

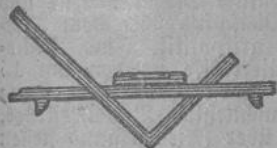
Rottenführer-Zeitung

Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner.

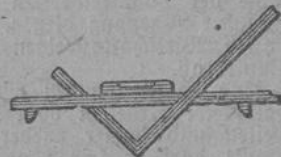
Offizielles und fachwissenschaftl. Organ
des Verbandes Deutscher Eisenbahn-



für die Vertretung der Standesinteressen
Rotten- und Hilfsrottenführer E. 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 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 bekannten gegebenen Bedingungen mit 200 (zweihundert) Mark gegen tödlichen Unfall in oder ausser Dienst versichert.

Nr. 13

Dahlhausen-R., 1. Juli 1919

8. Jahrgang

Inhalt: Dank sagungen. — Die deutsche Not als Erzieher. — Die Reichseisenbahnen. — Das Gesehmäßige in der Revolution. — Zur Streikfrage der Beamten. — Zur Frage der Vereinheitlichung des deutschen Verkehrs wesens. — Die Eisenbahnwerksführer. — Offener Brief. — Vereinsnachrichten. — Versammlungskalender. — Inserate.

Dank sagungen.

Sage hiermit dem Verbands deutscher Eisenbahn-Rotten- und -Hilfsrottenführer für das mir anlässlich des Hinscheidens meines lieben Mannes, des Hilfsrottenführers Heinrich Nadelspiel, überwiesene Sterbegeld von 300 Mark meinen innigsten Dank.

Witwe Luise Nadelspiel, geb. Hillberg.

Für das mir vom Verbands deutscher Eisenbahn-Rotten- und -Hilfsrottenführer anlässlich des Todes meines lieben Mannes, des Rottenführers Martin Blöder, überwiesene Sterbegeld in Höhe von 300 Mark sage ich meinen herzlichsten Dank. Auch für die schöne Kranzspende des Vereins Altona sowie für das Grabgeleit der Kollegen spreche ich hiermit meinen herzlichsten Dank aus.

Altona a. d. Elbe, den 13. Juni 1919.
Frau Witwe Blöder.

Die deutsche Not als Erzieher.

Ein Wegweiser in die Zukunft.

„Das ist nicht Undank, was die Not gebet.“
(Hylades in Goethes „Iphigenie auf Tauris“.)

Gehörst du, lieber Leser, zu den vom Schicksal Deutschlands Niedergedrückten, dem großen Haufen jener, die bei stiller Ergebung ins Unabänderliche schwerwunden Herzens nach bitterem Abschied von der glanzvollen Vergangenheit dem grauen Elend der Zukunft ins Antlitz starren und in der Tretmühle des Lebens sich müde weiter schleppen? Oder bist du einer von den Gleichgültigen, die, ledig, auf ihr höchstes Wohlbefinden bedacht, sich von des Augenblicks Strömung treiben lassen und dem Grundlagedeulichen: „Lasset uns essen und trinken und fröhlich sein, denn morgen sind wir tot?“ Oder zählst du dich zu den glücklichen Naturen, deren sonniges Gemüt auch in den verweirtesten Tagen Hoffungsfreudigkeit und Zuversicht auf bessere Tage nach außen strahlt? Schließlich hast du deinen Anteil an jedem von diesen drei Charakterzügen erhalten! Sind sie doch sämtlich grunddeutsch.

In dem einen aber können wir sicherlich alle überein: Nie befand sich unter Vaterland in furchtbarester Not als gegenwärtig. Ein ungeheurer Druck wird uns zu Boden halten, selbst wenn die raggierigen

Feinde auch jetzt noch mit sich reden lassen sollten — was kaum anzunehmen. Auf Jahrzehnte hinaus werden wir zu den armen Völkern gehören, die um ihr täglich Brot mühsam ringen müssen. Ob die Aufnahme unserer Handelsbeziehungen zum Auslande, der Betrieb unserer Exportindustrie absehbarer Zeit sich wird ermöglichen lassen, steht noch arg dahin. Die wirtschaftliche und finanzielle Belastung durch die sieghafte Gewaltpolitik wird wahrhaftig jedem Deutschen künftighin viele Stoßseufzer erpressen. Unser Dasein wird alles andere als leicht sein. An uns allein liegt es, daß es uns nicht zur Plage wird.

Wären wir also der Wahrheit frei von eitlen Blüten träumen, furchtlos ins Antlitz: Hart, grausam, hart wird uns das Leben anpöden. Aber die preußische und deutsche Geschichte sind reich an Beispielen dafür, daß, sobald die ehernen Not das Szepter schwang, sich das deutsche Volk erst in seiner vollen Größe offenbarte. Da zeigten sich alle die Tugenden, die bis dahin vielfach unter der Oberfläche geschlummert: Ernsteste Pflichttreue und Arbeitsamkeit, Bescheidenheit, Genügsamkeit, Rechtschaffenheit, Opferwilligkeit, Gemeinnut, Nächstenliebe, Gewissenhaftigkeit, und wie sie sonst noch heißen mögen. Gerade in den trübsten Tagen bewährten sich deutschen Wesens Reinheit und Güte. Erst im Feuer des Unglücks, unter den Hammerschlägen des Schicksals wuchs von jeder der einzelne Deutsche, wie die Geamtheit empor.

Dennoch dürfen wir uns mit diesem Trost nicht begnügen. Wir müssen vielmehr festeren Boden zu gewinnen trachten, von dem aus wir allmählich mit einem Wiederaufbau geistiger und wirtschaftlicher Art beginnen können. Erstes Erfordernis dafür ist: Verständigung untereinander, Veröhnung, Handinhandarbeiten, Zusammenschluß. Der unselige Haß der einzelnen Bevölkerungsschichten miteinander muß verschwinden, wir müssen uns alle als Brüder fühlen, die das Band der Not umschlingt, das festeste, das je zusammenfügte; nicht mehr darf der Handarbeiter den Kopfarbeiter scheel ansehen, ihn verachten oder beneiden, nicht mehr der geistige Wirkende auf den körperlich Schaffenden hochmütig herabbliden. Alle haben wir einander bitter nötig. Ohne den einen Berufsstand kann der andere nicht gedeihen. Nur keine Klassenkämpfe, wo wir als Volk zusammen einen solchen schweren Kampf um unser Dasein werden führen müssen! Lernen wir einander verstehen, einer des anderen Leiden und Sorgen kennen, dann werden wir uns auch gegenseitig stützen und helfen können.

Das bedingt ferner mehr Rücksichtnahme im öffentlichen Leben. Wollen wir uns durch trasseste Selbstsucht, Egoismus, Unhöflichkeit bis zur Rohheit, Mißachtung der Rechte des Nächsten gegenseitig noch mehr verbittern, verärgern, aufreizen? Da ist Selbsterziehung das Mittel zur Besserung; ein jeder gebe auf sich acht und gehe mit dem rechten Benehmen, der Hochachtung auch des politischen Gegners dem anderen voran. Solch ein Beispiel wird bald

Nachahmung finden. Die Frucht aber dieser Wandlung zum Besseren genießt wiederum die Allgemeinheit.

