

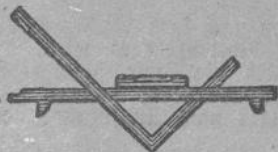
Rottenführer-Zeitung

Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner.

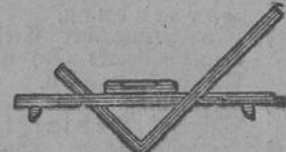
Offizielles und fachwissenschaftl. Organ
des Verbandes Deutscher Eisenbahn-



für die Vertretung der Standesinteressen
Rotten- und Hilfsrottenführer G. B.



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 Pettzelle 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-R., 1. April 1919

8. Jahrgang

Inhalt: Dankagung. — Der preussische Notetat. — Der Rottenführer als Arbeitszugführer. — Bahnärztlicher Dienst. — Eine Erklärung des früheren Ministers Stroebe zur Beamtenfrage. — Aus der Beamtenbewegung. — Fachliche Rundschau. — Mitteilung des Verbandsvorstandes. — Vereinsnachrichten. — Versammlungskalender.

Dankagung.

Für die mir vom Verband der Rotten- und Hilfsrottenführer anlässlich des Todes meiner Ehefrau übersandten 150 Mark Sterbegeld spreche ich hiermit meinen besten Dank aus.

Silber, den 14. März 1919.

Eberhard Hartmann, Rottenführer.

Der preussische Notetat.

Der preussischen Landesversammlung ist der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die vorläufige Regelung des Staatshaushalts für das Rechnungsjahr 1919 zugegangen. Danach wird bis zur gesetzlichen Feststellung des Staatshaushaltsplans für das Rechnungsjahr 1919 und des Haushalts der Verwaltungseinnahmen und Ausgaben der Preussischen Zentralgenossenschaft für das Rechnungsjahr 1919 die Preussische Regierung ermächtigt, für die Monate April, Mai und Juni 1919 alle Ausgaben zu leisten, die zur Erhaltung gesetzlich bestehender Einrichtungen oder zur Durchführung gesetzlich beschlossener Maßnahmen erforderlich sind, ferner die rechtlich begründeten Verpflichtungen des Staates zu erfüllen und endlich Bauten und Beschaffungen fortzuführen, für die durch den Staatshaushalt eines Vorjahres bereits Bewilligungen erteilt worden sind, sowie unter der gleichen Voraussetzung Beihilfen zu Bauten und Beschaffungen weiter zu gewähren.

Außerdem können von den durch den Staatshaushaltsplan für das Rechnungsjahr 1919 angeforderten Summen verausgabt werden:

Im Haushalt der Eisenbahnverwaltung:

A. bei den dauernden Ausgaben für folgende neue Beamtenstellen:

- 10 Mitglieder des Zentralamts und der Direktionen,
- 17 Regierungsbaumeister und Bauinspektoren,
- 4 Vorstände von Maschinen- und Werkstättennebenämtern,
- 85 Eisenbahnlandmesser und Eisenbahningeniure,
- 365 technische Eisenbahnsekretäre einschließlich bau- und maschinen-technische Betriebsingeniure, ferner Oberbahnmeister und Werkstättenvorsteher,
- 1 Obermaterialienvorsteher,
- 361 Materialienvorsteher, Bahnmeister 1. Klasse und Werkmeister,
- 960 technische Bureauassistenten und Bahnmeister, Eisenbahnassistenten einschließlich Bahnhofsverwalter und Materialienverwalter.

- 1500 Lokomotivführer,
 - 500 Zugführer,
 - 400 Werkführer,
 - 1378 Wagenmeister, Rangiermeister, Unterassistenten einschließlich Bahnhofsaufseher,
 - 40 Maschinisten (Maschinenwärter bei elektrischen Anlagen),
 - 691 Maschinenaufseher (Maschinenwärter), Weichensteller 1. Klasse,
 - 1503 Lokomotivheizer, Feuermänner, Funkentelegraphisten,
 - 205 Magazinaufseher, Fahrarten usw.-bruder, Bürodienner,
 - 2080 Wagenaufseher, Rottenführer, Weichensteller einschließlich Eisenbahngelassen, ferner Eisenbahngelasseninnen,
 - 700 Stationschaffner (Pfortner und Bahnsteigschaffner), Rangierführer,
 - 900 Schaffner
- die angeforderten Besoldungen, ruhegehaltsfähigen Zulagen und Wohnungsgeldzuschüsse,
- B. bei den einmaligen und außerordentlichen Ausgaben zu folgenden neuen Bauten usw.:
- a) Herstellung eines Kreuzungsgleises auf dem Haltepunkt Badendorf und zwischen den Bahnhöfen Siegen und Leitzdorf,
 - b) Erweiterung der Gleisanlagen auf dem Güterbahnhof Neumünster,
 - c) Erweiterung der Nebenwerkstätte Gladbach,
 - d) Errichtung eines elektrischen Dampfstraßwerks bei der Hauptwerkstätte Wittenberge,
 - e) Erweiterung der Hauptwerkstätte Neumünster,
 - f) Erweiterung des Lokomotivschuppens auf dem Rangierbahnhof Wustermark,
 - g) Erweiterung der Hauptwerkstätte Breslau (März),
 - h) Erweiterung der Wagenwerkstätte Schneidemühl,
 - i) Erweiterung des Bahnhofs Grebenstein,
 - k) Erweiterung des rechtseitigen Lokomotivschuppens nebst Nebenanlagen auf dem Betriebsbahnhof Cassel (Bahndreieck),
 - l) Verbesserung der Wassergewinnungsanlage auf Bahnhof Linz,
 - m) Erweiterung des Bahnhofs Neuwied,
 - n) Herstellung eines Ueberholungsgleises auf Bahnhof Hammerstein,
 - o) Erweiterung des Bahnhofs Schlebusch,
 - p) Herstellung neuer eiserner Ueberbauten für die Ruhrbrücke in Kilomet. 199,68 der Strecke Schwerte-Bestwig,
 - q) Anschluß des Bahnhofs Düsseldorf-Grafenberg an die Gütergleise bei Bloddingern,
 - r) Erweiterung des Bahnhofs Düsseldorf-Eller und Herstellung einer Gleisverbindung Bloddingern-Düsseldorf-Eller,
 - s) Erweiterung der Gleisanlagen und Herstellung eines Lokomotivschuppens auf dem Güterbahnhof Erfurt.

- v) Erweiterung des Bahnhofes Sommerda,
- w) Erweiterung des Bahnhofes Duisburg-Hochfeld Süd,
- v) Erweiterung der Hauptwerkstätte Wedau,
- w) Erweiterung der Arbeits- und Ausstellgleise für Wagen in der Hauptwerkstätte Witten,
- x) Herstellung von zwei Ueberholungsgleisen auf dem Haltepunkt Badenburg,
- y) Herstellung eines zweiten Ueberholungsgleises auf Bahnhof Neulirchen (Kr. Hünfeld),
- z) Umbau der Lokomotivhalle der Hauptwerkstätte Limburg (Lahn),
- aa) Herstellung eines Kraftstellwerks auf Bahnhof Gießen,
- bb) Herstellung von zwei Ueberholungsgleisen und Einrichtung einer Güterladestelle auf dem Haltepunkt Groh Rothenburg,
- cc) Erweiterung der Gleisanlagen und Herstellung eines Kraftstellwerks (Fa) auf Bahnhof Falkenberg (B. A.) b. Torgau,
- dd) Herstellung einer neuen Wasserreinigungsanlage auf Bahnhof Debisfelde,
- ee) Verbesserung der Wasserversorgungsanlage auf Bahnhof Seelze,
- ff) Erweiterung der Lokomotivhalle II der Hauptwerkstätte Leinhausen,
- gg) Herstellung einer Fernsprechkoppelleitung zwischen Hannover und Essen,
- hh) Neubau einer Tenderwerkstatt und eines Abstelllagers in der Hauptwerkstätte Königsberg (Pr.),
- ii) Herstellung von Abstellgleisen auf Bahnhof Mäser,
- kk) Errichtung einer neuen Hauptwerkstätte bei Braunschweig,
- ll) Erweiterung der Lokomotivbelohnungsanlage auf Bahnhof Osnabrück (Br.),
- mm) Erweiterung des Lokomotivschuppens I auf Bahnhof Kirchwehde,
- nn) Erweiterung des Bahnhofes Neuzelle,
- oo) Herstellung eines Ueberholungsgleises in km 68,8 der Strecke Fürstenwalde-Sommerfeld,
- pp) Erweiterung des Bahnhofes Belgard,
- qq) Bau einer Betriebswerkstätte auf Bahnhof Stralsund,
- rr) Zu verschiedenen neuen Bauten in mehreren Eisenbahndirektionsbezirken,
- ss) Zur Abhürdung der durch den Krieg verursachten Kostenüberbeterung solcher Wohnungsbauten, die aus Mitteln der Wohnungsfürsorgekreditgesetze hergestellt oder gefördert werden, sowie zur Beteiligung der Eisenbahnverwaltung als Arbeitgeberin an gemeinnützigen Bauunternehmungen,
- tt) Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben, die angeforderten Beträge.

Der Kottenführer als Arbeitszugführer.

Durch Erlass des Herrn Ministers vom 2. März 1908 ist zugelassen, daß einem Kottenführer innerhalb der Bahnmeisterei die Wahrnehmung des Zugführerdienstes übertragen werden kann, vorausgesetzt, daß die Betriebsverhältnisse einfach sind, die Beamten zur Wahrnehmung tatsächlich befähigt und mit den örtlichen Verhältnissen vertraut sind.

