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. 7 **Dahlhausen, 1. April 1915** **4. Jahrgang**

Inhalt: Ostermorgen. — Otto von Bismarck. — Kriegswagen einst und jetzt. — Die neue Ernte. — Zur Frage der Volksernährung. Berechnung der Dienstzeit der Kriegsfreiwilligen. — Vom Rettungsdienst der Eisenbahnen. — Ueber die wichtige Frage der Anrechnung der Beamtenpensionen auf die Kriegsbesoldung. — Keine neuen Beamtenstellen während des Krieges. — Durchhalten in der Kriegssammlung. — Fachliche Rundschau. — Zehn Jahre Erinnerungsabzeichen für 25- und 40jährige Eisenbahndienstzeit. — Wer hilft uns? — Vereinsnachrichten. — Amtliche Bekanntmachungen und Erlasse. — Bekanntmachung. Versammlungskalender. — Danksagungen. — Inserate.

Ostermorgen.

Die Lerche stieg am Ostermorgen
Empor ins klarste Luftgebiet,
Und schmettert hoch im Blau verborgen,
Ein freudig Auferstehungslied.

Und wie sie schmetterte, da sangen
Es tausend Stimmen nach im Feld:
Wach auf! Das Alte ist vergangen,
Wach auf! Du froh verjüngte Welt!

Wacht auf! Und rauscht durchs Tal ihr Bronnen,
Und lobt den Herrn mit frohem Schall!
Wacht auf im Frühlingsglanz der Sonnen,
Ihr grünen Halm' und Blätter all!

Ihr Veilchen in den Waldesgründen,
Ihr Primeln gelb, ihr Blüten rot,
Ihr sollt es alle mit verkünden:
Die Lieb' ist stärker als der Tod.

Emanuel v. Geibel.

Otto von Bismarck.

Zum hundertsten Geburtstage des eisernen Kanzlers.

Mitten in einer eisernen Zeit wurde der „eiserne Kanzler des Deutschen Reiches", Otto v. Bismarck, geboren. Und wieder ist es eine eiserne Zeit, ausgefüllt von gewaltigen und wuchtigen Weltereignissen, in der sein hundertjähriger Geburtstag wiederkehrt. Umsomehr hat das deutsche Volk Veranlassung, dieses Tages in stiller Dankbarkeit zu gedenken, als es der Geist Bismarcks ist, der es in diesem gewaltigen Kampfe gegen eine Welt von Feinden beseelt und führt. Nicht nur, daß uns Bismarck das Schwert gehärtet hat, mit dem wir die Feinde des Deutschtums und der Entfaltung deutschen Wesens und wirtschaftlicher Entwicklung niederkämpfen, er hat auch den Gedanken der deutschen Einheit und die Triebe der nationalen Stärke in das Herz des deutschen Volkes gepflanzt, so daß gerade die jetzigen politischen und wirtschaftlichen Lebensäußerungen als Zeichen der nationalen Einheit und Stärke der Gedankenwelt Bismarcks entstammen. Ein Werk des Bismarckschen Genius' ist ja auch der Bündnisvertrag, dank dessen uns in diesem gewaltigen Völkerringen unsere wesens- und geistesverwandten Verbündeten zur Seite stehen.

Otto von Bismarck, einem alten niederdeutschen Geschlechte entstammend, ist am 1. April 1815 als das vierte Kind Ferdinand von Bismarcks und Wilhelmine Menckens geboren, entstammt also der Verbindung eines landadligen Geschlechtes, wie es die Bismarcks waren, und eines solchen bürgerlicher Herkunft, dem die Mencken, aus dem Gelehrten- und Kaufmannsstande hervorgegangen, angehörten. Die Knabenjahre verbrachte Otto von Bismarck auf den in der schlichten und anmutigen pommerschen Landschaft gelegenen Besitztümern des Vaters, die ihm nicht nur damals als ein Paradies der Kindheit erschienen, sondern die auch später dem großen Staatsmann ein stiller Zufluchtsort, ein friedlicher Ruhepunkt waren. Doch schon frühzeitig, kaum sechs Jahre alt, mußte der Knabe die ländliche Behaglichkeit mit



der straffen Zucht einer Erziehungsanstalt in Berlin auf Wunsch und Betreiben der Mutter, die selbst literarisch veranlagt und auf eine sorgsame geistige und körperliche Erziehung ihrer Kinder bedacht war, vertauschen. Da jedoch Otto von Bismarck das Leben in der nach den strengen Grundsätzen Jahns und Pestalozzis geleiteten Anstalt nicht recht zusagte, trat er im Jahre 1827 in das Friedrich-Wilhelm-Gymnasium in Berlin, und im Jahre 1830 in das Gymnasium zum grauen Kloster ein, wo er im Frühjahr 1832 die

Reifeprüfung bestand, um nunmehr seine studentische Ausbildung auf der Universität Göttingen zu beginnen. Auf dieser Hochschule hat er jedoch nur anderthalb Jahre dem Studium obgelegen, scheinbar weniger in dem Wunsche, sich durch wissenschaftliche Leistungen hervorzutun, als der Tradition gemäß, das Studentenleben als eine zwischen der ungebundenen Jugendzeit und der staats- und weltmännischen Laufbahn liegende Brücke zu betrachten. Otto von Bismarck führte als Student in seiner urwüchsigen deutschen Charakterveranlagung und Denkweise ein ausgelassenes Burschenleben, das ihn nicht nur mit jungen Standesgenossen der damaligen Zeit, sondern auch mit den Söhnen der bürgerlichen Gesellschaft, die übrigens in seinem Korps in der Mehrzahl waren, in gesellschaftlichen Verkehr brachte. Obwohl sich seines Standes als Edelmann bewußt, schien Otto von Bismarck doch in der Beziehung die Eigenschaften seines Vaters geerbt zu haben, von dem er selbst einmal sagte, daß er von „aristokratischen Vorurteilen" frei sei. Um seine Kenntnisse namentlich in staatswissenschaftlichen Fächern zu bereichern, bezog er im Herbst 1833 die Universität Berlin. Hier genoß er jedoch zugleich auch im besten Sinne des Wortes weltmännische Bildung. Er las viel, besonders klassische und philosophische Schriften, und unterhielt sich auch eifrig mit geistig hochstehenden Studiengenossen, wie mit dem Grafen Keyserling, besonders über Weltanschauungsfragen. Nach bestandener Prüfung wurde Otto von Bismarck im Jahre 1835 Auskalkulator beim Stadtgericht in Berlin, und im Jahre 1836 auf Grund der Prüfungsarbeit „Ueber die Sparsamkeit im Staatshaushalte" zum Regierungsreferendar ernannt. Damit war allerdings der Wunsch seiner Eltern, die ihn für die Offizierslaufbahn ausersehen hatten, durchkreuzt, aber auch der erste Schritt zur Ausbildung für den diplomatischen Dienst war getan.

Otto von Bismarcks erste Verwaltungstätigkeit in Aachen, wo ihm besonders das kleinstädtische Leben zusagte, war jedoch nur von kurzer Dauer. In dem regen Gesellschaftsleben der alten Bäderstadt hatte er die Zuneigung einer jungen Engländerin von „seltener Schönheit" gefunden, der er nicht widerstehen konnte. Er nahm dieserhalb einen längeren Urlaub, um dann gegen Ende des Jahres 1837 sich erneut dem Verwaltungsdienste bei der Regierung in Potsdam zu widmen. Aber schon im nächsten Frühjahr vertauschte er die Referendartätigkeit mit dem Militärdienst durch den Eintritt als Freiwilliger in das Gardejägerbataillon in Potsdam. Inzwischen waren schwere Familienereignisse, namentlich infolge Krankheit der Mutter, die schon am 1. Januar 1839 deren Tod herbeiführte, über die Familie Bismarck hereingebrochen. Dies mochte die Veranlassung gewesen sein, daß Otto von Bismarck jetzt entschlossen war, dem Staatsdienst den Rücken zu kehren und sich der Bewirtschaftung der pommerschen Güter zusammen mit seinem Bruder Bernhard zu widmen. Zwar fand der neue „Herr von Kniephof und Külz" auch in dem landwirtschaftlichen Berufe keine dauernde Befriedigung, aber er erwarb sich doch gerade in diesem Wirkungskreise im Verkehr mit den verschiedensten Schichten der ländlichen und kleinstädtischen Bevölkerung ein reiches Maß praktischer Erfahrung. Er lernte das „Volk", den Arbeiter und Bauer, in seinem sozialen Denken, in seinen wirtschaftlichen und geistigen Bedürfnissen kennen, was sicher nicht ohne Einwirkung auf seine Lebensanschauung gewesen ist. In diesem freien, von der Großstadtetikette unbeeinflußten Wirkungskreise wuchs aber auch der Tatendrang des jungen Bismarck, und oft entlud sich seine Phantasie in ungestümen, leidenschaftlichen Lebensäußerungen.