Des weiteren ist es notwendig, uns vor einer Ueber-
spannung unserer Forderungen zu hüten. Die Dichter
pflegen zwar in ihren Träumen bis zu den Sternen zu
greifen und den Himmel der Glückseligkeit auf die Erde
zu zaubern, aber wir gewöhnlichen Sterblichen stehen auf
dem Felsgestein der rauhen Wirklichkeit. Da stoßen sich
die Dinge hart an den Schranken, die ihnen Unvollkommen-
heit des Irdischen überhaupt, wie uraltschlicher Zusammen-
hang gesetzt haben. Die ungeheuren Verluste, die unser
Wirtschaftsleben durch die andauernden Arbeitseinstellungen
der letzten Monate erlitten, die allgemeine Geldentwertung
infolge der Lohntreibereien sollten in dieser Hinsicht zu ein-
dringlicher Warnung dienen. Von ununterbrochener Tätigkeit
in allen Wirtschaftszweigen hängt letzten Endes unsere ganze
Zukunft ab.

Und damit kommen wir zum A und O der Aufstiegs-
möglichkeit: Arbeiten vom Minister bis zum Straßenkehrer,
arbeiten und immer wieder arbeiten. Im Deutschland der
Zukunft darf es keinen geben, der müßig seine Tage ver-
ringt. Die Arbeit ist dabei nicht als Zwang zu betrach-
ten, nicht mürrisch und trübselig zu verrichten. Nein, als Ge-
gensquell soll sie uns erscheinen. Freudig wollen wir ihr
dienen. Denn wir fördern damit unser eigenes Wohl so gut,
wie das des ganzen Volkes. Darauf ist in dieser Zeitung
schon oft verwiesen worden. Arbeit ist eben der beste Weg
zur Rettung. Sicherlich wird auch fernerhin der immer rege
deutsche Erfindungsgeist in Wissenschaft und Technik für eine
Rugbarmachung und erhöhte Ausnutzung aller Hilfsquellen
in eigenen Lande Sorge tragen und damit unserer Indus-
trie wichtige neue Mittel für ihren Ausbau an Hand geben.

So halten wir es trotz der Bitternis der gegenwärtigen
Stunde getrost mit den Hoffnungsvollen. Deutschland kann
nicht zugrunde gehen, wenn seine Bewohner stets das Wohl
des Großen Ganzen vor Augen haben. Die grimme Not
ist aber darin die rechte Erzieherin. Treffend sagt Reichs-
wirtschaftsminister Wislizenus: „Der Gesamtheit sollen alle
dienen. Die heutige Zeit erfordert es, wie nie zuvor. Nicht
die privaten Interessen, sondern die sozialen Interessen müs-
sen ausschlaggebend sein. Auf allen Gebieten. Ganz be-
sonders auf dem der Wirtschaftsführung.“

Wir gehören alle einem Vaterlande, dem deutschen an.
Es zu lieben mit der Vollkraft unserer Seele, sei unser
Stolz; für es mit unserem ganzen Sinne und Trachten
zu wirken, unsere Aufgabe; es dereinst wieder groß
und machtvoll zu sehen, unseres Strebens Ziel.

Die Reichseisenbahnen.

Von Regierungsrat Dr. R. Quack, Köln.

Vortrag, gehalten im Verein Deutscher Eisenhüttenleute.

I. Der nationale Gedanke und die Reichsbahn.

Unsere innere Politik wird in Zukunft vorwiegend wirt-
schaftlich bestimmt sein. Der wirtschaftliche Wiederaufbau steht
in der vordersten Reihe aller Aufgaben. Vorbedingung für den
Wiederaufbau unseres Wirtschaftslebens ist der Wiederauf-
bau unseres Verkehrswezens.

Deutschland ist ein einheitlicher Wirtschaftskörper und
muß deshalb auch ein einheitliches Verkehrsgebiet bilden.

Das wollte schon die Reichsverfassung von 1871. Bis-
marck versuchte in den 70er Jahren das in der Reichsver-
fassung gegebene Versprechen zu erfüllen. Jedoch scheiterte
der Bismarcksche Reichseisenbahnplan an dem Widerstand der
Mittelstaaten.

Wie steht es heute? Mit Deutschlands Einheit steht und
fällt Deutschlands Zukunft. Die Notwendigkeit der Einheit
im Verkehrswezen haben die Erfahrungen des Krieges sinn-
fällig gemacht. Sie wird um so nötiger, je mehr unsere
Grenzen eingengt werden. Das gilt namentlich gerade für
Süddeutschland, insbesondere für Baden und Württemberg.

Die badiſchen Bahnen bilden in Zukunft einen schma-
len Grenzstreifen zwischen dem Rhein und dem Schwarz-
wald, eine Art von Verbindungskorridor zwischen Nord-
deutschland und der Schweiz.

Die württembergischen Bahnen klagen seit langem über
Einkreisung.

Bayern hat während des Krieges in seiner Kohlenver-
sorgung stark gelitten. Die Ursachen lagen zum Teil in der
Zersplitterung des Betriebes. Bayern würde eine Sonder-
stellung im Eisenbahnwesen nur auf Kosten seines Wirt-
schaftslebens aufrechterhalten können. Anscheinend gibt es auch
in neuester Zeit seinen Widerstand gegen den Reichseisen-
bahngedanken auf (vergl. die Verhandlungen in Weimar).

In der Nationalversammlung scheint der nationale Ge-
danke einen Sieg über den Partikularismus erfochten zu

haben. Die Reichseisenbahnen sollen in absehbarer Zeit durch-
geführt und die Reichseisenbahnen nach modernen Grund-
sätzen geordnet werden.

II. Der Weg zur Reichsbahn.

Das Ziel ist klar, der Weg noch dunkel. Die Hinder-
nisse liegen nicht nur in politischen Widerständen, sondern
auch in der Schwierigkeit der finanziellen Auseinandersetzung
zwischen Reich und Bundesstaaten.

Diese Schwierigkeit wird erhöht durch den finanziellen
Absturz der Eisenbahnen.

Die Eisenbahnverwaltungen haben nicht nur die Kon-
junktur nicht ausgenutzt, sondern das Gebot der Selbstver-
haltung nicht beachtet.

Während die Selbstkosten, namentlich Materialpreise und
Löhne, schnell stiegen, ließ um ein Vielfaches über dem Frie-
densniveau liegen, stagnierte die Tarifpolitik. Eine schü-
terne Erhöhung kam 1918, die Gütertarife wurden um 15
Proz. erhöht. Dann kam plötzlich April 1919 eine starke
Erhöhung, so daß die Frachten, einschließlich Verkehrssteuer,
jetzt durchschnittlich gegen 100 Proz. über Friedensstand stehen.
Dazu kamen Einzelerhöhungen.

So empfindlich diese Erhöhung ist, so wird sie kaum
genügen, die Steigerung der Selbstkosten wettzumachen, ge-
schweige denn Versäumtes nachzuholen.

Die Folgen für die Rentabilität der Eisenbahnen er-
geben sich aus den Zahlen der Anlage I. Die Rente, die
sich in den ersten Kriegsjahren wesentlich erholt hatte, ging
im Jahre 1917 plötzlich wieder zurück. Im Jahre 1918 ist
ein Milliarden-Defizit zu erwarten.

Die Zukunftsaussichten sind noch durchaus unsicher. Der
Arbeitsmarkt ist wie ein brandendes Meer. Wer kann es über-
bilden? Der Preis der Arbeit wird aber die Zukunft un-
serer Wirtschaft beherrschen.

Also läßt sich die Entwicklung der Ausgaben noch gar
nicht vorhersehen.

