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. 9 **Dahlhausen-R., 1. Mai 1915** **4. Jahrgang**

Inhalt: Ein Erfolg. — Wirtschaftliche Rundschau. — Statistisches über die Verteuerung der Lebenshaltung. — Die Einwirkung ungünstiger äußerer Kräfte auf den Oberbau und die Bekämpfung derselben. — Staatsminister Dr. von Breitenbach. — Ein deutsches Eisenbahnerheim in Brüssel. — Unterbringung von Kriegsinvaliden im Schrankenwärterdienst. — Das größte elektrische Eisenbahn-Stellwerk Deutschlands. — Ausstattung der Zugschranken mit Rückläutewerken. — Vereinsnachrichten. — Bekanntmachung des Verbandsvorstandes. — Bekanntmachung. — Briefkasten. — Versammlungskalender. — Danksagungen. — Inserate.

Ein Erfolg.

Auf unsere Eingabe um Gewährung eines freien Wochentages im Monat zur Besorgung häuslicher Arbeiten ist nachfolgende Antwort eingegangen, welche uns doch eine wesentliche Erleichterung bringt:

An den Vorstand des Verbandes Deutscher Eisenbahn-Rotten- und Hilfsrottenführer, z. H. des 1. Vorsitzenden Herrn Rottenführer Schneider, Dahlhausen.

Durch das B. A. Bochum.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat uns beauftragt, Ihnen in seinem Namen auf die Eingabe vom 7. März d. J. mitzuteilen, daß es nicht angängig ist, den Rotten- und Hilfsrottenführern in jedem Monate einen freien Wochentag zu gewähren. Eine allgemeine Anordnung ist auch darum nicht angezeigt, weil nicht alle Rotten- und Hilfsrottenführer Land bewirtschaften. Für die sachgemäße Bearbeitung eines Gartens ist es überdies besser, wenn nicht nur alle Monate einmal gründlich, sondern wenn in dem Garten mehrfach kleinere Arbeiten verrichtet werden. Für diese ständige Bearbeitung genügen aber selbst bei größeren Landflächen kürzere Zeiten. Es ist Anordnung getroffen worden, daß diese Dienstbefreiungen, soweit erforderlich, bewilligt werden.

Dr. Weber.

Wirtschaftliche Rundschau.

Die Schweinepreise erfuhren in der letzten Zeit eine neue bedenkliche Steigerung. So stieg z. B. am 8. April auf dem Berliner Schweinemarkt die Höchstnotiz von 84 Mark auf 90 Mark pro Zentner Lebendgewicht. Das ist eine Steigerung von 15 Mark pro Zentner. Geringe Ware war sogar 16—20 Mark teurer. Die höchste Notiz von 99 Mark pro Zentner Lebendgewicht entspricht einem Preise von 124 Mark pro Zentner Schlachtgewicht. Die bisherige Höchstnotiz für einen Zentner Schlachtgewicht betrug bis Ende März 115 Mark.

Mit dem Ankauf halbreifer Schweine (Lebendgewicht 120 bis 180 Pfund) durch die Zentral-Einkaufsgenossenschaft m. b. H., wird jetzt energisch vorgegangen. Zu diesem Zweck sind überall Vertrauensleute bestellt worden. Die Preise sind nach 6 Gewichtsklassen festgesetzt und bewegen sich von 55—60 Mark für den Zentner Lebendgewicht. Der vom Bundesrat bestimmte Uebernahmepreis ist um 3 bis 6 Mark niedriger. Falls freiwillig nicht sofort alle Schweine der Gesellschaft zur Verfügung gestellt werden, haben die Landräte die Enteignung aller Schweine der genannten Gewichtsklassen unverzüglich vorzunehmen. Das ganze Einkaufsgeschäft soll mit größter Beschleunigung vorgenommen werden. — Dazu ist es nun allerdings auch höchste Zeit. Die letzten Schweinezählungen haben nämlich das bewiesen, was wir schon früher behaupteten, daß die Zahl der Schweine sich auch im Laufe dieses Winters nicht in dem gewünschten Maße verringert hat. Und infolgedessen auch unsere Kartoffelvorräte, wie von uns ebenfalls vorher gesagt, geradezu rapide abgenommen haben.

Die Regierung geht nun in elfter Stunde dazu über und kauft einen Teil der vorhandenen Kartoffelvorräte als eisernen Bestand für die letzten Wochen vor der Ernte auf, was natürlich den Zorn der Kartoffelgroßhändler erregt hat, die gerne noch weiter die Opferwilligkeit der deutschen Konsumenten dazu benutzen möchten, ihr Schäfchen ins Trockene zu bringen. Der deutsche Kartoffelgroßhändlerverband (Sitz Düsseldorf) teilt nämlich der Presse mit, daß nach einem Erlaß des Ministers des Innern an die Landräte diese beauftragt wären, Kartoffeln anzukaufen. In einzelnen Kreisen wären daraufhin Ausfuhrverbote entstanden. Da hierdurch eine große Unsicherheit im Handel entstanden sei, besonders wegen der von den Händlern bereits gekauften Ware, habe sich der Verband mit einer Anfrage an den Minister des Innern gewandt. Dieser habe den Verband telegraphisch dahin beschieden, daß die bestehenden Lieferungsverträge gültig seien. — Wir hätten es aber auch nicht beklagt, wenn diese Lieferungsverträge im Interesse der Allgemeinheit aufgehoben worden wären. Die Nervosität der Kartoffelhändler mag vielleicht auch auf die erfreuliche Tatsache zurückzuführen sein, daß Holland bereit ist, ein größeres Quantum Kartoffeln an Deutschland abzugeben. Für die Rheinisch-Westfälischen Konsumgemeinden hat die Stadt Düsseldorf den Bezug und die Verteilung dieser holländischen Kartoffeln übernommen.

Nach welchem Modus das Aufkaufen der Kartoffeln durch die Kommissionäre der Landräte vor sich geht, mag das Beispiel des Kreises Niederbarnim zeigen. Hier sind die Kommissionäre ermächtigt, die Kartoffeln auf Lieferung vom 20. April ab zu kaufen mit der Maßgabe, daß Bestimmung des Lieferungstermins vorbehalten bleibt. Es wird der Höchstpreis und außerdem für Aufbewahrung, Behandlung und Risito eine Gebühr bewilligt, die bei einer Entnahme von Kartoffeln zwischen dem 20. und 30. April 1 Mark, zwischen dem 1. und 9. Mai 1,50 Mark, zwischen dem 10. und 19. Mai 2 Mark, zwischen 20. und 31. Mai 2,50 Mark, zwischen 1. und 9. Juni 3 Mark, zwischen 10. und 19. Juni 3,50 Mark, und zwischen 20. Juni und später 4 Mark für den Zentner beträgt. Die Zuschläge zum Höchstpreise gelten für den Zentner. Höchstpreis ist der für Speisekartoffeln. (Rheinland und Westfalen 4,80 Mark.)

Diese Risikogebühren trägt das Reich. Die Reichsregierung hat sich damit auf den von uns, wie vom Reichskartell vertretenen Standpunkt gestellt, die Mehrkosten auf die allgemeinen Kriegsausgaben zu übernehmen. Jetzt müßten unsere Kollegen in den Konsumentenausschüssen der großen Städte und in den Lebensmittelkommissionen noch dahin wirken, daß die Gemeinden die Transportkosten für die regierungsseitig gelieferten Kartoffeln übernehmen. Das würde eine weitere wesentliche Verbilligung derselben bedeuten.

Wünsche der Landwirte, welche Kartoffeln an die Regierungskommissionäre liefern, wegen des Abnahmetermins werden nach Möglichkeit berücksichtigt. Zurückbehalten werden dürfen alle zur Ernährung des Besitzers, seiner Familie und Leute, einschließlich etwaiger Mieter, denen Kartoffellieferung zugesagt ist, und für die Erhaltung des Spann- und Zugviehes und als Saatgut in der eigenen Wirtschaft unbedingt erforderlichen Kartoffeln. Falls Eigentümer von Kartoffeln weitere Mengen zurückbehalten wollen, würde zur Enteignung unter Zahlung eines geringeren Preises geschritten werden müssen.

Unter den mittleren und kleineren Landwirten soll sich, wie die „Deutsche Zeitung" zu berichten weiß, ein großer Widerstand gegen die Abgabe von Kartoffeln an die Regierungskommissionäre geltend machen.

Die Kriegsgetreidegesellschaft hat die Mehlpreise am 1. April herabgesetzt und stellt eine weitere Herabsetzung derselben in 6 Wochen in Aussicht. Auch dafür ist es die höchste Zeit. Zwischen Brot- bezw. Mehl- und Getreidepreisen bestand und besteht noch eine geradezu schreiende Differenz Die Kriegsgetreidegesellschaft soll doch „gemeinnützig" wirken und den Großmühlen die Dividenden, die sich im Kriegsjahre 1914 schon teilweise verdoppelt haben, etwas verwässern.