Von größeren Auslandsreisen heimgekehrt, nahm er Anfangs der vierziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zum ersten Male am politischen Leben tätigen Anteil. Er vertrat seinen ältesten Bruder als Landrat und wohnte den Verhandlungen des Provinziallandtages bei, ohne hierbei mit seiner zu Kritik neigenden Meinungsäußerung zurück zu halten.

Im Jahre 1847 wurde Otto v. Bismarck in den Vereinigten Landtag berufen. Er gehörte der Junkerpartei an, und schon hier stellte er sich mit der ganzen Wucht seiner Persönlichkeit in den Dienst der Beratungen. Von dem Gedanken geleitet, die Macht der preußischen Krone zu stärken, wollte er dem Vaterlande dienen, und es ist gewiß bezeichnend für sein politisches Verhalten, daß er zur Erreichung dieses Zieles schon damals mit einer gewissen offenherzigen Leidenschaft gegen die Ausländerei der Deutschen auftrat und einer Stärkung und Läuterung des preußischen Nationalstolzes das Wort redete. Ihm schwebte das Ideal eines einheitlichen, christlichen Staatswesens vor, für dessen Verwirklichung er mit rücksichtsloser Schärfe gegen die widerstrebenden politischen Parteien kämpfte.

Inzwischen hatte sich Otto von Bismarck mit Johanna von Puttkamer verlobt, die er auf einer gemeinsamen Harz-

Kriegswagen einst und jetzt.

Von Th. Wolff-Friedenau.

(Nachdruck verboten.)

(Fortsetzung.)

Ein gänzlich neuartiges Kriegsfahrzeug zu schaffen, war dann erst unserer neuesten Zeit vorbehalten, und dieses war das Automobil, mit dem ein neues Kapitel in der Geschichte der militärischen und kriegerischen Verwendung des Wagens beginnt. Seit das Automobil überhaupt ein brauchbares Fahrzeug geworden ist — und das ist bekanntlich erst seit etwa anderthalb Jahrzehnten der Fall — haben die Heeresverwaltungen wohl aller bedeutenderen Staaten ihr Augenmerk auf den Motorwagen gerichtet, und seit dieser in so bedeutendem u. immer wachsendem Maße in das moderne Verkehrs- u. Transportwesen eingetreten ist, hat man auch mit der militärischen Verwendung des Automobils als Personenbeförderungs- wie Lastentransportmittel begonnen. In dem gegenwärtigen Kriege, diesem gewaltigsten Völkerringen, das die Weltgeschichte kennt, ist auch dem Automobil als Mittel der Kriegsführung, als Verkehrs- und Transportmittel und auch als Waffe eine große Aufgabe beschieden, und viele Tausende von Kraftwagen tun bei den beteiligten Heeren Dienst.

Aber so neu das Automobil im allgemeinen und als Kriegsfahrzeug im besonderen ist, so ist das älteste Kriegsautomobil doch schon vor über 200 Jahren gebaut worden. Das verhielt sich nämlich folgendermaßen: Gegen Ende des 17. und Anfang des 18. Jahrhunderts wurden in Deutschland und Frankreich von verschiedenen Wagenbaukünstlern Wagen einer ganz neuen und eigenartigen Konstruktion hergestellt, Fahrzeuge, die nicht durch Pferde- oder sonstiges Tiergespann gezogen, sondern statt dessen vermittelst eines im Innern des Wagens befindlichen Mechanismus angetrieben wurden. Dieser bestand aus Zahnrädern und Kurbeln, die, in Bewegung gesetzt, auf die Wagenräder wirkten und so diese und damit das ganze Fahrzeug in Bewegung setzten. Angetrieben wurde der ganze Apparat von einer oder auch einigen im Innern des Wagens versteckten Personen. Dieser neuartigen Einrichtung wegen und weil sie ohne Vorspann fahren konnten, wurden diese Fahrzeuge als „selbstfahrende" Wagen bezeichnet, u. tatsächlich repräsentieren sie wohl die erste Vorstufe des modernen Automobils. Ein solcher selbstfahrender Wagen, der für Kriegszwecke bestimmt war, machte im Anfang des 18. Jahrhunderts viel Aufsehen. Erbauer des Vehikels war ein belgischer Maler. Der Antrieb des Fahrzeuges sollte von einem auf dem Wagen stehenden Mann vermittelst eines Kurbelwerkes erfolgen, das in der Art, wie man einen Schleifstein dreht, in Bewegung gesetzt wurde und dadurch den Wagen selbst in Bewegung brachte. Der Wagenkasten war groß genug, um hundert Personen aufzunehmen, außerdem war der Wagen noch mit einem Geschütz ausgerüstet. Auf einer Abbildung, die von dem Wagen



Abb. 6. Das älteste Kriegsautomobil.

reise mit Moritz und Maria von Blankenburg kennen und lieben gelernt hatte, und am 28. Juli 1847 fand die Vermählung in der Dorfkirche zu Alt-Kolziglow statt. In Johanna von Puttkamer hatte Bismarck eine treue Gattin gefunden, die als gemütvolle Lebensgefährtin an allen Wandlungen und Schicksalen seines bewegten Lebens inneren Anteil nahm. An ihrer Seite und inmitten heranwachsender Kinder konnte sich Bismarck eines ungetrübten Familienglückes erfreuen, bis ihm die treue Gattin am 27. November 1894 durch den Tod hinweggerissen wurde. 4 Jahre später, am 30. Juli 1899, schloß auch er die Augen für immer.

Als Bismarck seine politische Laufbahn begann, tobten schwere innere Kämpfe im Lande. Trübe Gewitterwolken zogen sich im Revolutionsjahre 1848 zusammen und drohten sich zu entladen. Bismarcks Verdienst war es, daß sich Preußen den österreichischen Ansprüchen unterwarf und daß auf der Grundlage der Gleichberechtigung Preußens und Oesterreichs im deutschen Bunde ein Schutz- und Trutzbündnis zustande kam. Dieses Eintreten für die Macht der preußischen Krone brachte Bismarck den Erfolg ein, daß ihn König Friedrich Wilhelm 4. zum Gesandten des Deutschen Bundes in Frankfurt a. M. ernannte. In ihm erblickte der König nicht nur den rücksichtslosen Bekämpfer der Revolution, sondern auch einen warmen Freund Oesterreichs. Am 15. Juli 1851 wurde Bismarck Bundestagsgesandter, so daß auch die Familie Bismarck nach Frankfurt übersiedelte. Während dieser Zeit der Frankfurter Gesandtschaft hatte Preußen schwere Krisen zu überstehen, die es in einen Weltkrieg hineinzuziehen drohten. Diese Gefahr wurde durch die geschickte Politik Bismarcks glücklich abgewandt. Nachdem inzwischen Prinz Wilhelm von Preußen im Jahre 1858 die Regentschaft angetreten hatte, erhielt Bismarck Anfang des Jahres 1859 den Ruf als außerordentlicher Gesandter in Petersburg. Indessen waren in Preußen abermals schwere innere Kämpfe ausgebrochen, die Bismarck an das Ruder des preußischen Regierungsschiffes riefen. König Wilhelm hatte ihn zum Ministerpräsidenten ausersehen. Und schon in der ersten Zeit dieser seiner Tätigkeit rollte er, obwohl die patriotischen Kreise in ihm den Zerstörer deutscher Einheit erblickten, die deutsche Frage auf.

Die nun folgende Konfliktszeit, die über Preußen und Deutschland hereinbrach, stellte Bismarck vor die schwersten politischen Aufgaben, die er — in vielen Punkten den Zeitgenossen unverständlich — in geradezu meisterhafter Weise löste. Nach dem Kriege mit Dänemark im Jahre 1864 und dem deutschen Bruderkriege im Jahre 1866 war Bismarcks geniale Politik vor allen Dingen darauf gerichtet, mit der Grundlage der gewonnenen Siege die deutsche Einheit aufzubauen. Im Jahre 1868 entstand das erste deutsche Zollparlament, aber schon waren seine Feinde und Widersacher eifrig am Werke, um die ersten Wurzeln dieses Einheitsgedankens zu vernichten. Die im Westen von seiten Frankreichs immer deutlicher drohende Gefahr einer Zerstückelung Deutschlands kam im deutsch-französischen Krieg zum entscheidenden Ausdruck, mit dessen glorreichem Ausgange für die deutsche Sache das Werk Bismarcks, die Einheit Deutschlands, besiegelt wurde. Am 21. März 1871 wurde der erste deutsche Reichstag feierlich eröffnet und Bismarck in den Fürstenstand erhoben.