Und die Einnahmen? Die Tarifpolitik kann der wach-
senden Geldentwertung nicht ohne weiteres folgen.

Die Transportpreise gehören zu den wichtigsten preis-
bildenden Faktoren. Also ist Vorsicht nötig, damit Tarif-
politik nicht preistreibend wirkt.

Ferner sind die verkehrsgeographischen Verhältnisse Deutsch-
lands zu berücksichtigen: die weitgehende Arbeitsteilung und
die zerstreuten Standorte unserer Gewerbe. Auch liegt unsere
Zukunft in der weiterverarbeitenden Industrie. Diese verviel-
facht die Transporte. Je weiter verarbeitet ein Erzeugnis
ist, desto mehr Frachten stehen in ihm.

Also steigende Ausgaben bei gesunkenen Einnahmen.
Trotzdem ist Pessimismus nicht angebracht.

Einmal werden wieder Pflugschar und Schraubstock an
die Stelle der Notenpresse treten, sobald der revolutionäre
Rausch verflogen ist. Wer nicht arbeitet, wird auch nicht
essen.

Sodann hat die Eisenbahn gewaltige Reserven. Von 14
Milliarden sind in Preußen über 5 abgeschrieben.

Endlich hat die Geldentwertung die Wirkung einer Schuld-
abbildung. Die wirklichen Sachwerte auf der linken Seite
der Bilanz steigen, während die Schulden auf der rechten
Seite sich gleich bleiben. Dadurch verbessert sich der innere
Stand des Unternehmens.

Mit dieser Lage muß die Auseinandersetzung bei Ueber-
nahme der Eisenbahnen in Reichsverwaltung rechnen.

Vom kaufmännischen Standpunkt ist sie also wenig lo-
send. Die Vorteile liegen auf dem Gebiete der deutschen
Politik und der deutschen Wirtschaft.

Danach sind die Wege zur Lösung zu beurteilen. Nur die
Lösung hat Wert, die einmal alle Hemmnisse des Verkehrs
beseitigt und zum anderen keinen Brennstoff für Fader zwis-
schen dem Reich und seinen Gliedern liegen läßt.

Die Hauptfrage, ob das Reich Eigentümer wird oder
ob die Eisenbahnstaaten eine Gemeinschaft bilden sollen, wird
vom Verfassungsentwurf im Sinne des Eigentums beant-
wortet.

Mit Recht: Die Gemeinschaftsform schafft den inneren
Widerpruch, daß der Eigentümer der Eisenbahnen ein an-
derer ist, als der sie verwaltet und nutzt. Das muß zu Rei-
bungen führen. Die einzelstaatlichen Parlamente werden über
ihre nacktes Eigentum debattieren und kritisieren, ohne eigene
Verantwortung und ohne Nutzen.

Die beste Lösung wird sein, daß das Reich Herr im
eigenen Hause, d. h. daß das Reich Eigentümer der Eisen-
bahnen wird. Jedoch ist das nur nötig für den großen durch-
gehenden Verkehr. Der Lokalverkehr kann weiter durch die
lokale Verwaltung verwaltet werden.

Die finanzielle Auseinandersetzung zwischen dem Reich und
den Bundesstaaten kann von verschiedenen Unterlagen aus-
gehen, z. B.: a) vom Ertragswert, b) vom Anlagewert,

c) von einem gemischten Maßstab, d) vom Standpunkt der Verlustentschädigung, d. h. von dem Ausfall, den die einzelnen Staatsklassen durch den Wegfall der Ablieferungen der Staatseisenbahnen erleiden.

Für das Reich bieten diese Auseinandersetzungen erhebliche Schwierigkeiten, weil es über fachtechnisches Personal nur in geringem Umfange verfügt. Es ist im wesentlichen auf den guten Willen der bundesstaatlichen Verwaltungen angewiesen.

Erleichtert und beschleunigt würde die Auseinandersetzung, wenn das Reich nach dem Vorbilde Preußens bei der Verstaatlichung der großen Privatbahnen die Eisenbahnen sofort für Rechnung der Eigentümer in Verwaltung nähme, also durch eine Uebernahme zu getreuen Händen.

III. Organisation der Reichsbahnen.

Die Organisationsform für Reichseisenbahnen muß neu gefunden werden. Die Preussische Organisation zeigt erhebliche Mängel:

a) Sie leidet unter Vertopplung des Eisenbahnhaushalts mit Staatshaushalt. Die Finanzwirtschaft der Eisenbahnen ist in drückender Abhängigkeit vom Finanzminister. Betriebe mit Milliardenetat gehören nicht in den Staatshaushalt. Der Eisenbahnhaushalt in Preußen ist weit größer als alle anderen Verwaltungszweige zusammen und sprengt den Rahmen des Staatshaushalts.

Die Schwankungen der Konjunktur und die daraus folgenden Einnahmehchwankungen wirken ungünstig zurück auf den Staatshaushalt und haben ihn jetzt ganz aus dem Gleichgewicht gebracht.

b) Auch die Organisation der Betriebsverwaltung entspricht nicht der außerordentlichen Entwicklung von Wirtschaft und Verkehr. Zu große Zentralisation im Ministerium, das sich zu einer riesigen Behörde ausgewachsen hat, zugleich politische Aufsichtsbehörde und oberster Betriebsleiter ist, Direktionen zu unselbständig. Andererseits fehlt Zusammenfassung der großen Wirtschaftsgebiete unter einheitliche Leitung.

Auch außerpreussische Verwaltungen, z. B. Bayern, bieten kein klassisches Vorbild.

Für die Neuordnung der Reichsbahnen sind als Grundlinien des Aufbaues folgende zu bezeichnen:

Die Verwaltung der Eisenbahnen muß nach rein sachlichen Gesichtspunkten erfolgen, d. h. nach den Bedürfnissen des Verkehrs und des Eisenbahnbetriebes. Zu diesem Zwecke ist eine weitgehende Selbstverwaltung (Autonomie) der Eisenbahnen erforderlich, wie sie in so demokratischen Staaten wie Italien und der Schweiz tatsächlich seit Jahren besteht.

Dieser wichtige Gesichtspunkt scheint von dem Verfassungsausschuß in Weimar richtig erkannt zu sein, indem dort folgende Fassung des Artikels 92 der Reichsverfassung vorgeschlagen wurde:

„Die Reichseisenbahnen sind — ungeachtet der Eingliederung ihres Haushalts und ihrer Rechnung in den allgemeinen Haushalt und die allgemeine Rechnung des Reiches — als ein selbständiges Wirtschaftsunternehmen zu verwalten, das seine Ausgaben einschließlich Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld selbst zu bestreiten und eine Eisenbahnrücklage anzusammeln hat. Die Höhe der Tilgung und der Rücklage sowie die Verwendungszwecke der Rücklage sind durch besonderes Gesetz zu regeln.“

Zweitens ist eine weitgehende Dezentralisation nötig, einmal aus politischen, sodann aus fachtechnischen Rücksichten:

Die Eigentümlichkeiten der deutschen Volkstämme erfordern Schonung, damit hängt zusammen die Unmöglichkeit, das Personal durch das ganze Reich zu versehen. Aber auch der Betrieb erfordert, je größer er wird, eine desto weitergehende Selbstständigkeit der örtlichen Verwaltung.

Drittens wird eine moderne Art der Geschäftsführung, Beweglichkeit der Wirtschafts- und Tarifpolitik und eine klare und übersichtliche Rechnungslegung gefordert werden müssen.