Diese Befugnis zur Verwendung des Kottenführers im Arbeitszugbetriebe ist durch Erlass vom 23. Juni d. Js. dahin erweitert worden, daß unter den bereits angeführten Voraussetzungen die Tätigkeit des Kottenführers als Zugführer sich auf kurze Strecken über den Dienstbezirk hinaus bis zu derjenigen nächstgelegenen Station ausdehnen kann, auf der Arbeitszüge beginnen oder endigen können.

Die Dienstanweisung für Kottenführer enthält im § 18 alle Vorschriften, die bei der Führung eines Arbeitszuges zu beachten sind, und die Unfallverhütungsvorschriften 2. Teil unter A II „Arbeitszüge“, lassen keinen Zweifel darüber, wie für die Sicherheit der beim Arbeitszuge verwendeten Personen zu sorgen ist.

Die Verwendung des Kottenführers als Zugführer beim Arbeitszuge ist außerordentlich wertvoll, nicht nur der Erleichterung einer besonderen Kraft wegen, sondern auch, weil gerade der Kottenführer mit den örtlichen Verhältnissen, den Gewohnheiten und der Eigenart der Arbeiter am besten vertraut ist.

Der kurze Aufenthalt auf der Strecke und der Drang, trotz kurzer Arbeitszeit möglichst viel zu leisten, führen nur

zu oft dazu, die Vorschriften nicht ihrem klaren Wortlaut nach anzuwenden.

Besonders schwer sind die Arbeiter zu bewegen, sich während der Bewegung des Zuges auf den Boden des Wagens niederzusetzen, weil dies etwas unbequem ist.

Die Türen nach dem anderen Gleise zu werden oft, nicht wie vorgeschrieben, während der Vorüberfahrt eines Zuges geschlossen, sondern nur in geöffnetem Zustande gegen die Bordwand gedrückt und von einem Arbeiter festgehalten. Vorgekommene Wagenbeschädigungen und Verletzungen beweisen aber, daß eine solche Sicherung unzureichend ist, wenn der Arbeiter während der Vorüberfahrt des Zuges die Tür losläßt. Das Öffnen der Wagentüren nach dem anderen Gleise zu ist nur dann gestattet, wenn dieses andere Gleis für den Zugverkehr gesperrt ist.

Ist das Öffnen der Wagentüren nach dem Nachbargleise zugelassen, so wird es Sache des Kottenführers sein, für Sperrung des anderen Gleises durch die vorgeschriebenen Signale zu sorgen, unbeschadet der notwendigen Dedung des auf der Strecke haltenden Arbeitszuges nach Ausführungsbestimmung Nr. 36 des Signaltabulums.

Nicht wenig erleichtern kann sich der Arbeitszugführer seinen Dienst, wenn er seine Absichten über die Bewegung, Aufstellung, Be- und Entladung des Zuges nicht für sich behält, und nur durch Geben der erforderlichen Signale kund gibt, sondern wenn er schon vorher Lokomotiv-, Zug- und Arbeitspersonal entsprechend verständigt.

Ganz besonders wichtig ist aber die Verständigung mit dem Fahrdienstleiter, der, oft sehr in Anspruch genommen, bei Zugverpätungen und anderen Unregelmäßigkeiten leicht geneigt ist, den Arbeitszug vorläufig beiseite zu stellen. Hier läßt sich durch entsprechende Vorschläge oft noch eine Ausnutzung des Arbeitszuges erzielen.

Die Beförderung der Arbeiter wird in der Regel in einem besonderen Mannschaftswagen erfolgen. Das Aus- und Einsteigen nach und von dem Nachbargleise aus ist verboten.

Der Arbeitszug ist ein Sonderzug, für den ein besonderer Fahrplan auszugeben ist. Der Entwurf zu demselben wird auf den Betriebsstellen in der Regel von dem Bahnmeister an der Hand des bildlichen Fahrplanes aufgestellt, vom Betriebsamt geprüft, festgestellt und herausgegeben.

Der Fahrplan ist gewöhnlich nach einzelnen Fahrten getrennt mit Angabe des Gleises, auf dem sich der Arbeitszug bewegt. Im Kopf des Fahrplanes ist die Verrechnungsstelle angegeben, am Schluß sind alle näheren Bestimmungen über die Stellung der Maschine, der Wagen und des Personals getroffen.

Die Bemerkungen am Schluß enthalten vielfach auch Angaben über die Dedung des Arbeitszuges und Verhütung der hierzu erforderlichen Signalmittel. Auch die Angabe über die Zusammenstellung des Zuges ist für die Abgangsstation von Vorteil.

Im Kopf des Fahrplanes ist ferner die Stärke des Zuges und die Grundgeschwindigkeit angegeben.

Die größte zulässige Geschwindigkeit beträgt für Arbeitszüge, die gezogen werden, 45 Kilometer in der Stunde, das sind 1 1/2 Minute auf das Kilometer, oder in der Minute 750 Meter.

Wenn der Zug von der Maschine geschoben wird, darf er nur mit 25 Kilometer Stundengeschwindigkeit, auf Nebenbahnen ohne vollständige Schrankenbesetzung aber nur mit 15 Kilometer in der Stunde gefahren werden.

Bei diesen Fahrten ist der vorderste Wagen mit einem Betriebsbeamten zu besetzen, der auf Hauptbahnen mit einem Signalarbeiter, auf Nebenbahnen ohne Schranken mit einer Glode auszurüsten ist.

Fahrten auf falschem Gleise sind tunlichst zu vermeiden, lassen sich aber nicht immer umgehen. Es tritt sehr oft die Notwendigkeit ein, auf einer zweigleisigen Strecke auf demselben Gleise nach der Ausgangsstation zurückzufahren.

Entweder die Hin- oder Rückfahrt würde dann eine Fahrt auf falschem Gleise darstellen. Solche Fahrten sind zwar dem Bahnbewachungspersonal durch den Fahrplan bekannt gegeben, sie sind aber dennoch als ausnahmsweise Fahrten anzusehen. Es bedarf daher der Anwendung des Signals 15 b.

Für Fahrten auf falschem Gleise, soweit nicht von der A. D. durch besondere Anordnung zeitweise eingeleiteter Betrieb eingerichtet ist, sind die Signale außer Betrieb. Die Signale gelten also nicht für die Fahrtrichtung, sondern für das Gleis, an dem sie stehen. Vor Beginn der Fahrt auf dem falschen Gleise erhält der Zugführer vom Fahrdienstleiter einen Befehl A.

Bei der Ankunft vor dem Bahnhof auf dem falschen Gleise ist in Höhe des Einfahrtssignals zu halten und der Auftrag zur Einfahrt, der ebenfalls mit Befehl A zu erteilen ist, abzuwarten.

Teilsfahrten, d. h. Fahrten, die nur einen Teil der Strecke zwischen 2 Zugmeldestellen berühren, werden nur abgeläutet, wenn für diese Teilstrecke besondere Läuteeinrichtungen vorhanden sind, was in der Regel nicht der Fall sein wird.

Die Befehlsgebung des Zuges mit dem erforderlichen Bremspersonal ergibt sich aus der Spalte 11 des Fahrplanes, die überschrieben ist mit: „Von 100 Wagenachsen sind zu bremsen.“ Außer der Zahl der zu bedienenden Bremsachsen enthält diese Spalte in Klammern noch die der Bremsberechnung zugrunde gelegte Geschwindigkeit.

Gilt für die Dienstverrichtungen des Kottenführers ganz allgemein der Satz: „Zuerst die Sicherheit des Betriebes, dann die Leistung“, so muß auf die Beachtung dieses Hinweises im Arbeitszugbetriebe ganz besonderer Wert gelegt werden.

Bahnärztlicher Dienst.

(Nachdruck verboten.)

Die Abwicklung des Eisenbahndienstes erfordert wegen ihrer großen Verantwortung und Gefährlichkeit ein körperlich und geistig völlig gelundes und rüstiges Personal. Die Eisenbahnverwaltungen hatten daher von jeher ein Interesse daran, ihre Bediensteten nicht nur bei der Annahme ärztlich untersuchen, sondern sie auch später hinsichtlich ihres Gesundheitszustandes dauernd überwachen zu lassen. Zweckmäßig wurde die Behandlung des Personals besonderen, mit den Eigentümlichkeiten des Eisenbahndienstes vertrauten Ärzten übertragen, und so entwickelte sich ganz allgemein der bahnärztliche Dienst, der neben seiner Zweckbestimmung im Laufe der Zeit mehr und mehr zu einer Wohlfahrts-einrichtung ausgebaut wurde. Allein im Bereiche der preussisch-heilischen Staatseisenbahnen wurden im letzten Friedensjahre 1914 191 000 Beamte durch 2700 Bahnärzte mit einem Kostenaufwande von weit über 3 Millionen Mark betraut. Die durch zahlreiche Anfragen in den Briefkästen der Fachzeitschriften bestätigte Wahrnehmung, daß die Beamten im allgemeinen über die Pflichten der Bahnärzte nur sehr oberflächlich, selten eingehender unterrichtet ist, gibt uns Veranlassung unsere Leser mit dieser, dem Dienste zwar ferner liegenden, für die einzelne Person aber doch recht wichtigen Materie einmal näher bekannt zu machen.