Nun beginnt Bismarcks unermüdliche Tätigkeit für den inneren Ausbau seines großen Werkes, des Deutschen Reiches. Hatte er im ersten Jahrzehnt nach der Reichsgründung im Verein mit Kaiser Wilhelm dafür gesorgt, daß Land und Volk nach außen hin, durch den Bündnisvertrag mit Oesterreich geschützt, dem auch Italien Anfang des Jahres 1882 beitrat, in einer kraftvollen Entwicklung erstarkte, so galt nun sein Wirken dem inneren Ausbau seiner genialen Schöpfung. Die Verstaatlichung der Eisenbahnen ist Bismarcks Werk. Bismarck war der Begründer unserer Kolonialmacht und ein Vorkämpfer für innere Kolonisation. Nachdem die Zollgesetzgebung vollendet war, ging er an die Verwirklichung sozialer Reformpläne, mit denen er neuschaffend und bahnbrechend nicht nur für Deutschland, sondern für die ganze Kulturwelt und für alle Zeiten hervorgetreten ist. Die Begleiterscheinung der damals einsetzenden wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands richtig erkennend, hat Bismarck in der sozialen Gesetzgebung, welche die Botschaft Kaiser Wilhelms vom 17. November 1881 einleitete, nicht nur die Aufgabe des modernen Staates ihrer Erfüllung entgegengeführt, sondern sich auch mit diesem „Werke großer Voraussicht" ein bleibendes Denkmal gesetzt. In dieser genialen Schöpfung lebt der Genius Bismarcks im deutschen Volke unsterblich weiter, die nunmehr bereits über ein Vierteljahrhundert reiche Früchte getragen hat. Aber Bismarck ist nicht nur der große Politiker und erfolgreiche Reformator, er ist zugleich auch der Erzieher des deutschen Volkes zur Klarheit des Denkens,

---

noch erhalten geblieben ist, können wir die kriegerische Ausrüstung desselben sehr wohl erkennen. Der Erfinder machte eine riesige Reklame für den Wagen und bot diesen allen Regierungen als Kriegsfahrzeug an. Die italienische Regierung zeigte auch anfänglich Interesse für das kuriose Ding und ließ eine Probefahrt damit veranstalten, bei welcher der berühmte Physiker und Jesuitenpater Kircher als Sachverständiger fungierte. Die Produktion mißlang jedoch vollständig. Denn obwohl der Erfinder aus Leibeskräften an den Kurbeln drehte, vermochte er den Wagen doch kaum einige Schritte fortzubewegen, während er vorher behauptet hatte, mit dem Fahrzeug in einer Stunde 5000 Schritt zurücklegen zu können. Nach dieser mangelhaften Leistung bekundete die italienische Regierung kein Interesse weiter für das Fahrzeug, das sein Erbauer späterhin den Malteserrittern zum Kampfe gegen die Türken angeboten haben soll. Doch ist nichts bekannt darüber geworden, ob diese von dem Anerbieten Gebrauch gemacht und noch weniger, ob sie mit dem Wagenungetüm kriegerische Erfolge erzielt haben. Immerhin aber verdient das Vehikel den Anspruch, als erstes und ältestes Kriegsautomobil gelten zu dürfen.

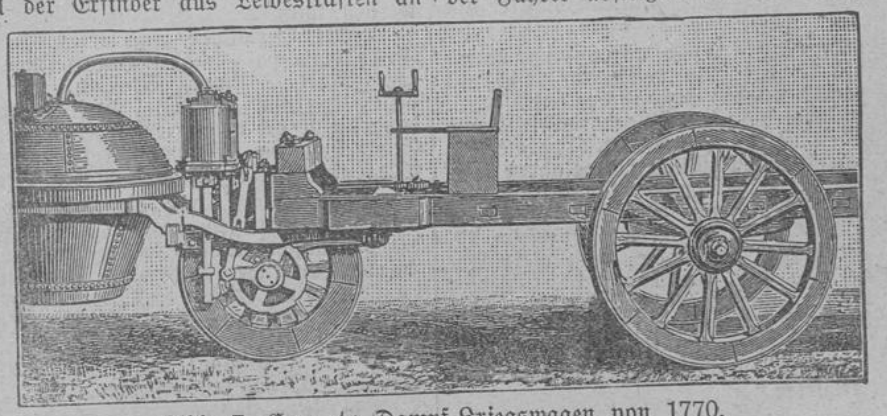


Abb. 7. Cugnots Dampf-Kriegswagen von 1770.

Aus dem Jahre 1770 liegt dann aber ein Bericht über einen ebenfalls für kriegerische Zwecke gedachten Wagen vor, der sogar als erster Kraftwagen im modernen Sinne bezeichnet werden muß. Der französische Genieoffizier Nikolaus Cugnot hatte nämlich in dem genannten Jahre als erster einen Wagen hergestellt, der mit Dampfkraft betrieben wurde und als erstes und ältestes Kraftfahrzeug in der Geschichte des Automobils eine gewisse Berühmtheit erlangt hat. Der Wagen war mit einer Dampfmaschine Newkomenscher Konstruktion versehen, im übrigen aber ganz wie ein gewöhnlicher Wagen gebaut. Der auf- und abgehende Kolben der Dampfmaschine wirkte vermittelst Kolben- und Kurbelstange auf die Wagenräder und versetzte diese in Umdrehung, also immerhin schon eine den späteren Dampffahrzeugen angenäherte Konstruktion. Daß diese jedoch ebenfalls mehr eine Kuriosität denn ein praktisch brauchbares Fahrzeug war, geht wohl am besten aus der Tatsache hervor, daß die Maschine immer nur eine Viertelstunde lang in Betrieb blieb; nach dieser Frist mußte der Fahrer absteigen und der Maschine von neuem Wasser und Kohle zuführen. Dennoch glaubte Cugnot, daß mit seinem Fahrzeug, besonders für Kriegszwecke, für Munitions- und Proviantransport, große Erfolge erzielt werden könnten, und bewarb sich bei der französischen Regierung eifrig um die Verwendung seines Fahrzeuges. Tatsächlich gelang es ihm auch, das Interesse des Kriegsministeriums für den Wagen zu erwecken. Es wurden im Beisein mehrerer höherer Offiziere Probefahrten veranstaltet, die jedoch wenig befriedigende Resultate ergaben. Als Cugnot schließlich auch noch das Unglück hatte, bei einer dieser Probefahrten mit seinem Wagen eine Gartenmauer einzufahren und zu einem erheblichen Schadenersatz herangezogen zu werden, der ihn fast sein ganzes Vermögen kostete, stellte er die weiteren Versuche entmutigt ein. Aber die Geschichte hat ihm den Ruhm, nicht nur den ersten Dampfwagen, sondern auch den ersten Kriegskraftwagen gebaut zu haben, zuerkannt.

(Fortsetzung folgt.)

zur kühnen Entschlossenheit und zur zähen Ausdauer des Willens. In ihm verehrt das geeinte und einige deutsche Volk, das heute um seine vaterländische Existenz ringt,

der Zwietracht eisernen Erwürger
des Deutschen Reiches Ehrenbürger.

Die neue Ernte.