Ferner ist der Einfluß der Verkehrsinteressenten, der jetzt durch die Eisenbahnbeiräte ausgeübt wird, auszugestalten.

Weiter ist dem großen Heer der Angestellten eine organische Einwirkung auf die Verwaltung des Ganzen zu sichern.

Endlich muß das Reich und seine Organe (Präsident und Volksvertretung) eine wirksame Aufsicht über das deutsche Verkehrswesen erhalten.

Aus diesen Richtlinien ergeben sich folgende Vorschläge:

Die Verwaltung der Reichsbahnen wird einer Körperschaft des öffentlichen Rechts, aber kaufmännischer Geschäftsführung übertragen. Diese erhält die Form einer Reichseisenbahngesellschaft. Die Reichseisenbahngesellschaft erhält ihre eigene Verfassung und ihren eigenen Haushalt, unabhängig von der Gliederung der Hoheitsverwaltungen und von den für den Reichshaushalt geltenden etatsrechtlichen Bestimmungen.

Im Reichshaushalt erscheinen nur die etwaigen Ablieferungen der Reichsbahn und ferner nachrichtlich die Abflüsse.

Die Organisation und die Durchführung wird in kaufmännische Formen gestaltet.

Die Zentralverwaltung wird von einem Reichseisenbahndirektorium und einem Verwaltungsrat der Reichseisenbahnen geführt.

Ein Reichsminister (Reichsverkehrsminister) beaufsichtigt die Verwaltung, ohne das Recht zu Eingriffen.

Direktorium von wenigen Köpfen, wie Bürgermeister auf 12 Jahre ernannt und gut bezahlt.

In den Verwaltungsrat entsenden Vertreter: a) das Reich (Präsident, Staatsauschuß und Nationalversammlung); b) die Verkehrsinteressenten (Reichseisenbahnrat); c) die Angestellten (Angestelltenverbände).

Die Wirtschaftskontrolle wird durch eine selbständige Rechnungsbehörde ausgeübt, die nur dem Reiche verantwortlich ist.

Diese Verwaltungsform erleichtert die Auseinandersetzung zwischen Reich und Bundesstaaten, da hierbei die verschiedensten Finanzoperationen in Frage kommen. Sie erleichtert ferner die Beteiligung von Angestellten an Verwaltung und Erträgen. Sie gibt überhaupt die größte Bewegungsfreiheit und bewahrt vor bürokratischer Erstarrung sowie vor unverantwortlicher Beeinflussung der Verwaltung.

IV. Organisation der Betriebsverwaltung bei den Reichseisenbahnen.

Die Zentralstelle wird auf die wirklich zentralen Geschäfte beschränkt und von den Geschäften des laufenden Dienstes entlastet. Zurzeit hat sich die Zentralverwaltung in Preußen (Ministerium und Zentralamt) übermäßig ausgewachsen.

Das Ministerium umfaßt in den Eisenbahnabteilungen allein: 1 Unterstaatssekretär, 6 Ministerialdirektoren, 37 vortragende Räte, 22 höhere Hilfsarbeiter.

Dazu kommt die Bauverwaltung. Sie ist etwa drei- bis viermal größer als ein normales preussisches Ministerium.

Dazu kommt das Zentralamt mit 55 höheren und mehreren hundert mittleren Beamten.

Die Zentralstelle ist also übermäßig angeschwollen.

Ein wesentlicher Teil ihrer Aufgaben geht auf die Generaldirektionen über.

Diese umfassen je ein Wirtschaftsgebiet, z. B. Rheinland-Westfalen, und bearbeiten besonders den Betrieb auf den durchgehenden Linien, die Verwaltung der Hauptwerkstätten und das gesamte Tarif- und das Wirtschaftswesen, also die Angelegenheiten, die bisher unter Zersplitterung litten.

Die Generaldirektionen erhalten weitgehende Selbstständigkeit, namentlich im Wirtschaftswesen, z. B. eigene Dispositionsfonds.

Ihnen zur Seite steht ein Landesbahnrat mit erweiterten Befugnissen. In ihm erhalten neben den Handelskammern, wirtschaftlichen Verbänden usw. auch die Kommunalverbände und die Angestellten ihre Vertretung. In Tarif- und Fahrplanfragen kann in gewissem Umfange beschließende Mitwirkung zustanden werden.

Die Betriebsdirektionen entsprechen den kleineren der heutigen preussischen Direktionen. Sie unterstehen der Generaldirektion nur in deren Geschäftsbereich, im übrigen unmittelbar der Zentralstelle.

Ihre Zahl wird vermehrt. Neue Bezirke werden eingeschoben, da schon jetzt Direktionen, wie z. B. Köln, zu groß sind.

Sie haben die örtliche Verwaltung, beaufsichtigen den laufenden Dienst und führen die Bauten aus, soweit große Bauausführungen nicht durch besondere Behörden (Neubau- direktionen) ausgeführt werden.

Unmittelbar unter der Betriebsdirektion stehen künftig die Dienststellen. Sie sind aber einheitlich zusammenzufassen und mit größerer Selbstständigkeit auszustatten, namentlich auch im Verkehr mit dem Publikum.

Zwischeninstanzen fallen fort. Die Betriebs-, Verkehrs-, Maschinen-, Werkstättenämter sowie Reibungen und Kraftverluste werden beseitigt.

Der Grundsatz der zwei Instanzen wird durchgeführt und überall eine kräftige Abwälzung von Zuständigkeiten nach unten vorgenommen.

Sierdurch wird klare und übersichtliche Gliederung der Behörden und Dienststellen geschaffen, die für das Personal wie für das Publikum verständlich ist und zugleich Bewegungsfreiheit und Selbstständigkeit mit strenger Zusammenfassung verbindet.

V. Das Lokalbahnwesen.

Auf dem Gebiete des Lokalbahnwesens ist eine Einheitlichkeit im ganzen Reich nicht erforderlich. Das Lokalbahnwesen kann dem Landrecht und der Landesverwaltung überlassen bleiben. Jedoch ist eine Reform in Preußen nötig.

Hier besteht eine zu weitgehende Zersplitterung der Kräfte (staatliche Nebenbahnen, nebenbahnähnliche Kleinbahnen, Hafenbahnen, Anschlußbahnen, Straßenbahnen usw., in den verschiedensten Händen). Der wachsenden Bedeutung des Lokalverkehrs, namentlich in den Industriebezirken, vermögen die bestehenden Kleinbahnunternehmungen vielfach nicht zu folgen.

Von verschiedenen Seiten wurde in neuerer Zeit ein weitgehender Zusammenschluß des Kleinbahnwesens schon bisher angestrebt, namentlich im rheinisch-westfälischen Industriegebiet. Die Verhandlungen schwebten noch kurz vor dem Zusammenbruch.

Ein gutes Vorbild für die Zusammenfassung der Kleinbahnen bietet das belgische Kleinbahnwesen. (Société nationale des chemins de fer vicinaux.)

Vorzuschlagen wäre die Zusammenfassung des Lokalverkehrs eines Wirtschaftsgebietes. Als solche Wirtschaftsgebiete kämen die Provinzen bzw. die Industriebezirke in Frage.

Die Organisation wäre so zu denken, daß für ein solches Verkehrsgebiet eine Hauptgesellschaft gegründet wird, die ein Monopol für Kleinbahnunternehmungen erhält und vorhandene Kleinbahnen zunächst im freien Vertragswege übernimmt oder kontrolliert.

