Rottenführer-Zeitung

Offizielles und fachwissenschaftl. Organ des Verbandes Deutscher Eisenbahn- für die Vertretung der Standesinteressen Rotten- und Hilfsrottenführer E. V.

Die Zeitung erscheint am 1. u. 15. eines jeden Monats und kostet beim Verlage bestellt 1.— Mark, bei der Post bestellt 1.50 Mark pro Vierteljahr, im Voraus zahlbar. — Inserate pro 4gespaltene Petitzeile 25 Pfg. Bestellungen nehmen sämtliche Postanstalten und der Verlag an. Abonnenten, welche nicht 10 Tage vor Schluss des Vierteljahres ausdrücklich abbestellen, erhalten das Blatt für ihre Rechnung weiter geliefert.

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

Nr. 5 **Dahlhausen, 1. März 1915** **4. Jahrgang**

Inhalt: Die Güterzüge. — Betriebsergebnisse der Staatseisenbahnen für das Etatsjahr 1913. — Der Etat der Staatseisenbahnverwaltung für 1915. — Die technische und wirtschaftliche Beurteilung der Schwellen. — Zusammenstoß zwischen Eilzug und Straßenbahn. — Sterbegeld an Kriegsteilnehmer. — Kriegswagen einst und jetzt. — Kriegsfürsorge. — Amtliche Bekanntmachungen und Erlasse. — Die Betriebskrankenkassen der Eisenbahnverwaltungen. — Fachliche Rundschau. — Vereinsnachrichten. — Briefkasten. — Berichtigung. — Bekanntmachung. — Bekanntmachung des Verbandsvorstandes. — Versammlungskalender. — Inserate.

Die Güterzüge.

Die Züge rollen Tag und Nacht,
Es tönt wie lang verhaltner Groll,
Zu ungeheurem Zorn entfacht
Der schweren Wagen dumpfer Groll.

In Güterzügen braust dahin
Des Vaterlandes bestes Gut,
Das deutsche Herz, der deutsche Sinn,
Die deutsche Kraft, der deutsche Mut.

Sie brausen hin durch Land und Stadt,
Der Tag ist heiß, die Fahrt ist lang,
Doch keiner wurde müd und matt,
Und hell ertönt der Kriegsgesang.

Die Augen blitzen froh und licht,
Und keines schaut Gefahr und Tod,
Sie sehen nur die deutsche Pflicht,
Sie sehen nur des Landes Not.

Fahrt zu! Gott segne Eure Fahrt!
Und Euren Arm und Euer Schwert;
Das Land ist wahrlich wohlbewahrt,
Wo solche Treue sich bewährt!

Und ob uns heut' die Sorge drückt,
Erleben werden wir den Tag,
Wo Euch der frische Lorbeer schmückt
Und Freude wieder walten mag.

Wo sich die Menge jubelnd drängt,
Der Sieger Heimkehrmarsch erklingt,
Wo Euch der Mutter Arm umfängt,
Die Braut um Euch die Arme schlingt.

Wo Weib und Kind Euch neu geschenkt,
Der Vater Eure Hand umspannt,
Und ruht auch mancher dann versenkt
Im blutgetränkten Feindesland.

Um Eure Siegerfahnen schwebt
Gefall'ner Helden Geisterflug
Und segnet Euch, die nie gebebt,
Die Heldenschar im Güterzug!

Max Grube, Hamburg.

Betriebsergebnisse der Staatseisenbahnen für das Etatsjahr 1913.

Der dem preußischen Landtage nunmehr zugegangene amtliche „Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen für das Rechnungsjahr 1913" legt Zeugnis ab von der fortschreitenden Entwicklung dieses riesigen Eisenbahnbetriebes.

Die gesamten Einnahmen betrugen 2 557 339 309 Mark, oder 55 886 557 Mark mehr wie im Vorjahre. Sie haben den Etatsansatz auch um 52 823 309 Mark überstiegen. Der weitaus größte Teil dieser Einnahmen fällt auf die aus dem Verkehr, und zwar resultieren 1 671 213 451 Mark aus dem Güterverkehr (21 405 622 Mark mehr als 1912) und 713410039 (oder 22 444 345 Mark mehr als 1912) aus dem Personen- und Gepäckverkehr.

Die gesamten Ausgaben stellten sich im Berichtsjahre auf 1 769 849 972 Mark, oder um 111 449 375 Mark höher als 1912. Sie haben den Etatsansatz um 61 588 972 Mark überstiegen. Die persönlichen Ausgaben betrugen zusammen 861 650 498 Mark, oder 23 588 998 Mark mehr wie im Etat veranschlagt worden war. Für Besoldungen und Wohnungsgeldzuschüsse etatsmäßiger Beamten wurden zusammen 399 907 085 Mark, oder 2 134 915 Mark weniger verausgabt, als der Etat vorgesehen hatte. Für Renumerierung von Hilfsarbeitern, Löhnen und Stellenzulagen, Dienstkleidungszuschüssen für Unterbeamte und Hilfsunterbeamte usw. sind 267 788 382 Mark, oder 22 084 382 Mark mehr verausgabt wie der Etat vorgesehen.

An Löhnen für Bahnunterhaltungsarbeiter, deren im Durchschnitt des Jahres 1913 89 101 beschäftigt wurden (gegen 83 482 in 1912) sind verausgabt 84 980 545 Mark gegen 77 831 308 Mark in 1912.

An Werkstättenarbeiter waren im Berichtsjahre durchschnittlich 79 590 vorhanden gegen 74310 in 1912. Für sie wurden insgesamt für Löhne verausgabt 123 387 190 Mark gegen 110 070 389 Mk. in 1912. Von letztgenannten Arbeitern sind die meisten handwerksmäßig ausgebildet; deshalb auch die höhere Lohnsumme gegenüber der für die Bahnunterhaltungsarbeiter. (Auf die Höhe der Löhne für die verschiedenen Arbeitergruppen im einzelnen kommen wir noch in einem besonderen Artikel zurück.)

Die gesamten persönlichen Ausgaben der Staats-Eisenbahnverwaltung, ohne die Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter, sind von 808 043 853 Mark in 1912 auf 861 650 498 Mark in 1913 gestiegen,

oder um 52 606 645 oder 6,63 Proz. Werden die Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter berücksichtigt, so beträgt die Steigerung 74 072 683 Mark oder 7,44 Proz.

Der Gesamtüberschuß des Betriebes der Staatseisenbahnverwaltung ist von 843 102 155 Mark im Jahre 1912 auf 787 489 337 Mark im Jahre 1913 oder um 55 612 818 Mark oder 6,60 Prozent zurückgegangen.

Im Verhältnis zum durchschnittlichen Anlagekapital, das im Berichtsjahre 12 315 059 049 Mark, im Jahre 1912 11 756 095 743 Mark betrug, ergab sich eine Verzinsung von 6,39 Proz. gegen 7,17 Proz. im Jahre 1912. Von dem preußischen Anteil am Ueberschuß im Jahre 1913 von 772 Mill. Mark sind verwendet worden zur Verzinsung der Eisenbahnschulden 276,7 Mill. Mk., zur etatsmäßigen Tilgung dieser Schulden 47,8 Mill. Mk., als Zuschuß zum Extraordinarium und den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben der Eisenbahnverwaltung 122,4 Millionen Mark; also zusammen für Eisenbahnzwecke 446,9 Mill. Mk. Sodann wurden noch 91 Mill. Mk. zur Verstärkung dem Ausgleichsfonds der Staatseisenbahnverwaltung zugeführt, so daß für andere Staatszwecke noch 234,1 Mill. Mk. verwendet werden konnten.

Der Etat der Staats-Eisenbahn-Verwaltung für 1915.

Der Etat der Staats-Eisenbahnverwaltung für das Jahr 1915 enthält im allgemeinen die gleichen Voranschläge für Einnahmen und Ausgaben wie der vorjährige Etat. Das ist leicht erklärlich, weil es während des Krieges unmöglich ist, auch nur mit einiger Voraussetzung die Einnahmen und Ausgaben richtig einzuschätzen.

Der Etat, als Ganzes, ist auch von weit geringerem Umfange, wie in sonstigen Jahren und sind manche Nachweise in Fortfall gekommen, die sonst gleich im Etat schätzungsweise gemacht und abgedruckt werden. Auch das ist unter den gegebenen Verhältnissen zu verstehen.

Die Gesamteinnahmen des neuen Etatsjahres sind auf 2 692 210 000 Mark oder um nur 1 038 000 Mk. höher als im Etat für 1914 angesetzt. Dieses Mehr an Einnahmen ist aber lediglich darauf zurückzuführen, daß man bei den außerordentlichen Einnahmen die Beiträge Dritter zu den einmaligen und außerordentlichen Ausgaben um 2 638 000 Mark höher einstellte wie im Vorjahre.

Die dauernden Ausgaben (ohne Zinsen und Tilgungsbeträge) sind auf 2 640 971 000 Mk. oder um 1,6 Mill Mk. höher eingestellt wie im Vorjahre. Die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben sind auf 185 900 000 Mk. bemessen, oder um 7,1 Mill. Mk. höher als im letztjährigen Etat. Der Reinüberschuß der Eisenbahnverwaltung ist auf 295 616 700 Mk. oder um 27 935 272 Mk. geringer eingesetzt wie im Vorjahre. Hierzu kommt, daß zur Verstärkung des Ausgleichsfonds nur 38 416 709 Mk. oder 40 735 272 Mark weniger als im Vorjahre verwandt werden können. Von den Reinüberschüssen der Staats-Eisenbahnverwaltung sollen für allgemeine Staatszwecke 257 200 000 Mk. (oder 12,8 Mill. Mk. mehr als im Vorjahre) genommen werden.