Die vorhandenen Vorräte an Brotgetreide reichen bekanntlich, wenn mit der bisherigen Verteilung fortgefahren wird, bis zum 15. August zur Ernährung des gesamten Volkes aus, wobei noch Reserve von 20 Prozent zurückgestellt ist. In den „Münchener Neuesten Nachrichten" untersucht nun Dr. Georg Heim die Frage, zu welchem Termin wir auf die neue Ernte rechnen können, und er kommt zu dem Ergebnis, daß, vom 20. März ab gerechnet, bei einem normalen Erntejahr und günstigen Erntewetter in 100 Tagen das erste Mehl aus Körnern der Ernte 1915 in Brot verbacken werden kann. Das wäre also am 28. Juni. Der Verfasser begründet diese Annahme in folgender Weise:

Die Reifezeit für die Körnerfrüchte umfaßt bei der Ausdehnung der klimatischen Verschiedenheit Deutschlands eine weite Spanne von Anfang Juni bis Ende September. Die milden, warmen Sandtäler des Mains, die Vorderpfalz, die fruchtbaren Böden des Rottales sind selbstverständlich zeitlich den höher und rauher gelegenen Böden der Mittelgebirgslage weit voraus. Die ersten Körner werden wir schon Ende Mai in der wärmeren gemäßigten Zone, und zwar auf fremdem Boden, einernten. Unsere Truppen haben nicht nur gekämpft, sondern sie haben auch die Fluren bestellt. Viel tausend Hektar Land, bis auf fünf bis sechs Kilometer an die Positionen der deutschen Truppen heran, hat der Dampfflug die Erde durchfurcht, und nach Mitteilungen, die ich erhalten habe, sind die Bestellarbeiten bereits beendet. Schon Mitte Juni beginnt bei uns in Bayern, obwohl wir zu den höher gelegenen Teilen Deutschlands gehören, in normalen Jahren die Ernte. Eine Umfrage, die ich in verschiedenen Gegenden bei seit langen Jahren ansässigen tüchtigen Oekonomen veranstaltet habe, ergibt beispielsweise, daß in Unterfranken Wintergerste schon in der ersten und zweiten Juniwoche geschnitten wurde, im Donautal, in der Regensburger Gegend, Mitte Juni, Sommergerste und Winterroggen in der ersten und zweiten Juliwoche, einheimischer Winterweizen (Braunweizen) Ende Juli, englische Weizensorten in der ersten und zweiten Augustwoche, Sommerweizen acht Tage später wie Braunweizen, Sommerroggen zwischen Winterweizen und Sommerweizen.

Von diesen Voraussetzungen ausgehend, regt Heim an, daß sofort mit einer Organisation zur Verwendung der neuen Ernte begonnen wird. Es müßten Erhebungen über die Erntezeit veranstaltet werden, um alle Gemarkungen festzustellen, die erfahrungsgemäß mit der Ernte zuerst beginnen und dem deutschen Volke neue Nahrungsmittel zur Verfügung stellen können. Heim schreibt dann weiter:

„In dem Organisationsplan ist selbstverständlich vorzusehen, daß jedem Besitzer voraus und rechtzeitig mitgeteilt wird, wo er seine Getreidemengen anzufahren hat, damit sich die Ansammlung auf dem kürzesten Wege vollzieht und auf dem raschesten Wege die angesammelten Quantitäten bestimmten, vorher zu bezeichnenden Mühlen zugefahren werden. Die Mühlen müssen die angefahrenen Quantitäten sofort vermahlen, und jede Mühle muß ein Verzeichnis von Adressen haben, an die das Mehl sofort zu verschicken ist. Schon beginnend mit der ersten Juniwoche, muß diese Ansammlung von Getreide und die Verteilung des Mehles planmäßig erfolgen. Nichts darf dem Zufall, nichts der Willkür überlassen bleiben. Selbstverständlich muß auch die neue Körnerernte von erster Stunde an dem freien Markte entzogen werden; die Bestimmungen über Beschlagnahme und Enteignung müssen weiterwirken."

Mit Recht meint Heim, daß bei solcher Vorsicht und Umsicht die Hoffnung unserer Feinde auf die Aushungerung des deutschen Volkes dauernd zunichte werden muß.

Zur Frage der Volksernährung.

In Verfolg der vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten in der Nahrungsmittelfrage getroffenen Anordnungen genehmigt ein neuerer Erlaß, daß solchen Bediensteten, die an ihrem Dienst- oder Wohnorte keine Gelegenheit haben, Feld- oder Gartenbau zu betreiben, während der Kriegszeit nach einem in der Nähe gelegenen Orte, an dem sie nachweislich Land gepachtet haben, freie Fahrt zu dessen Bewirtschaftung bewilligt werden kann. Gleiche Vergünstigung gilt für die Angehörigen des Hausstandes solcher Bediensteten. Die Frage, ob am Dienst- oder Wohnorte keine Gelegenheit zur Anpachtung besteht, ist in jedem Falle sorgfältig zu prüfen.

Ein weiterer Erlaß des Herrn Ministers vom 12. März ds. Js. spricht aus, daß bei der erheblichen volkswirtschaftlichen Bedeutung, die der Verwertung lebender und frischer Fische als Nahrungsmittel in der jetzigen Zeit zukommt, es dringend geboten sei, Sendungen lebender und frischer Fische möglichst schleunigst und zuverlässig zu befördern. Der Erlaß spricht die Erwartung aus, daß die Königlichen Eisenbahn-Direktionen der Beförderung dieser Sendungen ihre besondere Aufmerksamkeit zuwenden.

Berechnung der Dienstzeit der Kriegsfreiwilligen.

Es ist zu unterscheiden zwischen Kriegsfreiwilligen und Freiwilligen. Die Kriegsfreiwilligen werden auf Kriegsdauer angenommen und bei der Demobilmachung oder Auflösung der betreffenden Truppenteile usw. zur Disposition der Ersatzbehörden entlassen. Diese entscheiden über das spätere Dienstverhältnis. Die Entscheidung wird verschieden sein, je nachdem die Betreffenden a) noch nicht militärpflichtig sind — Kalenderjahr, in dem das 20. Lebensjahr vollendet wird —; b) militärpflichtig oder c) nicht militärpflichtig sind, und nach dem Grade ihrer militärischen Ausbildung. Die Freiwilligen werden nach Beendigung des Krieges bis zur Ableistung ihrer gesetzlichen Dienstzeit im Dienst zurückbehalten, also Einjährig-Freiwillige nur insgesamt ein Jahr, die übrigen, je nach der Waffengattung, zwei bis drei Jahre. Die zum Einjährig-Freiwilligendienst Berechtigten, die mit ihrer Jahresklasse zum Dienst herangezogen wurden, also nicht freiwillig eingetreten sind, treten, sofern sie es wünschen, bei der Auflösung der Ersatztruppenteile wieder in den Genuß der ihnen bewilligten vorläufigen Zurückstellung. Die als Kriegsfreiwillige eingetretenen Mannschaften ohne Berechtigungsschein können ihre aktive Dienstzeit von zwei oder drei Jahren an die Demobilmachung anschließend beenden, desgleichen auch die mit Berechtigungsschein zum Einjährig-Freiwilligendienst versehenen Kriegsfreiwilligen ihre aktive Dienstzeit von einem Jahre. Die bereits abgeleistete Dienstzeit gelangt bei allen vor Ableistung der gesetzlichen Dienstpflicht Entlassenen bei etwaiger späterer Wieder-Einstellung zur Anrechnung.

Vom Rettungsdienst der Eisenbahnen.

Unübersehbar ist das Arbeitsfeld der Eisenbahnen im Kriege. Und auch das Maß der Arbeit, die geleistet wurde und noch zu leisten ist, läßt sich kaum in Ziffern oder Werten darstellen. Es ist ein Kriegskapitel, das erst geschrieben werden muß.

Zwei Breslauer Bahnärzte — Dr. Ressel und Dr. Friedmann — haben (im Verlage der Bahnhofsbuchhandlung Karl Dittmar, Breslau) ein Buch erscheinen lassen, dessen ausführlicher Titel den Inhalt andeutet: „Der Rettungsdienst bei den Preußisch-Hessischen Eisenbahnen und seine Ergänzung im Eisenbahndirektionsbezirk Breslau durch die Eisenbahnabteilungen vom Roten Kreuz."

Man erkennt, daß die Verfasser ein großes Stück Arbeit zu bewältigen hatten. Die eingehenden Schilderungen der Rettungseinrichtungen im Direktionsbezirk Breslau stützen sich auf amtliches Material. Der Inhalt der Rettungskasten wird erklärt und die mustergiltige Einrichtung der Rettungswagen und Hilfszüge geschildert. In Friedenszeiten verfügen die preußischen Eisenbahnen allein über 75 solcher Hilfszüge; diese Zahl hat seit Kriegsbeginn eine erhebliche Erhöhung erfahren.

Ein interessanter Abschnitt des Buches beschäftigt sich mit der Ausbildung von Eisenbahnbediensteten für den Samariterdienst. Hierzu geben die Verfasser die Erklärung: „Die Ausbildung einer Abteilung von fünfzehn Mann im Samariterdienst kostet die Eisenbahnverwaltung alljährlich 150 Mark. Zieht man nun in Betracht, daß zurzeit allein im Eisenbahndirektionsbezirk Breslau etwa 800 Mann im Samariterdienst ausgebildet sind, die in jedem Jahre die Ausbildung wiederholen, so läßt sich ermessen, einen wie hohen Betrag die Eisenbahnverwaltung für die Ausbildung einer Zahl ihrer Bediensteten im Samariterdienst alljährlich aufwendet." Die Verfasser meinen, daß eine Ausdehnung und Vervollkommnung des Eisenbahnsamariterdienstes durch ein engeres Zusammenwirken der Männer vom Flügelrad und der Leute vom Roten Kreuz bewirkt werden könnte. Was die Eisenbahnabteilungen des Roten Kreuzes in dieser Kriegs-

zeit geleistet haben, wird an praktischen Beispielen überzeugend dargelegt, und man kann den Worten der beiden Aerzte mit Genugtuung zustimmen.