Gleich von vornherein sei bemerkt, daß dem Beamten der Behörde gegenüber ein Rechtsanspruch auf freie ärztliche Behandlung keineswegs zusteht; diese ist vielmehr ähnlich dem Urlaub und der freien Fahrt lediglich als eine freiwillig gewährte Vergünstigung anzusehen, die unter Umständen ohne Zuhilfenahme einer Entschädigung eingeschränkt oder auch ganz aufgehoben werden könnte. Der Bahnarzt freilich darf seine Tätigkeit den Bediensteten gegenüber nicht etwa als eine Vergünstigung seinerseits auffassen, die ihm gestattet, die Behandlung nach Belieben abzulehnen oder unerschiedlich zu verfahren; für ihn ist die Gewährung seines Beistandes Pflicht, wenn er sich nicht eines Verstoßes gegen den mit der Eisenbahn-Direktion geschlossenen Vertrag schuldig machen will.

Der Bahnarzt bekleidet eine Vertrauensstellung in zweifacher Beziehung. Einmal ist er gehalten, das seiner Fürsorge anvertraute Personal pflichttreu und mit menschlicher Anteilnahme wohlwollend zu behandeln; sodann hat er aber auch die Interessen und Rechte der Eisenbahnverwaltung wahrzunehmen und demzufolge die Amtsstellen gegen unlauteres Verhalten angeblich dienstunfähiger Beamten zu unterstützen, insbesondere Täuschungen und Uebertreibungen mit Nachdruck entgegenzutreten und Personen, die durch eigene Schuld ihre Gesundheit verzögern oder verhindern oder Krankheit vorzudecken, zur Anzeige zu bringen. Daß er auf ein gezieltes Benehmen seitens der Beamten und ihrer Angehörigen Anspruch erheben darf und gegen Mißbrauch und Belästigungen durch die Behörde geschützt werden muß, braucht wohl nicht besonders betont zu werden.

Dem Bahnarzt obliegt innerhalb seines Bezirks, der nach Wohn- oder Dienstorten abgegrenzt wird, die ärztliche Behandlung der mittleren und unteren im Beamtenverhältnis stehenden Bediensteten des äußeren Eisenbahndienstes nebst ihren Familienangehörigen. Unter dem äußeren Dienste wird in dieser Hinsicht neben dem eigentlichen Betriebsdienste noch der Abfertigungs-, Bahnwachen- und Unterhaltungs-, Werkstätten-, Magazin-, Lokomotiv-, Maschinen-, Fahr- und Zugsdienst verstanden. Werden Beamte dieser Dienstzweige im Bureau- oder Kanzleidienste — wozu auch der Bureau-dienstdienst rechnet — der Aemter oder Eisenbahndirektio-

nen beschäftigt, so gehen sie für die Dauer dieser Tätigkeit der Vergünstigung freier bahnärztlicher Behandlung verlustig, während umgekehrt im Außendienst verwandte Bureau- und Kanzleibeamte dieses Vorzugs teilhaftig werden. Die den Verwaltungsbureaus angegliederten Telegraphenstationen zählen jedoch stets zum äußeren Dienst; auch genießen Supernumerare während ihrer gesamten Ausbildung ohne Rücksicht auf ihre jeweilige Beschäftigung freie bahnärztliche Behandlung. Zu den Familienangehörigen gehören die Ehefrau oder die an ihrer Stelle den Haushalt führende Tochter (auch Stieftochter), Mutter, Schwester, Schwiegermutter oder Schwägerin des Beamten, seine Kinder und Stiefkinder, solange sie das 18. Lebensjahr noch nicht überschritten haben oder trotz Ueberschreitung dieses Alters gänzlich erwerbsunfähig sind, und endlich seine Eltern und Schwiegereltern, wenn ihr Unterhalt nachweisbar von ihm bestritten wird. Voraussetzung ist jedoch in jedem Falle, daß diese Angehörigen den Hausstand des Beamten teilen und nicht einer auf Grund gesetzlicher Vorschriften errichteten Krankenkasse als Mitglied angehören oder etwa gegen zahlungsfähige Dritte einen Anspruch auf Ersatz der Heilungskosten haben. Hiernach würden z. B. Kinder, die behufs Schulbesuchs auswärts untergebracht sind, in den Ferien im Falle einer Erkrankung vom Bahnarzt unentgeltlich behandelt werden müssen während sich diese Fürsorge auf Waisekindern, obwohl sie den Haushalt des Beamten teilen, und auf Dienstboten, die ja Krankenkassenversicherungspflichtig sind, nicht erstreckt. Dienstlich abkommandierten, nicht aber beurlaubten Beamten nebst Angehörigen hat auch der fremde Bahnarzt im Krankheitsfalle seine Hilfe unentgeltlich angedeihen zu lassen. Selbstverständlich kann der Arzt über die Berechtigung seiner Inanspruchnahme einen Ausweis verlangen, den dann der Dienststellenleiter auszustellen haben würde. Die Behandlung dringender Fälle darf aber hierdurch keinen Aufschub erfahren. Die Verpflichtung des Arztes zur Behandlung seiner Kurbefohlenen endet mit dem Ausscheiden des Beamten aus dem Dienst. Pensionäre haben also keinen Anspruch mehr auf freie bahnärztliche Behandlung.

Die ärztliche Fürsorge umfaßt die ärztliche Hilfe jeder Art; doch ist der Bahnarzt nicht verpflichtet, angeordnete Bildungs- und Schönheitsfehler wie Hahnenkammen, Klumpfüße, Wattermale, Schielen und dergl. zu behandeln, auch nicht Verletzungen wie Schröpfen, Aftlerseken, Zahnziehen, Zahnplombieren und dergl. auszuführen. Die hierfür entstehenden Kosten hat der Beamte selbst zu tragen. Zur Geburtshilfe bei der Ehefrau des Beamten ist der Bahnarzt verpflichtet, wenn sich die Hebamme veranlaßt sieht, den Arzt zu rufen, und ausnahmsweise auch dann, wenn eine Hebamme nicht zu erreichen ist. Bei Erkrankung der Atmungsorgane eines Beamten ist behufs rechtzeitiger Erkennung von Schwindlucht die Untersuchung des Auswurfs vom Bahnarzt, erforderlichenfalls durch Inanspruchnahme eines bakteriologischen Instituts auf Kosten der Eisenbahnverwaltung zu veranlassen. Zu diesem Zwecke werden auf gewissen Stationen (Depotstationen) Sputumfläschchen vorbehalten. Den an Tuberkulose erkrankten Bediensteten wird übrigens eine ganz besondere Fürsorge zugewendet, wie überhaupt zur Bekämpfung dieser verheerenden Volksseuche nicht unerhebliche Mittel aufgewandt werden zwecks Unterbringung Erkrankter in Heilstätten, Verbesserung ihrer Lebenshaltung, ihrer Wohnungsverhältnisse usw. Wenn der Bahnarzt nach seiner pflichtgemäßen Ueberzeugung die Behandlung in einem Krankenhaus für unerlässlich hält und der Beamte nicht zustimmt, so ist der Bahnarzt berechtigt, mit vorgängiger Zustimmung der Eisenbahndirektion die weitere Behandlung für die Dauer der betreffenden Krankheit einzustellen. Wird eine Operation vom Bahnarzt vorgenommen, so fällt sie unter den mit der Eisenbahndirektion abgeschlossenen Vertrag. Der Arzt ist nicht berechtigt, über die vertragliche Vergütung hinaus etwa unter Begründung außergewöhnlicher Mühewaltung und Leistungen ein weiteres (Ergänzungs-)Honorar zu fordern. Die Gebühren für Leichenschau und Ausstellung eines Totenscheines sind jedoch von dem Beamten selbst zu tragen.

Der Bahnarzt soll es sich stets angelegen sein lassen, daß der Arzneiverbrauch das wirkliche Bedürfnis nicht übersteigt und daß keine teuren Heilmittel verordnet werden, wenn billige ausreichen. Hierbei sei ausdrücklich bemerkt, daß die Kosten der Arzneien, Verbandstoffe, Brillen, Bruchbänder und sonstiger Heilmittel nicht von der Staatskasse übernommen werden, sondern dem Beamten zur Last fallen.

