner geht weiter auf die Einzelheiten ein.

Abg. Milberg (Dn.) wendet sich gegen den Vorredner. Bedauerlich ist, daß diese Aussprache durch die Hinauszögerung der Staatsberatungen erst heute stattfindet. Gegen die Person des Herrn Seevering haben wir nichts. (Hört, hört! b. d. Soz.) Wir verurteilen aber seine ganze Personalpolitik und seine Verwaltungsmethoden. Die Wirtschaft bei den Gemeinden und öffentlichen Verbänden schreit zum Himmel.

Abg. Dr. Bender (Ztr.): Wir wollen in keiner Weise Gesinnungsschnüffelei treiben, andererseits hat aber auch der Beamte, der der Republik dient und von ihr sein Einkommen bezieht, die Verpflichtung, sich zu der gesetzmäßig zustande gekommenen Verfassung zu bekennen, und zwar auch öffentlich, wie es bei der Verfassungsfeier geschieht. Wir könnten von anderen Staaten lernen, daß in der äußeren Anerkennung der bestehenden Staatsform und der Staatseinrichtungen zum mindesten das Deforum immer zu wahren ist.

Abg. Schwend (Komm.): Das Ministerium des Innern könnte für die preussische Arbeitererschaft von ausschlaggebender Bedeutung sein, wenn sein Inhaber ein wirklicher Arbeitervertreter wäre.

Abg. Dr. Orzimek (Dem.) bezeichnet es als kennzeichnend für die Lage, daß von deutschnationaler Seite und von der Volkspartei gegen den Innenminister wiederum Mißtrauensanträge eingebracht worden seien.

Hierauf vertagt sich das Haus auf Mittwoch.

M. d. R. auf Reisen.

(Erinnerungen eines alten Parlamentsjournalisten.)

Unsere Reichsboten vertreten nach der Verfassung bekanntlich nicht einzelne Volksteile oder Landesteile, sondern das ganze deutsche Volk. Zu diesem Zweck müssen sie natürlich auch Gelegenheit haben, das ganze deutsche Vaterland eingehend kennenzulernen. Man hat ihnen daher die schöne Eisenbahnfreifahrtkarte 1. Klasse besichert, so daß sie bebaglich und kostenlos von Nord nach Süd, von Ost nach West eilen können. Sie machen von diesem Recht auch ausgiebig Gebrauch. Wenn man in einem mit rotem Samt ausgeschlagenen Eisenbahnabteil einen Herrn sieht, der alle Plätze mit Zeitungen und Druckfachen belegt hat und seiner Zigarre gewaltige Rauchwolken entlockt, jeden Näher tretenden aber mit grimmigem Blick mustert, dann ist das sicherlich ein M. d. R. Manchmal zeigen sich die Volkvertreter auf der Eisenbahn auch gleich in ganzen Scharen. Das gilt besonders von den parlamentarischen Informationsreisen, die namentlich während der jetzigen Reichstagspause von einzelnen Reichstagsaus- schüssen unternommen werden. So wollte der Verkehrsausschuß des Reichstags kürzlich in Bayern, um die Verkehrsausstellung in München zu besuchen, der Zeppelinwerft in Friedrichshafen eine Visite abzustatten und dann Kanalbauten am Neckar zu besichtigen. Der

nehmen dürfte. Esworth wird sich als Navigator betätigen und des weiteren zusammen mit einem Meteorologen die wissenschaftlichen Arbeiten leiten. Es sollen zwei Wachen eingerichtet werden mit Küser Karfen und Nobila als Führer. Das Unternehmen wird im ganzen etwa 1½ Millionen Kronen kosten. 25 Arbeiter verließen dieser Tage Oslo, um nach Spitzbergen zu reisen, wo sie zusammen mit den dort ansässigen Arbeitern die Errichtung einer Luftschiffhalle vorbereiten werden. Man hofft, das Fundament vor Eintritt des Winters gießen zu können, um im Laufe des Winters das Skelett zu errichten. Die Halle wird dann später mit Segeltuch bedeckt werden.

lokales und Provinzielles.

Halver, den 15. Oktober 1925.

Die äußere Heilighaltung des Bußtages in Preußen. Bei der Handhabung der Bestimmungen über die äußere Heilighaltung des Bußtages am 18. November haben sich in den letzten Jahren gewisse Zweifel wegen der Zulassung von Theateraufführungen ergeben. Eine in Aussicht genommene grundsätzliche Neuregelung der Bestimmungen kann erst nach Erlaß eines früher bereits einmal dem Reichstag vorgelegten, aber nicht zur Verabschiedung gelangten Reichsgesetzes zum Schutze der Feier- und Gedenktag erfolgen. Bis dahin bleibt in Preußen der Bußtag auf Grund des Gesetzes vom 12. März 1893 staatlich anerkannter Feiertag. Für seine äußere Heilighaltung gelten die in den einzelnen Provinzen ergangenen Landespolizeiverordnungen nach Maßgabe der Erleichterungen, die in zwei Erlassen des preussischen Innenministers vom Jahre 1919 vorgegeben sind. Wie der Amtliche Preussische Pressedienst mitteilt, erklärt nun der Minister des Innern in einem Rundschreiben an die Oberpräsidenten und Regierungspräsidenten und den Polizeipräsidenten zu Berlin vom 7. d. M., daß er nichts dagegen einzulegen habe, daß am Bußtag in den Theatern nicht nur Werke der in jenen Erlassen erwähnten Art, sondern allgemein ernste Stücke zugelassen werden. Dagegen sind mit der Weihe des Tages unvereinbar und daher ausnahmslos nicht zugelassen Revuen, Operetten, Lustspiele, Komödien, Poffen, Schwänke und dergl. Aufführungen. In Lichtspieltheatern können Filme religiöser oder legendärer Inhalts sowie Lehr- und solche Filme zugelassen werden, die für volkshildend erklärt worden sind.