Nach den amtlichen Aufzeichnungen an der Berliner Getreidebörse, die bekanntlich für das ganze Reich maßgebend ist, sind in den letzten Monaten dort bezahlt worden für:

Weizen:

Monat	Getreide	Mehl	Spannung
Januar-März 1914	154	201	47
April-Juli 1914	201	258	57
August 1914	224	359	135
September 1914	238	350	112
Oktober 1914	257	360	103
November 1914	260	366	106
Dezember 1914	260	393	133
Januar 1915	262	419	157

Roggen:

Monat	Getreide	Mehl	Spannung
April-Juli 1914	164	220	56
August 1914	194	294	100
September 1914	212	294	82
Oktober 1914	227	308	81
November 1914	220	301	81
Dezember 1914	220	316	96
Januar 1915	222	352	130

Aus dieser Aufstellung ergibt sich, daß die Spannung zwischen den Getreide- und Mehlpreisen bei beiden Sorten sich seit Kriegsbeginn um rund 175 Prozent bei Weizen und um 133 Prozent bei Roggen vergrößert hat. Angenommen, daß die Gestehungskosten bei Großmühlen sich bedeutend erhöht haben, 100 Prozent Steigerung der Spannung bleibt immer zum mindesten noch bestehen. Ganz unberücksichtigt ist dabei geblieben der Mehrverdienst aus der stärkeren Ausmahlung des Getreides. Es kann also als festgestellt gelten, daß die Großmühlen und die Großhändler seit Kriegsbeginn ihren Verdienst um mindestens 100 Prozent zu Unrecht gesteigert haben. Und das in der Zeit, in der alle mehr oder weniger große Opfer bringen müssen!

In einer Eingabe an den Haushaltausschuß des Reichstages begründete das Reichskartell eine Herabsetzung der Brotpreise. Der Reichstag faßte in seiner Kriegstagung denn auch mit Recht eine Resolution, in der es heißt:

> „Alsbald die allgemeine Festsetzung möglichst billiger Höchstpreise für Brot und Mehl, entsprechend den Getreidepreisen durch die Kriegsgetreidegesellschaft und die Ortsbehörden durchzuführen."

Gehen die Mehlpreise herunter, dann müssen natürlich unsere Kollegen in den kommunalen Lebensmittelkommissionen und Konsumentenausschüssen auf die Stadtverwaltungen und Kommunalverbände einwirken, daß diese die Brotpreise herabsetzen, die, wie in der eben genannten Eingabe begründet wurde, viel zu hoch sind.

Wie die Deutsche Tageszeitung durchblicken läßt, arbeitet die Kriegsgetreidegesellschaft auch mit sehr hohen Unkosten. Dadurch wird das Mehl und damit das Brot natürlich nicht billiger. Im Gegenteil: Kinderreiche Familien müssen mit ihrem Brotkonsum eine indirekte Sondersteuer bezahlen. In weiten politischen Kreisen herrscht die Ansicht, daß es richtiger wäre, wenn die Verwaltungskosten der Kriegsgetreidegesellschaft zu den allgemeinen Kriegskosten geschlagen würden.

Auch auf dem Futtermittelmarkt haben sich bedeutende Mißstände entwickelt. Soja-Bohne, die früher pro Zentner 18 Mark kostete, muß jetzt mit 65 Mark bezahlt werden. Auch hier wurde ein Eingreifen der Staatsgewalt, besonders im Interesse der kleinen Viehzüchter notwendig. Leider erfolgt dieses erst jetzt, nachdem die Futtermittelpreise von spekulativen Händlern ganz unnormal in die Höhe getrieben wurden. Die Futtermittelbestände sind aufgenommen und durften noch bis zum 14. dieses Monats frei verkauft werden. Erst seit dem 15. d. Monats können die sämtlichen Futtermittel nur durch die neugegründete Bezugsvereinigung deutscher Landwirte verkauft werden. Sehr wesentlich tritt bei der Notlage der ärmeren Bevölkerung auch noch der Umstand zutage, daß jetzt laut Bundesratsverordnung auch Hülsenfrüchte, Reis, Gerste und Sojabohnen zur Streckung bei der Brotbereitung benutzt werden dürfen. Die Preise dafür sind unheimlich in die Höhe geschnellt, abgesehen von der entstandenen Knappheit der genannten Nahrungsmittel. Die staatlichen Forsten werden jetzt für den Weidegang der Schweine, Ziegen und Schafe nutzbar gemacht, was im Interesse unserer Volksernährung nur zu begrüßen ist. Eine interessante Meldung kommt von der Wasserkante. Dort fand ein solch reichlicher Heringsfang statt, daß sie zu Spottpreisen verkauft wurden und zudem in großen Massen zu landwirtschaftlichen Düngungen Verwendung fanden. Dabei steigen auch im Binnenlande die Preise für Fisch fortgesetzt. Hier könnte vielleicht durch Zusammenwirken der Kommunen als Bezieher und der Eisenbahnverwaltung, die vielleicht vorübergehend die Tarife für Fische ermäßigte, etwas geschehen.

Zur Uebertragung der Nutzungsberechtigung landwirtschaftlicher Grundstücke an die Gemeinden hat der Bundesrat neuerdings eine wichtige Verordnung erlassen. Darnach haben die Besitzer von Ackerflächen der unteren Verwaltungsbehörde mitzuteilen, welche Grundstücke sie nicht bebauen können. Sie müssen dann die Grundstücke den Kommunalverbänden zur Nutzung „nach den Regeln einer ordnungsmäßigen Wirtschaft" übertragen. Ob den Besitzern eine Entschädigung zu zahlen ist, entscheidet die untere Verwaltungsbehörde unter Ausschluß des Rechtsweges. Der Landwirtschaftsminister hat im Interesse der Sicherstellung der Volksernährung eine umfangreiche Bebauungsanweisung an die Landwirte erlassen. Die beiden letztgenannten Maßnahmen sind ebenfalls zu begrüßen und entsprechen den von uns bezw. vom Reichskartell gemachten Vorschlägen.

Statistisches über die Verteuerung der Lebenshaltung.

Eine interessante Rechnung über die Mehrausgaben von kinderreichen Familien für Kartoffeln macht das in Elberfeld erscheinende „Zentralorgan deutscher Eisenbahner" auf. Es schreibt:

Im Großhandel kostet jetzt der Zentner Speisekartoffeln schon 7—8 Mark. In Elberfeld müssen die Konsumenten z. Zt. im Kleinhandel für den Becher Kartoffeln (6 Pfd.) 55—65 Pfg. bezahlen. Im Verhältnis zum Vorjahre ist das ein Preisaufschlag von 100 Prozent. Wir kennen kinderreiche Kriegerfamilien, die täglich 2 Becher Kartoffeln verbrauchen und dadurch den von Professor Dr. Wohltmann in der „Norddeutschen Allgemeinen" aufgestellten Grundsatz, wonach pro Kopf und Tag zugunsten anderer Nahrungsmittel 400 Gramm Kartoffeln mehr verzehrt werden sollen, gerecht werden. Doch rechnen wir bescheiden: 1½ Becher Kartoffeln = 9 Pfund gebraucht jetzt, wo Kartoffeln Hauptnahrungsmittel sind, eine kinderreiche Familie auf jeden Fall. Nach Elberfelder Kleinhandelspreisen (55 bis 65 Pfg. pro 6 Pfd.) sind diese 9 Pfund mit 82½ und 97½ Pfg. zu bezahlen. Im Verhältnis zum Vorjahre gerechnet, muß diese Familie jetzt pro Tag, knapp gerechnet, 41 bis 48 Pfg. mehr für Kartoffeln ausgeben. Pro Woche wäre das ein Mehr von 2,87—3,36 Mark oder von 12,30—14,40 Mark pro Monat (30 Tage).

Nach den sorgfältigen Calwerschen Berechnungen, in denen die Lebensmittelrationen von 3 deutschen Marinesoldaten für eine Familie von 4 Personen zu Grunde gelegt werden, betrug nach dem Reichsdurchschnitt die Ausgabe dieser Familie für Lebensmittel im Monat Juli pro Woche 25,12 Mark.

Diese Ausgabe stieg

im Monat August	um 1,32	Mk.
fiel im Monat September	um 0,30	Mk.
stieg im Monat Oktober	um 0,95	Mk.
im Monat November	um 0,77	Mk.
im Monat Dezember	um 0,88	Mk.
im Monat Januar 1915	um 0,91	Mk
im Monat Februar 1915	um 1,84	Mk.

Die Gesamtsteigerung betrug also von August bis Februar 6,37 Mark pro Woche. Rechnen wir für März noch rund 2 Mark Steigerung hinzu, so hätte dieselbe seit Kriegsbeginn pro Woche die Höhe von 8,37 Mark und pro Monat

35,70 Mark erreicht. Und diese Entwicklung geht weiter. Verteuert haben sich auch die sonstigen Bedarfsartikel.

Das genannte Blatt zieht aus diesen Zahlen den Schluß, daß die stetige Aufwärtsentwicklung der Lebensmittelpreise auf die Dauer nicht durch Einkommenserhöhungen allein ausgeglichen werden kann. Hier müssen noch andere volkswirtschaftliche Faktoren in Bewegung gesetzt werden Im Interesse unserer ganzen Volkswirtschaft müssen die zum großen Teil künstlich hinaufgeschraubten Lebensmittelpreise wieder herabgedrückt werden. Das geht nur durch staatssozialistische Maßnahmen. Während des Krieges muß das Volk wenigstens annehmbare Brot- und Kartoffelpreise bekommen, selbst auf die Gefahr hin, daß zur Herabsetzung derselben der Fonds der allgemeinen Kriegskosten mit in Anspruch genommen werden muß.