Neue Bahnen wären an Betriebsgesellschaften zu verpachten.

Der Betrieb ist also zu dezentralisieren, die Finanzwirtschaft und Baupolitik zu zentralisieren.

An der Hauptgesellschaft wären zu beteiligen die Provinzen, die beteiligten Städte, Kommunen und Privatunternehmungen, ferner, wie bisher, der preussische Staat und endlich auch die Reichsbahnverwaltung, damit ein Zwiespalt zwischen dem allgemeinen Verkehr und dem Lokalverkehr vermieden wird. Beide müssen vielmehr Hand in Hand arbeiten.

Ein Teil der unbedeutenderen staatlichen Nebenbahnen könnte sofort oder nach und nach an die Kleinbahngesellschaften abgetreten werden. Von Neubauten würde jede von der Reichsverwaltung gebaute Bahn als Bahn des allgemeinen Verkehrs im Sinne der Reichsverfassung anzusehen sein.

VI. Zusammenfassung.

Durch diese Neuordnung, die zwar von vorhandenen Grundlagen ausgeht, aber etwas grundsätzlich völlig Neues schafft, soll ein Dreifaches erreicht werden:

Die einheitliche Leitung des großen allgemeinen Verkehrs,

die Schonung der lokalen Eigentümlichkeiten, Beweglichkeit und Schlagkraft in der Verwaltung.

Wenn die Volksmeinung jetzt auf Einheit im deutschen Verkehrswesen drängt, so ist sie instinktiv auf dem richtigen Wege. Dieser Strömung darf kein unnützer Widerstand entgegengesetzt werden, damit es nicht auch hier, wie so oft im deutschen öffentlichen Leben, heißt: „zu spät!“, und die Flut über die künstlichen Hemmnisse hinweggeht.

Wir müssen uns durch Taten rechtfertigen, die vom Vertrauen in die Zukunft unseres Volkes getragen sind. Ohne Zuversicht keine Zukunft!

Das Gesetzmäßige in der Revolution.

„Wer nicht von dreitausend Jahren
Sich weiß Rechenschaft zu geben,
Bleib im Dunkeln unerfahren,
Mag von Tag zu Tage leben.“

(Goethe im West-östlichen Divan.)

Es ist nicht ohne Wert, in Zeiten, in denen es so unendlich schwer ist, sich innerlich zurecht zu finden, und Verständnis für die seelischen, sozialen und wirtschaftlichen Vorgänge zu gewinnen, sich in das Studium verwandter Epochen zu vertiefen und von hier aus den Abstand zu den eigenen Zeiterlebnissen zu gewinnen. Dabei zeigt ein Vergleich der großen sozialen Revolutionen — der französischen von 1792 bis 1794, des Kommuneraufstandes von 1871, der letzten russischen Revolution und der unsrigen — neben großen Strukturunterschieden so erstaunlich viel Wesensverwandtes, daß man geradezu von einer Gesetzmäßigkeit der Revolutionen sprechen kann.

Jeder Revolution ist eigen die Entwicklung nach links, die schließlich zu einer Ueberspannung des Bogens und zu einer starken Reaktion führt — auf die Lafayette und Mirabeau folgen die Danton, Robespierre und Babeuf, auf Kerenski Lenin und Trotski, auf Hertling und Marx von Baden Ebert und Scheidemann, und noch wissen wir nicht, ob nicht Hunger und Not noch weiter nach links drängen werden. Psychologisch ist das vielleicht damit zu erklären, daß die neu und zumeist in sehr schweren Zeiten und unter

ungünstigen wirtschaftlichen Umständen aus Ruher kommenden Parteien die Hoffnungen, die sie erweckt haben, nicht befriedigen können und nunmehr die radikalsten Anhang gewinnen. Schließlich — „on est toujours le reactionnaire de quelqu'un“ („man ist stets der Reaktionär für irgend jemand“).

Jeder Revolution ist eigen, daß kleine Minderheiten, die sich durch brutale Rücksichtslosigkeit, Fanatismus und Energie auszeichnen, auf die schwerfälligen Massen einen oft kaum verständlichen Einfluß ausüben, sie wohl gar ganz beherrschen. Nichts ist so undemokratisch und unliberal wie gerade eine Revolution; nie ist die Herrschaft über Leben, Gut und Gewissen so absolut wie in Revolutionszeiten. Je mehr die herrschende Minderheit sich ihrer Schwäche bewußt wird, um so mehr wird sie ihre Stellung durch Terror zu stärken suchen. Stärker als in normalen Zeiten macht sich die Herrschaft bestimmter Schlagworte geltend, die nicht wegen ihrer inneren Wahrheit, sondern weil sie von hunderttausend Köpfen ausströmend werden, die große Masse für sich gewinnen. Charakteristisch für die Revolutionen in den großen zentralisierten Staaten ist schließlich die Oberherrschaft der Hauptstadt — wer den Kopf hat, hat auch den Körper —, aber auch der Gegensatz zwischen Hauptstadt und Provinz, der schließlich zu Lösungstendenzen führen kann.

Auch die Psychologie der Führer wie der Geführten bietet wesensverwandte Züge. Unendlich viel jacobinischer Geist lebt in den Lenin und Trotski, den Liebknecht und Ledebour, auch manchen anderen Doktrinären des deutschen Sozialismus. Die Wurzeln dieses Geistes sind vertiefte Selbstüberhebung und starres dogmatisches Denken. Aus wenigen elementaren Begriffen: Freiheit, Gleichheit, Sozialismus, Gesellschaftsvertrag werden Grundwahrheiten gebildet, die den Charakter von geometrischen Axiomen annehmen und bis zur äußersten Konsequenz rücksichtslos das vielfältige Leben in eine starre Form pressen. Das abstrakte Prinzip erfüllt den Kopf des Dogmatikers; den lebendigen Menschen, den der große Dichter Gott in unaussprechlicher Mannigfaltigkeit erschaffen hat, sieht er nicht. Für ihn existiert nur der abstrakte Begriff des Arbeiters, des Bourgeois, des Junkers. Ihm stellt sich das Weltbild, wie dem schlechten Romanschriftsteller, nur in schwarz-weiß dar; die zahllosen Mittelfarben und Nuancen sieht er nicht. Führt die Durchführung der Theorie zu Konsequenzen, die ihm unheimlich sind, so ist nicht die Theorie daran schuld, deren Wahrheit überhaupt nur von Idioten und Verbrechern gelegentlich werden kann, sondern der Eignung und die Verständnisslosigkeit der Menschen und diese müssen mit Gewaltmitteln besiegt werden. Solche Theorien wirken namentlich in unbiegsamen, unproduktiven oder leeren Köpfen verheerend. Am gefährlichsten ist die unbedingte Herrschaft des Dogmas, der Glaube an den Zwang, die Verständnislosigkeit für die treibenden und sich vielfach kreuzenden Kräfte beim Gesetzgeber. Alle Revolutionsgesetze tragen deshalb den Stempel der Einseitigkeit an sich. Die zur Regierung gekommene Klasse, Bourgeoisie, Kleinbürgertum oder Proletariat, erklärt unter der Herrschaft bestimmter Dogmen und Schlagworte Gesetze, die lediglich den Klasseninteressen dienen und nur nach diesen orientiert sind. Namentlich wirkt in dieser Richtung der Druck der Masse, die stets gewohnt ist, die Dinge unter dem Gesichtswinkel ihres engen Lebenskreises zu sehen.