Als Ort der Behandlung gelten grundsätzlich die Wohnung des Arztes und als Zeit seine Sprechstunden. Wenn es die Natur der Krankheit erfordert, ist er selbstverständlich verpflichtet, Kranke in ihrer Wohnung, Verunglückte nötigenfalls auf der Unfallstelle — auch bei Nacht — zu behandeln oder in seiner Wohnung auch außerhalb der Sprech-

Stunden Hilfe zu gewähren. Bestellungen zu Tagesbesuchen sollen möglichst in der Morgensprechstunde erfolgen, durch Telegraph oder Fernsprecher jedenfalls nur in wirklich dringenden Fällen, dabei empfiehlt es sich, gleich die Krankheit näher zu bezeichnen, damit der Arzt weiß, um was es sich handelt und g. F. Instrumente und Verbandzeug mitbringen kann. Erübrigt sich sein Erscheinen, so erfordert es natürlich schon die bloße Anstandspflicht, ihn abzuwecken und nicht unnütz zu bemühen. Wenn ein Bedürfnis vorliegt, soll der Bahnarzt auf Verlangen der Eisenbahndirektion auch in hierzu bestimmten Eisenbahndiensträumen seines oder eines anderen Stationsortes seines Bezirks besondere nur für Eisenbahnbedienstete und deren Angehörige bestimmte Sprechstunden abhalten. In Fällen vorübergehender Behinderung hat der Arzt für geeignete Vertretung auf seine Kosten Sorge zu tragen, den Namen, Wohnung und die Sprechstunden des vertretenden Arztes durch Anschlag in der eigenen Wohnung bekannt zu geben, auch der Eisenbahndirektion von einer längeren als fünf-tägigen Behinderung unter Bezeichnung seines Vertreters Anzeige zu erstatten. Der Behörde steht es frei, die Person des Vertreters zu beanstanden. Können der Bahnarzt oder sein Vertreter in eiligen Fällen nicht erreicht werden, so können die Kosten für die Zuziehung eines anderen Arztes auf die Staatskasse übernommen werden. Der Beamte muß aber den Nachweis erbringen, daß zunächst der Versuch gemacht worden ist, den Bahnarzt zu erlangen und daß die Hilfe eines anderen Arztes durchaus dringend war. Glaubte der Bahnarzt in schwierigen Fällen der Untersuchung eines zweiten Arztes nicht entraten zu können, so soll möglichst ein benachbarter Bahnarzt zugezogen werden, der dann von der Eisenbahnverwaltung für seine Bemühungen entschädigt wird; ist dies nicht angängig oder erfolgt die Beratung mit einem anderen Arzte lediglich auf den Wunsch des Beamten, so fallen diesem die entstehenden Kosten zur Last. In dem letzteren Falle würde auch der Bahnarzt selbst für die gewünschte Besprechung mit einem zweiten Arzte von dem Beamten ein Honorar beanspruchen dürfen. Die Kosten für die bei einer Entbindung etwa erforderlich werdende Hinzuziehung eines weiteren Arztes werden in jedem Falle von der Eisenbahndirektion übernommen, allerdings nur bis zur Höhe der Mindestsätze der preussischen Gebührenordnung.

Neben den bisher geschilderten Dienstobliegenheiten hat der Bahnarzt noch eine ganze Reihe weiterer Pflichten zu erfüllen. So hat er die Gesundheitszeugnisse über solche Personen auszustellen, deren Annahme als Beamte, Hilfsbeamte oder Arbeiter beabsichtigt wird. Bewerber um Beamten- bzw. Beamtinnenstellen, die bisher noch nicht bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigt waren, haben aber den Arzt hierfür selbst zu entschädigen. Sodann hat er die regelmäßigen Untersuchungen auf das Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen vorzunehmen. Ferner soll er auf die gesundheitlichen Verhältnisse in den Wohnungen der seiner Fürsorge anvertrauten Personen achten und Mängel der Eisenbahndirektion anzeigen sowie von allen Krankheiten, für die gesetzlich eine Meldefrist vorgeschrieben ist, auch dem nächsten Dienstvorgesetzten des Beamten, in dessen Familie die Erkrankung vorgekommen ist, Mitteilung machen. Die Rettungskosten und sonstigen Rettungsgerätschaften auf den Stationen, in den Werkstätten seines Bezirks und in den Zügen, die von diesen Stationen ausgehen, hat er zu beaufsichtigen, das von der Verwaltung bestimmte Personal im Samariterdienst auszubilden und bei den Hilfszügen sowohl bei den Probealarmierungen als auch im Ernstfalle den ärztlichen Dienst zu versehen. Auf der Bahn oder ihren Nebenanlagen verunglückten Personen — bei größeren Eisenbahnunfällen auf Erfordern der Eisenbahnverwaltung auch außerhalb seines Bezirks — hat er die erste Hilfe angedeihen zu lassen. Wenn sonst Reisende in den Zügen, auf den Bahnsteigen oder in den Warteräumen vom Unwohlsein befallen werden, so wird natürlich die Eisenbahnverwaltung auch hier nach menschlicher Pflicht für Hilfe sorgen, ohne jedoch dadurch rechtlich verpflichtet zu werden, die entstehenden Kosten zu tragen. G. F. muß der Ortsarmenverband, in dessen Bezirk die Hilflosigkeit eingetreten ist, die Rechnung begleichen. Daraus folgt, daß in solchen Fällen nicht gerade der Bahnarzt herangezogen zu werden braucht. Endlich hat er die von der Behörde allgemein vorgeschriebenen oder im Einzelfalle erforderlichen Bescheinigungen auszustellen und Berichte und Gutachten zu erstatten, und zwar auch über solche Personen, die keinen Anspruch auf freie ärztliche Behandlung haben, aber in seinem Bezirke wohnen. Wenn auch die Ausstellung der Bescheinigungen und Gutachten in der Regel nur auf amtliches Ersuchen erfolgt, so soll doch damit den Beamten selbst die Möglichkeit nicht versagt werden, in dringlichen Fällen zu dienstlichen Zwecken von dem Bahnarzt unmittelbar Atteste

oder dergl. einzuholen, für die dann allerdings eine besondere Vergütung beansprucht werden darf.

Bei Besetzung der Bahnarztstellen sollen in erster Reihe Medizinalbeamte (Kreisärzte, Kreisassistentenärzte) berücksichtigt werden. Farbentüchtigkeit ist für die Anstellung im allgemeinen Bedingung. Der Bahnarzt soll möglichst innerhalb seines Bezirks wohnen; Wohnungsveränderungen bedürfen der Zustimmung der Eisenbahndirektion. Die Sprechstunden sind der Verwaltung anzuzeigen und durch Anschlag in der Wohnung bekannt zu geben. Für seine Dienstleistungen erhält er im allgemeinen eine feste, nach der Kopfzahl des zu seinem Bezirk gehörigen Personals berechnete, in vierteljährlichen Teilbeträgen nachträglich zahlbaren Jahresvergütung; daneben werden gewisse Bemühungen einzeln von Fall zu Fall entschädigt. Innerhalb des Bezirks erhält er freie Fahrt in der zweiten Wagenklasse. Güterzüge, Kleinwagen, Draisinen dürfen ausnahmsweise benützt werden. Die Kosten für Bewegung der letzteren trägt dann die Verwaltung. Die unentgeltliche Mitnahme eines Fahrrades kann gestattet werden. Privatziwecken darf die Freifahrt nicht nutzbar gemacht werden. Der eisenbahnamtliche Schriftwechsel des Arztes wird als „Eisenbahndienstsache“ befördert; dabei sollen bei kurzen Mitteilungen möglichst Eisenbahndienstarten verwandt werden. Der Bahnarzt ist zur Mitgliedschaft der Eisenbahnvereine, des Versicherungsvereins deutscher Eisenbahnbediensteten (Feuer- und Einbruchdiebstahl) sowie des Löhnerorts zugelassen und erhält auch das 25- und 40jährige Erinnerungszeichen.

Neben den Bahnärzten werden auch von den Eisenbahndirektionen besondere Spezial-Augen- und Ohrenärzte bestellt, die in zweifelhaften Fällen Nachprüfungen vorzunehmen und Obergutachten abzugeben haben. Erstere werden namentlich vielfach zu bestimmen haben, durch welche Brille die Sehschärfe auf das vorgeschriebene Maß gebracht werden kann. Lokomotivbedienstete werden stets vor ihrer Einstellung in den Fahrdienst im Interesse einer erhöhten Betriebssicherheit dem Bahnaugenarzt zur Feststellung ihrer Farbentüchtigkeit überwiesen. Im übrigen sind diese beiden Spezialärzte zu einer Augen- bzw. ohrenärztlichen Behandlung der Bediensteten — niemals ihrer Angehörigen — nur dann verpflichtet, wenn, abgesehen von dringlichen Fällen, der Bahnarzt eine solche für notwendig erachtet und sie in der Sprechstunde erfolgen kann. Die Kosten einer Behandlung der Beamten in Augenkliniken sind z. B. ebenso wie diejenigen für Arznei- und Heilmittel (Brillen) von den Patienten zu tragen. Auch hat eine Nachprüfung des Hör-, Seh- oder Farbenunterscheidungsvermögens von Bewerbern, die noch nicht bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigt sind, stets auf ihre Kosten zu erfolgen. Werden von den Eisenbahndirektionen noch weitere Spezialärzte für innere Leiden, Nervenerkrankheiten u. a. bestellt, so liegt diesen nur eine Begutachtung, nicht aber eine Behandlung ob. Eine etwaige Behandlung muß diesen Ärzten von den Beamten besonders vergütet werden. Dabei macht es, wie zur Vereinfachung häufig aufzutretender Zweifel besonders betont sei, keinen Unterschied, ob der Beamte den Spezialarzt aus eigenem Antriebe aufsucht oder ob er ihm auf Veranlassung des Bahnarztes überwiesen wird oder ob schließlich dieser den Spezialarzt zu seiner Unterstützung heranzieht. Im Hinblick auf die große Bedeutung des Kampfes gegen die durch die Kriegsverhältnisse hervorgerufenen Haut- und Geschlechtskrankheiten ist neuerdings nachgelassen worden, daß die von Beamten — nicht auch ihren Angehörigen — aufgewendeten Kosten für eine fachärztliche Behandlung derartiger Leiden auf die Staatskasse übernommen werden können.

Endlich sei noch erwähnt, daß beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten ein Arzt als ständiger Hilfsarbeiter beschäftigt wird, der namentlich an der Bearbeitung der Vorschriften über die an die körperliche Tauglichkeit der Bediensteten zu stellenden Anforderungen, über den Rettungsdienst sowie über die Handhabung des bahnarztlichen Dienstes beteiligt wird.