Was nun die dauernden Ausgaben der Staats-Eisenbahnverwaltung im Einzelnen anlangt, so sind für Gehälter und Wohnungsgeldzuschüsse für Beamte rund 43 559 600 Mk. eingestellt worden. Hierbei sind 15,5 Mill. Mark für die im vorigen Jahre erfolgte Aufbesserung der Diensteinkommen der untersten Eisenbahnbeamten eingestellt worden. Im übrigen sind diese Beträge gleich den im vorjährigen Etat eingestellten Summen für genannte Zwecke. Auch die für Löhne usw. eingestellten Beträge sind gleich denen des Vorjahres. Um diese aber noch kurz im Einzelnen vorzuführen, sei bemerkt, daß:

1. für Renumerierung von Hilfsarbeitern, Löhnen und Stellungszulagen, Dienstkleidungszuschüssen für Unterbeamte, Hilfsunterbeamte usw. 267 686 000 Mk.,
2. für Unterhaltung und Ergänzung der Geräte sowie Beschaffung von Betriebsmaterialien 240 309 000 Mk.,
3. für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen 311 006 000 Mk.,
4. für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen 292 625 000 Mk. angesetzt worden sind.

Zum Schlusse sei noch kurz bemerkt, daß dem Abgeordnetenhause auch schon das Eisenbahnanleihegesetz für 1915 zugegangen ist. Dessen Ausgaben sind auf insgesamt 207 972 000 Mk. bemessen, die sich verteilen wie folgt:

1. Zur Herstellung einer Haupteisenbahn von Niesenburg nach Miswalde zusammen 12 758 000 Mk.,
2. zur Herstellung dritter und vierter Gleise zusammen 6 320 000 Mk.,
3. zu einer Reihe von anderen Bauausführungen 12 794 000 Mk.,
4. zur Beschaffung von Fahrzeugen für die bestehenden Staatsbahnen 174,6 Mill. Mk., und
5. zur weiteren Förderung des Baues von Kleinbahnen 1,5 Mill. Mk.

Die technische und wirtschaftliche Beurteilung der Schwellen.

(Nachdruck nicht gestattet.)

(Schluß.)

Die gleichmäßige Auflage des rechteckigen Querschnittes im Bahnbette gewährleistet eine ruhige, sichere Auflage für die Schienen und daher eine gleichmäßige ruhige Fahrt der darüber hinfahrenden Züge. Auch die nötigen Unterstopfungen der Gleisbettungen lassen sich durch den quadratischen Querschnitt besser bewerkstelligen, wie sich die Schwelle, da sich unter ihr, entgegen bei der Anordnung der Eisenschwelle, kein Hohlraum befindet, im Bedarfsfalle besser und gleichmäßiger anheben läßt als jene.

Durch das enorme Gewicht der Schwellen wird das auf ihnen ruhende Schienengestänge wirksam gegen Längs- und Seitenverschiebung geschützt. Die Schwelle, mit ihren 26 Zentimeter Breite und 16 Zentimeter Höhe bietet einen kräftigen Widerstand, sofern sie ordnungsmäßig im Bettungsstoffe sitzt. Zudem bietet die weiche und elastischere Holzschwelle dem über sie hinfahrenden Zuge nicht so viele Widerstände, als dies bei der steiferen und starreren Eisenschwelle der Fall ist. Strecken mit reinem Holzschwellenbelage erfordern daher naturgemäß nicht die große Kraftäußerung und Kraftentfaltung für das rollende Material, als dies die Eisenschwellenunterlage tatsächlich erfordert.

Alle diese Gründe sprechen für die größere technische und wirtschaftliche Anpassungsfähigkeit und Rentabilität der Holzschwelle. Nicht unbedeutend dürfte zudem für dieselbe ins Gewicht fallen, daß sowohl ihr natürlicher Verschleiß, als auch ihre Unterhaltungskosten für die Zeit ihrer Liege- und Betriebsdauer sich bedeutend billiger stellen, als dies bei Strecken mit Eisenschwellen der Fall ist.

Erfordert z. B. letztere zu ihrer ordnungsmäßigen, festen und betriebssicheren Unterbettung eine Unterstopfung mit dem teuren Kleinschlag, so nimmt die Holzschwelle, ohne dieserhalb die Betriebssicherheit zu beeinträchtigen oder in Frage zu stellen, mit dem nicht unbeträchtlich billigeren Kies und Granit zur Unterstopfung vorlieb. Die Lebensdauer der mit Teeröl getränkten Holzschwellen ist zudem eine alsdann ungleich längere, wie bei der Eisenschwelle, was sich bei den Bahnunterhaltungskosten fühlbar äußert.

Die z. Zt. auf den deutschen Bahnstrecken allenthalben verwandte Eisenschwelle führt den Namen Kastenschwelle. Die Bezeichnung wurde ihr wegen ihres kastenähnlichen Querschnitts beigelegt. Sie wird entweder aus Flußeisen, oder auch aus Flußstahl aus einem Stücke hergestellt. An den Enden ist diese Schwellenart so umgebogen, daß ihre Höhe insgesamt 75 Millimeter beträgt. Die Materialstärke beträgt 11 Millimeter bei einer Länge (für Hauptbahnen) von 2,7 Meter. Es werden auf den deutschen Bahnen zwei dieser Schwellenarten mit unterschiedlichem Querschnitte verwendet, und zwar eine gradlinige Art und eine solche mit einer Neigung von 1:20 an den Auflageflächen der Schienen. Schwellen mit Neigung ersparen die Verwendung von Unterlagsplatten zur Erreichung der vorgeschriebenen Schienenneigung.

Die in den Anfängen der Eisenschwelle allgemein verwendeten Schwellen ohne Fuß, d. h. ohne Umbürtelung an den Enden, haben sich nicht bewährt. Dieselben waren in diesem Zustande nicht imstande, die Gleislage auf die Dauer gegen die gefährlichen, seitlichen Verschiebungen zu sichern. Bei der heutigen Kastenschwelle mit ihrem 75 Millimeter hohen Fuße wird jedoch genügend Erdreich und Bettungsstoff von demselben erfaßt, um die Einhaltung der richtigen Gleislage und der richtigen Spurmaße gegenüber dem starken seitlichen Druck der darüber hinfahrenden Züge zu gewährleisten.

Um die Liegedauer der Eisenschwelle zu erhöhen und ihrem gefährlichsten Feinde, dem Roste, entgegenzuwirken, ist es unerläßliche Bedingung, für eine gut entwässerte, mit Abzugs-

Kanälen versehene Gleisbettung zu sorgen. Andernfalls sind die Schwellen in verhältnismäßig kurzer Zeit so vom Rost zerfressen, daß sie in diesem geschwächten Zustande den Druck der über sie hinfahrenden Lasten nicht mehr aushalten können und brechen müssen. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit ist zudem zur Unterstopfung der Eisenschwellen guter Hartsteinschlag in der Bettung unerläßlich.

Ein Gleis mit guter Hartsteinschlagbettung hält einen bedeutend höheren Raddruck (über 9 T.) aus, wie z. B. ein Gleis von gleicher Schienenstärke mit Holzschwellen- und Kiesbettungsunterlage, welches noch nicht einmal einen Raddruck von 8 Tonnen auf die Dauer ohne Gefährdung der Betriebssicherheit auszuhalten vermag.

Das Gewicht der Eisenschwelle schwankt zwischen 58,3 Kilogramm und 62,39 Kilogramm, je nachdem die Schwellen mit Neigung an den Auflageflächen der Schienen hergestellt sind oder nicht. Ist ersteres der Fall, so fallen die Unterlagsplatten, wie bereits erwähnt, fort.

Es liegt auf der Hand, daß ein Gestänge, an welchem eine Reihe Schwellen mit einem Gewichte von 58,3—62,39 Kilogramm hängt, nicht so schwer sein kann, wie dieselbe Länge des Gestänges von derselben Stärke, an welchem dieselbe Anzahl Holzschwellen im Gewichte von 72—100 Kilogramm hängt. Aus diesem Grunde kann die derzeitige Eisenschwelle auch schwerlich dieselbe Sicherheit gegen die seitliche Verschiebung in demselben Maße bieten, wie dies bei der Gleislage mit Holzschwellen der Fall ist. Da aber andererseits Unfälle, welche infolge seitlicher Verschiebung der Gleislage mit Schwellenunterlage entstanden sind, äußerst selten vorkommen dürften, so muß auch der Widerstand der eisernen Schwellen gegenüber der seitlichen Druckwirkung als vollkommen ausreichend erachtet werden. Zudem dürfte die Eisenschwelle wiederum besser geeignet sein, die richtige Spurweite infolge ihrer festeren und starreren Verschraubung und infolge der durch Einschnitte in der Schwelle fest begrenzten Bewegungsfähigkeit der Schienen und Schienenunterlagen gegen die seitliche Verschiebung der Schienen durch den Druck der darüber fahrenden Lokomotiven und Fahrzeuge auszuhalten, als dies bei der Holzschwelle trotz bester Verdübelung und Imprägnierung der Fall und zu erreichen sein dürfte. Das Gewicht der gesamten Gleislage ist bei der Benützung von Holzschwellen etwa 1,5 mal so groß, wie dies bei der Benutzung mit Eisenschwellen der Fall ist.