Räumungsurteil. Immer wieder begegnet man der Auffassung, daß Räumungsurteile nur dann vollstreckt werden könnten, wenn eine angemessene Ersatzwohnung vorhanden sei. Diese Auffassung ist unrichtig. Das Räumungsurteil kann auf alle Fälle vollstreckt werden. Werden durch die Räumung die Ermittelten „obdachlos“ so ist es Sache der Polizeibehörde denselben Obdach zu beschaffen, d. h. sie in irgend welchen Räumen, Baracken, Herbergen usw. unterzubringen. Sind diese Möglichkeiten nicht gegeben, so können sie in der bisherigen Wohnung untergebracht werden. Dabei haben die Obdachlos gewordenen nun nicht Anspruch auf die ganze bisher inne gehabte Wohnung, vielmehr nur auf soweit Räume als nötig sind, sie vor Obdachlosigkeit zu schützen. Für den Fall der Einweisung eines Obdachlos gewordenen in die bisherige Wohnung, hat die Polizeibehörde für Miete und Hauszinssteuer aufzukommen. Es ist also, wie auch vor der Zeit der Wohnungsnot in erster Linie Sache des ermittelten Mieters sich ein Obdach zu beschaffen.

Das Seminar für Jugendwohlfahrt in Berlin W 56, Schinkelplatz 6, veranstaltet mit Genehmigung des Herrn Ministers für Volkswohlfahrt in der Zeit von November 1925 bis Februar 1926 einen sozialen Nachschulungslehrgang zur Vorbereitung von Wohlfahrtspflegern auf die staatliche Prüfung.

Brücke, 14. Okt. Die Mütterberatungsstunde findet am Freitag, vormittags 9 Uhr in der Wirtschaft Dommes in Winthausen statt.

Altena, 14. Okt. Der Bierpreis wurde von den hiesigen Wirten von 1 Mark auf 80 Pfennig pro Liter ermäßigt.

Nachrodt, 14. Okt. Ein Unglück im Nachrodter Bahnhof. Großes Leid ist plötzlich über die Familie des Bahnbeamten B. in Lasbed gekommen. Am 29. ihrer eheerlichen Wohnung zu gelangen, versuchte die in den 30er Jahren stehende Tochter Mina am Samstag gegen 7 Uhr abends das Gleise am Bahnhof Nachrodt zu überqueren. Bei der Vorbeifahrt eines Güterzuges überhörte sie anscheinend den aus entgegengesetzter Richtung kommenden beschleunigten Personenzug und wurde so unmittelbar von der Maschine dieses Zuges erfasst. Bis zur Unkenntlichkeit verstümmelt fand man die Bedauernswerte zwischen den Schienen liegen. Die Leichenteile schaffte man noch am Abend in die Leichenhalle des Leimather Krankenhauses. Der so schwer heimgesuchten Familie bringt man hier allseits die größte Anteilnahme entgegen.

Minden, 13. Okt. Ein Denkmal für die ertrunkenen Reichswehrleute. In Veltheim an der Weser soll für die im Frühjahr d. Js. bei dem Übergang über den Fluß verunglückten achtzig Reichswehrsoldaten ein Denkmal errichtet werden. Der Führer, der sich an der Rettungssaktion bei dem Mäanderrückgang in hervorragender Weise beteiligt hat, hat einen Teil seines Grundstückes als Platz für die Errichtung des Denkmals zur Verfügung gestellt.

Sitzung der Gemeindevertretung Halver.

Halver, 14. Okt. 1925.

Die gestrige Sitzung wurde gegen 3¼ Uhr vom Gemeindevorsteher Fernholz eröffnet und geleitet. Anwesend waren 14 Vertreter. Vor Eintritt in die Tagesordnung machte der Vorsitzende Mitteilung von einem vom Gemeinde-Verordneten E. Morlinghaus eingebrachten Dringlichkeitsantrag betr. Unterstützung der Erwerbslosen bei der bevorstehenden Kartoffeleinkellerung. Kollegium erkannte die Dringlichkeit an und wurde der Antrag an den Schluß der heutigen Tagesordnung gestellt.