Wir wollen unsere Abhandlung nicht schließen, ohne noch einen wichtigen Punkt zu berühren, über den in weiten Kreisen der Beamenschaft eine falsche Auffassung Platz gegriffen hat. Es ist dies die Frage, ob die Eisenbahnverwaltung rechtlich verpflichtet ist, durch Betriebsunfälle verursachte Heilungskosten auf die Staatskasse zu übernehmen oder nicht. Diese Frage ist hinsichtlich der noch im Dienst befindlichen Beamten zu verneinen; erst wenn der Unfall zur Pensionierung geführt hat, erhält der Beamte vom Tage des Uebertritts in den Ruhestand an einen Rechtsanspruch auf die Erstattung derartiger Kosten. Da in diesen gesetzlichen Bestimmungen zweifellos eine gewisse Härte liegt, sind die Eisenbahndirektionen ermächtigt worden, auch schon die aktiven Beamten entstehenden Kosten für Zuziehung eines

anderen als des Bahnarztes, Krankenhausbehandlung, Heilmittel — hier werden Arzneien, Verbandstoffe, Bruchbänder, künstliche Gliedmaßen und dergl. mit einbezogen — auf Betriebsfonds zu verrechnen, sofern sie nicht etwa auf Grund der Mitalienität des Bediensteten bei Krankenkassen aus diesem zu bestreiten sind. Natürlich dürfen die Grenzen des Angemessenen und Notwendigen nicht überschritten werden. So sind z. B. die Heranziehung entfernt wohnender Spezialärzte oder die Anwendung kostspieliger Kuren für Reduzierte der Staatskasse nur dann zulässig, wenn sie nach sorgfältiger Prüfung der Sachlage, etwa nach Anhörung des zuständigen Medizinalbeamten oder eines zweiten Bahnarztes unumgänglich notwendig sind. Werden Badereisen für geboten erachtet, so sollen sowohl im Interesse der Verwaltung als auch des Beamten vor Beginn angemessene Baukostenvereinbar vereinbart werden, um einerseits die Innehaltung der Grenzen des Notwendigen und dem Stande des Beamten Angemessenen von vornherein sicher zu stellen, andererseits den Beamten vor den mit einer späteren Prüfung und Abrechnung verbundenen, für den Gesundheitszustand nachteiligen Aufregungen zu bewahren. Hat eine Krankenhausbehandlung stattgefunden, so wird der Rechnungsbetrag um die Erparnisse gekürzt, die durch die Abwesenheit des Beamten vom Haushalt in der Wirtschaft entstanden sind. Diese werden nach Maßgabe seines Einkommens und seiner Familienverhältnisse in wohlwollender Weise schätungsweise ermittelt und von ihm eingezogen. Die Oberrechnungskammer gestattet nicht, daß von diesem Verfahren abgewichen wird. Im übrigen wird hier der Begriff eines Betriebsunfalls weitgefaßt; es ist dabei nicht Bedingung, daß die Krankheit, Verwundung oder sonstige Beschädigung des Körpers mit einem bestimmten, zeitlich abgegrenzten Ereignis in ursächlichem Zusammenhange steht, sondern es genügt schon der Nachweis, daß die Störung der Gesundheit auf dienstliche Verrichtungen, auf allmählich wirkende schädliche Einflüsse des Dienstes, wie dies z. B. bei Lungenerkrankungen der Fall sein kann, zurückzuführen ist.

In allen übrigen hier nicht behandelten Fällen müssen die Bediensteten für die Kosten der Krankheit selbst einzutreten; es steht ihnen nur offen, sich um die Gewährung einer Unterstützung vertrauensvoll an ihre vorgesetzte Behörde zu wenden, die sie in unverschuldeten Notfällen nicht im Stich lassen wird.

Eine Erklärung des früheren Ministers Stroebel zur Beamtenfrage.

Aufdeckung einer Fälschung.

Die dauernden, für die Beamten heunruhigenden Gerüchte, die im Januar-Februar über die Stellungnahme der neuen Regierung zur Pensions- und Anstellungsfrage der Beamten aufstauten, verdichteten sich in einem Bericht über die Unterredung, die ein ungenanntes Vorstandsmitglied des Bundes deutscher Justizsekretäre am 3. Dezember v. J. im Abgeordnetenhaus mit den beiden Regierungsmitgliedern Hirsch und Stroebel gehabt haben sollte — später wurde die Darstellung dahin berichtigt, die Unterredung habe mit einem Herrn Strobel vom Vollzugsausschuß im Beisein der beiden genannten Minister Hirsch und Stroebel stattgefunden; in diesem Gespräch sollen von Seiten der Regierung die Worte gefallen sein: „Die Anstellung der Beamten auf Lebenszeit, Ruhegehalt und Hinterbliebenenfürsorge werden wohl bald der Vergangenheit angehören.“ Das amtliche Dementi brachte keine Beruhigung und führte nur zu der obigen Abänderung der Namensangaben; die Auslassungen über den eigentlichen Sachverhalt wurden von den Verbreitern der Nachricht nicht zurückgenommen. Bei der hohen Bedeutung der Frage schien eine direkte Anfrage bei den Beteiligten am Platze. Unser Mitarbeiter, Herr Dr. Bieth, wandte sich darum an den damaligen Minister Stroebel und erhielt folgende briefliche Antwort:

Sehr geehrter Herr!

An der Darstellung der Greifswalder Zeitung ist, soviel ich in Frage komme, nicht ein Wort wahr! Ich kenne Herrn Strobel gar nicht, habe nie, sei es in seiner Gegenwart, sei es allein, ein Interview oder eine Unterhaltung der bezeichneten Art gehabt und habe auch nie einer solchen Unterhaltung auch nur als stummer Zeuge beigewohnt! Minister Hirsch, mit dem ich über die aburde Bezeichnung sprach, erklärte mir dasselbe.

Entweder also ist die ganze Geschichte von A—Z frech erlogen, oder Strobel, der nach mancherlei was inzwischen über ihn durch die Presse gegangen ist, ein

wunderlicher Heißiger zu sein scheint, hat die Beamten getäuscht und ihnen zwei Strohmänner als zwei preussische Minister vorgestellt. Diese Annahme wäre ja abenteuerlich; aber daß Beamtenvertreter wissentlich die unverkämtesten Verleumdungen über im politischen Leben stehende Personen zu verbreiten wagten, wäre nicht minder ungeheuerlich!

Sie würden sich ein Verdienst erwerben und mir und zugleich auch Herrn Hirsch einen Gefallen erweisen, wenn Sie den Schwindel endlich restlos auflären und veranlassen könnten, daß der oder die Schwindler endlich zur Verantwortung gezogen werden.

Hochachtungsvoll

H. Stroebel.

Unser Mitarbeiter stellte eine Abschrift dieses Briefes der in Rede stehenden Zeitung zu und ersuchte um Aufklärung des Falles. Bisher ist eine solche nicht erfolgt. Neue Unruhe ergreift weite Kreise; sie haben Interesse an der Veröffentlichung dieses Schreibens. Wo steht der Fälscher?

Die sozialistische Regierung nahm die Sicherung und den Ausbau der wirtschaftlichen Beamtenrechte als besonderen Punkt in ihr November-Programm auf. Die jetzige Regierung hat keine geringeren Pflichten in dieser Hinsicht zu erfüllen.

Die Beamtenerschaft hat ein Recht darauf, ihre große entlastungsvolle Arbeit, die sie ohne wesentliche Störungen selbst unter den allerschwierigsten Verhältnissen geleistet hat, auch in wirtschaftlicher Hinsicht anerkannt zu sehen. Der Stand der Beamten und der noch wesentlich schlechter gestellten Pensionäre ist während des langen Krieges diejenige Berufsgruppe gewesen, die am allerschwersten wirtschaftlich gelitten hat, das wird von keiner Seite bestritten. Bei der Neuordnung der Beamtengehälter, die gutem Vernehmen nach erst nach recht geraumer Zeit erfolgen kann (!), wird die neue Regierung und die Volksvertretung ein gerechtes Maß an die hier geleistete Arbeit anzulegen haben. Auch die Arbeit der Beamten ist ihres gerechten Lohnes wert. Schnelle, gründliche Arbeit tut auch hier not — nicht erst in 2 bis 3 Jahren! Jeder Beamte aber sollte den Wert der Organisation unter diesen Umständen endlich begreifen.

Aus der Beamtenbewegung.

Das Recht der Beamten. Niemand kann zweien Herren dienen — er sei denn ein Beamter. Erst durch diese Ergänzung erlangt das Sprichwort Recht auf Wahrheit. Der Staat ist unser Herr, und Diener sind wir des Volkes. Kein Berufsstand ist so wie der Beamtenstand in den Zeiten schwerer staatlicher Krisen vor die schwierigsten aller Fragen gestellt worden, wohn er sich zu wenden habe, wenn neue Gewalten heraufsteigen, die den Umschwung aller staatlichen Dinge mit sich bringen, wenn er schwanken muß zwischen alten und neuen Gewalten. Die Wahl ward uns zur Qual. Ueberlieferung und Ueberzeugung lagen in uns im Streite, als aber letztere siegte, fühlten wir uns befreit von einem Alp. Wir gehören zum Volke, ihm dienen wir, ihm unsere Kraft! Wir wollen Rüstleute sein am Bau des neuen demokratischen Staates.