Hinzukommen muß eine gründliche Handhabung der Höchstpreisfestsetzungen. Die Mängel des Höchstpreisverfahrens und die nachsichtige Handhabung desselben durch die Gemeindeverwaltungen haben wir schon in früheren Nummern des Zentralorgans eingehend kritisiert. Sind einzelne Lebensmittelarten knapp, dann muß (wie beim Brot) eben für Reich und Arm weiter rationiert werden. Nach dem Kriege müssen die Preisbildungen für die Lebenshaltung der breiten Massen durch Verhinderung einer weiteren Verschuldung (und Förderung der Entschuldung) der landwirtschaftlichen Produktionsstätten (Hypothekenreform), Beseitigung des Güterschachers, (Vorkaufsrecht des Staates, Neudeutsches Bodenrecht, Wertzuwachssteuer), „mäßige“ Schutzzollpolitik, Vermehrung der landwirtschaftlichen Produktion durch Innenkolonisation, Staatsmonopole für die Hauptzweige des Lebensmittelgroßhandels und eine großzügige Selbsthilfeorganisation der Konsumenten in normale Bahnen gelenkt werden.

Die Einwirkungen ungünstiger äußerer Kräfte auf den Oberbau und die Bekämpfung derselben.

(Nachdruck verboten.)

Die unerläßliche Betriebssicherheit der Bahnen erfordert eine ständige, peinlich genaue Ueberwachung der gesamten Gleislage. Um aber die Betriebssicherheit derselben jederzeit garantieren zu können, ist unbedingt erforderlich, daß den durch Stoß, Druck, Wärme und Kälte verursachten Abweichungen von der normalen Gleislage rechtzeitig die weitgehendste Beachtung geschenkt und vorkommenden Falles für eine schleunige Zurückführung auf den normalen Zustand Sorge getragen wird.

Die natürlichste Schwächung des Oberbaues wird durch die Verrostung und die dadurch bedingte außerordentliche Abnutzung herbeigeführt. Es sind dies direkte Schwächungen, welche trotz aller Aufmerksamkeit und Umsicht nie ganz vermieden und ausgemerzt werden können. Dieselben haben ihren Ursprung in den schädlichen Niederschlägen der Luft und sind deren Folgeerscheinungen naturgemäß dort am besten zu beobachten, wo die äußeren atmosphärischen Luftwellen und Niederschläge viele zersetzende Säuren in sich aufnehmen. Die auf Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug usw. abgesetzten Ablagerungen greifen nun mit den scharfen, ihnen innewohnenden Substanzen alle ihnen vermöge deren Lage zugänglichen Teile gleichmäßig kräftig an und beschleunigen dadurch den Zersetzungs- bezw. Schwächungsprozeß derselben ungemein. Wäre dies nicht in so überaus hohem Maße der Fall, so hätten all diese Teile zum mindesten die doppelte Lebensdauer.

Hauptsächlich in unmittelbarer Nähe von chemischen Werken, Laboratorien, industriellen Anlagen, bei Gas- und Kalköfen kann diese Beobachtung häufig gemacht werden. Zu diesen schädlichen Substanzen treten dann noch diejenigen, welche die auf den Gleislagen verkehrenden Lokomotiven, Züge und Wagen hinterlassen. Besonders schädlich ist in dieser Hinsicht das abtropfende, mit den schädlichen chemischen Substanzen der Ladung vermischte Wasser. Dasselbe greift die Eisenteile des Oberbaues stark an und beschleunigt den Verrostungsprozeß ungemein.

Aus ganz dem gleichen Grunde dürften die Eisenbahn-Verwaltungen zu der Maßnahme gegriffen haben, in den Tunnels fast durchweg Holzschwellen zu lagern, auch wenn die übrigen Strecken der Bahnen bereits mit der Eisenschwelle belegt sind. Die Holzschwellen sind gegen die genannten Zersetzungseinflüsse nicht so empfindlich wie die Eisenschwellen, obwohl in den Tunnelbauten die bereits aufgeführten schädlichen chemischen Einflüsse ihre unheilvollen Wirkungen noch in weit größerem Maße äußern. Außerdem tritt in denselben noch die schädliche Wirkung der giftigen Rauchentwickelung und der Rauchgase hinzu. Mangels ungenügender Abzugsmöglichkeit in den größeren Tunnels lagern sich dieselben zum großen Teile auf den Oberbau ab und haben hier hinreichend Zeit und Muße, ihrem Zerstörungswerke obzuliegen.

Die ebenfalls gemachten gegenteiligen Beobachtungen, daß Oberbauteile, welche infolge ihrer Lage viel mit Fettresten, Oel, Teer usw. in Berührung kommen und sehr lange Zeit Gebrauchsfähigkeit und Betriebssicherheit behielten, zeigten auch hier den einfachsten und gangbarsten Weg, wie einer Verrostung am besten wirksam begegnet und deren schädlichen Folgen wiederum aufgehoben oder doch zum mindesten bedeutend abgeschwächt werden können. So sind mit einem Anstriche der Oberbaueisenteile mit den genannten Gegenständen recht günstige Resultate erzielt worden. Die durch ein solches Verfahren entstehenden Unkosten machen sich durch die längere Haltbarkeit und Betriebsfähigkeit der Oberbauteile doppelt und dreifach bezahlt. Allerdings muß ein solcher Anstrich von Zeit zu Zeit wiederholt werden.

Das uralte Naturgesetz: „Hitze dehnt, Kälte zieht den Körper enger zusammen,“ hat auch in der Oberbaufrage eine große Bedeutung. Man hat diesem Umstande allerdings bei der Einbauung der Teile durch die Anbringung länglicher Verbindungslöcher in Schienen und Verbindungslaschen, sowie durch die Anordnung von Stoßlücken zwischen den einzelnen Endpunkten der Schienen Rechnung getragen. Diese Maßnahmen genügen aber keineswegs, um bei lange andauernder Hitze oder Kälte, starken Regen- oder Schneefällen jede Betriebsgefahr auszuschließen. Die von den Wärme- oder Kältebestrahlungen bedingten und hervorgerufenen Zusammenziehungs- und Dehnungsmöglichkeiten sind durch diese Vorsichtsmaßregeln keineswegs gänzlich aufgehoben, sondern bleiben nach wie vor weiterbestehen.

Durch die starken Dehnungsmöglichkeiten der Schienen setzen sich dieselben oftmals mit den Enden aneinander an, so daß die Stoßlücken häufig völlig ausgefüllt werden. Bei noch weiterem Fortschreiten der Dehnungsverhältnisse in diesem Zustande der Gleislage müssen sich die unausbleiblichen Folgeerscheinungen in einer „Gleiswerfung“ äußern. Auf eine je größere Strecke eine solche Werfung auftritt, je größer ist naturgemäß die Betriebsgefahr, die mit ihr verbunden ist. Was diese Gleiswerfungen ganz besonders gefährlich macht, ist der Umstand, daß dieselben oftmals ganz plötzlich, ohne jede Voraussetzung und ohne jedwede Anzeichen einsetzen und dadurch den Betrieb gefährden können.

Um diesen Gefahren wirksam zu begegnen, ist eine genügend breite Anordnung der Stoßlücken unerläßliche Bedingung. Auch empfiehlt es sich, in solchen Zeiten die Schrauben der Verbindungslaschen nicht gar zu fest anzuziehen, so daß die Verschiebung der Schienen in der Längsrichtung infolge der immensen Spannungskräfte immerhin noch bis zu einem gewissen Grade möglich ist, wenn dieselbe nötig werden sollte.

Wohl am meisten wirken naturgemäß die Bewegungen der fahrenden Lokomotiven und Wagen, sowie deren horizontaler Druck beim Stillstande auf die Gleislage ein. Die ständig wechselnden Bewegungen bewegter Fahrzeuge äußern sich in Druck und Gegendruck, je nachdem das Gleis in der Richtung von A. nach B. oder umgekehrt, von B. nach A. befahren wird. So müßten z. B. die ständig mit großer Schnelligkeit aufeinanderfolgenden Stöße, Erschütterungen und Zusammendrückungen des Schienenkopfes und -fußes durch die darüber hinrollenden Räder der Fahrzeuge mit ihrem großen, senkrecht wirkenden Drucke eine viel unheilvollere Wirkung auf die Gleislage ausüben, wenn nicht diese Wirkungen durch die enormen Gegenwirkungen der vor oder hinter diesem Schienenkopfe denselben Druck auf die Schienen ausübenden Räder zum größten Teile wieder aufgehoben würde.

Dessenungeachtet aber würden diese Gegenkräfte dennoch allein nicht genügen, um die unheilvollen Wirkungen, welche die über eine Gleislage hingeeilten fliehenden Kräfte hinterlassen haben, ganz aufzuheben. Es müßte dieserhalb notgedrungen zu unliebsamen Begleiterscheinungen nach einer häufigeren Befahrung kommen. Die Konsequenzen würden sich, abgesehen von den durch den lotrechten Druck verursachten Schäden, in einer, wenn auch ganz geringfügigen Verschiebung der gesamten Gleislage in der Längsrichtung äußern. Nur durch die Befahrung derselben Gleislage in der Gegenrichtung und durch die bei dieser Gelegenheit ausgelösten Gegenkräfte (in der Gegenrichtung) wird die Wirkung der Befahrung von A. nach B. durch diejenige der Befahrung von B. nach A. wieder ausgelöst.

Von ebenso schädlichem Einflusse auf den ordnungsmäßigen Zustand der Gleislage sind die schlingernden Bewegungen der Fahrzeuge, hervorgerufen von den in einer unablässigen Reihenfolge erfolgenden seitlichen Stößen der Radspurkränze an die innere Leitlinie der Fahrschiene. Ebenso ist die beim

Bremsen der Züge auftretende Reibung der gebremsten Wagenräder und das damit verbundene Rattern und Schüttern sowie die gleitenden starken Reibungen der Radreifen auf den Schienen beim Durchfahren von starken Kurven und Krümmungen für die Gleislage sehr nachteilig.