Typisch für jede Revolution ist schließlich das Aufkommen des trüben Bodensatzes, der zuletzt dem ganzen Wasser die Farbe gibt — der Entgleiten, der zu keiner geregelten Arbeit fähigen, der Asozialen, der Verbrecher. Keine Revolution ohne Öffnung der Gefängnisse, ohne Einschränkung oder Aufhebung der Polizeigewalt.

Sobald eine Revolution allgemeine menschliche Ideale zu verwirklichen strebt und nicht lediglich die Beseitigung bestimmter Mächte zum Ziel hat, steckt in ihr der Keim zum Internationalismus, ja, es ist nicht selten der äußere Zwang, der sie dazu treibt, ihre Ideen auch auf andere Völker — friedlich oder durch kriegerische Mittel — zu übertragen. Die Koalitionskriege der französischen Revolution sind nicht nur Verteidigungskriege; die jungen Bürger, die Sansculotten, die dort in heldenhafter Weise fast ganz Europa siegreich trockten, waren begeistert von freieitlichen Gedankengängen; sie fühlten sich als Träger des Fortschritts gegenüber dem Absolutismus und der Knechtschaft. Wenn heute Bolschewismus und Sozialismus der Internationale zustreben, so liegt ein äußerer politischer und wirtschaftlicher Zwang vor. In unserem vielfältig verknüpften Wirtschaftsleben ist der Sozialismus eines Landes in der Welt, die kapitalistisch arbeitet, unhaltbar. Seine eigenen Existenzgrundlagen schwanken, wenn es ihm nicht glückt, auf die anderen Nationen abzugreifen. Und so schaut Rußland auf uns, um uns mit dem Bolschewismus zu beglücken, und zum mindesten die linksstehenden deutschen Sozialisten erwarten die sozialistische Weltrevolution.

Auch
nigfache
für rev
der Sta
Hunger
gemäß
durch p
des w
der Pr
notwend
die dam
munist
angehe
deutsche
wenn f
bekannte
listische
Epoch
und wie
in ihren
schaftsle
nigstens
der Ino
Armen
Schatten
sie die
gebung,
das An
den Gr
heit nur
daß m
Zwangs
man a
Ausrot
Sozial
vollauf
Arbeit
Arbeits
Jets et
jed. R
zu stürz
schlingt
wirtschaft
reiche r
den Ar
mehr i
Stützung
und A
das W
Anjum
Konfist
diese L
Lätigke
Die W
terding
verflich
gelddan
des G
wo der
Es
nament
und Gr
französi
erscheim
sehr, da
legen f
liche u
Genera
sehen v
Wirrum
schreibt
schieben
seren v
Frage i
mit der
einbar
zu erw
beantwo
Staatsw
font wo
staatlich
heit an
entsprid

Auch in wirtschaftlicher Beziehung lassen sich mannigfache Analogien finden. Nichts bereitet so sehr den Boden für revolutionäre Stimmung vor, wie der Zusammenbruch der Staatsfinanzen und des gesamten wirtschaftlichen Lebens, Hunger und Not. Denn in den großen Massen wirken naturgemäß die primitiven Instinkte stärker als große Ideen. Die durch politische Umwälzungen hervorgerufene Beunruhigung des wirtschaftlichen Lebens bedingt eine starke Einschränkung der Produktion und damit eine umfangreiche Arbeitslosigkeit; notwendige Folge ist eine Verschärfung des Armutsproblems, die dann wieder neben praktischen Reformvorschlägen zu kommunistischen Gedankengängen führt, wie sie dem einfachen, ungeschulten Denken nahe liegen. Daß die russische und die deutsche Revolution ihre Ideen aus derselben Quelle beziehen, wenn sie sie auch sehr verschiedenartig ausbauen, ist eine bekannte Tatsache; weniger bekannt ist wohl, wie stark sozialistische Gedanken auch in der demokratisch-republikanischen Epoche der französischen Revolution von 1792—1794 stecken und wie sehr die durch die Not bedingten Maßnahmen auch in ihren Wirkungen denen unserer Zeit ähneln. Das Wirtschaftsleben wird bürokratisiert; durch Rationierung sollen wenigstens die notwendigsten Lebensbedürfnisse einem jeden bei der knappen Produktion gesichert werden, Höchstpreise den Armen vor Wucher schützen. Den Höchstpreisen folgt wie ein Schatten die Zwangsablieferung der Erzeugnisse, da ohne sie die Waren verschwinden; gleichzeitig aber auch die Umgehung, der Schleichhandel, die Zurückhaltung der Waren; das Antehen vor den Läden ist eine typische Erscheinung in den Großstädten. Bald erkennt man, daß die politische Gleichheit nur ein Wahn ist ohne die wirtschaftliche: mit der Folge, daß man durch enorme Besitz- und Einkommensteuer und Zwangsanleihen den Reichtum zu beseitigen sucht. Dann geht man an die andere Seite des Revolutionsprozesses: die Ausrottung der Armut. Die Gedanken, die in § 1 des Sozialisierungsgezetwurfs ausgesprochen sind, deuten sich voll auf mit denen der französischen Revolution: Recht auf Arbeit für die Arbeitsfähigen, Unterstützung für die nicht Arbeitsfähigen — das ist die Lösung. Da die Arbeitslosen stets ein unruhiges und gefährliches Element sind, bereit, jede Regierung, die ihnen nicht genügend zu Hilfe kommt, zu stürzen, spielt ihre Versorgung eine große Rolle und verschlingt in unproduktiver Weise enorme Mittel. Ueberhaupt wirtschaftlichen Revolutionsregierungen teuer. Es werden zahlreiche neue Verwaltungsstellen geschaffen, wobei der Wunsch, den Anhängern zu auskömmlichen Posten zu verhelfen, eine mehr oder weniger verschleierte Rolle spielt. Armenunterstützungen, Einstellung eines zahllosen Heeres von Beamten und Aufsehern, das die Zwangswirtschaft mit sich bringt, das Werben um den Volkswillen, die Agitation verschlingen Ansummen. Zunächst hilft man sich mit neuen Besitzsteuern, Konfiskationen oder Veräußerungen von Staatsgut; da aber diese Quellen bald erschöpft sind, tritt die Notenpresse in Tätigkeit. Und in „diesem Zeichen wird nun jeder selig“. Die Wirkung ist freilich überall die gleiche. Es gibt schließlich kein besseres Mittel, um das Volkvermögen zu verflüchtigen, als die übermäßige Notenausgabe, den Papiergeldbanterott. Unrettbar reißt die schlechte Finanzwirtschaft des Staates den Privatbesitz mit in den Abgrund, selbst wo der Staat ihn nicht unmittelbar angreift.

Es ist eine ungemein fesselnde Aufgabe, diesen Parallelen namentlich zu der französischen Revolution, deren Tatsachen und Ergebnisse leidlich klar vor uns liegen, nachzugehen. Die französische Revolution hat, trotz ihrer entsetzlichen Begleiterscheinungen, unendlich befruchtend und befreiend gewirkt, so sehr, daß man von 1789 an eine neue Entwicklungsepoche ansetzen kann. Wird die deutsche Revolution auch soviel sittliche und allgemein menschliche Ideen bringen, daß spätere Generationen sie als einen Meilenstein des Fortschritts ansehen werden? Wird es ihr gelingen, durch Irrungen und Wirrungen zu klarem, zielbewusstem Handeln zu gelangen?