„Vier Monate sind seit der Mobilmachung verflossen. Schwere, ungewöhnte Arbeit mußte im Zeichen des Roten Kreuzes geleistet werden, um allen denen zu helfen, die freudig und opferwillig zu den Waffen griffen, um das geliebte Vaterland zu retten, Aber gern und willig haben Aerzte, Helferinnen und Samariter sich aufopfernd ihrem schweren, entsagungsvollen Dienst hingegeben. So manche Enttäuschung ist allerdings nicht ausgeblieben, viele schwere Stunden mußten überwunden und vieles mußte hinzugelernt werden, um die Tätigkeit im Roten Kreuz zu dem zu machen, was sie heute ist, ein Segen für die Verwundeten, ein tröstendes Gefühl für diejenigen, die in der Heimat bleiben müssen, nicht mitkämpfen dürfen für die Erhaltung des Vaterlandes und nun Gelegenheit finden, mit liebevollem Herzen die Wunden zu heilen, die der Krieg grausam und unerbittlich schlägt."

Gute Abbildungen, technische Erläuterungen und Tabellen ergänzen das lesenswerte Buch, das dem Fachmann viel Neues bringt und in dem Laien die Ueberzeugung festigt, daß unsere Verwundetenfürsorge ohne Beispiel ist.

Ueber die wichtige Frage der Anrechnung der Beamtenpensionen auf die Kriegsbesoldung

ist in einer neuen Verfügung bestimmt worden, daß, so weit bei den pensionierten, mit Kriegsstellen beliehenen Reichsbeamten eine Anrechnung der Pension auf die Kriegsbesoldung bereits stattgefunden hat, es hierbei sein Bewenden haben kann, wenn die Kriegsbesoldung vom 1. des Monats ab zur Zahlung gelangt ist. Anderenfalls ist das für die zweite Monatshälfte um den empfangenen Pensionsbetrag gekürzte Gehalt voll zu zahlen. Bei anderen Beamten ist eine etwaige Anrechnung der Pension auf die Kriegsbesoldung in jedem Falle wieder rückgängig zu machen. Zur Herbeiführung einer Uebereinstimmung zwischen der Vorschrift des § 8, Ziffer 1, letzter Absatz der Kriegsbesoldungsvorschrift mit den Vorschriften der §§ 24 und 25 des Offizier-Pensionsgesetzes erhält ferner der letzte Absatz der Ziffer 1 des § 8 der Kriegsbesoldungsvorschrift folgende Fassung: Die Kriegsbesoldung wird für den Anfangsmonat oder seine zweite Hälfte mit dem vollen Betrag auf den Kriegsjahres-Etat in Ausgabe angewiesen; die für dieselbe Zeit bereits erhobenen Gebührnisse werden dagegen den Fonds wieder zugeführt, von denen die Ausgabe geleistet ist, mit Ausnahme von Offizierspensionen, die bei dem Pensionsfonds in Ausgabe verbleiben. In diesem Falle wird die auf den Kriegsjahres-Etat in Ausgabe anzuweisende Kriegsbesoldung bis zu sieben Zehntel ihres Betrages um den für dieselbe Zeit erhaltenen Pensionsbetrag gekürzt, wenn das Kriegsgehalt vom Ersten des Monats ab gezahlt wird. Kommt das Kriegsgehalt nur für die zweite Hälfte des Monats zur Zahlung, so findet eine Anrechnung der für diese Zeit bereits empfangenen Pension nicht statt.

Keine neuen Beamtenstellen während des Krieges.

Die durch den Krieg für alle Zweige der Verwaltung gebotene Sparsamkeit kommt auch dadurch zum Ausdruck, daß für das nächste Etatsjahr neue Beamtenstellen grundsätzlich nicht geschaffen werden. So wird der Reichsetat für 1915 in keiner Verwaltung Mittel für neue Beamtenstellen anfordern, obwohl naturgemäß Beamte in großer Zahl zum Heeresdienst einberufen sind und fast in allen Aemtern infolge des Krieges eine sehr stark gesteigerte Tätigkeit herrscht. Man muß sich dabei vergegenwärtigen, daß bisher alljährlich besonders in den großen Betriebsverwaltungen zahlreiche neue Stellen geschaffen wurden, die sich beispielsweise bei der Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung Jahr für Jahr auf mehrere Tausende beliefen. Auch in der preußischen Verwaltung ist durch den Etat für 1915 der Grundsatz zum Ausdruck gebracht, keine neuen Beamten- und Richterstellen zu schaffen. Eine Ausnahme findet nur da statt, wo im laufenden Etatsjahr neue Anlagen fertiggestellt sind, deren Inbetriebnahme die Anstellung von Beamten erfordert. Auch in der Justizverwaltung, die sonst alljährlich die Zahl der Richter, dem steigenden Bedarf entsprechend, vermehrte, hat man für das nächste Jahr auf neue Richterstellen vollkommen verzichtet.

Durchhalten in der Kriegssammlung.

Durchhalten heißt jetzt die Losung! Durchhalten im Feldkrieg, durchhalten im wirtschaftlichen Kampf, durchhalten in der Liebestätigkeit!

Die Eisenbahner haben den Vorzug, auf allen drei Gebieten sich hervortun zu können und sie haben tatsächlich vorbildlich gewirkt.

„Wir alle im Dienst der Staatseisenbahnverwaltung, vom Höchsten bis zum Jüngsten, sind von einem gewissen Glücksgefühl durchdrungen, weil wir uns bewußt sind, in dieser gewaltigen, erhabenen Zeit zu unserem Teile mit allen Kräften, die uns zur Verfügung stehen, beitragen zu können, das letzte große Ziel, den Sieg unseres Vaterlandes über unsere Feinde, zu erreichen."

Das hat erst kürzlich unser Herr Minister im Landtage gesagt, uns allen aus der Seele gesprochen, als alle politischen Parteien ausnahmslos ihre wärmste Anerkennung für die trefflichen Leistungen der Staatseisenbahnverwaltung auf militärischem, wirtschaftlichem und sozialem Gebiet zum Ausdruck brachten.

Nachdem Seine Majestät der Kaiser zuerst und schon zweimal jetzt im Kriege der Eisenbahnverwaltung Seinen Allerhöchsten Dank und Anerkennung ausgesprochen hat, wird dies neue Lob aus dem Munde der berufenen Volksvertreter uns ein neuer Ruhmestitel, aber auch ein Ansporn sein, immer noch Besseres zu leisten.

Herrliche Erfolge, gewaltige Siege sind errungen, fast Uebermenschliches trotz größter Strapazen ist von Armee und Marine geleistet. Aber immer neue Massen, immer weiteres Kriegsmaterial stellen die an Land und Volkszahl um ein Vielfaches überlegenen Feinde uns entgegen.

Zur völligen Niederringung, die wir erreichen müssen, wollen wir nicht untergehen, wird es noch langer Zeit, noch großer Opfer bedürfen.

Uns aber, die wir im sichern Heim unsere Einkünfte ungeschmälert fortbeziehen, liegt es ob, diese Opfer zu bringen, helfend einzuspringen, wo immer es not tut.

Deshalb jetzt zum Vierteljahrsbeginn die Herzen und die Beutel auf!

In der Hand des Herrn Ministers liegt nach wie vor die Verwendung der gesammelten Mittel. Sie werden den jeweilig dringendsten Zwecken zugeführt. Die Kämpfer im Felde stark und freudig zu erhalten zu Kampf und Sieg, wird auch ferner die erste Aufgabe der „Kriegssammlung der Eisenbahn" sein. Aber nicht nur der kämpfende, sondern auch der verwundete Krieger wird in manchen Fällen neben der gesetzlichen Versorgung noch mildtätiger Hilfe bedürfen. Weiter gilt es, den Eisenbahnern die Sorge zu mildern, deren Söhne durch die Härten des Krieges so große berufliche Nachteile erleiden, daß außer der gesetzlichen Rente noch weitere Hilfeleistung nötig wird. Gewiß werden viele von diesen über Hunderttausend zählenden Söhnen von Eisenbahnern zu Schaden kommen. Hilfseinrichtungen mancherlei Art für alle diese Zwecke sind in der Vorbereitung. Wahrlich Zwecke, die unsere Gebefreudigkeit wirksamst anfachen werden.