Demgegenüber aber wirken die lebendigen rollenden Kräfte der Drehbewegungen aller ungebremster Wagenräder, das Schleifen der Spurkränze an dem inneren Schienenkopfe, ebenso die von der Maschine auf den ganzen Zug übertragene lebendige Zugkraft beim Anhalten der Züge und die dadurch verursachte kandelnde Reibung von Maschinen- und Wagenrädern an der Innenkante des Schienenkopfes gewissermaßen als Bremsung der entfesselten Kräfte, welche unheilvoll auf die Gleislängsrichtung einwirken wollen.

Sodann entwickeln sich bei der Befahrung der Gleislage durch Lokomotiven und Fahrzeuge sowohl senkrecht nach unten wie auch seitwärts nach außen gerichtete Kräfte. Während erstere ihren Ursprung in dem durch die Federlage des Wagens dessen Achsschenkel mitgeteilten, und von diesem dem Radreifen und der Fahrschiene übertragenen Gesamtgewichte (Eigen- und Ladegewicht) des Wagens haben, rühren letztere von den natürlichen Bemühungen des Rades her, die Fühlung und Führung mit der Leitschiene nicht zu verlieren, was bei dem vorhandenen Spielraume zwischen den Spurkränzen der Wagen und Fahrzeuge und den Spurmaßen zwischen den beiderseitigen Schienenköpfen einen natürlichen und leicht verständlichen Vorgang vorstellen dürfte. Die Entwickelung und Kraft tritt am sichtbarsten dort auf, wo senkrecht und seitlich wirkende Kräfte zusammenfallen und darum mit verdoppelter Kraft und Wucht auf die Gleislage einwirken können. Dies ist hauptsächlich in Kurven und Krümmungen der Fall.

Alle einseitigen und ungleichmäßigen Raddrücke aber sind für den Oberbau äußerst gefährlich und für die Betriebssicherheit im höchsten Grade schädlich. Eine öftere Nachprüfung der Unterlagsplatten bezw. der hinterlassenen Eindrücke beim Fehlen derselben auf den Schwellen, auf gleichmäßige oder ungleichmäßige Druckstellen auf den Schwellen selbst, wird von Zeit zu Zeit nötig und zweckmäßig sein. Rechtzeitige Abhilfe der bei diesen Prüfungen etwa vorgefundenen Unregelmäßigkeiten wird viel zu einer guten, betriebssicheren Gleislage beitragen.

Viel Schaden wird durch die atmosphärischen Niederschläge und durch deren Einwirkungen auf die Gleislage an derselben hervorgerufen. Wasser, Schnee und Frost dringen in die Bettung ein, bringen Veränderungen an derselben hervor, welche sich ihrerseits wiederum, da die Gleislage auf der Bettung ruht, unliebsam bei der Linienführung der Gleislage bemerkbar machen müssen. Wegen der großen Betriebsgefahr, welche mit jeder derartigen Gleisveränderung verbunden ist, ist denselben, und seien es auch an und für sich nur ganz geringfügige Unterschiede gegenüber deren normalem Zustande, die größte Beachtung zu schenken. Besonders zur Winterszeit ist darin die größte Vorsicht geboten, da die Gleislage in stark durchfrorenem Zustande sehr spröde und daher weniger Widerstandskraft besitzt, als zu einer anderen Jahreszeit. Durch die Einwirkungen von Schnee, Wasser und Frost wird oftmals die Gleislage nicht unbeträchtlich gehoben. Da diese Erscheinungen sich nur auf einige Stellen beschränken, so nennt man dieselben auch Werfungen oder Frostbuckel. Da sich an diesen Stellen Hohlräume in der Bettung gebildet haben, so fehlt der darauf gelagerten Gleislage ihre natürliche feste Unterlage. Dies im Verein mit der starken Spannung, welche an diesen Stellen durch das Hochpressen der Gleislage eintritt, legt die Gefahr eines Schienenbruches sehr nahe.

Alle auf den Oberbau und die Gleislage einwirkenden Kräfte, seien es nun solche direkter oder indirekter Art, verfolgen nur den einen Zweck, die Anlagen zu schwächen und die Verbindungen, welche die einzelnen Teile des Oberbaues zusammenhalten und zu einer festen, kompakten Masse vereinigen, allmählich, aber sicher zu lösen.

Dieselben äußern sich vorwiegend in dem Lockern der Verbindungsschrauben, dem unverhältnismäßig weiten und unregelmäßigen Ausschlagen der Verbindungslöcher in Schienen, Schwellen und Kleineisenzeug, in dem Bestreben, die Oberbauteile durch Drücken, Schieben, Stoßen aus ihrer Lage zu bringen bezw. denselben eine andere Lage zu diktieren. Die geringsten Veränderungen an diesen Teilen, aus der ihnen durch Menschenhände angewiesenen natürlichen Lage, äußern sich naturgemäß schädlich auf die Gesamtlage und die Betriebssicherheit. Die dadurch bedingten Veränderungen in der Lage der Schwellen sowie in dem Abstande derselben zueinander, die Lockerungen und Rutschungen der Bettungen, bedingen in den weitaus meisten Fällen eine Veränderung in der Spurweite. Sind auch eine Anzahl dieser Vorkommnisse durch die starke Beanspruchung des Oberbaues bedingte und durchaus erklärliche und gerechtfertigte Erscheinungen, welche in den Eisenbahnbetrieben weder niemals ganz zu vermeiden, noch auch in ihrer Entstehung kaum mit nennenswerten Gefahren verbunden sind, so muß dennoch dessen ungeachtet denselben fortlaufend die größte Beachtung geschenkt werden, um die Möglichkeit einer Vergrößerung derselben bereits im Keime zu ersticken und in ihren möglichen ungünstigen Folgeerscheinungen auf die Betriebssicherheit frühzeitig abzuschwächen.

Zu diesem Zwecke ist die ständige Beobachtung der gesamten Gleislage, sowie ein ständiger, gut durchgebildeter Stamm von Beamten und Arbeitern erforderlich, um einesteils alle etwaigen direkten oder durch die indirekten Kräfte verursachten Veränderungen am Oberbaue und der Gleislage schon in der Entstehung derselben beurteilen, zum anderen Gegenmaßregeln ergreifen zu können und Abhilfe zu schaffen, ehe der Schaden zur Katastrophe führt und wird.

All diese Vorsichtsmaßregeln sind auf den Bahnen des Preußisch-Hessischen Bahnnetzes zur höchsten Vollkommenheit ausgebaut. Unfälle und Entgleisungen, welche auf schlechte Lagerung des Oberbaues, Veränderungen in der vorgesehenen Spurweite, durch eben nicht frühzeitig genug beobachtete Einwirkungen direkter oder indirekter Kräfte auf die Gleislage herbeigeführt worden sein könnten, sind daher äußerst selten. Die dadurch erzielten günstigen Ergebnisse tragen nicht unwesentlich zur Rentabilität der Strecken dieses Bahnnetzes bei.

Die Schaffung und Unterhaltung einer großzügig angelegten und ausgebauten Ueberwachungs- und Unterhaltungsmethode für das riesige Eisenbahnnetz der Preußisch-Hessischen Bahnen kostet zwar die Königliche Eisenbahn-Verwaltung jährlich nicht unerhebliche Unterhaltungskosten. Dessen ungeachtet aber hat dieses System neben der Gewährung einer absoluten Betriebssicherheit den Vorteil für sich, daß sich die dafür ausgeworfenen Gelder durch die längere Widerstandskraft und Haltbarkeit des Oberbaues reichlich verzinsen.

Honorius.

Staatsminister Dr. von Breitenbach

vollendete am 16. ds. Mts. das 65. Lebensjahr. Dem Jubilar, der vor kurzem vom Kaiser für seine Verdienste zu dem Eisernen Kreuz 2. Klasse dasjenige 1. Klasse erhielt, widmeten die „Berl. Polit. Nachrichten" Glückwünsche und huldigende Worte, die wir nachstehend folgen lassen, indem wir uns bewußt sind, daß sich die gesamte deutsche Eisenbahnerwelt ihnen herzlich anschließt:

„Dem deutschen Volke ist es ein Herzensbedürfnis, trotz dem Ernst oder gerade wegen des Ernstes der Zeit der schuldigen Dankbarkeit für den Mann Ausdruck zu geben, der den Kriegsdienst der preußischen Staatseisenbahnen in ernster rastloser Friedensarbeit vorbereitet, damit den größten Sieg hinter der Front errungen, zugleich auch der ganzen Welt Bewunderung für deutsche Kraft und Tüchtigkeit abgezwungen hat. Feste Ordnung, strenge Manneszucht, unbedingte Pflichttreue sind die Wurzeln dieser Kraft und Tüchtigkeit, die sorgende Hand aber, die sie hegte und pflegte, vereint mit gewissenhafter Arbeit im Dienste der großen Sache Teilnahme und Fürsorge für das Wohlergehen jedes einzelnen in dem nach Hunderttausenden zählenden Heere der Angestellten, die das größte Verkehrsunternehmen der Welt beschäftigt. So ist das Werk geworden, auf das Deutschland nächst seiner Wehrmacht vor allem stolz sein darf. Geschaffen und gebildet in der Werkstatt Bismarckscher Staatskunst, erprobt und geschult in den Werken des Friedens, in Sturm und Drang einer gewaltigen Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung, hat es sich zur höchsten Höhe seiner Stärke und Aufgabe erhoben in der Feuerprobe des Krieges. Was das bedeutet für den Kampf um unsere Existenz, in dem wir stehen, wir alle wissen es. Eingedenk dessen gilt dem Leben des Staatsministers Dr. v. Breitenbach und seinem auf Arbeit und Verantwortung im Dienste des Vaterlandes gestellten Wirken der herzliche Wunsch, in dem sich das ganze deutsche Volk vereinigt: ad multos annos!"