Ein nicht unwesentlicher Vorteil der Eisenschwelle besteht darin, daß dieselbe nach ihrer Außerbetriebsetzung noch immerhin einen nicht unwesentlichen Teil ihrer Anschaffungskosten ausmacht, während die ausgelagerte Holzschwelle nur mehr einen geringen Nutzungswert hat und in der Regel als Brennholz verwendet werden muß. Honorius.

Zusammenstoß zwischen Eilzug und Straßenbahn.

Urteil des Reichsgerichts vom 2. Februar 1915.

Leipzig, 2. Febr. (Nachdr. verb.) Von der Sorgfaltspflicht des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals beim Passieren von Eisenbahnübergängen, wie sie in Fabrikorten mit zahlreichen Industriegeleiseanschlüssen nicht selten sind, handelt nachstehende Entscheidung des Reichsgerichts vom 2. Febr. 1915: In Borbeck bei Essen kam es am 16. Januar 1914, vormittags 10,13 Uhr, auf dem in der Nähe der Straßenkreuzung Hessen- und Niederstraße gelegenen Bahnübergang einer Straßenbahnlinie der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft und der Eisenbahnlinie Oberhausen-Hamm zu einem Zusammenstoß zwischen dem von Essen kommenden Straßenbahnmotorwagen 222 und dem von Oberhausen kommenden Eilzug 163. Der Motorwagen wurde von der Lokomotive an der Plattform erfaßt, zehn Meter weit fortgerissen und in einen Graben geschleudert. Drei Straßenbahnfahrgäste wurden sofort getötet; der Straßenbahnführer R. ist später gestorben; neun Personen wurden schwer und leicht verletzt. Die Schuld am Unfall wurde dem Bahnwärter Peter Klein und dem Straßenbahnschaffner Freund beigemessen. Das Landgericht Essen hat daher am 18. Juli 1914 wegen fahrlässiger Tötung, Körperverletzung und Transportgefährdung (§§ 222, 230, 316 St.-G.-B.) den Klein zu sechs und den Freund zu drei Monaten Gefängnis verurteilt, aus folgenden Gründen:

Kl. hat als Wärter des Postens 149, dessen Häuschen unmittelbar neben dem Uebergang liegt, die die Kreuzung schützende Ueberwegschranke zu bedienen. Hierfür gilt § 7, 1 der Dienstanweisung für Bahnwärter, wonach der Wärter die Schranke rechtzeitig schließen oder, falls das Läutesignal verspätet oder gar nicht eintrifft, beim Herannahen der fahrplanmäßigen Durchfahrtszeit des Zuges sich außerhalb des Warteraums aufhalten und bei der Schranke aufstellen soll, um diese zeitig schließen zu können. Im vorliegenden Fall hatte der Eilzug 2—3 Minuten Verspätung, auch traf wahrscheinlich kein Läutesignal ein. Kl., der die Durchfahrtszeit des Zuges kannte, hatte daher die Verpflichtung, draußen bei der Schranke auf den Zug zu warten. Tatsächlich hat er vom Warteraum aus den Eilzug bereits 230 Meter vor der Kreuzung gesehen, ist aber erst 6—7 Sekunden vor der Katastrophe aus der Bude herausgeeilt, dem Straßenbahnzug entgegengelaufen, um ihn zu warnen, und hat versucht, noch rasch die Schranke niederzukurbeln, wozu es freilich zu spät war. Durch dieses pflichtwidrige Verhalten hat Kl. den Unfall verschuldet. Wäre er gleich beim Sichtbarwerden des Zuges in 230 Meter Entfernung zur Schranke hinausgeeilt, so hätte er sie entweder noch rechtzeitig schließen oder die Straßenbahn rechtzeitig durch Zuruf warnen und hierdurch das Unglück verhüten können. Zu besonderer Vorsicht war er umsomehr verpflichtet, als vom Wärterhause aus nur das Eisenbahngeleis, nicht auch das Straßenbahngeleis, zu überblicken war. Die Folgen des unentschuldbaren pflichtwidrigen Verhaltens sind für ihn wohl voraussehbar gewesen.

Freund, der zugführende Schaffner des verunglückten Straßenbahnzuges hatte gemäß der Dienstvorschrift den Motorwagen, welcher an der Pflichthaltestelle 10 Meter vor dem Uebergang warten muß, zu verlassen, auf den Uebergang vorzulaufen und nach genauer Umschau dem Wagenführer das Signal zur Weiterfahrt zu geben. Da er auf der Fahrt Vorgesetzter des Führers und zur Fürsorge für die Sicherheit des Zuges verpflichtet war, trug er in erster Linie die Verantwortung für die Ueberquerung des Bahnüberganges und mußte daher nach Ansicht der Strafkammer darauf achten, daß der Wagenführer auch wirklich 10 Meter vor dem Uebergang hielt und erst auf das Signal hin weiter fuhr, da nur der Ausschau haltende Schaffner die Gefahr völlig übersehen kann. Fr. mußte umso schärfer seinen Führer kontrollieren, als dieser erst vor zwei Wochen die Prüfung bestanden hatte und Bestrafungen von Führern wegen Ueberfahrens von Pflichthaltestellen nicht allzu selten sind. Im vorliegenden Falle nun hat Fr. nicht auf das Verhalten seines Führers geachtet; dieser ist ihm daher langsam nachgefahren, fast gleichzeitig mit ihm auf das Geleis gekommen und daher direkt unter die Lokomotive geraten, während Fr. noch von einem Straßenpassanten weggezogen wurde. Hätte Fr. die Dienstvorschrift befolgt und den unerfahrenen Führer dazu veranlaßt, 10 Meter vor dem Uebergang zu warten, dann würde der Unfall nicht geschehen sein. Durch die Nichterfüllung dieser Pflicht hat Fr., der die Gefahren des Bahnübergangs kannte, den Zusammenstoß mitverursacht; allerdings ist sein Verschulden geringer als das des nachlässigen Bahnwärters Kl. und wird weiter gemindert durch die Fahrlässigkeit des verunglückten Führers.

Die von Klein und Freund eingelegte Revision hat jetzt das Reichsgericht auf Antrag des Reichsanwalts als unbegründet verworfen, da nach tatsächlicher Feststellung und genügenden Rechtserwägungen beider strafbares Verschulden voll auf nachgewiesen ist. (Aktenzeichen 5 D. 1179/14.)

Sterbegeld an Kriegsteilnehmer.

Das Kgl. Oberversicherungsamt Düsseldorf hat den Kassen seines Bezirks durch die Versicherungsämter folgendes Rundschreiben vom 4. Dezember 1914 übermittelt:

„Die Vorschrift in § 203 R. V. O., nach welcher das Sterbegeld oder ein verbleibender Ueberschuß desselben an bestimmte Personen zu zahlen ist, wenn sie mit dem Verstorbenen zur Zeit seines Todes in häuslicher Gemeinschaft gelebt haben, hat zu der Frage Veranlassung gegeben, ob das Sterbegeld an die in § 203 R. V. O. genannten Hinterbliebenen eines Kassenmitgliedes gezählt werden könne, welches auf dem Felde der Ehre gefallen sei und sonach zur Zeit seines Todes mit den Hinterbliebenen nicht in häuslicher Gemeinschaft gelebt habe. Zur Klärung dieser Frage weise ich auf eine Entscheidung des Reichsversicherungsamts vom 23. September v. Js., betreffend Invalidenrentensache M. H., hin, in welcher der Begriff der häuslichen Gemeinschaft in folgender Weise gekennzeichnet ist:

„Erheblich sind neben der tatsächlichen Entfernung ihr Zweck, ihre Dauer und ihre wirtschaftliche Wirkung auf die Lebensführung beider Teile. Aufgelöst wird die häusliche Gemeinschaft nur durch eine Trennung, die die Lösung der Lebensgemeinschaft bezweckt, wogegen eine Trennung selbst von längerer Dauer, die ihrem Zweck nach nur eine vorübergehende ist, wie z. B. bei der Aufnahme in ein Krankenhaus, bei einer Auslandsreise oder bei Verbüßung einer Freiheitsstrafe, die häusliche Gemeinschaft nicht notwendig auflöst."

Da durch die Einberufung zur Fahne und sonstige militärische Beschäftigung aller Art während des Krieges die Lösung

der Lebensgemeinschaft offensichtlich im allgemeinen nicht in Frage kommen kann, dürften, wie ich vorbehaltlich instanzlicher Entscheidung im Streitfalle annehme, der Auszahlung des Sterbegeldes an die Hinterbliebenen der im Kriege verstorbenen Kassenmitglieder Bedenken nicht entgegenstehen.

(Ztg. Betriebskrankenkasse.)

Kriegswagen einst und jetzt.

Von Th. Wolff-Friedenau.

(Nachdruck verboten.)