1. Beseitigung des Transformatorhauses an der Kronprinzenstraße. Mit dem Elektrizitätswerk „Markt“ ist verhandelt worden wegen Beseitigung des Transformatorhauses an der Kronprinzenstraße. Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen. Das Elektrizitätswerk ist zur Beseitigung des Gebäudes bereit, fordert aber eine Beteiligung der Gemeinde an den dadurch entstehenden Kosten. Es ist z. Zt. die Möglichkeit vorhanden, durch Ankauf des Hauses Kirchstraße 1 eine geeignete

Unterbringungsmöglichkeit für die Umformstation zu schaffen. Zu dieser Angelegenheit verliest der Gemeindevorsteher zunächst eine mehrseitige Denkschrift des Herrn Amtmanns, in der die Entstehung des jetzigen Gebäudes und die Proteste und Beschwerden gegen dasselbe behandelt und im weiteren die unternommenen Schritte zur Beseitigung des Gebäudes erläutert werden. Sodann empfiehlt der Herr Amtmann den Ankauf des oben besagten Hauses, Kirchstraße 1, welches sich wegen seiner Lage und aus straßenbaulichen Gründen besonders günstig für besagten Zweck eigne. Die „Markt“ verlange:

1. Unentgeltliche Bereitstellung eines geeigneten Grundstückes.

2. Beteiligung an den Kosten des Abbruchs des jetzigen Gebäudes, Kabelverlegung und Herrichtung der neuen Umformstation. Bei sofortiger Entfernung des Gebäudes habe die Gemeinde 1/3, und wenn der Abbruch erst im Jahre 1930 erfolge, 1/2 der entstehenden Kosten zu übernehmen. — Die Gesamtkosten, die der Gemeinde entstehen würden bei sofortiger Beseitigung des Gebäudes würden auf 15000 R.-M. veranschlagt einschließlich des besagten Grundstücksankaufs, das einen Kostenpunkt von 9500 R.-M. erfordere. Die Finanzierung des besagten Projekts könne aus den Ueberschüssen des Jahres 1924 erfolgen, letztere seien allerdings im Jahre 1925 verbraucht. Der Vorsitzende stellte der Vertretung zwei Fragen zur Beschlußfassung:

1. Entfernung des jetzigen Gebäudes auf dem Marktplatz.

2. Annahme der Bedingungen der „Markt“. Die Grundstück, früherer Lohleisch und das Gelände vor dem Pastorat an der Kronprinzenstraße ständen kostenlos zur Verfügung.

Vertr. Bremicker ist der Ansicht, daß es Pflicht der „Markt“ sei, das Gebäude kostenlos zu entfernen.

Vertr. Welter kann sich für den Ankauf des Grundstückes Kirchstraße 1 nicht erwärmen, da die Gemeinde solch hohe Lasten nicht übernehmen könne, auch müsse er die Denkschrift und die vorgesehenen Mittel ablehnen, ist aber für weitere Verhandlungen mit dem Werk „Markt“.

Vertr. Giersteker sieht im Moment keine Möglichkeit die Gelder zu bewilligen, die gegenwärtige Not sei derart groß, daß keiner die Verantwortung übernehmen könne. Die Zeiten würden noch ein anderes Bild abgeben, vielleicht wären die Bedingungen der „Markt“ dann auch günstiger.

Vertr. Schürmann ist der Meinung, es sei jetzt die beste Zeit das Haus zu entfernen und bitte die Denkschrift nicht ablehnen zu wollen.

Ebenso ist der Gemeindevorsteher für den Ankauf des Hauses Kirchstraße 1.

Vertr. Fingerhut ist ebenfalls für Ablehnung der Mittel und ist der Ansicht, daß die „Markt“ als Urheber des Gebäudes dasselbe kostenlos zu entfernen habe. Nach dieser eingehenden Aussprache wird der Antrag verlag. Das Angebot der Erben Lausberg erachtet die Gemeindevertretung für zu hoch.

2. Gemeindefassen-Rechnung 1923. Die Gemeindefassen-Rechnung 1923 lag zur Prüfung und Genehmigung vor. Der Ueberschuß betrug 142 Millionen und eilf Milliarden. Vertretung sieht von einer Prüfung der Rechnung wegen des großen Zahlenmaterials ab, da sie der Rechnung keinen Zweifel entgegenstellt. Dem Rendanten wird die Entlastung erteilt.

3. Instandsetzung der Gemeindegasse. Zwecks Beantragung von Beihilfen von Kreis und Provinz für Instandsetzung der Wege im kommenden Jahre ist ein Beschluß darüber herbeizuführen, welche Instandsetzungsarbeiten im 1926 vorgenommen werden sollen. Vorgelesen sind die Straßen Halver-Oberbrücke mit Kosten voranschlag von 19345 M., Halver-Anschlag (alte Cölnerstraße) 18121 M., und Halverstraße in ganzer Länge 18121 M., in Summa 55587 R.-M. Dem Antrag wurde zugestimmt. Im Anschluß hieran brachten einige Vertreter Wünsche ihres Bezirks auf Ausbesserung und Instandsetzung von Gemeindegassen. Dieselben wurden zur Kenntnis genommen.

4. Freigabe von Gemeindegassen für die Autobuslinie Lüdenscheid-Köln. Die Kraftverkehrs-Gesellschaft Wupper-Sieg ist bereit, für die Benutzung des Gemeindegasses Anschlag-Bergfeld — einstweilen für die Dauer von 3 Monaten — eine Entschädigung von monatlich 100 M. zu zahlen. Die Erlaubnis war unter der Voraussetzung erteilt worden, daß die Reichskraftfahr-Gesellschaft die Erlaubnis erteilt habe, wovon der hiesigen Verwaltung eine Abschrift zu übergeben sei. Das Landratsamt als Vertreterin der Kraftfahr-Gesellschaft Markt-Sauerland hat gegen das Projekt Stellung genommen und bezweifelt die Genehmigung besagter Strecke. Die hiesige Verwaltung hat sich in diesem Sinne an die Kreisverwaltung in Wipperfurth gewandt. Die Antwort steht noch aus.