Ein deutsches Eisenbahnerheim in Brüssel.

Im vergangenen Monat ist in Brüssel in der Nähe des Nordbahnhofs ein Eisenbahnerheim eröffnet worden. Es soll den deutschen Eisenbahnbediensteten in Feindesland, deren Zahl in Brüssel allein 3000 Köpfe übersteigt, während der dienstfreien Zeit eine Stätte der Erholung und Erfrischung für Körper und Geist, echter Kameradschaftlichkeit und Unterhaltung sein. Das Heim ist einfach, aber behaglich ausgestattet und umfaßt Lese-, Schreib-, Unterrichts-, Unterhaltungs-, Uebernachtungs- und Speiseräume. In letzteren

werden zu mäßigen Preisen einfache Mahlzeiten und alkoholfreie Getränke verabreicht. Regelmäßige Veranstaltung von belehrenden und unterhaltenden Vorträgen, sowie Abhaltung von Unterrichtskursen in der französischen Sprache ist in Aussicht genommen. Die Benutzung des Heims ist neben den Eisenbahnbediensteten auch den Angestellten der Postverwaltung und Soldaten freigestellt. Zur Einweihung des Heims hatte sich eine zahlreiche Versammlung eingefunden, darunter die Spitzen der Militär- und Zivilbehörden. Der Linienkommandant legte in kurzen Worten Zwecke und Ziele des Heims dar und übergab es der Nationalvereinigung der Deutschen Jünglingsbündnisse, welche die Leitung und Bewirtschaftung des Heims übernommen hat. Weitere Ansprachen hielten der evangelische und katholische Militäroberpfarrer und der Leiter der Nationalvereinigung; ein Kaiserhoch schloß die erhebende Feier. Alle Teilnehmer schieden unter dem Eindruck, daß mit der Errichtung des Heims ein weiterer Baustein eingefügt ist in die feste Mauer, die Deutschland in West und Ost schirmend umgibt, daß das Heim zu seinem Teil dazu beitragen werde, Deutschlands Söhne in diesem Völkerringen stark und mutig zu erhalten bis zu einem siegreichen Ausgang. — Diesem Wunsche schließen auch wir uns von Herzen an.

Unterbringung von Kriegsinvaliden im Schrankenwärterdienst.

Zur Erleichterung der Unterbringung von Kriegsinvaliden im Schrankenwärterdienst bestimmt ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 25. v. Mts. folgendes: 1. Auf Schrankenwärterposten, die von Invaliden bedient werden können, sind bis auf weiteres nur Kriegs- oder Eisenbahninvalide als Schrankenwärter einzustellen. Die zurzeit auf solchen Posten vorhandenen, in anderen Dienstzweigen verwendbaren Bediensteten sind, sobald sich Gelegenheit bietet, durch Invalide zu ersetzen. 2. Binnen 6 Wochen ist in sämtlichen Direktionsbezirken festzustellen, welche Schrankenwärterposten gemäß Ziffer 1 mit Invaliden besetzt werden können und wieviel Kriegsinvalide des eigenen Bezirkes hierfür bereits in Betracht kommen. Jede Eisenbahndirektion hat sodann dem Eisenbahn-Zentralamt mitzuteilen, wieviel Schrankenwärterposten ihres Bezirks danach für Invalide noch verfügbar sind. 3. Kann eine Eisenbahndirektion einen außerhalb des Beamtenverhältnisses zu beschäftigenden Kriegsinvaliden im eigenen Bezirk auch als Schrankenwärter nicht unterbringen, so ist seine Bewerbung im Einvernehmen mit dem Eisenbahn-Zentralamt einer anderen Eisenbahndirektion zu überweisen, in deren Bezirk Invalide im Schrankenwärterdienst verwendet werden können. Sobald in einem Direktionsbezirk über alle für Invalide in Betracht kommenden Schrankenwärterposten verfügt worden ist, ist das Königliche Eisenbahn-Zentralamt zu benachrichtigen.

Das größte elektrische Eisenbahn-Stellwerk Deutschlands.

Draußen hinter dem Hauptbahnhof in Leipzig inmitten eines Meeres von Bahngleisen, erhebt sich ein einfaches schmales Gebäude, dem es jedenfalls der Uneingeweihte schwerlich ansieht, daß hier der wichtigste Dienst auf dem ganzen preußischen Teil des Hauptbahnhofes getan wird. Es ist das Kraftstellwerk W. O. und gewissermaßen das Herz des preußischen Teiles vom Hauptbahnhof. Hier wird der gesamte Zugverkehr geregelt. Kein Zug kann im Hauptbahnhof einlaufen oder ihn verlassen, ohne dieses Stellwerk. Wie schon gesagt, erfolgt der Betrieb dieses Werkes elektrisch. So umfangreich dieser Betrieb ist, so sinnreich und bis in die kleinsten Einzelheiten geregelt ist er auch. Das Kraftstellwerk hat nicht weniger als 60 Signale und etwa 90 Weichen zu bedienen, außerdem noch Schalter für besondere Wegsignale usw. Innerhalb von jedem Bayerischen Bahnhof und die Züge zwischen dem Hauptbahnhof und dem Postbahnhofe usw. Die Ostseite hat den Verkehr für Berlin und Magdeburg, die Durchgangszüge von Hof nach Berlin, sowie die Ueberführungszüge zwischen Preußen und dem sächsischen Gebiet zu regeln. Das Werk ist eingeteilt in eine Fahrdienstleitung und zwei Aufsichtsbezirke; ferner findet man noch den Telegraphenverkehr für das Zugmeldewesen hier vor. Was die eigentliche Tätigkeit in dem Stellwerke angeht, so ist diese, kurz skizziert, folgende: Jeder ankommende Zug wird von der rückliegenden Station dem Stellwerk gemeldet. Es erfolgt dann die Freigabe des betreffenden Gleises. Auf Grund dieser Freigabe wird vom Aufsichtsbezirk die Fahrstrecke für das Gleis, wie es fachmännisch heißt, fertiggestellt und von der Fahrdienstleitung die Fahrstrecke elektrisch verriegelt. Das heißt, es werden die sämtlichen „friedlichen" Weichen durch einen Hebeldruck seitens des Beamten im Stellwerk verschlossen, so daß der Zug nicht etwa in ein falsches Gleis einfahren kann. Nach der Freigabe wird das Signal (das Einfahrtszeichen für den Lokomotivführer) gezogen, und zwar das Hauptsignal und das Wegsignal. Wenn der Zug von der rückliegenden Station abgefahren ist, wird er im Stellwerk elektrisch auf dem Streckenblock vorgeblockt. Sobald der Zug ein bestimmtes Ziel erreicht hat, wird die Fahrstrecke durch die letzte Achse des Zuges ausgelöst. Die Auslösung erfolgt selbsttätig, bei der Einfahrt und bei der Ausfahrt. Die Strecke ist also vollständig gesichert. Wenn wirklich auf der Strecke eine Störung eingetreten wäre, so ertönt ein Klingelzeichen solange, bis die Störung behoben ist. 24 Stunden tun hier 12 Assistenten, 18 Telegraphisten, 6 Weichensteller erster Klasse, 3 Telephonisten und 6 Hilfsweichensteller Dienst. Das Stellwerk zerfällt in zwei Hauptteile: W (Westen) und O (Osten). Auf der Westseite wird der Verkehr „Thüringen", „Hof-Saalfeld" und „Magdeburg" geregelt. Außerdem bedient man auf dieser Seite die Ueberführungszüge zwischen dem Hauptbahnhof und den Nebenbahnhöfen. Die Weichen sind so eingerichtet, daß die kleinste Hemmung, vielleicht ein eingedrungenes Steinchen, zur Anzeige kommt. Das Stellen der Weichen durch elektrische Kraft erfolgt vom Stellwerke aus bis zu einer Entfernung von 300 Meter.

Ausstattung der Zugschranken mit Rückläutewerken.

In den Bezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen und bei den einzelnen der Aufsicht der Königlichen Eisenbahnkommissare unterstellten Privatbahnverwaltungen sind, wie ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers auf Grund der erstatteten Berichte mitteilt, zahlreiche Zugschranken ohne Rückläutewerk vorhanden. Der Erlaß ordnet nun an, daß es anzustreben sei, diese Schranken gemäß § 11 (13) der „Besonderen Bedingungen für die Lieferung u. Aufstellung von Schlagbaumschranken" im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel nach und nach mit Rückläutewerken zu versehen. Hierbei ist so vorzugehen, daß mit dem Einbau der fehlenden Rückläutewerke bei den Schranken begonnen wird, die vom Wärterstandort am weitesten entfernt oder infolge örtlicher Verhältnisse weniger gut zu übersehen sind.

Vereinsnachrichten.