Die „Kriegssammlung der Eisenbahn" hat schon große Summen zusammengebracht, viel Segen gestiftet. Aber noch gewaltige Mittel sind nötig, um alle Wunden — nicht nur die körperlichen, die der Krieg schlägt — zu lindern und zu heilen.

Viele Vereine, Bezirke, Verbände haben unter verständnisvoller und eifrigster Führung Staunenswertes geleistet. Sie werden, des sind wir überzeugt, darin nicht nachlassen. Den andern aber mögen sie ein Vorbild sein!

Alle Vereine und Verbände werden hiermit aufgefordert, jetzt zum Beginn des April bei den Gehalts- und Lohnzahlungen erneut die Sammlung zu betreiben. Einen warmen Appell richten wir an alle Amtsvorstände und Dienstvorsteher, allen Eifer für einen reichen Erfolg einzusetzen.

Wie unsere tapferen Krieger zu Wasser und zu Lande trotz unerhörter Mühseligkeiten und Strapazen nicht erlahmen, wie sie unentwegt Blut und Leben für uns einsetzen, so wollen auch wir allzeit hinter ihnen stehen, fördernd und heilend eingreifen und nicht nachlassen in freudiger und freigebiger Opferwilligkeit.

Durchhalten auch in der „Kriegssammlung der Eisenbahn".

Kassel, Ende März 1915.

Der Vorstand
des Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine der Preuß.-Hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen.

Es wird gebeten, die Spenden nicht an den Allgemeinen Verband in Kassel oder die Bezirksverbände an den Sitzen

der Direktionen abzusenden, sondern unmittelbar auf das Postscheckkonto Nr. 1000 der Deutschen Bank, Zentrale in Berlin W. 8, einzuzahlen. Auf dem Postabschnitt ist zu vermerken: „Für die Kriegssammlung der Eisenbahn". Gleichzeitig ist wegen Prüfung des Eingangs auf dem Konto der Allgemeine Verband der Eisenbahnvereine in Kassel (Kgl. Eisenbahndirektion) über die Höhe des Betrags und den Tag der Absendung sofort zu benachrichtigen.

Vorstehendes den Mitgliedern zur Kenntnis. Der Verbandsvorstand nimmt an, daß sich die Mitglieder schon sämtlich an der „Kriegssammlung der Eisenbahn" beteiligen, daher sieht er von einer allgemeinen Sammlung unter den Mitgliedern ab, und ist gewillt, aus der Verbandskasse einen Betrag zu spenden. Er bittet aber die Bezirksvereinsvorstände bis 15. April 1915 um Mitteilung durch Karte, welcher Betrag wohl gegeben werden sollte. Der Verbandsvorstand wird dann den Schluß hieraus ziehen.

C. Schneider, Verb.-Vors.

Fachliche Rundschau.

Eigenartiges selbsttätiges Blocksignal auf der Pennsylvaniabahn. Die Pennsylvaniabahn, eine der technisch fortgeschrittensten nordamerikanischen Bahnen, beabsichtigt auf ihrer viergleisigen Hauptstrecke zwischen Newyork und Philadelphia, sobald die Strecke elektrisch betrieben wird, ein neuartiges selbsttätiges Signalsystem einzurichten, das sich von den gebräuchlichen Signalen dadurch unterscheidet, daß weder bewegliche Flügel noch verschiedenfarbige Lichter in Anwendung kommen. Durch die Neuerung soll insbesondere der Vorteil erreicht werden, daß die Störungsquellen fortfallen, die sich bei den bisherigen selbsttätigen Blockanlagen aus der Benutzung beweglicher Flügel ergaben. Die Signale werden in der üblichen Weise durch Gleisströme bedient und durch Relais gesteuert. Das Signal selbst besteht aus einem gußeisernen Gehäuse, in dem sich eine Anzahl von runden Ausschnitten in Abständen von 45 Zentimeter befinden. Diese Oeffnungen sind mit Scheiben von gelbem Glas geschlossen. Hinter jedem Fenster befindet sich eine viereckige Glühlampe, zwischen Glühlampe und Gelbscheibe eine Linse und hinter der Glühlampe ein Metallspiegel. Durch die Relais wird je nach dem Zustand des Gleises ein Teil der Glühlampen eingeschaltet, und zwar bedeuten zwei wagerechte Reihen „Halt", eine senkrechte, eine wagerechte und eine unter 45° geneigte Reihe „Vorsicht" und zwei senkrechte Reihen „Freie Fahrt". Die Lampen werden am Tage mit 12 Volt, im Zwielicht mit 6 Volt und bei Nacht mit 3 Volt gespeist und sollen bei Tage auf eine Entfernung von 1200 Metern gut sichtbar sein. Zunächst soll eine Teilstrecke von 25 Kilometern probeweise mit dem neuen Signal ausgerüstet werden, deren Blockstrecken Längen von 1000 Metern haben.

Bettung für Gleiskreuzungen. Die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten besitzen eine außerordentlich große Anzahl von Plankreuzungen verschiedener Eisenbahnlinien in Schienenhöhe. An diesen Stellen hat sich die übliche Unterbettung mit Steinschlag als nicht genügend widerstandsfähig erwiesen und es ist an solchen Stellen häufig eine durchgehende Platte von Beton oder Eisenbeton unter den Holzschwellen angeordnet worden. Aber auch der Beton hält nicht sehr lange, und seine Ausbesserung im Betriebe ist sehr schwierig. Die Cincinnati-, New Orleans- und Texas Pacific-Bahn hat mit gutem Erfolg in stark befahrenen Gleiskreuzungen eine Unterbettung verwendet, die aus einer Mischung von Eisendrehspänen und Salmiak besteht. Ihre Stärke unter der Schwellenunterkante beträgt 15 Zentimeter, ihre Oberkante schneidet mit der Schwellenoberkante ab. Die Masse wird kräftig eingestampft und wird dann sehr hart. Die Kreuzung liegt außerordentlich fest und befährt sich dabei ebenso weich, als wenn sie auf Steinschlag gebettet wäre. Die Unterhaltungsarbeiten sind gering. Mit dieser Bettung wurde beispielsweise die unmittelbar vor dem Kopfbahnhof in Chattanooga liegende Kreuzung versehen, die täglich von 400 Zugfahrten berührt wird. Auch hier hat sich die Bauweise gut bewährt, während die Kreuzung vorher große Unterhaltungskosten verursachte.

Zehn Jahre Erinnerungsabzeichen für 25- und 40jährige Eisenbahndienstzeit.

Seit dem 27. v. M. sind zehn Jahre vergangen, seit Se. Majestät der Kaiser für die Eisenbahner das Erinnerungszeichen für 25- und 40jährige Eisenbahndienstzeit geschaffen hat. Es geschah damals gewissermaßen als Entgelt für die Undurchführbarkeit einer allgemeinen Gehaltsaufbesserung und in besonderer Anerkennung der hohen Verantwortlichkeit der Eisenbahner in ihrem Beruf, den Se. Majestät auf seinen Reisen hinreichend kennen zu lernen Gelegenheit hatte. In dieser Zeit sind nun rund 142 400 Erinnerungszeichen für 25jährige, und rund 24 700 Erinnerungszeichen für 40jährige vorwurfsfreie Dienstzeit, mithin im jährlichen Durchschnitt 16 710 Erinnerungszeichen verliehen worden. Dieser Mitteilung schließen sich weitere Ausführungen über die glänzenden Leistungen der Eisenbahnen im jetzigen Kriege und die ihnen durch Kaiserlichen Erlaß vom 22. August v. J. zuteil gewordene hohe Anerkennung an. Am Schlusse heißt es: „Und so wollen denn die wackeren Jünger des Flügelrades heute bei der Wiederkehr des Tages, an dem ihnen vor zehn Jahren die mit Stolz aufgenommene Auszeichnung von der Allerhöchsten Stelle zuteil geworden ist, geloben, sich dieser Auszeichnung stets und immer würdig erweisen, durchhalten und mithelfen zu wollen in dieser großen Zeit zum Heil und zum Ruhme des Vaterlandes."

Wer hilft uns?

Wir bitten alle Verbandsmitglieder herzlich und dringend, der Geschäftsstelle des Reichskartells, Elberfeld, Island 11, Abtl. Volksversicherung, sofort auf **unfrankierter** Postkarte mitzuteilen, wenn in der Familie eines Verbandskollegen oder sonstigen Bekannten ein Kind geboren ist. Gleichfalls dann, wenn sich ein Kollege oder Bekannter verlobt oder verheiratet, damit wir den Betreffenden die sehr günstigen Tarife der Volksversicherung des Reichskartells unentgeltlich zusenden können. Jede Mitteilung dieser Art ist eine wichtige Unterstützung der auch für unseren Verband wichtigen Kartellarbeit.