5. Neuregelung der Entschädigung für Beaufsichtigung der Rektorschule. Der Oberstudiendirektor Dr. Schmidt in Lüdenscheid hat eine Erhöhung seiner jährlichen Entschädigung von 175 M. für die Beaufsichtigung der Rektorschule Halver gestellt. Nach einer neuen Verfügung der Regierung ist für die Beaufsichtigung von zwei Schulen eine Entschädigung von 500 M. festgesetzt worden. Das bedeutet für Halver eine Erhöhung des Sages von 175 M. auf 250 M. Der Neuregelung stimmte Vertretung zu.

6. Antrag der Schuldienerin Frau Andreas Hildmann auf Erhöhung ihrer Entschädigung. Die Entschädigung betrug seither 350 M. jährlich. Die Entschädigung für die Volksschulen ist vor einiger Zeit um 20 Proz. erhöht worden, diese Vergünstigung wurde der Frau Hildmann ebenfalls zuerkannt.

7. Beihilfenanträge. Die Freiwillige Sanitätskolonne Halver hat die Gewährung einer Beihilfe zur Beschaffung von notwendigen Ausrüstungsstücken beantragt. Sodann bittet sie den Aufenthaltsraum (Mischhäuschen am Hohenzollernpark) anstelle des Eisengitters mit Holzfüßen zu versehen. Der Vorsitzende teilt hierzu mit, daß an eine Veränderung des Baues nicht gedacht werden könne, da diese Stelle zur Errichtung eines Ehrenmals für die im Weltkrieg gefallenen Söhne der Gemeinde in Aussicht genommen sei. Nach kurzer Aussprache

wurde der Punkt von der Tagesordnung abgelehnt und bis zur nächsten Sitzung zurückgestellt, inzwischen wird der Gemeindevorsteher Rücksprache mit der Kolonne nehmen um evtl. eine andere Regelung zu treffen.

8. Wahlen. Die Amtszeit des Schiedsmannsstellvertreters Bäckermeister Walter Wenland läuft in nächster Zeit ab. Es erfolgte Wiederwahl.

9. Dringlichkeitsantrag des Gemeindevorordneten Erich Morlinghaus betr. Unterstützung der Erwerbslosen Familien. Der Antrag sieht vor, den Erwerbslosen Familien die Einkellerung der Kartoffeln zu ermöglichen. Es wird beantragt für den Ehemann und die Ehefrau je 500 Pfd. und für jedes Kind 300 Pfd. Kartoffeln bereit zu stellen und die Angelegenheit einer Kommission zu übertragen. In dieselbe wurde gewählt die Gemeindevorordneten Faust, Morlinghaus, Schmidt, Paulmann und Hauptlehrer Mühlen in Verbindung mit dem Gemeindevorstand. Diese Kommission hat die Richtlinien für besagten Zweck festzulegen und über die Anträge selbständig zu entscheiden. Am Schluß der Sitzung machte der Vorsitzende noch Mitteilung über die gepflogenen Verhandlungen mit der Kreis-Altenaer Eisenbahn betr. der in voriger Sitzung vorgetragenen Wünsche auf Verlegung der Fahrzeiten. Dieselben haben einen negativen Erfolg gehabt. Es bleibt vorläufig beim alten. Der Betrieb der R. A. E. muß vorerst geprüft und wenn sich ergibt andere Fahrzeiten oder den Verkehr zu erweitern, soll demselben stattgegeben werden. Anschließend fand eine vertrauliche Sitzung statt. Schluß gegen 5¼ Uhr.

Zur Geschichte der Eisenbahndirektion Elberfeld.

Von Eis.-Oberinspektor Rudolf Hommerich-Elberfeld.

Am 15. Oktober 1925 begeht die Reichsbahndirektion Elberfeld ein einzigartiges Jubiläum: Die 75. Wiederkehr des Tages, an dem die „Königliche Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn“ ihre Tätigkeit aufgenommen hat, bestehend in dem vollständigen Ausbau sowie der Verwaltung und dem Betriebe der Bergisch-Märkischen Eisenbahnen, wie es in dem königlichen Erlaß vom 14. September 1850 heißt, durch welchen der Handelsminister zur Errichtung dieser Direktion ermächtigt wurde. In der heutigen Zeit der wirtschaftlichen Schwierigkeiten, in der sich die drückenden Lasten des verlorenen Weltkrieges immer unerträglich fühlbar machen, in der gerade die deutsche Reichsbahn-Gesellschaft eine schwere Bürde auf sich genommen hat durch Aufbringung eines erheblichen Teiles der Reparationszahlungen, liegt die Frage nahe, ob es berechtigt ist, diesen Tag festlich zu begehen, seiner mit besonderer Freude zu gedenken. Die Frage aufzuwerfen heißt, sie mit einem entschiedenen Ja beantworten. Denn die Direktion Elberfeld ist die erste staatliche preussische Eisenbahndirektion, ihre Errichtung bildet einen Meilenstein in der Geschichte der preussischen und deutschen Eisenbahn von weitesttragender Bedeutung. Wie denn auch die Städte Elberfeld-Barmen den Ruf für sich in Anspruch nehmen dürfen, daß in ihnen zuerst in ganz Preußen der Gedanke an den Bau von Eisenbahnen aufgegriffen wurde und Gestalt annahm.