B.-V. **Aachen**. Bericht der Generalversammlung vom 18. 4. 1915 zu Aachen. T.-O.: 1. Verlesen der letzten Niederschrift. 2. Aufnahme neuer Mitglieder. 3. Jahres- und Kassenbericht. 4. Vorstandswahl. 5. Verschiedenes. Nach Begrüßung der erfreulicherweise sehr zahlreich erschienenen Kollegen (möchte das immer so bleiben!) fand die Tagesordnung ihre Erledigung, indem zunächst die Niederschrift der vorhergegangenen Versammlung verlesen wurde. Da zum 2. Punkt keine Anträge vorlagen, erstattete darauf der Vorsitzende den Jahresbericht und daran anschließend, nachdem die Kasse geprüft und in Ordnung befunden war (leider sind noch sehr viele Restanten vorhanden), der Schatzmeister, dem sodann Entlastung erteilt wurde, den Kassenbericht. Punkt 4. Die ausscheidenden Vorstandsmitglieder, und zwar der erste Vorsitzende, Schriftführer sowie der zweite Schatzmeister, wurden einstimmig wiedergewählt. Weiter überläßt die Versammlung es dem Verbandsvorstande, über die Höhe der Kriegsbeihilfe zu befinden. Der angekündigte Vortrag konnte besonderer Umstände wegen nicht stattfinden. Zum Schluß gedachte der Vorsitzende in warmen, ehrenden Worten unseres allgeliebten Herrschers sowie all unserer tapferen Soldaten und weiter der Toten des Verbandes. — Beiträge sind, soweit dies noch nicht geschehen, umgehend an den 1. Schatzmeister, Rottenführer Heinr. Dohmen in Saurensberg, Söers 28 I, zu senden. Einladung zur nächsten Versammlung erfolgt noch.

Jansen, Vors.

B.-V. **Berlin**. Versammlungsbericht und Einladung. Die Generalversammlung fand am 8. 4. 15. um 8 Uhr abends statt. Vor Bekanntgabe der Tagesordnung gedachte der Vorsitzende der verstorbenen Kollegen des Verbandes, die durch Erheben von den Plätzen geehrt wurden. 1. Die Niederschrift der letzten Versammlung wurde verlesen und angenommen. 2. Aufnahmen fanden nicht statt. Beiträge wurden gezahlt. 3. Der Geschäftsbericht wurde vom Vorsitzenden verlesen. 4. Vom Schatzmeister wurde der Kassenbericht verlesen und von der Versammlung für richtig befunden. Darauf wurde dem Schatzmeister Entlastung er-

teilt. 5. Vorstandswahl. Zu wählen waren der 1. Vorsitzende, der 2. Schriftführer und der 2. Schatzmeister. Alle drei wurden zur Wiederwahl vorgeschlagen und einstimmig wiedergewählt, auch die Kassenrevisoren wurden einstimmig wiedergewählt. Im Komitee blieben die Kollegen Ziehe und Lindemann, neugewählt wurde Kollege Herber. 6. Der Antrag des Verbandsvorstandes, eine Kriegsspende aus der Verbandskasse zu entnehmen, wurde vorgeschlagen und einstimmig angenommen; ferner denselben zu ermächtigen, weitere 1500 Mark aus der Verbandskasse zu dem Zweck zu entnehmen. Koll. Reime besprach die Tatsache, daß die Kollegen ihre Beiträge jetzt so schlecht und unpünktlich bezahlen, so daß dieselben immer wieder gemahnt werden müssen, wodurch dem Vorstand, besonders dem Schatzmeister unnütze Schwierigkeiten bereitet werden. Auch der Schatzmeister, Koll. Hanisch, beschwerte sich darüber, daß zum 1. April etliche Kollegen per Post statt 1 Mark nur 50 Pfg. mehr eingesandt haben und meistens noch das Bestellgeld obendrein vergessen. Es heißt doch ausdrücklich vom Verbandsvorstand: Im Jahre 1915 sind die Beiträge vierteljährlich um 50 Pfg. erhöht, und die Beiträge sind satzungsgemäß vierteljährlich im voraus zu entrichten, also sind im April zwei Vierteljahre a 50 Pfg. mehr zu zahlen. — Schluß der Versammlung ½11 Uhr. Die Wohnung des Kollegen Franz Ziehe befindet sich Berlin S. W. 47, Eylauerstr. 10, Qugb. 4. Das Vorstands- bezw. Vertrauensmannsregister ist handschriftlich zu ändern. Die nächste Versammlung findet am Donnerstag, den 8. Juli, abends 8 Uhr im Vereinslokal (Konkordiafestsäle Berlin O., Andreasstr. 64) statt. — Der Kollege Hermann Löchel in Spandau wurde zum etatsmäßigen Rottenführer ernannt.

J. Bobertz, 1. Schriftf.

B.-V. **Braunschweig**. Der Rottenführer Kollege Karl Grubert aus Vienenburg, Brückenstr. 130, beging am 15. April 1915 sein 50jähriges Dienstjubiläum bei der Eisenbahn. Kollege Karl Grubert ist am 15. April 1865 bei der Eisenbahn eingetreten, 1871 zum Vorarbeiter ernannt und 1905 Rottenführer geworden. Er ist 67 Jahre alt und somit von seinem 17. Jahre an als pflichttreuer Eisenbahner tätig gewesen. Wir alle wünschen ihm, daß er noch recht lange unter uns weilen und daß ihm sein langes Dienstalter bei der späteren Pensionierung auch einen sorgenfreien Lebensabend bringen möge. Eine herzliche Gratulation zu deinem 50. Jubiläumstage!

Hermann Wendhausen, Bezirksvors.

B.-V. **Breslau**. Versammlungsbericht. Die am 11. 4. abgehaltene Versammlung wurde nachm. 2 Uhr vom 1. Vorsitzenden eröffnet. Nach Begrüßung der erschienenen Kollegen gedachte der 1. Vorsitzende des für uns so früh verstorbenen Herrn Oberbaukontrolleurs Wiesner mit warmen Worten. Durch Erheben von den Plätzen wurde ihm die letzte Ehrung zuteil. Hierauf wurde zur T.-O. geschritten. Punkt 1: Verlesen der Niederschrift letzter Versammlung. Dieselbe wurde nach Bekanntgabe angenommen. Punkt 2: Zahlen der Beiträge. Soweit die Kollegen anwesend waren, wurde dieser Punkt glatt erledigt. Punkt 3: Aufnahme neuer Mitglieder. Aufgenommen und willkommen geheißen wurde Kollege Lustig aus Breslau. Punkt 4: Verschiedenes. Hierbei wurden Karten und Briefe von den im Felde stehenden Kollegen verlesen. Der 1. Vorsitzende gab bekannt, daß Kollege Hukauf aus Benau sowie Kollege Bargenda aus Frankenstein mit dem Eisernen Kreuz ausgezeichnet worden sind. (Wir gratulieren herzlich. Der Verb.-Vorst.) Mit einem kräftigen Hoch auf S. Maj. den Kaiser sowie unser tapferes Heer und die Marine wurde die Vers. um 5½ Uhr geschlossen. Sämtlichen Kollegen hiermit zur Kenntnis, daß am 13. Mai (Himmelfahrtstag) eine Wanderversammlung in Dittersbach stattfindet. Der 1. Vors., Kollege Scholz, wird einen Vortrag über „Leitschienen-einbau" halten. Es ist erwünscht, daß sich die Koll. recht zahlreich beteiligen, sowie recht viele Nichtmitglieder einführen. Der Vortrag findet im Lokal: Hotel zum Försterhause um 2 Uhr nachmittags statt. Es ist erwünscht, daß die Kollegen frühzeitig in Dittersbach eintreffen, um verschiedene Sehenswürdigkeiten zu besichtigen.

A Klapper, 1. Schriftführer.

B.-V. **Crefeld**. Versammlungsbericht vom 18. April 1915. Der 1. Vorsitzende, Kollege Spaetgens, eröffnete um 3½ Uhr die Versammlung mit einem Hoch auf Se. Majestät den Kaiser und König. Nach kurzer Begrüßung der erschienenen Kollegen machte der Vorsitzende der Versammlung bekannt, daß der Kollege Kamp aus Oppum uns durch den Tod entrissen worden ist. Sein Andenken wurde durch Erheben von den Plätzen geehrt. Dann gab Kollege Spaetgens bekannt, daß laut Beschluß des Verbandsvorstandes der Beitrag ab 1. Januar auf 2,50 Mk. erhöht worden ist, infolge Unterstützung der durch den Krieg in Not geratenen Kollegen. Die Versammlung erklärte sich damit einverstanden. Es haben also alle Mitglieder ab 1. Januar 1915 für das 1. Quartal noch 50 Pfg. nachzuzahlen und diejenigen, welche ihre Beiträge noch einsenden müssen, haben gleich 3 Mk. einzusenden, also den erhöhten Beitrag für das 1. und 2. Quartal. Beschluß der Versammlung ist, daß auf der nächsten Versammlung am 11. Juli auch 3 Mk. Beiträge eingezogen werden, weil unser Verein ein Vierteljahr im voraus zahlt und dann alle Beiträge bis zum 1. Januar 1916 gezahlt sind. Die Niederschrift wurde verlesen und angenommen. Neue Mitglieder hatten sich nicht zur Aufnahme gemeldet. Die Zahlung der Beiträge war zufriedenstellend. Die Vorstandswahl wurde bis zum nächsten Jahr verschoben. Unter „Verschiedenes" wurden für unseren Kassierer Hermann Dykers, welcher zurzeit im Felde steht, aus der Vereinskasse für jeden Monat 3 Mk. bewilligt, um demselben monatlich ein Paket zu senden. Weitere Anträge wurden nicht mehr gestellt und die Versammlung mit einem Hoch auf den Herrn Minister Exz. v. Breitenbach und dem allgemeinen Wunsche auf baldige Beendigung des Krieges gegen 6 Uhr geschlossen. Die Beiträge werden wie bisher an den Schatzmeister, Hermann Dykers in Crefeld, Oelschlägerstr. Nr. 73, eingesandt. Nächste Versammlung Sonntag, den 11. Juli, nachmittags 3 Uhr im Vereinslokal.