Der Streikfrage der Beamten

Schreibt Carl Kellermann im „Tag“: Das neuerdings verschiedenerseits beanspruchte Streikrecht der Beamten hat unsere verantwortlichen Stellen die bedeutame und dringende Frage nahegelegt, ob die unbedingte Forderung dieses Rechts mit den Grundätzen des Staatsbeamtenums überhaupt vereinbar erscheine. Die überaus wichtige Frage konnte, wie zu erwarten war, nicht anders als in verneinendem Sinne beantwortet werden. In einer von der gesamten preussischen Staatsregierung unterzeichneten Rundgebung ist leithin betont worden, „daß der festen Anstellung der Beamten und der staatlichen Garantie ihrer besonderen Rechte ihre Gebundenheit an den Dienstvertrag, den sie einseitig nicht lösen können, entspricht. Auch das Koalitionsrecht rechtfertigt keinen Kon-

traktbruch. Jede nicht genehmigte Dienstverweigerung stellt sich daher als Dienstvergehen dar, das die gesetzlichen Folgen nach sich zieht.“

Mit dieser Auffassung befindet sich die preussische Staatsregierung in erfreulicher Uebereinstimmung zu der Ueberzeugung der überwiegenden Mehrheit der deutschen Beamtenverbände, die aus den gleichen Gründen die Ausübung des Streikrechts preisgeben: „Man kann nicht streiken und zugleich das Recht der lebenslänglichen Anstellung und der damit verbundenen Pensionsgewährung für sich in Anspruch nehmen. Wenn den Beamten ihr bisheriges Grundrecht gewährt wird, ist von vornherein jede Diskussion über die Möglichkeit der Inanspruchnahme des Streikrechts seitens der Beamten ausgeschlossen — auch wenn sie in straffster Form gewerkschaftlich organisiert sind“, heißt es mit besonderer Betonung im Organ des Deutschen Beamtenbundes („Die Gemeinschaft“, II/23), und der Aktionsausschuß desselben Bundes hat erst vor kurzem der Reichsregierung gegenüber seine Stellung zur Streikfrage in gleichem Sinne bekannt.

Die besonnene Haltung unserer Beamenschaft wird auch durch die vielerorts zutage getretenen Bestrebungen namentlich sozialistischer Theoretiker und Praktiker nicht zu erschüttern sein. Mit der eindeutig klaren und festen Stellungnahme der preussischen Staatsregierung ist derartige Erörterungen um so mehr der Boden entzogen. Wenn die Beamten auf der anderen Seite fordern, daß ihre Grundrechte nun aber auch durch die Verfassung gewährleistet werden müssen, so dürfte dieser sehr berechtigten Forderung gerade im Staatsinteresse zu entsprechen sein. Erst hierdurch kann völlige Klarheit über Rechte und Pflichten auf beiden Seiten herbeigeführt werden.

Die „Röln. Volkszeitung“ schreibt zu demselben Thema:

Das Streikrecht ist seinem praktischen Inhalte nach ein Recht zur Weigerung der Arbeitsleistung, sei es im großen oder im kleinen, und es wird hingestellt als eine Folgerung aus dem sogenannten Koalitionsrechte. Das Koalitionsrecht ist nun aber zu einem politischen Schlagworte geworden, und Schlagworte sind jedenfalls mit Vorsicht zu behandeln, weil sie in der Regel von solchen ausgehen, die sich einer ruhigen und sachlichen Beurteilung der gesellschaftlichen Verhältnisse nicht zu befleißigen pflegen.

Seine sittliche und rechtliche Grundlage nimmt das Koalitionsrecht aus der menschlichen Willensfreiheit. Allein diese Freiheit ist schon an sich keine ungebundene, und gerade in wirtschaftlicher Beziehung ist sie eingeschränkt durch den Erfahrungssatz, daß der Mensch für seine körperliche und geistige Erhaltung und Förderung auf den Mitmenschen angewiesen ist. Tiere und Pflanzen kommen und gehen, ohne daß das Eine sich um das Andere kümmert, nicht so die Menschenkinder; und gerade diejenigen, die auf das Koalitionsrecht nur allzu sehr pochen, mögen sich diese einfache Wahrheit zu Gemüte führen.

Auch das Streikrecht ist somit kein freies Recht, zumal wenn man bedenkt, daß seine Ausübung fast stets die Verletzung begründeter Rechte eines anderen herbeiführt, und mehr oder weniger eine unberechtigte Einwirkung auf die Willensbestimmung des anderen bezweckt, somit diejenige Freiheit, die der Streikende für sich beansprucht, bei dem Gegner nicht achtet.

Immerhin könnte man sich das Streikrecht gefallen lassen, wo es sich um eine wirtschaftliche Verbesserung der Verhältnisse handelt, die durch einen Arbeitsvertrag geregelt sind. Ein solcher Arbeitsvertrag steht jedoch bei den öffentlichen Beamten nicht in Frage. Die Stellung des Beamten wird allerdings durch einen Dienstvertrag begründet, aber der Beamte sieht sich nicht einem Arbeitgeber gegenübergestellt, sondern einem öffentlich rechtlichen Gebilde, das für die Allgemeinheit eingerichtet worden, und für das Wohlergehen nicht des einzelnen, sondern aller bestimmt ist. Es ist die schöne Pflicht und das Vorrecht des Beamten, daß er diesen hohen Zwecken seine Arbeitskraft und seine persönlichen Interessen gewidmet hat, und wengleich der Beamte schließlich beanspruchen kann, daß in seiner Stellung auch seine wirtschaftliche Existenz nicht gefährdet werde — dies schon mit Rücksicht auf das äußere Ansehen seiner Stellung — so kann und will er das Gehalt doch nicht als Entgelt für seine Arbeitsleistung betrachten. Das Gehalt dient ihm vielmehr nur zu seinem Unterhalte (vgl. Entscheidung des Reichsgerichts in Band 89, S. 106). In Rücksicht auf die Vermögensaufwendungen, die der Beamte in der Regel machen mußte, um in den öffentlichen Dienst eintreten zu können, ist das Gehalt ja auch zumeist nur ein geringfügiges Entgelt, das an die Vergütung solcher, die lediglich ihre Arbeitsleistung vergeben haben, verhältnismäßig niemals heranreicht. Das Entgelt des Beamten ist vielmehr die Freude an seiner Berufstätigkeit und das Bewußtsein, mit seiner Arbeitsleistung und seiner Person dem Gemeinwohl zu dienen und gedient

zu haben. Diese durchaus eigenartige Stellung des Beamten verbietet es aus sittlichen und auch aus rechtlichen Gründen, daß der Beamte zur Verbesserung seiner wirtschaftlichen Verhältnisse das Streikrecht geltend machen könnte; denn für ihn handelt es sich bei einem solchen Vorgehen nicht um seine Person und seine allgemeine Freiheit der Entschliebung, sondern um den Bestand der Allgemeinheit und der öffentlichen Ordnung. Zu deren Aufrechterhaltung hat er sich gebunden, und nicht an sein persönliches Wohlergehen, und so gering seine Stellung in dieser öffentlichen Ordnung auch sein mag, der Beamte muß sich immer sagen: „Mit deiner Arbeitseinstellung kann das Ganze in Verfall geraten, und um dies zu verhüten, hast du deine Person eingesetzt, nicht deine Arbeitsleistung.“

In den augenblicklichen schweren Bedrängnissen der Allgemeinheit in deutschen Landen ist es heute erste Pflicht gerade der Beamten, der niederen und der höheren, sich von den Streikführern fernzuhalten. Es handelt sich in der Tat um eine krankhafte Erscheinung des Wirtschafts- und Volkslebens. Mögen sich die Beamten sich nicht anstehen lassen von dieser Krankheit, sondern ihrer erhabenen Pflicht sich bewußt bleiben, aus dem Zusammenbrüche an ihrer Seite noch zu retten, was zu retten ist.