Seither Dank quoll in uns auf, daß auch die neue Regierung zuerst sich an die Beamten wandte. Es hätte dieses Appells an das Pflichtgefühl der Beamten nicht bedurft. Das Vertrauen, das wir dem vergangenen Staate entgegenbrachten, ohne von ihm Dank zu ernten, bringen wir dem neuen in um so größerer Hoffnung entgegen. Vertrauen gegen Vertrauen! Das ist das Erste und Höchste, was wir vom neuen Staate fordern. Hieraus ergibt sich dann von selbst Verständnis unserer Lage und Wünsche. Aber, vergeht uns nicht! Wir sind es, die das Rückgrat bilden werden in dem noch keimenden neuen Staatswesen. Wir wollen hier nicht über unsere Nöte reden, da ein großer Teil unserer Mitbürger diese nur in ihrer Einwirkung auf den Staatsfädel zu verstehen scheint. Sind wir aber nicht ebenso produktiv wie andere Stände? Bringt der Volk, Eisenbahn, Zollbeamte, der Mann der Verwaltung dem Staate und der Allgemeinheit wirklich nicht mehr ein, als sein Gehalt beträgt? Ist die Arbeit der Lehrerschaft mit ihrer Nüchternheit auf den Hochstand der Bildung unseres Volkes, die es befähigt, seine Geisteskräfte in produktive Werte umzusetzen, nicht auch hoch einzuschätzen? Man wirft uns meist den Bürokratismus vor! Wir haben selbst am ärgsten unter ihm gelitten, weil wir gezwungen waren, engstirnige Verordnungen durch noch engstirnigere Anweisungen auszuführen. Hieraus ist vor allem der Groll entsprungen, der die vielen örtlichen Mißgriffe und Eingriffe in un-

fere wenigen Rechte erklärt. Mißgriffe, die manchen von uns zweifeln lassen, ob ihm im neuen Staate mehr Freiheit winke, als ihm im alten gegeben war.

Wir sind froh des demokratischen Zuges unserer Zeit, der uns freier atmen läßt, hoffen aber, nicht gezwungen zu sein, unsere Macht zur Entfaltung zu bringen, um unsere Rechte unseren Ansprüchen an das Leben uns zu wahren. Und so gering unsere Rechte, so groß unsere Macht! Die Beamenschaft fühlt das und weiß das und wäre imstande, das gesamte Staatsgetriebe innerhalb 24 Stunden lahmzulegen. Noch aber denken wir nicht daran. Denken erst recht nicht daran, weil wir merken, daß die früheren Regierungsgewalten dies nicht ungern sehen würden. Ihnen haben wir hiermit aber nicht zu danken. Unser Dank bestand in der Pflichttreue bis zum letzten Augenblicke ihres Daseins. Des Rechtes, von uns mehr zu fordern, haben sie sich selbst begeben.

Beamtenbesoldungspolitik von ehemals. Bis in die allerletzte Zeit der monarchischen Regierungsform stand die Beamtenbesoldungsfrage fortgesetzt unter dem Druck der Ebbe in den Staatskassen. Keine andere staatliche Maßnahme wurde in ähnlicher Weise mit der alten gewohnheitsmäßigen Begründung erschwert, daß die erforderlichen Mittel fehlten. Bei jeder Besoldungsmaßnahme wurde der Gesamtbedarf an Millionen doppelt und dreifach unterstrichen, der verschwindende Anteil des einzelnen aber blieb unerwähnt. Offenbar hat diese Methode den unerträglichsten wirtschaftlichen Druck, der seit Jahr und Tag auf der Beamenschaft lastet, mit verschuldet. Denn die Deffenlichkeit mußte, ob sie wollte oder nicht, voreingenommen werden gegen alle Beamtenzuwendungen. Auch die Denkschrift „über die einmalige außerordentliche Kriegssteuerzulage und einmalige außerordentliche Kriegsbeihilfe vom September 1918“, die der preussische Finanzminister vor einiger Zeit dem Preussischen Abgeordnetenhause hatte zugehen lassen, zeigte wieder das allgewohnte Gepräge der abweisenden Haltung gegenüber berechtigten Beamtenforderungen. Am Schlusse der Denkschrift wird nämlich behauptet, daß der Staat in Zukunft neue Lasten ähnlicher Art nur dann auf sich nehmen könne, wenn dafür gleichzeitig die erforderliche Deckung bereitgestellt werde. Der Grund dieses Verfahrens würde der sein, daß der Staatsbürger für das Mehr an Steuerlasten unweigerlich den Beamten verantwortlich macht, was natürlich unzutreffend wäre und vermieden würde, wenn zur Begründung des Mehrbedarfs im Staatshaushalte an Stelle der nackten Mehrforderung einer Beamtenaufbesserung die allgemeine Geldentwertung herangezogen würde.

Die Denkschrift stellt ferner den Grundsatz auf, daß der Fürsorge eine Grenze gezogen sei, die nicht ohne schwerwiegende Nachteile auf anderen Gebieten überschritten werden könne, und daß die Staatsregierung glaube, in der Fürsorge für die Beamenschaft bis an die Grenze gegangen zu sein. Hierzu ist zu bemerken, daß die Beamenschaft zu allen Zeiten volles Verständnis für die Schwierigkeiten des hochgeleiteten Finanzverwaltung gehabt hat, daß sie aber vergeblich um das Verständnis dafür bemüht gewesen ist, daß in der Beamtenbesoldung an einem bestimmten Tage plötzlich ein willkürliches Halt bestimmend sein soll, während rings umher die Geldentwertung und Einkommenssteigerung unentwegt fortschreitet. Es ist eine etwas veränderte Umschreibung der alten beliebten Wendung, wie sie bei jeder Neuregelung auftaucht, daß die Besoldungsfrage als abgeschlossen zu gelten habe, in dem unaufhörlichen Flusse des Wirtschaftslebens nichts weiter als ein offenes Fenster zur Proletarisierung des Beamtentums. Alle Einsprüche gegen eine angemessene Beamtenbesoldung unter Hinweis auf die Ebbe in den Staatskassen verlieren einen großen Teil, wenn nicht alle Durchschlagskraft, wenn die Forderung verwirklicht wird, daß nach dem Kriege keiner reicher sein soll, als er vorher war.

Jedenfalls ist die bisherige Beamtenbesoldungspolitik unhaltbar geworden, und der neue Volksstaat findet hier ein ebenso dringendes wie dankbares Feld der Betätigung.

Tachliche Rundschau.

Feuerlose Lokomotiven. Geschulte Arbeitskräfte sind auch jetzt noch nicht immer leicht zu bekommen; es empfiehlt sich daher unter gewissen Voraussetzungen die Verwendung feuerloser Lokomotiven. Die Einfachheit der Betriebsführung verleiht jedem beliebigen Arbeiter schon nach einer kurzen Unterweisung in die Lage, eine solche Maschine ohne Schwierigkeiten zu führen. Ein weiterer Vorzug dieser Lokomotiven ist es, daß sie während ihres Stillstandes in

den Stationen keinerlei Wartung bedürfen. Die „Deutscherische Wochenchrift für den öffentlichen Baubienst“ beschreibt solche feuerlosen und Heißwasser-Lokomotiven: Es sind Maschinen ohne eigene Feuerung, also ohne Dampfessel im gewöhnlichen Sinne. Bei ihnen wird nicht Dampf durch stete Wärmezufuhr erzeugt, sondern die in einer bestimmten Wassermenge aufgespeicherte Wärme, die infolge ihrer hohen Spannung an das Wasser gebunden ist, wird durch Druck nachschall allmählich frei gemacht und zur Entwicklung des Dampfes verwendet. Der Heißwasserbehälter wird zu drei Vierteln seines Raumes mit Wasser gefüllt, der übrige bleibende Raum dient zur Aufnahme des Dampfes, der aus einem Sammelboden, den sogenannten Dampfdom, entnommen wird. Am Boden des Kessels ist das Füllrohr angebracht. Die Fülldauer richtet sich nach der Leistungsfähigkeit der Kesselanlage. Zur Erzielung eines wirksamen Wärmeaustausches wird der Behälter mit schlecht leitenden Stoffen sehr sorgfältig umhüllt. Am besten hat sich ein Verfahren bewährt, bei dem der Behälter mit einer Blechbekleidung umgeben wird, so daß zunächst ein Blechraum entsteht. Auf dieser Bekleidung befestigt man dann eine Filzschicht, die wiederum von einem Mantel umschlossen ist. Wird eine auf diese Weise gegen Wärmeabstrahlung isolierte Lokomotive am Abend mit Dampf gefüllt, so hat sie bis zum Morgen nur wenig an Spannung verloren. Naturgemäß ist das Verwendungsgebiet solcher Maschinen ziemlich beschränkt, sie kommen vornehmlich für den Verschiebedienst auf Industriebahnen in Frage. Die Wartung ist außerordentlich einfach, da Kesselreparaturen nur höchst selten vorkommen und der verwickelte Apparat einer feuergeheizten Lokomotive entfällt. Allerdings hat man in letzter Zeit mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen weitaus günstigere Ergebnisse erzielt; wo aber Feuerbildung, sei es durch Kohlenfeuer oder durch den elektrischen Funken, vermieden werden muß, wie etwa in Pulverfabriken, chemischen Fabriken, Bergwerken usw., ist der feuerlosen Lokomotive vor der elektrisch angetriebenen unbedingt der Vorzug einzuräumen.