Vereinsnachrichten.

B.-V. **Allenstein.** Bekanntmachung. Die nächste Versammlung des Ortsvereins Allenstein findet am Montag, den 5. April 1915, mittags 12 Uhr, im Restaurant „Schloßgarten" statt. Alle dienstfreien Kollegen werden gebeten, zu erscheinen. J. A.: Blanke, 1. Schriftf.

B.-V. **Barmen-Rittershausen.** Die nächste Versammlung findet am Sonntag, den 11. April ds. Js., nachmittags 3 Uhr, im Lokale des Staatseisenbahnvereins in Barmen-Rittershausen, Werlebrücke, statt. Tagesordnung: Punkt 1: Zahlung der Beiträge. (Die mit der Zahlung der Beiträge im Rückstande befindlichen Mitglieder werden um nunmehrige Zahlung dringend ersucht.) Punkt 2: Jahres- und Kassenbericht. Punkt 3: Neuwahl des Vorstandes. (Es scheidet der gesamte Vorstand aus.) Punkt 4: Verschiedenes. Wegen der Wichtigkeit der Tagesordnung werden sämtliche Mitglieder dringend gebeten, zu erscheinen.

Der Vorstand: W. Schiffler, Schriftführer.

B.-V. **Bremervörde.** Einladung. Die nächste Versammlung findet am 25. April 1915, nachmittags 3½ Uhr, in Röttings Gasthaus in Bremervörde statt. Da dieselbe zugleich Generalversammlung ist, werden die Kollegen dringend gebeten, doch vollzählig zu erscheinen. Die Tagesordnung wird in der Versammlung bekannt gegeben.

J. A.: v. d. Höden, Schriftf.

Bez.-V. **Essen.** Zu der Versammlung am 18. April ist freie Fahrt für die Mitglieder und deren Ehefrauen und erwachsenen Töchtern beantragt. Karl Schneider.

B.-V. **Erfurt.** Einladung zur General-Versammlung! Sonntag, den 18. April, nachmittags 1½ Uhr: Generalversammlung in Erfurt im Restaurant Lindloff, Schmidtstätterstraße 52. Tagesordnung: 1. Verlesen der Niederschrift von der letzten Versammlung. 2. Jahres- und Kassenbericht. 3. Vorstandswahl. 4. Zahlen der Beiträge (für das Jahr 1915 pro Vierteljahr 2,50 Mk.). 5. Aufnahme neuer Mitglieder. Ferner mache ich bekannt, daß die säumigen Kollegen unbedingt ihre rückständigen Beiträge bis 8. April zu entrichten haben, wenn nicht andere Maßregeln, wie Ausschluß aus dem Verein oder gerichtliche Beitreibung, zur Geltung kommen sollen. Mit Rücksicht auf die zur Fahne einberufenen oder in Feindesland abkommandierten Kollegen müssen unbedingt alle Beiträge einkommen, damit der Schatzmeister bis zur Versammlung einen klaren Kassenbericht vorlegen kann. Um recht zahlreiche Beteiligung aller dienstfreien Kollegen sowie Einführung von neuen Mitgliedern bittet

Der Vorstand: H. Leder.

B.-V. **Gütersloh.** Es wird den Mitgliedern des B.-V. Gütersloh hiermit bekannt gegeben, daß es die erste Pflicht eines jeden Kollegen ist, pünktlich bis zum 8. April 1915 den fälligen Vierteljahresbeitrag porto- und bestellgeldfrei an unsern Schatzmeister, den Rottenführer Wilhelm Westermann in Rheda i. W., am Bahnhof, einzusenden. Der Beitrag beträgt für das Jahr 1915 : 2,50 Mk. pro Vierteljahr. Die

nächste Versammlung findet am Pfingstmontag, den 24. Mai 1915, nachmittags 3 Uhr in Gütersloh, im Vereinslokal statt. Das Nähere wird noch bekannt gegeben.

Brinkkötter, Schriftf.

B.-V. **Kassel.** Einladung. Unsere nächste Versammlung findet am Sonntag, den 18. April 1915, nachmittags 3 Uhr, in Kassel im Restaurant Sandrock, Ottostraße, statt. Hierzu werden alle Kollegen herzlich eingeladen. Die Tagesordnung wird in der Versammlung bekanntgegeben.

J. A.: Schütze, Schriftführer.

B.-V. **Köln.** Einladung zur diesjährigen Generalversammlung am 25. April, nachmittags 3 Uhr, im Restaurant „Zum Neußer Hof" (Th. Bendheuer), Neußer Straße Nr. 39, gegenüber der Agneskirche. Tagesordnung: 1. Verlesen der letzten Niederschrift. 2. Zahlen der Beiträge. 3. Aufnahme neuer Mitglieder. 4. Neuwahl der satzungsgemäß ausscheidenden Vorstandsmitglieder. 5. Verschiedenes. Um recht zahlreiches Erscheinen der Mitglieder und Einführung von Nichtmitgliedern wird gebeten. Diejenigen Mitglieder, welche nicht in der Versammlung erscheinen können, werden dringend gebeten, ihre Beiträge sofort einzusenden, und zwar pro Quartal 2,50 Mark, nicht wie früher 2 Mark. Beiträge sind zu senden an unsern 1. Schatzmeister Jos. Reid, Landsbergstr. Nr. 39, Köln.

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

B.-V. **Kottbus.** Unsere Vierteljahres-Versammlung April-Juni findet nicht statt. Es wird ersucht, die Beiträge a 2,50 Mark, portofrei an unsern Schatzmeister, Rottf. August Lehmann, zu senden. Derselbe wohnt ab 1. 4. in Ströbitz bei Kottbus, Schulstraße 21. — Unser Schriftführer, Rottf. Wilhelm Hanschke, wohnt ab 1. 4. in Merzdorf Nr. 58, b. Kottbus.

Wilke, Vorsitzender.

B.-V. **Krefeld.** Persönliches. Der Hilfsrottenführer Theodor Brochmann, Straelen, Kuhstraße 118, ist am 1. Febr. ds. Js. zum Rottenführer ernannt worden.

Der Vorstand.

B.-V. **Lauenburg** (Pom.). Die nächste Versammlung findet am 11. April in Stolp (Restaurant zur Kleinbahn) um 3 Uhr nachmittags statt. Um rege Beteiligung und Einführung neuer Mitglieder wird gebeten. J. A.: Rick.

B.-V. **Leipzig und Umgegend.** Einladung. Unsere nächste Vierteljahrs-Versammlung findet, wie schon durch Generalversammlungsbeschluß bekannt sein dürfte, am 1. Sonntag im April statt. Da nun in diesem Jahr der 1. Osterfeiertag auf diesen Sonntag fällt, so findet unsere Versammlung am Montag, den 5. April (2. Feiertag), vormittags 10 Uhr, im Vereinslokale, Leipzig-Eutritzsch, statt. Ich lade hierzu alle abkömmlichen Kollegen, insbesondere auch Nichtmitglieder, freundlichst ein, und bitte, wegen der Wichtigkeit der Tagesordnung recht zahlreich zu erscheinen.

J. A.: Liebau, 1. Schriftf.

B.-V. **Paderborn und Umgegend.** Einladung! Die nächste Versammlung findet am Montag, den 5. April (Ostermontag), nachmittags 2 Uhr, in der Wirtschaft Höechen in Altenbeken statt, wozu alle dienstfreien Kollegen freundlichst eingeladen werden. Auch Nichtmitglieder sind herzlichst willkommen. Tagesordnung: 1. Verlesen der Niederschrift der letzten Versammlung. 2. Zahlung der Beiträge und Aufnahme neuer Mitglieder. 3. Vorstandswahl und Wahl der Kassenrevisoren. 4. Ort und Zeit der nächsten Versammlung. 5. Verschiedenes. Um zahlreiches Erscheinen wird dringend gebeten. Mit kollegialem Gruß Der Vorstand. J. A.: Rohe.

Amtliche Bekanntmachungen, Erlasse etc.

Zur Verhütung von Spionage hat die preußische Staatsbahnverwaltung erst jüngst wieder eine Warnung erlassen. Im Anschluß an diese richtet die Königl. Eisenbahndirektion Berlin jetzt an die Beamten und Arbeiter eine neue Verfügung, in der es heißt:

„Es ist festgestellt worden, daß sich noch immer zahlreiche Spione und Spioninnen in Deutschland befinden, die sich namentlich an öffentlichen Orten, auf Bahnhöfen, in Restaurationsräumen usw. aufzuhalten pflegen, um durch Anhörung laut und unvorsichtig geführter Unterhaltungen Kenntnis von militärischen Angelegenheiten zu erlangen."