Der gegenwärtige Krieg, der die Völker Europas gegen einander führt und der das gewaltigste Völkerringen ist, das die Geschichte der Menschheit kennt, hat auch die Mittel der Technik in einem nie zuvor erlebten Umfange in den Dienst der Kriegsführung gestellt. Nächst den eigentlichen Waffen aber sind wohl die Wagenfahrzeuge die wichtigsten und meistverwandten Mittel, die die Technik für den Krieg geschaffen hat. Der Wagen in jeder Gestalt und Verwendung, das bespannte Fahrzeug, das Automobil und die Eisenbahn, sie alle müssen Kriegsdienste leisten, sei es für die Zwecke der Truppenbeförderung, des Munitions- und Proviantransportes, für Aufklärungs- und Erkundungsfahrten, sowie auch für strategische und taktische Aufgaben, sei es für die zahllosen anderen Zwecke, die die Arbeit auf dem Kriegsschauplatze dem Wagenrad vorbehalten hat. Nicht nur durch Arme und Beine der Soldaten, nicht nur durch Geschütze und Granaten, auch durch das rollende Wagenrad wird die Entscheidung des ungeheuren Krieges, der gegenwärtig auf den Feldern des größten Teils Europas tobt, herbeigeführt.



Abb. 1. Kriegsgespann der alten Aegypter.
Etwa 1000 v. Chr.

Und wie im Kriege von 1914, so in den Kriegen aller Zeiten. Von jeher war der Wagen eine der wichtigsten Kriegsmittel, und mit Recht stellten die Alten den Kriegsgott auf ehernem Wagen dar, wie er Tod und Verderben in die Reihen der Völker trägt und mit dem Zügel in der Hand nicht nur das feurige Viergespann, sondern auch das Schicksal der Menschen in der Hand hält. Zum ersten Male tritt uns der Wagen für kriegerische Zwecke bei dem uralten Kulturvolk der Aegypter entgegen, die ja überhaupt die Erfinder des Wagens sein sollen. Um 5 bis 6 Jahrtausende mag die Zeit jenes ersten Kriegsfahrzeuges zurückliegen, von dem uns die Reliefbilder auf den Wänden der altägyptischen Baudenkmäler, Obelisken, Pyramiden usw. bis auf den heutigen Tag Kunde geben. Nach diesen Abbildungen waren die Kriegswagen der alten Aegypter niedrige, zumeist zwei- oder dreirädrige schlankgebaute Fahrzeuge, ganz oder teilweise aus Metall hergestellt und kunstvoll verziert. Auf niedrigen Rädern saß der ebenfalls niedrige, hinten offene Wagenaufsatz, der dem im Wagen stehenden Kämpfer nur bis etwa an die Knie reichte. Zwei bis vier Pferde gehörten zu jedem Wagen, feurige Tiere der edlen orientalischen Rasse, deren Mut und Schnelligkeit mit ihrer Schönheit wetteiferten. Zwei oder drei Krieger nahm der Wagen auf, einer von ihnen übernahm die Lenkung des Gespannes. Auf dem Wagen jagte so der Krieger in die Reihen der Feinde, schoß er den Pfeil vom Bogen, schleuderte er die leichtbeschwingte Lanze. Freilich waren bei weitem nicht alle Krieger des Heeres mit Streitwagen versehen; im Gegenteil, nur der kleinere Teil der Streiter kämpfte im Wagen, während die große Masse des Heeres zu Fuß focht. Aber die Wagenkämpfer waren strategisch wie taktisch die Führer der übrigen Heeresmasse, sie waren das Elitekorps, dem die Aufgabe zufiel, in geschlossener Reihe den Haupt- und Sturmangriff auf die feindlichen Reihen auszuführen. 27 000 Streitwagen sollen zu dem Heere Ramses II. gehört haben, und ungeheuer groß und stark mag die Wucht des Angriffes gewesen sein, den diese Zahl eherner Kriegswagen zu entfalten vermochte, wenn sie in geschlossener Reihe auf den Feind losstürmten.

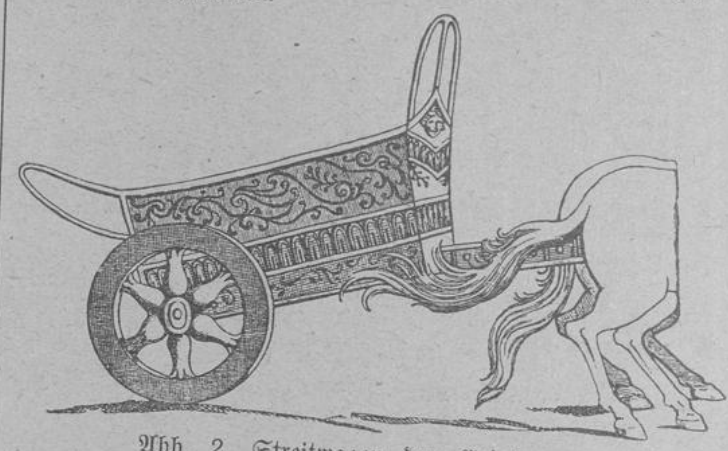


Abb. 2. Streitwagen der Griechen.
Homerisches Zeitalter.

Von den Aegyptern ging Bau und Verwendung des Streitwagens auch auf fast alle anderen Völker jener Epoche über, auf Assyrer, Babylonier, Phönizier usw. Die Perser gaben dem Streitwagen die besondere Form des Sichelwagens, indem sie den Kranz der Räder mit scharfen Sicheln besetzten, die beim Hineinjagen in die feindlichen Reihen gleichsam in diese hineinmähten und sicherlich, wenn es soweit kam, furchtbare Verwüstungen anrichteten. Oefters jedoch dürften diese Schreckengefährte im eigenen Heere der Wagenkämpfer Verwirrung und Blutvergießen angerichtet haben, was wohl auch der Grund war, daß diese Kriegswagen sich auf die Dauer nicht zu behaupten vermochten. Auch die Bibel erwähnt den Kriegswagen oft und berichtet von den 30 000 ehernen Wagen, mit denen die Philister gegen Israel zogen, von den 20 000 Streitwagen, die David den Moabitern abnahm usw. Bei allen diesen Völkern war der Kriegswagen — sehr im Gegensatz zu den heutigen Kriegsfahrzeugen — weniger Verkehrs- und Transportmittel, sondern Waffe, d. h. Mittel des unmittelbaren kriegerischen Angriffes auf den Feind, und die Streitwagenkorps im Heerwesen jener alten Völker vertraten ihrer Verwendung und Bedeutung nach vollständig die Stelle der Kavallerie in den modernen Armeen.

In ganz ähnlicher Form wie bei den genannten asiatischen Völkern finden wir den Kriegswagen dann auch bei den europäischen Kulturvölkern Europas, zunächst den Griechen. Auch diese dürften den Streitwagen, wie so manches andere ihrer technischen Hilfsmittel, von den Aegyptern übernommen haben, worauf wenigstens die weitgehende Uebereinstimmung in Bau und Ausrüstung des ägyptischen und griechischen Streitwagens hinweist. Die Dichtungen Homers und anderer Sänger des Griechenvolkes haben den Streitwagen sehr oft zum Gegenstand der poetischen Schilderung gemacht, so daß wir über das griechische Kriegsfahrzeug sehr eingehend unterrichtet sind, ebenso wie wir dieses auch aus zahlreichen Abbildungen aus der Zeit der altgriechischen Kultur kennen. Die Griechen

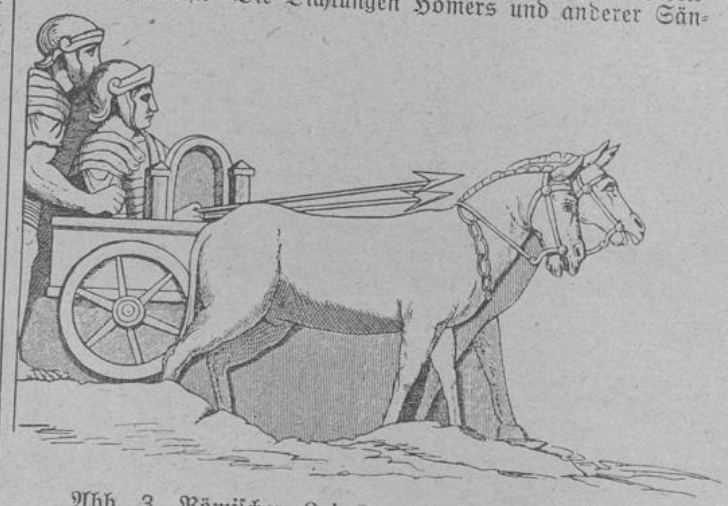


Abb. 3. Römischer Kriegswagen mit Brustwehr.
Etwa 100 v. Chr.

vervollkommneten aber den Streitwagen erheblich; wie bei den Aegyptern war er auch bei ihnen aus Metall hergestellt und wie alles Kriegsgerät mit Bilderschmuck und Zierraten reichlich versehen. Auch hier war das feurige Zwei- oder Viergespann die furchtbarste Waffe des Krieges, waren die Streitwagenkämpfer die Führer, deren Beispiel anregend und anfeuernd auf das gesamte übrige Heer wirkte und maßgebend für Verlauf und Ausgang der Schlacht war. Noch vertrat auch hier das Roß am Kriegswagen das gerittene Pferd im Kriegswesen späterer Zeiten und Völker. Ein Lenker und ein kämpfender Krieger waren die Besatzung des griechischen Streitwagens, wobei jedoch die Aufgabe des Lenkers kaum eine weniger wichtige und schwierige als die des anderen war. Denn das feurige Gespann zu zügeln und sicher in der Gewalt zu halten, den Wagen mit Ruhe und Besonnenheit durch das Getümmel des Kampfes zu führen, die Stelle zu erspähen, die dem Angriff günstig war und, wenn nötig, das Fahrzeug, welches einer eigentlichen Lenkvorrichtung noch ermangelte, auf dem unebenen Boden des Kampfplatzes umzuwenden, das erforderte höchste Uebung und zielbewußte Kühnheit. Der Wagenlenker war daher immer dem Wagenkämpfer ein ebenbürtiger Krieger, und sehr schön schildert Homer das Freundschaftsverhältnis, das immer zwischen beiden zu bestehen pflegte und in den Gefahren des männermordenden Kampfes zu einem Bündnis auf Leben und Tod wurde. Der Heranbildung tüchtiger und gewandter Wagenlenker dienten im Frieden sportliche Spiele, besonders die Wagenrennen bei den olympischen Spielen, Rennkämpfe, bei denen besonders schwierige Fahr- und Lenkhindernisse zu nehmen waren und so die wichtigste Fähigkeit des Wagenfahrens, die Gewandtheit im Lenken des Kriegsfahrzeuges, herangezüchtet wurde.