Schon vor Eröffnung der ersten Eisenbahn in England, deren 100. Jahrestag mit großem Prunk gefeiert wurde, hatte der bekannte Industrielle Friedrich Harkort in Wetter an der Ruhr auf die überragende Bedeutung der Eisenbahn hingewiesen in der Zeitschrift „Herrmann“ vom 30. März 1825 und zwar unter besonderer Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Wuppertales und ihrer Beziehungen zum Ruhrkohlengebiet. Und schon im folgenden Jahre stellte er im Garten des Museums (jetzt Casino) eine Probefabrik aus, die er in seiner eigenen Werkstätte hatte anfertigen lassen. Sie hatte allerdings nicht die geringste Ähnlichkeit mit unserer heutigen Eisenbahn, denn es war eine einschienige Hängebahn, also verwandt mit unserer Schwebbahn. Die Bahn sollte von Elberfeld über Uellendahl durch das Deilbachtal zur Zeche Steingatt bei Hirschbach führen; sie war demnach in erster Linie für die Versorgung des Wuppertals mit Kohlen bestimmt. Harkort hatte mit seiner Werbung Erfolg. In Elberfeld fanden sich Männer, die durch freiwillige Beiträge die Aufnahme eines Nivellements ermöglichen. Aber nicht alle vermochten sich dem hohen Gedankenfluge dieser Männer anzuschließen oder auch nur ihn zu würdigen. Bald hatten die Pioniere des Eisenbahngedankens heftige und erbitterte Gegner, die teils eine Lanze für das Fuhrleute- und Kohlenreibeigewerbe brachen zu müssen glaubten, teils aus Konkurrenzgründen handelten. Schwere Kämpfe haben die Befürworter des Eisenbahngedankens im Wuppertal bestehen müssen, bis es ihnen gelang, auch nur das Interesse der Regierung zu wecken, was zwar im Laufe des Jahres 1829 gelang, aber nur dazu führte, daß die Nivellierung einer Bahn von der Ruhr zur Wupper angeordnet und durchgeführt wurde. Zu wirklichen Bahnbauten aber kam es nicht, abgesehen von einigen bescheidenen Schienenwegen mit Pferdebetrieb die dem Kohlenbetriebe von der Ruhr nach der Ennepestraße und dem Wuppertal dienten.

Schwierigkeiten ganz anderer Art ergaben sich, als das größere Projekt einer Rhein-Weser-Bahn auftauchte, das den damaligen Verkehrs- und handelspolitischen Verhältnissen entsprang. Diese Linie würde den Bedürfnissen des Wuppertals nach einer Kohlenbahn in keiner Weise gedient haben, bei dem geringen Verständnis der Allgemeinheit für den Eisenbahngedanken überhaupt war es aber naturgemäß zu dieser Zeit umso schwieriger, beide Projekte nebeneinander zu fördern. Den tatkräftigen Bemühungen der Elberfelder Männer, darunter in erster Linie der bekannte Freiherr August von der Heydt und der damalige Präsident der Handelskammer Feldmann-Simons, gelang es aber im Jahre 1835, 43 Bürger zu einer Aktiengesellschaft zum Bau einer Bahnstrecke Düsseldorf — Elberfeld und Elberfeld — Witten zusammen zu bringen. Ihren Bemühungen gelang es nach Ueberwindung unendlicher Schwierigkeiten, die Konzession zu erhalten, allerdings mit der Einschränkung, daß diese Konzession an die Gesellschaft abgetreten werden müßte, die sich innerhalb von 3 Monaten zum Bau der Rhein-Weser-Bahn bilden würde.

Wider Erwarten konstituierte sich im letzten Augenblick diese Gesellschaft und die Konzession wurde sehr zum Schaden der Wuppertaler Industrie für erloschen erklärt. Allerdings wurde die Leitung der Rhein-Weser-Bahn nach Elberfeld verlegt und die führenden Männer des Wuppertales, Feldmann-Simons, August von der Heydt, Plaghoff und von Eynern traten in den Verwaltungsrat ein, auch sollte die Bahn Elberfeld-Witten zuerst gebaut werden und die Direktion in Elberfeld ihren Sitz erhalten. Aber bald geriet der Bau infolge finanzieller Schwierigkeiten ins Stocken, die Bauarbeiten wurden eingestellt und die Auflösung der Gesellschaft beschlossen.

Besser ging es mit der Bahnstrecke Düsseldorf-Elberfeld, die nicht unter das Projekt der Rhein-Weser-Bahn fiel. Sie konnte infolgedessen ausgebaut werden. Aus den verschiedenen vorgeschlagenen Linienführungen wählte man schließlich nach dem Räte von Robert Stephenson, dem Sohne Georg Stephenson, diejenige aus, die von Bohlwinkel auf einem Viadukt bei Sonnborn die Brücke überschritt und am Schlarhof in Elberfeld endigte. Am 20. September 1838 wurde die Strecke Düsseldorf-Erkath und am 3. September 1841 die ganze Strecke bis Elberfeld eröffnet.