Das Personal wird also nochmals zur äußersten Vorsicht ermahnt und ihm unbedingte Verschwiegenheit in allen militärischen Angelegenheiten, insbesondere auch über Truppentransporte irgendwelcher Art, zur Pflicht gemacht. Auch auf Fragen anscheinend harmloser Art soll über solche Vorgänge keinerlei Auskunft erteilt werden, auch wenn die Beamten davon außerdienstlich, etwa durch Privatbriefe, Kenntnis erhalten haben.

Bekanntmachung.

Nachstehenden Mitgliedern kann die Zeitung nicht zugestellt werden. Die Bezirksvereine werden gebeten, die genaue Adresse dem Verbandsvorsitzenden Herrn Karl Schneider, Dahlhausen-Ruhr, einsenden zu wollen.

Rottenführer K. Kuhlbach, Meudt, Montabaur.
Joh. Beweng, Luxemburg (Großh. Luxemburg).

Versammlungs-Kalender.

Bezirks-Verein	Tag u. Stunde		Versammlungsort	Versammlungslokal
Aachen	18. 4.	1½	Aachen	Bahnhofstr. 30
Altona-Hamburg	11. 4.	2	Hamburg	Zum gold. Roß
Allenstein	5. 4.	12	Allenstein	Rest Schloßgart.
Barmen-R.	11. 4.	3	Barmen-R.	Lokal des Staatseisenb.-V.
Bremervörde	25. 4.	3½	Bremervörde	Gasth. Rölling
Braunschweig	2. 4.	3	Braunschweig	Vereinslokal
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.
Celle	11. 4.	3½	Celle	Gastw. Hohmann
Düsseldorf	5. 4.	10½	Düsseldorf	Vereinslokal
Dortmund	11. 4.	—	—	—
Essen-Ruhr	18. 4.	3	Essen	Vereinslokal
Erfurt	18. 4.	1½	Erfurt	Rest. Lindloff
Frankfurt a. M.	2. 4.	3½	Frankfurt a. M.	Gambrinushalle
Guben	5. 4.	2	Guben	Goldene Krone
Geestemünde	11. 4.	4	Geestemünde	Hotel Nordmann
Gießen	2. 4.	1	Wetzlar	Hotel Göbel
Gütersloh	24. 5.	3	Gütersloh	Vereinslokal
Hagen	18. 4.	3½	Hagen	Vereinslokal
Halle a. S.	11. 4.	7	Halle a. S.	Rest. Bork
Hannover	5. 4.	3	Hannover	Hotel zur Post
Insterburg	11. 4.	11	Insterburg	Hotel Monopol
Jüterbog	11. 4.	3	Jüterbog	Rest. Schüler
Kassel	18. 4.	3	Kassel	Rest. Sandrock
Köln	25. 4.	3	Köln	Neußer Hof
Königsberg i.Pr.	11. 4.	2	Königsberg	Vereinslokal
Kattowitz	5. 4.	2	Beuthen O.-S.	Tarnowitzerstr. 16
Küstrin	5. 4.	3	Küstrin-Neustadt	Ledigenheim
Lauenburg	11. 4.	3	Stolp	Rest. z. Kleinbahn
Leipzig u. Umg.	5. 4.	10	Leipzig-Eutritzsch	Vereinslokal
Lüneburg	11. 4.	—	Lüneburg	Vereinslokal
Mainz	18. 4.	1	Mainz	Vereinslokal
Münster	18. 4.	1	Osnabrück	Rest. zur Post
Magdeburg	2. 4.	2	Magdeburg	Kaiserstr. 18.
Nienburg(Weser)	18. 4.	3½	Porta	Hotel am Bahnh.
Nordhausen	11. 4.	2½	Nordhausen	Vereinslokal
Paderborn	5. 4.	2	Altenbeken	Gasth. Heöchen
Posen	18. 4.	3	Posen	Vereinslokal
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
Stendal	5. 4.	2½	Stendal	Gastwirt Behnke
Uelzen	11. 4.	2½	Uelzen	Rest. Koopmann

Danksagungen.

Für die Beweise herzlicher Teilnahme seitens des Bezirksvereins Schneidemühl beim Hinscheiden meines geliebten Mannes, sowie für die schnelle Uebersendung des Sterbegeldes von 300 Mark sage ich nebst Kindern dem Verbande meinen tiefgefühlten Dank.

Möchten doch alle Frauen ihre Männer dieses Standes, welche dem Verbande noch nicht angehören, dazu bewegen, dieser segensreichen Einrichtung beizutreten.

Frau J. Noack und Kinder.

Durch Vermittelung des ersten Vorsitzenden des Rottenführer-Vereins Saarbrücken, Herrn Rottenführer Kratz, wurden mir bald nach dem Hinscheiden meines lieben Mannes 300 Mark Sterbegeld vom Verbande Deutscher Rottenführer ausgezahlt, wofür ich an dieser Stelle meinen Dank ausspreche. Sodann sage ich auch allen Herren Rottenführern, die an der Beerdigung meines lieben Mannes teilgenommen haben, meinen verbindlichsten Dank.

Wwe. Rottenführer Konrad Schäfer nebst Kindern.

Gemeinnützige

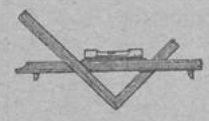


Deutsche Volksversicherung

des Reichskartells, Elberfeld



Jeder



Rottenführer kann ein Kapital bis zu **2000 Mark**

seinen Angehörigen **für seinen Todesfall, sich für sein Alter oder für Lehrzeit, Militärdienst, Ausfteuer oder Sterbefall seiner Kinder**

bei unserer gemeinnützigen Volksversicherung mit ihren sehr günstigen Tarifen sichern.

Alle Gewinne fließen den Versicherten zu.

Jede Auskunft erteilt die

Zentralstelle des Reichskartells, Elberfeld, Island 11

Pianos, Harmoniums Erstklassige Fabrikate zu Original-Katalogpreisen der Fabriken. Reeller Rabatt. Mässige Raten. Probelieferung frei. Gebrauchte Instrumente billiger. Verlangen Sie unsere Spezialkataloge gratis und franko.

Tesch & Rabanus, Mülheim-Ruhr, Kaiserstrasse 64

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, Gensungen.

Jedes Quantum feinste

Seefische und Marinaden

liefert die

Hochseefischerei F. Schottke,

Geestemünde-F.

Lieferant sehr vieler Eisenbahner.

Preisliste gratis und franko.

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.

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.**

Nachrufe.

Am 26. Januar starb unser lieber Kollege, der Rottenführer

Bernhard Fröhner

aus Saaralben im 59. Lebensjahr.

Am 29. Januar starb unser Kollege, der Rottenführer-Diätar

Anton Scherer

aus Sucht im 43. Lebensjahr.

Am 18. Februar starb unser Kollege, der Rottenführer a. D.

Johann Juneh

aus Euern im 59. Lebensjahr.

Am 9. März starb unser Kollege, der Rottenführer

Nikolaus Seywert

aus Eich im 45. Lebensjahr.

Sie waren pflichttreue Kollegen und eifrige Mitglieder unsers Vereins. Wir werden ihnen ein treues Andenken bewahren.

Der Vorstand des B.-V. Elsaß-Lothringen und Luxemburg.

J. A.: **P. Nousse,** 1. Vorsitzender.

Nachruf.

Am 13. März 1915 verschied unser Kollege

Jakob Kamp,

Mitbegründer unseres Bezirksvereins.

Er war uns ein sehr liebes Mitglied, das treu zu unserem Verbande hielt, so daß sein Andenken in unserm Verein stets in Ehren gehalten wird.

Der Bezirks-Verein Krefeld.

J. A.: **Schepers,** 1. Schriftführer.

Nachruf.

Am Dienstag, den 23. Februar, starb der Königl. Eisenbahn-Oberbau-Kontrolleur

Herr Gustav Wiesner.

Ein vaterlandsliebender, edler Mann, ein reichbegabter, pflichttreuer Beamter, ein wohlwollender Vorgesetzter und Förderer des Bezirksvereins ging uns an ihm verloren. Aber wenn auch seine irdische Hülle zerfällt, er bleibt dem Auge fern, dem Herzen aber ewig nah.

Die Rottenführer und Hilfsrottenführer des B.-V. Breslau.

Drucksachen aller Art

liefert schnell und billigst

C. Hundt sel. Wwe., Hattingen-Ruhr.

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.