Von den Griechen ging der Streitwagen auch auf die Römer über, wo er in den ersten Jahrhunderten des Römerreiches in ungefähr derselben Form wie bei jenen zur Anwendung kam. Späterhin gelangte bei den Römern jedoch die Reitkunst zur Ausbildung und mit dieser entstand die berittene Truppe, durch welche der Kriegswagen allmählich verdrängt wurde, bis er nur noch gleichsam symbolisch in dem Triumphwagen fortlebte, einem mit Schmuck und Zierrat reich beladenen Prunkfahrzeug von der Bauart der alten Streitwagen, auf welchem der aus siegreichem Kriege heimkehrende Feldherr unter dem Geleit der Besiegten seinen feierlichen Einzug in die Stadt hielt. Wohl aber wurden in den späteren Jahrhunderten des römischen Weltreiches Wagen in ausgedehntem Maße als Transportmittel für Kriegszwecke verwandt, und der Trainwagen für den Transport und Nachschub von Proviant, Waffen, Geräten und sonstigem Kriegsbedarf spielte im römischen Heere jener Zeit keine weniger wichtige Rolle, wie in den Kriegen unserer Zeit.

(Fortsetzung folgt.)

Kaiserl. Generaldirektion
d. Eisenbahnen in Els.-Lothr.
A 2152.

Straßburg, den 3. Febr. 1915.

An
den Verein der Rottenführer der Reichseisenbahnen und Wilhelm-Luxemburger-Bahnen
z. H. des Herrn Rottenführer Rousse
Diedenhofen.

Kriegsfürsorge

Abschrift.

Die beständig in der Tagespresse wiederkehrenden Ausführungen und Ermahnungen lassen erkennen, daß es noch immer nicht gelungen ist, die Bevölkerung davon zu überzeugen, wie dringend nötig es ist, in dieser Kriegszeit im Haushalt so sparsam wie nur möglich zu wirtschaften, wenn unser Volk auch auf wirtschaftlichem Gebiet den Krieg durchhalten soll. Anleitungen und Anregungen aller Art auf diesem Gebiete der Volksfürsorge, insbesondere in bezug auf die Einrichtung des Haushalts und der Ernährung, die Beteiligung am Kleingartenbau und an der Kleintierzucht usw., werden im Bereiche der Eisenbahnverwaltung fortgesetzt durch Erlasse, Verfügungaen sowie auch besonders durch die Wochenschrift „Die Eisenbahn" bekannt gegeben. Wir verweisen in dieser Beziehung namentlich auf unsere A. Bl. Vfg. B 1/1915. Wir legen großen Wert darauf, daß die allgemeinen Eisenbahnvereine sowie auch die Fachverbände und deren Bezirksvereine diesen Bestrebungen ihre besondere Aufmerksamkeit schenken, und ihre Mitglieder immer wieder darauf hinweisen, wie nutzbringend es sein wird, wenn diese sich einer sparsamen Wirtschaftsführung befleißigen. Die Vereine werden durch

1. Verbreitung von Druckschriften,
2. gemeinverständliche Vorträge und Unterweisungen in Zusammenkünften,
3. gemeinsamen Bezug von Samen,
4. Pachtung und Aufteilung von Grundstücken und dergleichen

wirksam helfen können.

Mitgliedern, die sich auf diesen Gebieten besonders hervortun, ist Gelegenheit zu geben, ihre Wirksamkeit auch dort zu entfalten, wo es an dem nötigen Verständnis und Eifer fehlt.

Indem wir in der Anlage einige Anregungen des Verwalters unserer Metzer Bahngärtnerei, des Bauassistenten Gutzeit, beifügen, weisen wir weiter darauf hin, daß es sich empfiehlt, mit den örtlichen land- und gartenwirtschaftlichen Vereinen Fühlung zu nehmen. In Betracht kommen namentlich die landwirtschaftlichen Kreisvereine in Elsaß-Lothringen (Landesverband Straßburg, Waßelnheimerstraße 23), bei denen Saat-Preislisten erhältlich sind.

Zum 25. März d. Js. sehen wir einer Anzeige der Eisenbahnvereine entgegen, in welcher Weise sie gemäß diesen Anregungen die Volksfürsorge gefördert haben. Eine gleiche Aeußerung der in der Adresse bezeichneten Fachvereine wäre uns erwünscht. gez. Fritsch.

Vorstehende Abschrift den Vereinsmitgliedern zur gefl. Kenntnis und Beachtung.

Da unser Verein keine Versammlung abhalten kann, und die Mitglieder des Vereins so weit verzweigt sind, bringe ich auf diesem Wege den Wunsch unserer hohen Kaiserlichen Verwaltung zur Kenntnis, mit dem Hinweis, die gute Sache möglichst mit allen Kräften zu fördern, damit wir die Hoffnung Englands, Deutschland auszuhungern, zuschanden machen.

Der Rottenführer hat eine große Einwirkung auf die Unterhaltungsarbeiter (Oberbauarbeiter). Da kann er schon viel zu diesem guten Zwecke beitragen.

Geehrte Kollegen! „Ohne Fleiß kein Preis," heißt es im Sprichwort.

Mit koll. Gruß P. Rousse, 1. Vors.

Amtliche Bekanntmachungen, Erlasse etc.

m. **Heizung der Lazarettzüge.** Im Einvernehmen mit der Medizinalabteilung des Kriegsministeriums wird seitens des Chefs der Eisenbahnabteilung des preußischen stellvertretenden Generalstabes der Armee angeordnet, daß bei den leer zur Etappe zurückfahrenden Lazarettzügen im allgemeinen nur Arzt- und Mannschaftswagen während der ganzen Fahrt zu heizen sind. Um aber den Lazarettzug nach seiner Rückkunft zur Etappe unmittelbar wieder verwenden zu können, ist es nötig, daß er hier bereits in voller Stärke erwärmt ankommt. Die Heizung des gesamten Zuges ist deshalb rechtzeitig zu veranlassen. Wegen der Besonderheiten in den Einrichtungen der Lazarettzüge ist daher bestimmt, daß mit dem Vorheizen des ganzen Zuges je nach der Außentemperatur etwa 4—6 Stunden vor Ankunft bei der Etappe zu beginnen ist. Bei sehr niedrigen Außentemperaturen ist selbstverständlich dafür zu sorgen, daß die Heizeinrichtungen in allen ihren Teilen während der ganzen Fahrt betriebsfähig bleiben. Etwaigen Wünschen der Chefärzte, in besonderen Fällen außer Arzt- und Mannschaftswagen noch weitere Wagen an die Heizung anzuschließen, ist nachzukommen.

Lieferung leichter Sommerjoppen. Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 25. Januar ist die versuchsweise Lieferung leichter Sommerjoppen aus dunkelblauem Köper-Wollstoff und dunkelblauer leichter Serge nach den für die Tuchjoppen vorgeschriebenen Mustern fortzusetzen. Es empfiehlt sich, außer den in fertigem Zustand beschafften leichten Sommerjoppen auf Wunsch auch solche zu liefern, die nach Maß angefertigt sind. Die Königl. Eisenbahndirektionen haben die Bediensteten auf die Möglichkeit des Bezuges leichter Sommerjoppen aus der Kleiderkasse zu geeigneter Zeit hinzuweisen.

Freie Fahrt zum Besuch lohnender Vorträge über sparsame Wirtschaftsführung. Der Herr Eisenbahnminister und Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen hat nach dem Vorschlage der Königl. Eisenbahndirektion Halle genehmigt, daß den Hausfrauen und den der Schule entwachsenen Töchtern der an kleineren Orten wohnenden Eisenbahnbediensteten sowie anderen Personen, die solchen Eisenbahnbediensteten den Haushalt führen, zum Besuch der von den Eisenbahnvereinen eingerichteten belehrenden Vorträge über sparsame Wirtschaftsführung während der Kriegszeit freie Fahrt zwischen dem Wohnort und dem Orte des Vortrags gewährt wird, wenn sich für sie an ihrem Wohnort selbst keine Gelegenheit bietet, sich über zweckmäßige Ausnutzung der Nahrungsmittel im Haushalt hinreichend zu unterrichten. Es ist aber darauf zu halten, daß die freie Fahrt nur zum Besuche der fraglichen Vorträge gewährt wird.