Daneben lebte immer noch der Gedanke einer Verbindung zur Ruhr. Im Zusammenhang mit großen Plänen einer Verbindung der Rheinstädte über Hannover mit Berlin, Stettin und Leipzig glaubte man diesen Wünschen Erfüllung verschaffen zu können. Gleichzeitig aber tauchte der Plan einer Linie von Köln über Düsseldorf-Duisburg nach Dortmund auf. Die Rheinisch-Westfälische Eisenbahngesellschaft, die im Jahre 1842 gegründet wurde und die Verbindung von Köln über Elberfeld nach Dortmund anstrebte, hatte als Konkurrenzlinie zu dieser Verbindung wiederum einen sehr schweren Stand und letzten Endes fiel die Entscheidung wieder gegen sie aus.

Nur dem kraftvollen Eintreten der Oberpräsidenten von Rheinland und Westfalen Scharper und von Vinke war es zu verdanken, daß die Bahnlinie durch das Wuppertal endlich die Genehmigung erhielt. In kurzer Zeit war dank der unermüdbaren Tätigkeit der Herren von Carnap, Wilckhaus und Egen das erforderliche Kapital in kürzester Zeit zusammengebracht und am 18. 19. Oktober 1843 bildete sich die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft. Am 12. Juli 1844 vollzog der König Friedrich Wilhelm IV die Konzessions- und Bestätigungs-urkunde. Anfänglich gingen die Bauarbeiten flott voran und die Strecke Elberfeld-Schwelm konnte im Oktober 1847 eröffnet werden. Bald aber stellten sich finanzielle Schwierigkeiten ein, wenn auch die Eröffnung der ganzen Strecke im Jahre 1848 für den Güterverkehr und 1849 für den Personenverkehr stattfinden konnte. Damit war aber die Bahn noch keineswegs vollendet, Bauausführungen, Betriebseinrichtungen und Betriebsmittel fehlten an allen Enden.

Als die Not am größten war, erklärte sich die Königliche Seehandlung in Berlin bereit zu helfen. Sie stellte einen erheblichen Vorschuß zur Verfügung, aber unter der Bedingung, daß die Verwaltung des Unternehmens auf den Staat übergehe.

Wenn sich die Aktionäre auch nur schweren Herzens zu dieser Beschränkung ihrer Rechte verstehen konnten, so sahen sie doch ein, daß ihnen ein anderer Ausweg nicht blieb. Sie willigten ein und so finden wir im Jahre 1850 zum ersten Mal den Gedanken wenn nicht einer staatlichen Eisenbahn, so doch einer Eisenbahn unter staatlicher Verwaltung verwirklicht. Zwar sah das Gesellschaftsstatut noch zur beiträgigen Mitwirkung bei der Leitung des Unternehmens eine Deputation von 5 Aktionären vor, aber die staatliche Verwaltung war zur Tatsache geworden.

Am 15. Oktober 1850 übernahm der Regierungs- und Baurat Hübener die Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.

Die staatliche Verwaltung blieb aber nicht auf die eine 58 km lange Strecke beschränkt; schon im Jahre 1854 wurde der Direktion der Betrieb der alten Deilbachalbahn übertragen, die 1847 für Lokomotivbetrieb ausgebaut war und in Bohlwinkel Anschluß an die Düsseldorf-Elberfelder Bahn gefunden hatte. Infolgedessen erhielt die Direktion

deren Tätigkeit sich nicht mehr auf die Bergisch-Märkische Bahn allein beschränkte, durch Erlass vom 13. März 1854 die Bezeichnung „Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld“. Nach wenigen Jahren ging die Verwaltung der Strecken Düsseldorf-Elberfeld und Dortmund-Soest an die Eisenbahndirektion Elberfeld über, sodaß in Verbindung mit den Anschlüssen nach Aachen und Cassel - Gerstungen eine große, Deutschland von Osten nach Westen durchschneidende Linie unter ihrer Leitung stand.

Diese Linie, allerdings nur vom Rhein bis nach Soest, ist noch heute in Verbindung mit der Ruhr-Sieg-Bahn, die in den sechziger Jahren gebaut wurde, die Hauptstrecke der Reichsbahndirektion Elberfeld. In der Folgezeit wurde das Eisenbahnnetz immer weiter ausgedehnt. Es sei erinnert an die Bahnstrecke Dortmund-Witten-Duisburg mit dem anschließenden Neg durch das westfälische Kohlengebiet, den Anschluß nach Opladen - Mülheim-Deutz, die Verbindung nach Lennep und Remscheid, und die Erbauung der „König-Wilhelm-Rhein-Eisenbahnbrücke“ die 1870 beim Aufmarsch der Truppen nach Frankreich zum ersten Male benutzt wurde.

So hat die Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld, die in ihrer Doppelstellung als Staatsbehörde einmal dem Handelsminister unterstand, andererseits als Beauftragte der Aktionäre und Obligationäre deren Interessen zu vertreten hatte, in musterhafter Weise das ihr zugewiesene Gebiet erschlossen, das sich vor der Verstaatlichung von Aachen und Venlo im Westen bis Holzminden-Cassel - Gerstungen im Osten, von Winterhagen-Hamm-Soest im Norden bis nach Siegen im Süden ausdehnte. Darum konnte Daniel von der Heydt auf einer Generalversammlung im Jahre 1868 mit Recht sagen, „daß keine Form der Administration eines großen Eisenbahnunternehmens denkbar sei, die in solchem Grade, wie die staatliche Verwaltung dieser Privatgesellschaft die ehrenvolle und gerechte Vermittelung der Interessen der Aktionäre und Obligationäre einerseits mit den Anforderungen des staatlichen Gemeinwohls, mit den Ansprüchen der Provinz, der Gemeinden und der Privaten herbeiführen könnte.“