J. A.: Schepers, 1. Schriftführer.

B.-V. **Düsseldorf**. Versammlungsbericht vom 5. April 1915. Der 1. Vorsitzende, Kollege Bachhausen, eröffnete die Versammlung um 10,30 Uhr vorm. mit einem Hoch auf Se. Majestät den Kaiser und seine Verbündeten sowie seine im Felde stehenden Truppen. Die Versammlung war gut besucht. Tagesordnung: 1. Zahlen der Beiträge. 2. Aufnahme neuer Mitglieder. Die Kollegen Rottenführer Franz Weyers, Düsseldorf-Vennhausen Nr. 81 sowie Koll. Rottenführer Joh. Ellenbeck, Erkrath wurden als neue Mitglieder aufgenommen. 3. Neuwahl des Vorstandes. Es wurden gewählt als: 1. Vorsitzender Franz Bachhausen, Hilden, Ellerstr. Nr. 149; 2. Vorsitzender Wilh. Tenhaken, Calcum Nr. 60; 1. Schriftführer Anton Deuß, Düsseldorf-Vennhausen Nr. 99; 2. Schriftführer Jos. Keulerz, Düsseldorf, Krahestr. Nr. 5; 1. Schatzmeister Mich. Köngen, Unterbach b. Gerresheim Nr. 140; 2. Schatzmeister Otto Weber, Leichlingen, Mittelstr. 19; 4. Als Vorstandsmitglied zum Reichskartell, Ortsgruppe Düsseldorf, wurde Rottenführer Jos. Keulerz, Düsseldorf, Krahestraße Nr. 5, gewählt. 5. Kassenbericht. Dabei wurde festgestellt, daß noch viele Mitglieder mit den Beiträgen im Rückstande sind. Es wurde beschlossen, diese Kollegen zu ersuchen, mit dem 1. Schatzmeister ihre Sache in Ordnung zu bringen, damit demselben Entlastung erteilt werden kann. 6. Verschiedenes. Von den Mitgliedern wurde angeregt, mit einer Bitte an den Verbandsvorstand heranzutreten, derselbe möge bei Sr. Exz. dem Herrn Staats- und Eisenbahnminister von Breitenbach betreffs Regelung folgender Punkte ein Bittgesuch einreichen: 1. Bei Gleisumbauten, Weichenverlegungen, Einbauen von Bettungsmaterialien, Verladen, Entladen von Oberbau- und Bettungsmaterialien sowie sonstigen Arbeiten im Stücklohn für die Bahnunterhaltungsarbeiter, den Rottenführern eine dem Prozentsatze entsprechende Zulage oder Gratifikation gewähren zu wollen. (Anmerkung: Es soll auch eine Verfügung bestehen, wonach dem Rottenführer für den Kilometer Umbau 20 Mk. bewilligt werden können.) Im vorigen Jahre wurde im Bezirk Düsseldorf sehr viel im Stücklohn geschafft. Die Arbeiter kamen hierbei auf den Lohn von 6 Mk., die Hilfsrottenführer wurden erfreulicherweise bedacht und mit im Stücklohn verrechnet. Die etatsm. Rottenführer gingen leer aus, stehen während Stücklohnarbeit mindestens 1 Mk. unter dem Lohne der Leute, trotz aller Arbeit, Aufsicht und Materialienbucherei. Das Zugführergeld hat man dem Rottenführer entzogen. Bei Fahrten unter 3 Stunden oder Fahrten im Bahnhof, welches vielmehr Vorsicht erfordert als auf der Strecke, erhält der Rottenführer als Zugführer wiederum nichts. Besonders in diesen Dienst gestellte Lok.-Führer, Zugführer oder Schaffner erhalten ihr Stundengeld. 2. Bitte um höhere Kleiderzulagen. Kein Rottenführer kommt mit seinen Kleidern aus. Jährliche Restschulden bei der Kleiderkasse von 25 Mk. zu begleichen, sowie Selbstbeschaffung bis zu 100 Mk. jährlich für Kleider zum Dienstgebrauch ist fast bei jedem etatsm. Rottenführer erforderlich, wenn er sich als Beamter mit seiner Uniform nicht schämen will. Diese Zulage möchten in der Höhe erbeten werden, daß die Rottenführer ihre hohen Ausgaben für den furchtbaren Schuhverschleiß infolge des ständigen Marschierens in dem scharfen Steinschlag auch bestreiten können. (Angemessenes Gehalt ist richtiger. D. Red.) Punkt 3. Betreffs Anrechnung

der Hilfsbeamtendienstzeit für die Rottenführer vom Tage der Vereidigung oder vom Eintritt in die Pensionskasse B an. Allen Eisenbahnbeamten werden die Hilfsbeamtenjahre angerechnet, weshalb wird der Rottenführer hier wieder stiefkindlich behandelt? Diese Angelegenheit dürfte wieder angeschnitten werden. Sie wurde seinerzeit beiseite gelegt und muß wieder auf den Tisch gebracht werden.

Der Schriftführer: A. Deuß, Rottenführer, Düsseldorf-Vennhausen, Nr. 99.

B.-V. **Magdeburg**. Die Generalversammlung am 2. 4. 15. wurde vom 1. Vorsitzenden, Kollegen Schulz. eröffnet. Nach Begrüßung der erschienenen 45 Kollegen und einem Hoch auf Se. Majestät den Kaiser und das tapfere deutsche Heer gedachte der 1. Vorsitzende des verstorbenen Kollegen Friedrich Wäsche, Vahldorf. Sein Andenken wurde durch Erheben von den Plätzen geehrt. Tagesordnung: 1. Verlesen der Niederschrift der letzten Versammlung. Dieselbe wurde ohne Abänderung angenommen. 2. Das Zahlen der Beiträge wurde glatt erledigt. 3. Aufnahme neuer Mitglieder fand nicht statt. 4. Kassenbericht. Derselbe wurde vom 1. Kassierer verlesen und für richtig befunden. Geprüft wurde die Kasse durch die Revisoren Kollegen Heilige und Rieke. Dieselbe wurde in größter Ordnung befunden. Der 1. Vorsitzende erteilte hierauf dem 1. Kassierer, Kollegen Pappe, mit Zustimmung der anwesenden Kollegen Entlastung. 5. Vorstandswahl. Die satzungsgemäß ausscheidenden drei Vorstandsmitglieder: 1. Vorsitzender Kollege Schulz, 2. Vorsitzender Kollege Köhler, 2. Schriftführer Kollege Geisler, wurden einstimmig wiedergewählt. Somit bleibt der bisherige Vorstand bestehen. 6. Besprechung und Bewilligung von Kriegsspenden wurde wunschgemäß dem Hauptvorstande überlassen. 7. Vereinsangelegenheiten. Der 1. Vorsitzende verlas eine vom Hauptvorstande verfaßte Eingabe an Se. Exzellenz den Herrn Minister von Breitenbach. Die anwesenden Kollegen sprachen hierüber ihre Befriedigung aus. Auch betreffs der Zeitschrift wurden die Kollegen gebeten, bei vorkommendem Wohnungswechsel sich sofort bei ihrer Postanstalt zu melden, auch müsse der Schriftführer hiervon sofort benachrichtigt werden, damit keine unnötigen Geldausgaben entstehen. Nach weiteren Besprechungen und Erörterungen wurde die Versammlung um 6 Uhr geschlossen. — Der Kollege Hlfr. Wilhelm Herrmann, Biendorf, ist vom 1. 4. 15. ab zum Rottenführer ernannt worden.

J. A.: Arndt, 1. Schriftführer.

B.-V. **Münster**. Versammlungsbericht vom 18. April 1915 in Osnabrück. Die Versammlung wurde vom 1. Vorsitzenden, Kollegen Schröder, um 1,30 Uhr eröffnet. 1. Der Vorsitzende gab den Jahresbericht bekannt. Dann gedachte er des Krieges und der Kollegen im Felde, und brachte zum Schluß ein Hoch auf den deutschen Kaiser und das deutsche Vaterland aus, worin die Anwesenden begeistert einstimmten Anschließend gedachte er des verstorbenen Kollegen Rottenführer Eberhardt, dessen Andenken durch Erheben von den Plätzen geehrt wurde 2. Der Vorsitzende verlas den Kassenbericht Die Kassenbücher und Rechnungen wurden vorgelegt, von den Revisoren Heik und Nilson revidiert und richtig befunden, worauf dem Kassierer Entlastung erteilt wurde. Hierzu wird bemerkt, daß einige Kollegen mit dem Zahlen der Beiträge weit im Rückstande sind. Zwei Mitglieder sind sogar länger als ein Jahr mit dem Zahlen der Beiträge im Rückstande, und mußten zu unserm Bedauern aus diesem Grunde in der Mitgliederliste gestrichen werden. 3. Von den anwesenden Mitgliedern wurden die Beiträge entrichtet. 4. Neue Mitglieder konnten nicht aufgenommen werden. 5. Vorstandswahl. Der bisherige Vorstand wurde einstimmig wiedergewählt. Für den verstorbenen Kassierer Eberhardt wurde Kollege Kammann gewählt. 6. Verschiedenes. Der Vorsitzende verlas die vom Verbande aufgestellte Bittschrift an den Herrn Minister von Breitenbach um Gewährung eines dienstfreien Wochentages im Monat zwecks Ackerarbeit und Regelung sonstiger häuslicher Angelegenheiten. Diese Bittschrift wurde von den Anwesenden mit Freuden begrüßt Dann wurde beschlossen, die nächste Versammlung in Bremen abzuhalten. Tag und Zeit wird noch bekannt gegeben. Hierauf schloß der Vorsitzende um 3,30 Uhr die Versammlung.