Die Betriebskrankenkassen der Eisenbahnverwaltungen

betrifft folgender Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 12. November 1914 (Ministerialblatt der Handels- und Gewerbeverwaltung, Nr. 30 vom 7. Dez. 1914, Seite 540):

Auf Grund des § 377 Absatz 3 der Reichsversicherungsordnung werden in Ergänzung meiner Bekanntmachung vom 24. Dezember 1913 auch die nachstehenden Befugnisse der Versicherungsämter den Königl. Eisenbahn-Direktionen übertragen:

1. Die Aufsichtsbefugnisse über die Betriebskrankenkassen, soweit sie sich aus den §§ 31 bis 33 ergeben.
2. Die Wahrnehmung der Geschäfte des Kassenvorstandes oder seines Vorsitzenden oder des Ausschusses im Falle deren Weigerung (§ 379).
3. Die Entgegennahme von Anzeigen des Kassenvorstandes über Wahl und Aenderung in der Zusammensetzung des Vorstandes (§ 6).

Fachliche Rundschau.

Prüfvorrichtung für Druckluftbremsleitungen. D. R. P. 276 852, Knorrbremse A. G. Lichtenberg. Diese Neuerung bezieht sich auf die Einrichtung, welche es dem Lokomotivführer auf seinem Stand ermöglicht, festzustellen, ob die Druckluftbremsleitung bis zum letzten Wagen in Ordnung ist — bezw. ob sämtliche Kuppelungshähne bis auf den Schlußhahn geöffnet sind. Das Neue besteht hier darin, daß das Steuerventil auf der Lokomotive — oder auf einem sonstigen Fahrzeug — eine Verbindung mit einer Schallvorrichtung überwacht. Und zwar wird das Steuerventil so ausgebildet, daß der Steuerschieber in demselben den in den Schieberost mündenden Verbindungskanal zur Schallvorrichtung durch die Verschiebung des Steuerkolbens bei Einleitung der Bremsung freigibt. So kann Druckluft aus der Schieberkammer zur Schallvorrichtung strömen, welche dadurch zum Ertönen gebracht wird. Bei einer Bremsprobe öffnet dann der Wagenwärter den Schlußhahn, wodurch die Steuerventile in die Bremsstellung gelangen. Ist das System nun in Ordnung, so wird das betreffende Signal ertönen, nachdem der Führer einen Verbindungshahn zur Schallvorrichtung geöffnet hat.

Vorrichtung zur Veränderung der Spurweite an Eisenbahnfahrzeugen. D. R. P. 281 013. Dipl.-Ing. Breidsprecher in Wiesbaden. Die Erfindung stellt eine Vorrichtung zur Veränderung der Spurweite an Eisenbahnfahrzeugen dar. Das Wesen der Neuerung liegt darin, daß im Fahrzeugrahmen außer den festen Achsen der einen Spurweite senkrecht verstellbare Achsen für die andere Spurweite vorhanden sind, die durch unter- oder oberhalb der Achsenbuchsen einschiebbare Keilstücke in ihrer wirksamen oder unwirksamen Lage gesichert werden. Handelt es sich beispielsweise um den Uebergang zwischen deutschen (1435 m/m) und russischen (1524 m/m) Geleisen, so wird folgende spezielle Einrichtung getroffen. Die im allgemeinen nach dem Muster der preußisch-hessischen Eisenbahn zu erbauenden Drehgestelle erhalten an Stelle zweier Radsätze deren vier, von denen die mittlere deutsche, die beiden äußeren russische Spur haben. Während nun die deutschen Radsätze nach den Normalien der deutschen Bahn festgelagert sind, werden die russischen in der Höhe derart verstellbar angeordnet, daß sie 100 m/m über und 100 m/m unter die Schienenoberkante gehoben oder gesenkt werden können. In Deutschland bleiben sie also gehoben; in Rußland werden sie dann hinabgeführt. Das Heben und Senken der beweglichen Radsätze geschieht bei der Bewegung des Wagens durch die Lokomotive über eine in den Bahngeleisen auf der Umsatzstelle angeordnete kurze, schiefe Ebene.

Trichterkuppelung für Eisenbahnfahrzeuge mit in den drehbaren Trichtern angeordneten, beim Kuppeln übereinander hinweggleitenden Kuppelöfen. (D. R. P. 279 870. A.-G. vorm. G. Fischer in Schaffhausen). — Die bis jetzt bestehenden Trichterkuppelungen haben den großen Uebelstand, daß ihre Bauhöhe im Verhältnis zur verfügbaren Breite des Einführungstrichters zu groß ausfällt. Die Folge davon ist eine beschränkte Verwendungsmöglichkeit derartiger Kuppelungen. Die Einrichtung, welche hier interessiert, besitzt dagegen bei gleicher Bauhöhe wie die der bestehenden Kuppelungen eine bedeutend größere Breite des Einführungstrichters, und sie verspricht daher eine reichlichere Verwendungsmöglichkeit. Nach dem Patentanspruch charakterisiert sich die Kuppelung nämlich folgendermaßen:

Die Trichter sind auf entgegengesetzten Seiten mit einem Vorsprung versehen. Von diesen Vorsprüngen gleitet beim schiefen Zusammentreffen der Kuppelhälften zunächst der nach innen liegende unter Drehung der Trichter an der Vorderseite des gegenüberstehenden Trichters nach außen. Dabei leiten Oesen und Trichter die Zentrierung der Kuppelung ein, bis schließlich beide Ansätze die Zentrierung vervollständigen, indem sie die äußeren Kanten des ihnen gegenüberliegenden Trichters umfassen.

Vereinsnachrichten.

Bez.-V. **Berlin**. Einladung. Die Generalversammlung findet am Donnerstag, den 8. April 1915, abends 8 Uhr im Vereinslokal, Berlin O., Andreasstr. 64 (Konkordiafestsäle) statt. Die Kollegen werden noch besonders darauf hingewiesen, daß laut Beschluß des Verbandsvorstandes sämtliche Mitglieder im Jahre 1915 vierteljährlich 50 Pfennig Beitrag mehr zu zahlen haben. Die Mitglieder, welche im ersten Vierteljahr (Januar-März) die 50 Pfennig nicht gezahlt haben, müssen im zweiten Vierteljahr (April-Juni) 1 Mark mehr bezahlen. Auch werden die Restanten dringend aufgefordert, im Interesse einer ordnungsmäßigen Kassenabrechnung ihre rückständigen Beiträge zu zahlen. Für die Ortsgruppe Jüterbog findet die Versammlung am Sonntag, den 11. April 1915, nachm. 3 Uhr, in Jüterbog, Restaurant Schüler am Bahnhof, statt.

Der Vorstand. J. A.: Jul. Bobertz, 1. Schriftf.

Bez.-V. **Dortmund**. Versammlungsbericht u. Einladung. Unsere Versammlung am 3. Januar wurde vom 1. Vorsitzenden um 3,20 Uhr mit einem Hoch auf Se. Majestät eröffnet. Sodann dankte Kollege Lenzmann für das zahlreiche Erscheinen, denn es waren fast sämtliche Kollegen anwesend. Punkt 1. Die Niederschrift der vorletzten (?) Versammlung wurde verlesen und angenommen. Unter Punkt 2, Aufnahme neuer Mitglieder, meldete sich niemand. Punkt 3, Zahlung der Beiträge, fand statt und ergab eine Einnahme von 133,70 Mark. Laut Beschluß des Hauptvorstandes wurden 0,50 Mark mehr erhoben. Der betreffende Antrag wurde einstimmig angenommen. Der Punkt „Verschiedenes" hielt die Kollegen noch länger zusammen, bis die Versammlung um 6 Uhr geschlossen wurde. Unsere nächste Versammlung findet am 11. April statt. Um recht zahlreiches Erscheinen wird gebeten.

J. A.: Wegmann, Schriftf.

Bez.-V. **Essen-Ruhr**. Versammlungsbericht. Am Sonntag, den 10. Januar, fand die Versammlung des Bezirks-Vereins in Essen statt. Dieselbe wurde um 3 Uhr vom 1. Vorsitzenden, Kürten, mit einem Hoch auf Se. Maj. den Kaiser und das gesamte Kriegsheer eröffnet. Die Tagesordnung wurde glatt erledigt. Zunächst wurde die Niederschrift voriger Versammlung verlesen und gutgeheißen. Das Zahlen der Beiträge war bald erledigt. Da leider nur 48 Kollegen erschienen waren und nur wenige die Beiträge eingesandt hatten, wird es in der Vereinskasse nicht ganz rosig ausgesehen haben u. es ist fraglich, ob der Kassierer dem Verbande gegenüber seinen Verpflichtungen nachkommen kann. Seitens des Kassierers, welcher in längerer Ausführung den Stand der Kasse darlegte, wurde über die säumigen Zahler lebhaft Klage geführt, sind es doch nach seinen Angaben nicht wenige, die für das ganze Jahr ihre Beiträge noch nicht entrichtet haben. Man kann tatsächlich sich die Nachlässigkeit und Gleichgültigkeit dieser Mitglieder nicht erklären. Es wurde auch noch manches Wort darüber geredet und die allgemeine Meinung geht dahin, zum nächsten Verbandstage einen Antrag einzubringen, daß nach Nichtzahlung von zwei Quartalen die Säumigen ohne weiteres ausgeschlossen werden, zumal die Mahnungen meistens doch nichts fruchten und an Porto, insbesondere an Einschreibebriefen, große Unkosten verursachen. Sodann scheint vielen Mitgliedern noch nicht bekannt zu sein, daß für das Jahr 1915 pro Quartal 2,50 Mark gezahlt werden müssen, welches hiermit nochmals in Erinnerung gebracht wird. Die Sammelliste wurde erneut herumgereicht und hatte wieder ein gutes Ergebnis. Die bisher gesammelten Gelder werden zur Unterstützung der Familien der zum Heeresdienst einberufenen Hilfsrottenführer verwandt. Ferner wurde jedem im Heere stehenden Kollegen ein Paketchen zugesandt. Als ins Ausland kommandiert sind noch gemeldet die Kollegen Gockel, Dubiel und Phillipi. Kollege Dietrich befindet sich im Heere. Die betreffenden Kollegen, an welche Paketchen an die Front gesandt sind, haben den Empfang derselben gemeldet und sprechen den Vereinskollegen ihren Dank für die Sendung aus; sie senden an alle im besten Wohlbefinden ihre Grüße. Die nächste Versammlung findet im April statt, Zeit und Tag wird in nächster Zeit bekannt gegeben werden, und wir hoffen, daß dann zur Generalversammlung der Verein vollzählig, einschließlich der Säumigen, erscheinen wird. Die Versammlung wurde gegen 5 Uhr vom 1. Vorsitzenden

mit einem Hoch auf Se. Exzellenz den Herrn Minister geschlossen.