Eisenbahnfahrzeuge mit verschiebbaren Rädern für den Durchgangsverkehr auf verschiedenen Spurweiten. Die Abweichung in den Spurweiten der spanischen und russischen Eisenbahnlinien von der mitteleuropäischen Vollspur ist bekanntlich stets als ein wesentliches Hindernis in der Abwicklung des internationalen Verkehrs empfunden worden, namentlich mit Rücksicht auf Transporte solcher Lebensmittel, die bei längerer Fahrt unterbrochen infolge des Umladens leicht Schaden erleiden. Nicht weniger nachteilig sind diese Verhältnisse für internationale Flüssigkeitstransporte oder für Güter, deren Umladen besondere Einrichtungen erfordert. Diese Schwierigkeiten wurden bekanntlich durch die Umfahrungsrichtung von Breitspurern behoben, die in der französisch-spanischen Grenzstation Hendaye und auf fünf Übergängen an der russischen Grenze bis zum Ausbruch des Weltkrieges zur allgemeinen Zufriedenheit in Tätigkeit war und die Auswechslung der Räderpaare bewirkte.

Eine neue Einrichtung, die einen ähnlichen Zweck verfolgt, bildet jetzt den Gegenstand einer Erfindung der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft in Neuhausen (Schweiz). Diese Gesellschaft bringt für die dem Transportverkehr dienenden Wagen eine besondere Aufhängerart mit verschiebbaren Rädern in Vorschlag. Das Verstellen der Räder auf eine andere Spurweite erfolgt auf den Grenzstationen, beim Befahren eines kurzen Übergangsgleises, das so verlegt ist, daß die Schienenstränge der beiden Spurweiten nach und nach ohne Unterbrechung ineinander übergehen. Durch eine Zahnstange auf dem Bahnkörper der Übergangsstrecke wird die Verschiebung der Räder während der Durchfahrt mechanisch bewerkstelligt, wobei die Lokomotive, welche die Wagen auf die andere Spur zu befördern hat, als treibende Kraft für das Umstellen der Räder benutzt wird. Wie uns aus Luzern berichtet wird, können ganze Züge mittels der in Vorschlag gebrachten, von maßgebenden Fachleuten befürworteten Vorrichtung in wenigen Minuten für eine andere Spurweite eingestellt werden.

Ob sich die neue Vorrichtung in gleichem Maße wie die Breitspurerische bewähren wird, bleibt abzuwarten, zumal ihr die für die meisten in Betracht kommenden Bahnen geltende Bestimmung des § 71 der Technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen entgegensteht, nach der die Räder unverrückbar auf der Achse befestigt sein müssen.

Kugellager in Signalleitungen. Zur Erleichterung des Ganges stark belasteter Haupt- und Vorsignalleitungen und zur Erzielung guter Signalfeder am Vorsignal hat es sich als zweckmäßig herausgestellt, die Rollen der Spannwerke und Ableitungen mit Kugellagern zu versehen. Ferner hat sich gezeigt, daß Zulagengewichte für die Spann-

werke im allgemeinen kein geeignetes Mittel zur Verbesserung der Signalbilder sind. Sie erschweren das Stellen der Signale und sollen nur in langen Drahtzügen verwandt werden, wo die Regelgewichte nicht ausreichen, um bei Drahtbruch die Signale in die Grundstellung zu bringen. Mit Rücksicht auf diese Wahrnehmungen hat der Herr Minister angeordnet, dafür zu sorgen, daß in geeigneten Fällen die Rollen der Spannwerke und Ablenkungen mit Kugellagern ausgestattet werden.

Vielfach werden schlechte Signalbilder am Vorseignal dadurch verursacht, daß der Anschlag am Maßkopf für die Scheibe in Fahrstellung zu hoch ist. In solchen Fällen muß die Stellstange abgenommen und die Scheibe genau wagerecht eingestellt werden. Am Anschlag muß dabei noch ein geringer Spielraum vorhanden sein. Erforderlichenfalls muß der Anschlag niedriger gemacht und die Stellstange neu angepaßt werden.

Der Erzielung guter Signalbilder am Vorseignal soll seitens des Aufsichts- und Unterhaltungspersonals dauernde Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Mitteilung des Verbandsvorstandes.

Da in der Sitzung des Eisenbahnbeamtenbundes am 25. 3. in Halle (Saale) beschlossen worden ist, daß die Kinderzulagen fortfallen sollen, der Verbands-Vorstand hiermit aber nicht einverstanden ist, ersucht er die Bezirksvereine, in den nächsten Versammlungen über diese Angelegenheit zu sprechen und darüber abzustimmen. Das Resultat ist dem Unterzeichneten sofort mitzuteilen.

1. Alle Hilfsrottenführer müssen im Interesse des Standes die Ernennung zum Bahnwärter sofort und entschieden ablehnen. Wenngleich den Hilfsrottenführern selbst kein großer Schaden erwächst, so doch den älteren Kollegen, da diesen die Ausgleichzulagen entzogen werden. Ich hoffe, daß diese Bitte entschieden befolgt wird, zum Wohle unseres Standes.

2. Schreibpapier ist wieder beschafft, Briefumschläge sind noch nicht eingegangen. Bestellungen sind an den Unterzeichneten zu richten.

3. Vollmachten für Delegierte werden jedem Bezirksverein ohne Anforderung zugelandt.

4. Bericht über die Verhandlungen im Ministerium wegen der Ausgleichzulagen folgt in nächster Nr.

E. Schneider, Verb.-Vorl.



Vereinsnachrichten.



Bez.-V. Berlin. Einladung. Am Donnerstag, den 3. April, abends 7 Uhr, findet unsere Generalversammlung im Vereinslokal Berlin D., Andreasstr. 20 (Andreasfesthäle) statt. Das Erscheinen zu dieser Versammlung ist Pflicht eines jeden Kollegen. Nichtmitglieder sind herzlich willkommen.

Emil Kasch, 1. Vorl.

Bez.-V. Hagen u. Umg. Einladung! Unsere Generalversammlung findet statt am 6. 4. 1919, nachmittags 3½ Uhr im Vereinslokal, mit folgender Tagesordnung: 1. Begrüßung der aus dem Felde zurückgekehrten Mitglieder. 2. Zahlung der Beiträge und Aufnahme neuer Mitglieder. 3. Bericht des Schatzmeisters und der Kassenprüfer über den Stand unserer Kasse. 4. Neuwahl des Vorstandes und der Kassenprüfer. 5. Wahl eines Delegierten zum Verbandstage. 6. Anträge zum Verbandstage. 7. Verschiedenes. Die Mitglieder unseres Vereins werden dringend ersucht, möglichst vollständig zu erscheinen. Zu dieser Versammlung erscheint der Verbandsvorstandende Schneider.

Der Vorstand.

3. A.: Schürmann.

Bez.-V. Leipzig. Bericht von der außerordentlichen Monatsversammlung am 19. Februar 1919. Die Versammlung wurde vom 1. Vorsitzenden, Kollegen Naumann, um 7¼ Uhr durch die übliche Begrüßung der anwesenden Kollegen eröffnet. Punkt 1. Beamtenratswahl: Der 1. Vorsitzende gab bekannt, daß durch Versammlungsbeschluß des Beamtenbundes, Ortsgruppe Leipzig, festgestellt ist, daß jeder Fachverein aus der Mitte seiner Mitglieder je einen Vertrauens-

mann und einen Vertreter zu wählen hat. Daraufhin wurden Vorschläge gemacht und zur Wahl geschritten. Als Vertrauensmann wurde Koll. Naumann und als Vertreter Koll. Lemser gewählt. Beide Kollegen nahmen die Wahl dankend an. Punkt 2. Sonderbeitrag zum Beamtenbund: Infolge Anrechnung des Beamtenbundes in seiner letzten Versammlung, einen einmaligen Sonderbeitrag zum Begleichen der entstandenen Auslagen und zu Agitationszwecken beizutragen, wurde gegen eine Stimme beschlossen, pro Mitglied 1 Mark, zum 1. April fällig, zu zahlen. Punkt 3. Verschiedenes: Es wurde kritisiert, daß in den Dienststellen die Sondernahrungszuführung jetzt sehr eingeschränkt und für die Bahnmeistereien sogar ganz in Wegfall gekommen ist. Infolgedessen wurde der Wunsch ausgesprochen, Schritte zu unternehmen, um wieder etwas herauszuschlagen. Neuaufgenommen und vom 1. Vorsitzenden aufs herzlichste begrüßt wurde Kollege Botien, Bm. Leipzig-Plagwitz. Schluß der Versammlung 9 Uhr. — Einladung. Unsere Generalversammlung findet Mittwoch, den 2. April, abends 7 Uhr im Vereinslokal, Leipzig-Eutritzsch statt. Wegen der wichtigen Tagesordnung werden alle Kollegen dringend eingeladen.

3. A.: Liebau, 1. Schriftführer.

Bez.-V. Eßen. Bekanntmachung. Den Mitgliedern zur Kenntnis, daß unsere diesjährige Generalversammlung am 21. April ds. Js., vormittags 10 Uhr, in Angerburg beim Kaufmann Grün stattfindet. Tagesordnung wird in der Versammlung bekanntgegeben. Hierzu sind alle Kollegen freundlichst eingeladen, auch solche, die unserm Verein noch nicht angehören. Alle Kollegen werden dringend gebeten, wenn irgend möglich, zu erscheinen, zumal die Versammlung gerade auf den zweiten Osterfeiertag fällt. Es sind sehr wichtige Angelegenheiten zu erledigen, darunter die Wahl eines Delegierten zur Delegiertenversammlung nach Essen. Auch sind die Wünsche zum Delegiertentag vorzubringen.