Vom 1. Juli 1915 ab sind alle Geldsendungen an den Kassierer Rottenführer Kammann, Kloster Oesede, zu senden; bis zum 30. Juni 1915 wie bisher an Rottenführer Schröder, Osnabrück-Schinkel.

Der Vorstand. J. A.: W. Hackmann, 1. Schriftf.

B.-V. **Paderborn**. Unsere Versammlung wurde am Ostermontag um 2 Uhr nachmittags in Vertretung des 1 Vorsitzenden vom Kollegen Nollte aus Soest im Gasthof Hoeschen hier mit einem Kaiserhoch eröffnet. 9 Mitglieder waren erschienen. Zu Punkt 1 der Tagesordnung: Verlesen der Niederschrift, war nichts zu erinnern. Punkt 2: Zahlung der Beiträge, war schnell erledigt. Punkt 3: Vorstandswahl und Wahl der Kassenrevisoren. Zum 1. Schriftführer wurde Johann Halsband-Altenbeken, zu Kassenprüfern wurden die Kollegen Heinrich Niggemann und Johann Schäfers gewählt. Der Kassenbericht wurde für richtig befunden und dem Kollegen Wieseler vom Vorsitzenden Entlastung erteilt. Punkt 4: Als Ort der nächsten Versammlung wurde Ottbergen gewählt. Dieselbe soll am 10. Oktober, nachmittags 1½ Uhr. stattfinden. Das Lokal wird noch bekannt gegeben. (Anmerkung: Die Versammlungen müssen vierteljährlich abgehalten werden, damit das Organisationsleben nicht leidet. D. R.) Punkt 5: Verschiedenes. Es wurde noch die Kriegsbeihilfe aus der Verbandskasse erörtert, jedoch wegen des schwachen Versammlungsbesuches kein Beschluß gefaßt. Die Versammlung wurde um 4,30 Uhr geschlossen, mit dem Wunsche auf ein fröhliches Wiedersehn in Ottbergen.

Johann Halsband, Altenbeken, Schriftf.

B.-V. **Salzwedel**. Bericht vom 5. April 1915. Der 1. Vorsitzende eröffnete die Versammlung um 3½ Uhr. Erschienen waren 13 Kollegen. Tagesordnung: 1. Verlesen der Niederschrift vom 3. Januar. 2. Aufnahme. 3. Einziehen der Beiträge. 4. Verschiedenes. Die Niederschrift wurde verlesen und von der Versammlung genehmigt. Aufgenommen wurde Kollege Albert Schulz, Pretzier. Punkt 3 wurde vom Kassierer glatt erledigt. Punkt 4: Verschiedenes. Betreffs Kriegsbeihilfe beschließt die Versammlung, sich mit dem Beschluß des Verbandsvorstandes einverstanden zu erklären. Um 5 Uhr wurde die Versammlung durch Kollegen Lannemann geschlossen. — Die nächste Generalversammlung findet am 11. Juli, nachmittags ½2 Uhr, bei Herrn Gastwirt Neumann (Neue Häuser) statt.

Heinecke, Schriftführer.

Bekanntmachung des Verbandsvorstandes.

1. Den Mitgliedern zur Kenntnis, daß im ersten Vierteljahr 1915 schon 4300 Mark an Sterbegeld gezahlt worden sind. Dieses wäre bei dem niedrigen Satz der Beiträge für die Folge nicht möglich, wenn wir den Erlös aus der Zeitung nicht hätten.

2. Als allgemeine Kriegsspende ist die Summe von 1000 Mark gezeichnet und gezahlt worden.

3. In einigen Tagen werden den Vereinsschriftführern geheftete Mitgliederlisten zugehen, welche einwandfrei aufzustellen sind und wovon ein Stück dem Verbandsschriftführer Herrn Rüdgers zuzusenden ist.

Der Verbandsvorstand.
J. A.: Schneider, Verb.-Vors.

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.

Gg. Spindler, Falkenberg (Lothr.), Bez. Metz.
Gg. Karänke, Hohensalza, Bez. Brbg.
Fr. Tempelhof, Schnarsleben, Post Niederdodeleben, Bez. Magdebrg.

Briefkasten.

K. O. Wenn Sie in eine Nachbarbahnmeisterei zur Führung eines Az. kommandiert sind, so steht Ihnen ein Tagegeld von mindestens 3 Mark, das Stundengeld als Zugführer, und für jeden Zu- und Abgang 0,50 Mark zu. Reichen Sie in diesem Sinne Rechnung ein.

Versammlungs-Kalender.

Bezirks-Verein	Tag u. Stunde		Versammlungsort	Versammlungslokal
Berlin	8. 7.	8	Berlin O.	Vereinslokal
Breslau	13. 5.	2	Dittersbach	Zum Försterhause
Frankfurt a. M.	4. 7.	3½	Frankfurt a. M.	Gambrinushalle
Gütersloh	24. 5.	3	Gütersloh	Vereinslokal
Krefeld	11. 7.	3	Krefeld	Vereinslokal
Leipzig u. Umg.	5. 5.	8	Leipzig-Eutritzsch	Vereinslokal
Paderborn	10. 10.	1½	Ottbergen	—
Salzwedel	11. 7.	1½	Salzwedel	Gastw. Neumann

Danksagungen.

Dem geehrten Vorstand des Rottenführer-Vereins sage ich für die mir zugewiesenen 300 Mark Sterbegeld meinen besten Dank.

Gleichzeitig spreche ich dem Bezirksverein Düsseldorf für die rege Beteiligung und die schöne Kranzspende meinen besten Dank aus.

Frau Witwe Liethen und Kinder.

Für die mir aus Anlaß des Todes meines lieben Mannes zugesandte Sterbeunterstützung von 300 Mark sage ich herzlichen Dank. Sollten Rottenführer dem Verbande noch nicht beigetreten sein, so kann ich solchen nur warm empfehlen, nicht mehr länger zu säumen und dem Verbande sofort beizutreten, damit in Sterbefällen den Hinterbliebenen diese segensreiche Unterstützung zugute kommt.

Wwe. Rottenführer Kamp,
Krefeld-Oppum.

Durch Vermittelung des Rottenführer-Bezirksvereins Mainz wurden mir bald nach dem Hinscheiden meines innigstgeliebten Mannes 300 Mark Sterbegeld vom Verbande Deutscher Eisenbahnrottenführer übersandt, wofür ich an dieser Stelle meinen innigsten Dank ausspreche. Ich möchte alle Rottenführerfrauen darauf aufmerksam machen, ja ihre Männer, die dem Verbande noch fern stehen, dazu zu bewegen, dieser so segensreichen Einrichtung beizutreten.

Herzlichen Dank allen seinen Kollegen für die zahlreiche Beteiligung an der Beerdigung. Besonderen Dank dem Herrn Rottenführer Weyl für die ergreifenden und trostreichen Worte bei der Kranzniederlegung am Grabe des lieben Verstorbenen.

Gensingen, 8. April 1915.

Wwe. Rottenführer Ph. Kilz und Tochter.

Glückwunsch.

Dem Kollegen

Hermann Ruden

in Radeland, Bm. Baruth, zu seinem 25jährigen Dienstjubiläum unsere

herzlichsten Glückwünsche.

Die Kollegen u. der Vorstand des B.-V. Berlin.
J. A.: Julius Bobertz, 1. Schriftführer.

Glückwunsch.

Unserm Mitgliede

Franz Schaper

Hamburg, zu seinem am 8. April d. J. stattgefundenen 25jährigen Dienstjubiläum die

herzlichsten Glückwünsche.

Möge der Jubilar noch lange in unserer Mitte weilen.

Der Vorstand des B.-V. Altona.

Stempel liefert billigst C. Hundt sel. Wwe.

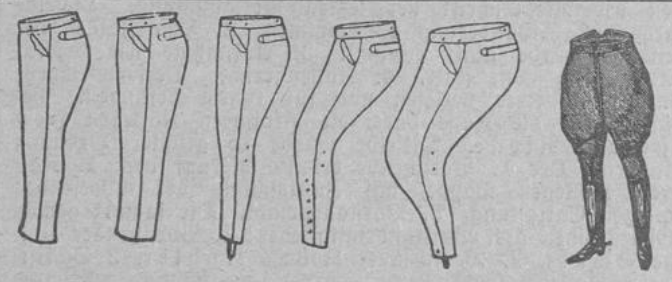
Nachruf.

Am 17. März verstarb unser liebes Verbands-Mitglied der Kgl. Rottenführer

Ph. Kilz.

Er war ein pflichttreues und eifriges Mitglied des Vereins; wir werden seiner in Ehren gedenken.

Der Vorstand des B.-V. Mainz.
J. A.: A. Stahl.



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.

Gemeinnützige

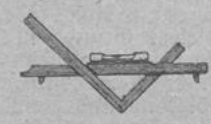


Deutsche Volksversicherung

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, Aussteuer 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

Für die Red. verantwortl.: Verbandsvors. Carl Schneider, Dahlhausen-Ruhr. — Für den Inseratenteil verantwortl.: C. Hundt sel. Wwe., Hattingen-Ruhr. — Druck: C. Hundt sel. Wwe., Hattingen-Ruhr.