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

Bez.-V. **Frankfurt a. M.** Wie bereits mitgeteilt, findet unsere diesjährige Generalversammlung am 2. 4. 15 (Karfreitag), nachmittags 3½ Uhr, in Frankfurt a. M., Gambrinushalle, statt. Wegen der Reichhaltigkeit der Tagesordnung, wie Vorstandswahl, Kassenbericht usw., ist es Pflicht eines jeden, an der Versammlung teilzunehmen, zumal an diesem Tage fast jeder Kollege dienstfrei ist. Es ist wirklich beschämend, daß man in der Versammlung nur immer dieselben Gesichter sieht und es Kollegen gibt, die das ganze Jahr nicht einen halben Tag für ihre eignen Interessen übrig haben und alles dem Vorstand und andern überlassen. Zur Ehre gereicht das den schläfrigen Mitgliedern und auch unserem Stand nicht, da wir im Dienst doch auch pünktlich und stets auf dem Posten sein müssen. Auch mache ich hiermit bekannt, daß diejenigen Kollegen, die mit den Beiträgen noch im Rückstand sind, dieselben spätestens bis zum 15. März porto- und bestellgeldfrei an unseren 1. Schatzmeister, Kollegen Franz Markard, St. Neu-Isenburg, einzusenden haben, damit dem Schatzmeister die Arbeit erleichtert wird und ein genauer Kassenbericht ausgefertigt werden kann. Es sind dies nur einzelne Säumige und ich mache dieselben besonders darauf aufmerksam, daß von April ab die Beiträge dieser Lässigen nicht mehr von der Bezirksvereinskasse vorgelegt, sondern ihre Namen dem Verband mitgeteilt werden und sie bei eintretendem Unglücksfall usw. sich die Folgen selbst zuzuschreiben haben.

Haßelbach, 1. Vors.

Bez.-V. **Kattowitz.** Versammlungsbericht vom 10. 1. 15 und Einladung. Die Versammlung wurde um 2 Uhr eröffnet. 1. Von der Verlesung der Niederschrift der letzten Versammlung wurde Abstand genommen. 2. Die Beiträge wurden von den anwesenden Kollegen entrichtet; neue Mitglieder wurden nicht aufgenommen. 3. Betr. Standesangelegenheiten fand keine Erörterung statt. 4. Die Vierteljahrsversammlungen im Jahre 1915 werden alle am 1. Sonntag des Vierteljahrs bei Dünnebier in Beuthen, Tarnowitzerstr. 16. abgehalten. Wenn auf den 1. Sonntag ein Feiertag folgt, so findet die Versammlung nicht am 1. Sonntag, sondern am Feiertag nach demselben statt. In jedem Falle wird dies durch die Zeitung bekannt gegeben. Die Kollegen, welche ihre Beiträge für das verflossene Jahr noch nicht voll erledigt haben, werden ersucht, ihre Versäumnisse nachzuholen und auch die 50 Pfg. Mehrbeitrag für das Vierteljahr Januar-März mit einzusenden. Ferner sind sehr viele Kollegen noch die Sammlung von 50 Pfg. vierteljährlich ab 1. April 1914 für die Fahne schuldig. Die Beschaffung einer Fahne ist nun eine fest beschlossene Sache und es werden die Kollegen ersucht, auch hier ihre Pflicht zu tun. Die nächste Versammlung, welche eine Hauptversammlung ist, wird in Beuthen, O.-S., Tarnowitzerstr. 16, am 2. Osterfeiertag, nachm. 2 Uhr, abgehalten. Zahlreiches Erscheinen erwünscht.

Bogawski, Vorsitzender.

Bez.-V. **Köln.** Versammlungsbericht vom 17. 1. 1915. Kollege Kastenholz eröffnete mit einem Hoch auf Se. Maj. den Kaiser und König die Versammlung um 3½ Uhr; er begrüßte die zahlreich erschienenen Kollegen und wünschte ihnen ein glückliches neues Jahr. Dann hob er hervor, daß viele Kollegen unter den Fahnen ständen und einige auch schon den Heldentod erlitten hätten. Das Andenken der letzteren wurde durch Erheben von den Plätzen geehrt. Dann gab Kollege Kastenholz bekannt, daß laut Beschluß des Verbandsvorstandes der Beitrag auf 2,50 Mark erhöht ist, infolge Unterstützung der durch den Krieg in Not geratenen Kollegen. Die Versammlung erklärte sich einstimmig damit einverstanden. Die Zahlung der Beiträge war zufriedenstellend. Als neues Mitglied wurde aufgenommen der Rottenführer Jakob Runkel, Vallendar, Kapuzinerstr. 139. Mit einem Hoch auf den Herrn Minister Ex. v. Breitenbach und dem allgemeinen Wunsche auf baldige Beendigung des Krieges wurde die Versammlung geschlossen.

Unser 1. Schatzmeister wohnt Köln-Deutz, Tempelstr. 105.

Der Vorstand. J. A.: Thewes, 1. Schriftf.

Bez.-V. **Küstrin.** Bekanntmachung. Die nächste Versammlung findet am 5. April (Ostermontag), nachmittags 3 Uhr im Ledigenheim, Bahnhof Küstrin-Neustadt, statt. Hierzu werden alle Kollegen herzlich eingeladen. Die Tagesordnung wird in der Versammlung bekannt gegeben. Da der Beitrag für jedes Vierteljahr um 50 Pfg. erhöht ist, so bitte ich alle Kollegen, welche nicht zur Versammlung erscheinen, die 50 Pfg. vom 1. Vierteljahr mit einzusenden. Es wird noch immer Klage geführt, vom Vorsitzenden sowohl wie vom Kassenführer, daß die Beiträge nicht immer porto- und bestellgeldfrei eingesandt werden. Ich bitte die Herrn Kollegen, das in Zukunft zu beachten.

J. A.: Geiger, Schriftführer.

Bez.-V. **Leipzig u. Umg.** Bekanntmachung. Allen Mitgliedern und Kollegen zur besondern Kenntnisnahme, daß unsere nächste Versammlung infolge des auf den 3. März fallenden sächsischen Bußtages erst am 10. März (also acht Tage später) stattfindet. Ich lade hierdurch alle abkömmlichen Kollegen, auch Nichtmitglieder, dazu freundlichst ein.

J. A.: Liebau, 1. Schriftf.

Bez.-V. **Lissa** (Pos.) Bekanntmachung. Die Kollegen, insbesondere die, welche mit ihren Beiträgen noch ein volles Jahr im Rückstande sind, werden freundlichst gebeten, die Beiträge pünktlich und sobald als möglich an den Schatzmeister. Kollegen Weigt, Mittelgasse 28, porto- und bestellgeldfrei abzusenden. Unser Schatzmeister mußte schon die Vereinskasse in Anspruch nehmen, da die Kollegen mit dem Zahlen der Beiträge so furchtbar säumig sind. Auch möchte ich noch daran erinnern, daß pro Vierteljahr 1915 für jedes Mitglied 2,50 Mark zu zahlen sind.

Ortelbach, Schriftf.

Bez.-V. **Münster.** Bekanntmachung. Die diesjährige Generalversammlung des Bezirksvereins Münster findet am Sonntag, den 21. März (Versammlungstag sehr ungünstig gewählt. Die Red.), nachmittags 1 Uhr in Osnabrück, Restaurant zur Post (gegenüber dem Postgebäude, fünf Minuten vom Bahnhof) statt. Um zahlreiches Erscheinen aller dienstfreien Kollegen wird gebeten. Tagesordnung: 1. Verlesen der Niederschrift. 2. Rechnungslegung für 1914. 3. Aufnahme neuer Mitglieder. 4. Zahlen der Beiträge. 5. Vorstandswahl. 6. Verschiedenes.