Auf die Dauer aber war das Privatbahnsystem unhaltbar. Die Linien der drei großen Gesellschaften, Bergisch-Märkische, Rheinische und Köln-Mindener Bahn, liefen nebeneinander her, durchkreuzten einander und vielfach waren die Linien nicht nach dem Bedürfnisse des allgemeinen Verkehrs, sondern aus Konkurrenzgründen gebaut worden. Bezeichnend hierfür ist die „rheinische“ Bahn von Düsseldorf über Mettmann nach Hagen, die fast unmittelbar neben der „bergisch-märkischen“ Strecke von Düsseldorf über Bohlwinkel-Elberfeld herführt. So ging denn mit Ablauf des Jahres 1881 die Bergisch-Märkische Eisenbahn, nach dem im Jahre 1879 mit der Köln-Mindener und im Jahre 1880 mit der Rheinischen Bahn das gleiche geschehen war, gegen einen Kaufpreis von 210 Millionen Mark und die Uebernahme von 371 Millionen Mark in Anleihen in den Besitz des Staates über.

Durch planmäßige Zusammenlegung der Strecken zu möglichst abgeschlossenen Verkehrsbezirken und durch die im Jahre 1895 bei der Neuorganisation der preussischen Staatsbahnen durchgeführte Verkleinerung der Direktionsbezirke traten Änderungen in dem Verwaltungsbereich der Eisenbahndirektion Elberfeld ein, die in der Hauptsache zu dem jetzigen Bestande führten.

Ihrer Aufgabe, den Verkehr noch immer weiteren Gebieten aufzuschließen, dem riesigen wirtschaftlichen Aufschwunge der Vorkriegszeit gerecht zu werden, hat sich auch nach der Verstaatlichung die Eisenbahndirektion Elberfeld gewachsen gezeigt. Rund 800 km neue Bahnlinien hat sie seit dem Jahre 1882 erbaut und dem Verkehr übergeben, darunter die 1897 eröffnete Strecke Solingen-Remscheid, die deshalb besonderer Erwähnung würdig ist, weil sie über die Müngstener Brücke führt, dem herrlichen Denkmal deutscher Ingenieurkunst, zu dem heute noch jeder Wuppertaler auf seiner Wanderung nach Schloß Burg mit Stolz hinausblickt.

Dann brach 1914 der Krieg aus. Die friedliche Weiterentwicklung mußte naturgemäß eine Unterbrechung erfahren. Aber die betrieblichen Anforderungen wuchsen ins Gigantische. Namentlich die nahe der Grenze liegenden Eisenbahngebiete, darunter das der Eisenbahndirektion

in Elberfeld, hatten Ungeheures zu leisten. Nicht nur Transporte von Truppen, Geschützen, Munition, Lebensmitteln folgten einander in nicht endender Reihe, nicht nur die Anforderung des inneren Verkehrs mußten befriedigt werden, auch tausende und abertausende von Eisenbahnern folgten treu ihrem Fide der Fahne, tausende und abertausende folgten den Truppen ins besetzte Gebiet, um dort unter den schwierigsten Verhältnissen den Betrieb der Eisenbahnen zu übernehmen, die letzte entbehrliche Schiene wurde abgegeben, um in Feindesland zerstörte Strecken wieder instand zu setzen, um Verbindungsbahnen hinter den Fronten zu bauen, während daheim auf Neubauten und manche notwendige Verbesserung verzichtet werden mußte. Erwähnt werden darf im Zusammenhange damit, daß im Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld während des Krieges ein Kriegsweichenlager bestand, das neben hundert von Kilometern vollständigen Gleismaterials mehrere tausend vollständiger Weichen zusammenstellte an die verschiedenen Kriegsschauplätze lieferte und zwar nicht nur an die westlichen Fronten, sondern teils bis zum Balkan.

Die Staatsumformung ging auch an den deutschen und preussischen Eisenbahnen nicht spurlos vorüber. Am 1. April 1920 ging die Eisenbahndirektion Elberfeld mit den preussischen Staatsbahnen an das Reich über, am 15. Oktober 1923 wurde das Unternehmen Deutsche Reichsbahn aus dem Reichshaushalte losgelöst und am 11. Oktober 1924 übernahm die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die Verwaltung und den Betrieb.

Die Eisenbahnen im Bezirke der Reichsbahndirektion Elberfeld legen ein glänzendes Zeugnis ab nicht nur für die Entwicklung des Wirtschaftslebens im Bergischen Lande, an der Ruhr, in dem Gebiete der Grafschaft Mark wie im Siegerlande, sondern auch für das kraftvolle und verständnisreiche Zusammenarbeiten privater und öffentlicher Kräfte. Das Erreichte aber darf uns mit voller Befriedigung erfüllen und soll uns ein Ansporn sein, unentwegt weiter zu arbeiten zum Segen unserer engeren und weiteren Heimat und des ganzen deutschen Vaterlandes. Die Vorsitzenden und Präsidenten der Direktion waren:

1. bei der Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft:
Oberbürgermeister Brüning 1845-1848,
Advokat-Anwalt von Hurter 1848-1850,
2. bei der Königlichen Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und der späteren Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld bis zur Verstaatlichung:
Kgl. Regierungs- und Baurat Hübener 1850-1852,
Kgl. Regierungsrat Ostermann 1852-1856,
Kgl. Eisenbahndirektionspräsident Danco 1856-1875,
3. nach der Verstaatlichung:
Kgl. Eisenbahndirektionspräsident Jonas 1875-1881,
Kgl. Eisenbahndirektionspräsident Thielen 1881-1887,
der spätere Staatsminister,
Kgl. Eisenbahndirektionspräsident Dieck 1887-1903,
Kgl. Eisenbahndirektionspräsident Hoeft 1903-1919,
der Ehrenbürger der Stadt Elberfeld,
Eisenbahn- und Reichsbahndirektionspräsident Denicke 1919-1924,
Reichsbahndirektionspräsident Marx 1924-1925,
4. zur Zeit:
Reichsbahndirektionspräsident Loewel.

Turnen, Spiel und Sport.

Märkischer Turngau!

Der Gauvorturnertag in Hagen war von allen Bezirken gut besucht. Alle sechs Turnhallen waren dicht besetzt, die Turnhalle für das Frauen- und Mädchenturnen war fast zu klein. Die Schwimmer hielten ihre Übungsstunde in der Badeanstalt ab. Nachmittags fand im Böhschen Saale eine Besprechung statt. Ueber den gebotenen Übungsstoff konnte man sich zufrieden aussprechen. Besonders lobend erwähnt wurde, daß beim Turnen der Alten, der 75-jährige Ehrengauturnwart Mesewinkel den Übungsstoff noch selbst vorturnte. Zur Prüfung der Gauklasse wurde Turngemeinde Wetter bestimmt. Kreisvertreter Bargas hielt einen Vortrag über „Deutscher Reichsausschuß und Deutsche Turnerschaft“, und fand bei den zahlreichen Vertretern dankbare Zuhörer.

Gr.

Schriftleitung Wilh. Bell jr., Halver i. Westf.

Habe
2 Ziegenböcke zum
Decken der Ziegen
Josepf Da-Rold
Haarhausen b. Rönshaf.

Erhalte Donnerstag
morgen hochtragende u
frischmelke

Rühe
sowie

**Läufer-
schweine**

Carl Schmale
Halver.
Telefon 23.

Am Freitag den 16
d. M. nachm. erhalte ich

Rühe

Hugo Kerspe,
Halver, Fernspr. 52.

Freitag Auswahl

Rühe

W. Schoppmann,
Linge.

Fahrräder
Nähmaschinen stets am
Lager.
Reparaturen werden prompt
und billigt ausgeführt.
Albert Vinnepe, Halver.
— Telefon 192. —

Arterien- verkalkung

schnellste Beseitigung durch unsere
Bulgarische Zwiebelkur, einzigartig
im Erfolg, geruch- und geschmacklos.
Jeder Leidende muß sich kostenlos über
diese natürlichste und billigste Kur
unterrichten. (Monatskur nur Mk. 3.50)

Sanitas-Depot, Charlottenburg 5
Abteilung: H 191

Taschen-Fahrpläne

der Reichsbahndirektion Elberfeld.

Ausgabe 4. Okt. 1925.
Zu haben bei

Wilh. Bell jr., Halver.

Einkochgläser Einmachgläser Einmachtopfe

von 20-80 Liter

vorrätig

**Wilh. Bell jr.,
Halver.**

Wirtschaftliche Vereinigung
Kriegsbeschädigter und
Kriegshinterbliebenen
Ortsgruppe Halver.

Ausflug

findet am Sonntag
nicht statt.
Näheres in der näch-
sten Versammlung
Der Vorstand.

Bisitenkarten liefert
schnellstens
Druckerei Wilh. Bell jr.

Empfehle und halte auf
Lager vorrätig:

Gerste, Gerstenmehl,
Mais, Maismehl,
Bruchmais, Kanada-
hafer, Blatahafer,
Pferdebüchse, Pferde-
melasse, Weizenkleie,
Hühnerweichfutter,
Kartoffelflocken, Rog-
fals, Viehfals.

E. Zimmermann,
Dhl.-Rönshaf.

Henko

Man spart
Seife!

Mit-
verwendung
der
altbewährten
Henko
Henkel's Wasch-
und Bleich-Soda
beim Waschen
verbilligt
die Wäsche!

Gegen Husten

Tiefze's echte

Zwiebel-Bonbons

Das unübertroffene Hausmittel

Zu erhalten in den
Apotheken u. Droge-
handlungen

Ranitzchen-Zuchtverein

Oberbrügge.

Sonntag, den 18. Oktober
morgens 9 1/2 Uhr

Bersammlung.

Vollständiges Erscheinen
ist Pflicht. Der Vorstand.

Suche für sofort oder
in 14 Tagen jüngeren

**Federhammer-
Schmied**

evtl. werden auch
jüngere Leute
angelehrt.

**Gustav Schürfeld,
Anslag**

Wegen Verlegung der
Fabrikation beabsichtigen
wir, den 160 qm großen

Fabrikraum

in der Humeck-Kierspe
auf Abbuch zu ver-
kaufen.

Bausteinfabrik
G. m. b. H.

Angebote sind zu
richten an Ernst Koch
Kierspe.