Schaefer, 1. Vorl.

Bez.-V. Münster. Unsere nächste Versammlung findet Sonntag, den 27. April 1919, vormittags 11 Uhr, im Vereinslokal (Gasthof zur Post, H. Krämer), statt. Tagesordnung: „Niederschrift der letzten Versammlung, Jahresbericht, Kassenprüfung, Aufnahme neuer Mitglieder, Zahlen der Beiträge, Vorstandswahl, Verschiedenes. Die Kollegen werden ersucht, zu dieser Versammlung vollständig zu erscheinen.“

H. Schröder, 1. Vorl.

Bez.-V. Salzweil. Allen Mitgliedern zur Kenntnis, daß unsere diesjährige Generalversammlung am 6. April ds. Js., vormittags 11 Uhr, im Vereinslokal bei Herrn W. Neumann stattfindet. Um recht zahlreiches Erscheinen wird gebeten. Tagesordnung wird in der Versammlung bekannt gegeben. Mit toll. Gruß

3. A.: Sannemann, 1. Vorl.

Bez.-V. Soltan, Bez. Hannover. Am 14. März ist hier in Soltan eine Ortsgruppe vom Deutschen Beamtenbund, Abzweigung Hannover, für den Kreis Soltan (Hannover) ins Leben gerufen und gegründet. Es waren vorhanden Reichs-, Staats-, Kommunal-Beamte und Lehrer. Die Mitglieder werden dringend gebeten, vollständig zu der am 21. 4. angesetzten Versammlung zu erscheinen, um Beschluß zu fassen, ob unser Verein der gegründeten Ortsgruppe beitreten will oder nicht. Es liegt im Interesse eines jeden Mitgliedes, an dieser Versammlung teilzunehmen, weil sehr wichtige Berufsfragen beraten werden müssen. Durch den Neuaufbau des Deutschen Staates sind die Beamten ganz besonders verpflichtet, sich in größeren Gruppen zusammen zu schließen, um unsere Wünsche bei der neuen Regierung zu Gehör zu bringen. Es darf also zu der am 21. 4., 2 Uhr nachmittags angesetzten Versammlung kein Mitglied fehlen, im Interesse unseres Standes.

H. Winkelmann, 1. Vorl. des B.V. Soltan.

Bez.-V. Stettin. Unsere Hauptversammlung findet am Sonntag, den 27. April, vormittags 11 Uhr, in Stettin, Bellevuestr. 22, bei Herrn Hübl statt. Hierzu sind alle dienstfreien Kollegen, auch solche, die dem Verein noch nicht angehören, freundlichst eingeladen. Tagesordnung wird in der Versammlung bekanntgegeben. Restanten bitte ich, ihre Beiträge sofort an den Schatzmeister, Koll. Ribbusch, Stettin, Sternbergstr. 17, einzusenden zu wollen. Um recht zahlreiches Erscheinen bittet

der Vorstand. 3. A.: Müller, 1. Schriftf.

Die Pensionsversicherung des Reichskartells für Staatsbedienstete.

Steuerfreiheit der Prämien, der Sparkasse vorzuziehen. Reichsaufsicht. Gründungskapital 2 Millionen Mark.

Wer sich auf 20 Jahre versichert, erhält nach 20 Jahren eine einmalige Pensionssumme von 2000 Mark; stirbt er nach einjähriger Versicherungsdauer, so erhalten seine Hinterbliebenen 2000 Mark Sterbegeld;

wird er schon nach 5 Jahren Invalide, so erhält er 2000 Mark Invalidenpension;

besteht die Versicherung erst $\frac{1}{4}$ Jahre, dann erhält er $\frac{1}{4}$, bei 6 Monaten die Hälfte der Versicherungssumme.

Zu der Pensionssumme hohe Gewinnbeteiligung, da alle Gewinne den Versicherten zufließen.

Auch weibliche Staatsbedienstete, wenn auch nur vorübergehend beschäftigt, finden Aufnahme.

Keine ärztliche Untersuchung.

Bitte aufklärende Drucksachen einfordern vom Reichskartell Elberfeld, Island 11. Mitarbeiter gegen Bezahlung gesucht.

Versammlungs-Kalender.

Es liegt im Interesse eines jeden Mitgliedes, die Versammlungen zu besuchen, die Beiträge pünktlich zu zahlen und neue Mitglieder einzuführen.

Altona-Hamburg, 13. 4. 1919, 2 Uhr, Hamburg, Vereinslokal.
Allenstein, 6. 4. 1919, 1½ Uhr, Allenstein, Schloßgarten.
Barmen-R., 6. 4. 1919, 3 Uhr, Rittershausen, Vereinslokal.
Breslau, 6. 4. 1919, 2 Uhr, Breslau, Vereinslokal.
Bremen, 13. 4. 1919, 2 Uhr, Bremen, Rest. D. Schnaaf.
Braunschweig, 18. 4. 1919, 2 Uhr, Braunschweig, Rest. Hahne.
Cassel, 13. 4. 1919, 2½ Uhr, Cassel, Rest. Sandrock.
Cottbus, 6. 4. 1919, 4 Uhr, Cottbus, Kleine Funkenburg.
Cüstrin, 6. 4. 1919, 3½ Uhr, Cüstrin-Neustadt.
Dortmund, 6. 4. 1919, 3 Uhr, Dortmund, Vereinslokal.
Düsseldorf, 6. 4. 1919, vorm. 9½ Uhr, Düsseldorf, Rest. Bischof.
Duisburg, 21. 4. 1919, 2½ Uhr, Duisburg, Vereinslokal.
Erfurt, 6. 4. 1919, 2 Uhr, Erfurt, Rest. Lindloff.
Essen, 13. 4. 1919, 3 Uhr, Essen, Vereinslokal.
Frankfurt a. M., 6. 4. 1919, 1 Uhr, Frankfurt, Vereinslokal.
Guben, 6. 4. 1919, vorm. 11 Uhr, Guben, Goldene Krone.
Halle, 13. 4. 1919, 3½ Uhr, Halle-S., Borks Rest.
Hagen, 6. 4. 1919, 3½ Uhr, Hagen, Vereinslokal.
Hannover, 6. 4. 1919, 3 Uhr, Hannover, Hotel zur Post.
Insterburg, 6. 4. 1919, 11 Uhr, Insterburg, Rest. Peterelt.
Kattowitz, 6. 4. 1919, Beuthen, Tarnowigerstr. 16.
Königsberg, 6. 4. 1919, 2 Uhr, Königsberg, Vereinslokal.
Lissa i. P., 6. 4. 1919, 1 Uhr, Lissa, Vereinslokal.
Lützen, 21. 4. 1919, vorm. 10 Uhr, Lützen, Kaufmann Grün.
Münster, 27. 4. 1919, vorm. 11 Uhr, Vereinslokal.
Magdeburg, 6. 4. 1919, 2 Uhr, Magdeburg, Kaiserstr. 18.
Mienburg (Wefer), 6. 4. 1919, 3 Uhr, Mienburg, Rest. Wilkens.
Paderborn, 6. 4. 1919, 12 Uhr, Paderborn, Altdentsche Bierstube.
Schneidemühl, 6. 4. 1919, — Schneidemühl, Eisenbahnkantine.
Salzwedel, 6. 4. 1919, vorm. 11 Uhr, Salzwedel, Vereinslokal.
Stettin, 27. 4. 1919, vorm. 11 Uhr, Stettin, Bellevuestr. 22.
Stendal, 18. 4. 1919, 2½ Uhr, Stendal, Gasthof Genski.
Soltan, 21. 4. 1919, 2 Uhr, Soltan, Rest. Nieber.

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

Glückwunsch.

Unserm Kollegen und Verbandsvorstandsmitglied
Kottenführer

Karl Heldmann

aus Oberhausen zu seinem am 2. April d. Js. stattgefundenen 25jährigen Dienstjubiläum die herzlichsten Glückwünsche.

Die Mitglieder des Bez.-V. Duisburg
und des Verbandesvorstandes.

Nachruf.

Am Sonntag, den 2. März d. Js. starb infolge einer Operation unser Vereinskollege, der Kottenführer

Gustav Marks

aus Schönaa a. R. im Alter von 56 Jahren.

Ein dauerndes Andenken werden ihm bewahren

die Kollegen des Bez.-V. Breslau.

J. A.: H. Scholz, 1. Vorf.

Beileid.

Unserm Kollegen, dem Kottenführer

Otto Möbst

aus Mülheim bei Merseburg zum Tode seiner Ehefrau unser herzlichstes Beileid.

Die Mitglieder des Bez.-V. Halle.

J. A.: Mennicke, 1. Vorf.

„Im Dienst und Daheim“

Illustrierte Fach-, Bildungs- und Unterhaltungsschrift für die gesamte Frauenwelt der staatlichen Eisenbahnen und Postanstalten.

Jeder Leser, bezw. jede Leserin oder deren Gatte ist gegen tödlichen Unfall mit 100 Mark versichert. — Bezugspreis monatlich 30 Pfg. — Verteiler gegen gute Vergütung überall gesucht.

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

Drucksachen

aller Art von den einfachsten bis den feinsten Ausführungen liefert schnell und billig die

Buch- und Kunstdruckerei

C. Hundt sel. Wwe., Hattingen.