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

Bez.-V. **Stettin.** Unsere Hauptversammlung findet am 11. April, vormittags 11 Uhr, bei Herrn Zielke, hier, Bellevuestraße 22, statt. Da es sich um wichtige Punkte handelt, wird um zahlreiches Erscheinen der Mitglieder dringend gebeten. Da mehrere Kollegen die Verfügung des Herrn Verbandsvorsitzenden, wonach die vierteljährlichen Beiträge um 50 Pfg. erhöht wurden (um die Verbandskasse nicht zu sehr zu schwächen), nicht beachtet haben, so bitte ich, bei Zahlung der nächsten Beiträge statt 2,00 Mark gleich 2,50 Mark, und diejenigen Kollegen, welche die 50 Pfg. noch nicht mit eingeschickt haben, statt 2,50 Mark gleich 3,00 Mk. porto- und bestellgeldfrei beim Kollegen Groth, hier, Oberwiek Nr. 18 wohnhaft, zu entrichten, denn unser Kollege Sudow befindet sich zurzeit in Feindesland. Besonders möchte ich diejenigen Kollegen, welche mit ihren Beiträgen noch im Rückstand sind, bitten, diese doch umgehend einzusenden.

Der Vorstand. J. A.: A. Müller.

Briefkasten.

Kann mir ein Kollege eine regelmäßige jährliche Bezugsquelle von Kartoffeln angeben? — Zwischenhandel nicht erwünscht. Es sind auf diese Weise, für gemeinschaftlichen Bezug von Eisenbahnbediensteten, bis voriges Jahr jährlich ca. 70 Tonnen bezogen, eine Hälfte lieferbar im Herbst, die andere im Frühjahr. — Infolge Ausbruchs des Krieges ist es dem seitherigen Lieferanten in Posen nicht mehr möglich, diese Lieferung für die Folge zu leisten. Kann mir ein Kollege einen Oekonom oder Gutsbesitzer angeben, der zu genannter Lieferung sowohl jetzt als späterhin geneigt und hierzu fähig ist, damit ich mit demselben in diesbezüglichen Schriftwechsel treten kann? Selbstverständlich wird nur gegen Kasse gekauft. — Zweckdienliche Mitteilungen sind tunlichst umgehend erbeten von

Rottenführer Heinr. Schweinsberg
in Altenhundem a. d. Lenne, i. Westf.

Berichtigung.

In der vorigen Nr. der Rottenführerzeitung ist unter „Kriegsallerlei" durch ein Versehen ein Stückchen Satz einer anderen, ebenfalls bei unserer Druckerei gedruckten Zeitschrift in die Rottenführer-Zeitung gekommen. Unsere Leser werden das wohl schon selbst berichtigt haben.

Bekanntmachung.

Nachstehendem Mitgliede kann die Zeitung nicht zugestellt werden. Der Bezirks-Verein wird gebeten, die genaue Adresse an den Verbandsvorsitzenden Herrn Karl Schneider, Dahlhausen-Ruhr, einsenden zu wollen.

Martin Hofmann, Eisenach, Bez. Erfurt.

Bekanntmachung des Verbandsvorstandes.

Höhe der Beitragszahlung.

Auf Wunsch verschiedener Schatzmeister der Bezirksvereine geben wir nochmals bekannt, daß die Beiträge pro Mitglied und Vierteljahr im Jahre 1915 ☞ 2,50 Mk. ☜ betragen.

Versammlungs-Kalender.

Regelmäßiger und pünktlicher Besuch der Vereinsversammlungen, sowie Einführung recht vieler Nichtmitglieder ist die vornehmste Pflicht aller Kollegen. Wo Lokal, Ort oder Zeit fehlen, ist uns dies von den Bez.-Ver. nicht angegeben worden. O.-Gr. = Ortsgruppe. G.-V. = General-Versammlung. V.-L. = Vereinslokal.

Bezirks-Verein	Tag	u. Stunde	Versammlungsort	Versammlungslokal
Berlin	8. 4.	8	Berlin O.	Vereinslokal
Breslau	11. 4.	2	Breslau	Vereinslokal
Cleve	11. 4.	4½	Cleve	Bahnhofshotel
Crefeld	18. 4.	3	Crefeld	Versamml.-Lok.
Dortmund	11. 4.	—	—	—
Frankfurt a. M.	2. 4.	3½	Frankfurt a. M.	Gambrinushalle
Guben	5. 4.	2	Guben	Goldene Krone
Geestemünde	11. 4.	4	Geestemünde	Hotel Nordmann
Hagen	18. 4.	3½	Hagen	Vereinslokal
Jüterbog	11. 4.	3	Jüterbog	Rest. Schüler
Kattowitz	5. 4.	2	Beuthen O.-S.	Tarnowitzerstr. 16
Küstrin	5. 4.	3	Küstrin-Neustadt	Ledigenheim
Leipzig u. Umg.	10. 3.	8	Leipzig	Vereinslokal
Lüneburg	11. 4.	—	Lüneburg	Vereinslokal
Mainz	18. 4.	1	Mainz	Vereinslokal
Münster	21. 3.	1	Osnabrück	Rest. zur Post
Paderborn	5. 4.	2	Altenbeken	Gasth. Heöchen
Schneidemühl	5. 4.	2	Schneidemühl	Eisenbahnkantine
Salzwedel	5. 4.	—	Salzwedel	Vereinslokal
Soltau	5. 4.	3½	Soltau	Gastwirt Riebe
Stettin	11. 4.	11	Stettin	Bellevuestr. 22

Nachruf.

Am 6. Februar starb unser lieber Kollege, der Hilfsrottenführer

Gottfried Schumacher

aus Böckum im 36. Lebensjahre. Er war ein pflichttreuer Kollege und ein eifriges Mitglied unseres Vereins. Wir werden ihm stets ein treues Andenken bewahren.

Der Vorstand des B.-V. Paderborn u. Umg.
J. A.: Rohe, Schriftführer.

Nachruf.

Am 15. Februar d. Js. verstarb infolge eines Betriebsunfalles unser Kollege

Wilhelm Saul

aus Pyritz im Krankenhause zu Stargard (Pommern). Wir verlieren in ihm einen treuen Kollegen und werden sein Andenken in Ehren halten.

Der Vorstand. J. A.: **Müller.**

Unentbehrlich für jedermann ist:

Meyers Grosses Konversations-Lexikon

Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage

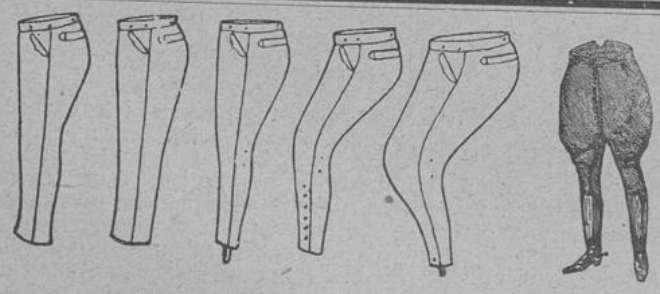
150,000 Artikel u. Verweisungen

16,631 Abbildungen 1522 Tafeln u. Karten

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark oder 20 Prachtbände zu je 12 Mark

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien



Spezialität: Dienst- u. Extra-Hosen zu Mk. 2.80 bis 20.—. Wasserd. impräg. **Ia. Uniform-Tuch-Umhänge** Mk. 17.50—24.—. Wasserd. impräg. **Lodenpelerinen u. Mäntel** für Herren, Damen u. Kinder, in Normallänge 120 cm Mk. 9.25—18.50 usw. Preisliste gratis u. franko.

Kein Risiko, Nichtpassende Hosen nehme zurück.

Oskar Berndt, Seifhennersdorf i. Sa.

Lohnende Vertretung.

Lieferant für mehrere Tausend Herren Offiziere, Beamte usw.

Lungen- und Asthma-Leidende

überhaupt alle, welche an Husten, Verschleimung, Husten mit Auswurf, Beklemmungen, Hautausschlag u. Katarrh (chronisch u. akut) leiden, empfehle den vielfach bewährten

Dellheim'schen Brust- und Blutreinigungs-Tee,

auch ist derselbe, für Keuchhusten bei Kindern angewendet, von vorzügl. Wirkung. **Originalpakete à Mk. 1.—.** Bei 3 Paketen **franko** durch **A. Dellheim, Weinheim i. B.**

Theodor Müller

Kleider- und Decken-Fabriken,

Seifhennersdorf i. S.



Aelteste u. leistungsfähigste Firma in Uniformhosen, garantiert echt schwarz. Ledertuch-, Drell-, Trikothosen u. Drelljoppen Zivil-, Uniform- und Sportbekleidung, Tiger-, Sahara- u. Eisbärdecken. Muster, Maßanleitung u. Preisl. portofrei.

Reelle, altrenommierte Firma mit über 40000 Kunden.

Pflanzenbutter Margar. Flügelrad 9 Pfd. Mk. 6.30. Hessische Bauernhandkäse 100 St. Mk. 2.50. Bouillonwürfel (5 Pfg.) 100 St. Mk. 1.25. Unfr. per Nachnahme.

Martin Eckhardt,
Lebensmittel-Industrie, Genfungen.

Jedes Quantum feinste

Seefische und Marinaden

liefert die

Hochseefischerei F. Schottke,
Geestemünde-F.

Lieferant sehr vieler Eisenbahner.
Preisliste gratis und franko.

Für die Redaktion verantwortlich: Verbandsvorsitzender Carl Schneider, Dahlhausen-Ruhr. — Für den Inseratenteil verantwortlich C. Hundt sel. Wwe., Hattingen-Ruhr. — Druck: C. Hundt sel. Wwe., Hattingen-Ruhr.