Da ist es nun ein betrübender Miston und eine völlig rechtsirrtümliche und auch sittlich verwerfliche Anschauung, wenn in der Öffentlichkeit der Ruf laut wird, die älteren Beamten sollten den jüngeren Platz machen. Ein Recht auf Zuteilung eines Amtes hat auch derjenige nicht, der sich die Befähigung zu einem öffentlichen Amte angeeignet hat. Durch die treue Pflichterfüllung der älteren Beamten wird er somit in seinen Rechten nicht beeinträchtigt, andererseits ist dieser Ruf ein unbedachter und zuweilen rücksichtsloser Eingriff in die Existenzmöglichkeit der älteren Beamten, denen selbst und ihren Angehörigen das Amt jedenfalls zum Teil den Unterhalt verschafft. Auf die Vernichtung der Ordnung und der Existenzen geht allerdings die neueste Weltanschauung fallen. Blutes leidet hinaus. Allein gerade diejenigen, die in der Erlangung der Beamtenstellung mit ihren Idealen das Lebensziel erstreben — und zu diesen gehören nicht solche, die das Amt als einen Brotkorb betrachten — sie mögen bedenken, daß auch sie einmal an die Reihe kommen, jüngeren Beamten weichen zu müssen. Dabei muß darauf hingewiesen werden, daß bei der immerhin geringen Anzahl älterer Beamten gegenüber der großen Zahl der Bewerber auf die öffentlichen Ämter der mit der Beseitigung älterer Beamten erstrebte Erfolg für sie selbst nur ein Scheinerfolg sein wird.

Mit der Frage der Vereinheitlichung des deutschen Verkehrswesens

Hat sich auch der Deutsche Verband technisch-wissenschaftlicher Vereine beschäftigt, dem 18 der größten Vereine dieser Art mit über 70 000 Mitgliedern angehören. In der von dem Verbande gefaßten Entschliebung heißt es:

„Die Vereinheitlichung des Verkehrswesens führt bei den Verkehrsverwaltungen zweifellos zu ganz bedeutenden Ersparnissen, die eine Herabsetzung der Tarife ermöglichen und dadurch zu einer Befruchtung der ganzen Volkswirtschaft und zur Erhöhung der volkswirtschaftlichen Rentabilität der Verkehrsunternehmungen führen können. Auch ist die Vereinheitlichung von größter politischer Bedeutung, weil im Innern dem Gegeneinanderarbeiten der Gliedstaaten ein Ende gemacht wird, und weil die Stellung des Reiches nach außen durch das geschlossene Auftreten einer vereinheitlichten Reichsverkehrsverwaltung bei den zahlreichen zwischenstaatlichen Verhandlungen auf dem Gebiete des Verkehrs bedeutend gestärkt wird. Der Deutsche Verband technisch-wissenschaftlicher Vereine steht auf dem Standpunkt, daß das hohe Ziel der Vereinheitlichung der Verkehrsmittel am besten erreicht wird durch den Übergang der Haupt- und wichtigeren Neben-Eisenbahnen, sowie der wichtigeren Wasserstraßen in das Eigentum und in die Verwaltung des Reiches und durch die Übertragung der Oberaufsicht über das übrige Verkehrswesen an das Reich.“

Die Bitte des Verbandes an alle maßgebenden Stellen und an alle Deutschen, die die Bedeutung dieser Frage für die gesamte Volkswirtschaft erkannt haben, geht dahin, „nach Kräften für die Vereinheitlichung des deutschen Verkehrswesens einzutreten.“

Ueber die Art und Weise, wie die Vereinheitlichung des Verkehrswesens durchgeführt werden könnte, macht Regierungsrat Quack in Köln in einem längeren Aufsatz: „Das Reich und die Eisenbahnen“, den die „Ztg. d. Ver. deutscher Eisenbahnverw.“ veröffentlicht, einen bemerkenswerten Vorschlag. Nachdem er darauf hingewiesen hat, daß

die bei Übergang der Eisenbahnen auf das Reich zwischen diesem und den Gliedstaaten erforderliche finanzielle Auseinandersetzung nicht leicht sein werde, führt er aus: „Viel leicht würde es die finanzielle Auseinandersetzung erleichtern, wenn sofort sämtliche deutschen Eisenbahnen zunächst für Rechnung der Eigentümer in ähnlicher Weise durch das Reich betrieben werden, wie es durch Preußen bei der Verstaatlichung einiger großen Privatbahnen geschehen ist. Hierbei könnten die Bahneinrichtungen mit Personal und Inventar, wie alles steht und liegt, übernommen werden, und die für den deutschen Verkehr und die deutsche Wirtschaft brennend gewordene Lösung würde durch die inneren Auseinandersetzungen des Landes nicht aufgehalten werden. Endlich würde die Reichsverwaltung auch genauen und unparteiischen Einblick in die Einzelverwaltungen erlangen, was einem gerechten und billigen Ausgleich nur förderlich wäre.“ Der Gedanke, die Übernahme der jetzigen einzelstaatlichen Verkehrsverwaltungen durch das Reich in dieser Weise durchzuführen, verdient auch nach unserer Meinung in dem Falle in Erwägung gezogen zu werden, wenn eine Einigung über die vom Reich an die Einzelstaaten zu gewährenden Entschädigungen nicht ohne weiteres zu ermöglichen sein sollte.

Die Eisenbahnwerkführer

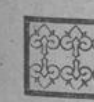
Stielten, nach einer Meldung des Vorwärts, am 11. Mai im Admiralspalast eine sehr stark besetzte Versammlung ab. In der Genosse Unterassistent Thurnau über die Forderungen der Eisenbahner an die Sozialdemokratie und den Staat sprach. Einstimmig erkannte die Versammlung an, daß die gesamten bürgerlichen Parteien für die Beamten früher nur viele Worte hatten, sobald Wahlen in Aussicht standen. Die einzige Partei, die für die Beamten, insbesondere die Unterbeamten, etwas getan habe, war die Sozialdemokratie. Auch jetzt haben die bürgerlichen Parteien für die Beamten wieder viele Worte, aber die gesamte Versammlung war einstimmig der Meinung, daß sich dadurch kein Unterbeamter einsparen lassen wird. Die Partei der Unterbeamten sei lediglich die Sozialdemokratie.

Soweit der Bericht des „Vorwärts“. Diesen Behauptungen gegenüber ist festzustellen, daß in erster Linie die Schuld an der Notlage der Beamten die Regierung des alten Regimes trägt, in zweiter Linie aber auch die Parteien, und zwar alle Parteien. Es ist ja gar nicht wahr, daß die Sozialdemokratie mehr für die Beamten getan habe wie die bürgerlichen Parteien. Tüchtige Männer, die die Beamteninteressen wie auch die Interessen der Staatsarbeiter wahrgenommen haben, hat es in allen Parteien gegeben. Das wissen alle Kollegen, die in der praktischen Kleinarbeit stehen und mit Parlamentariern gearbeitet haben. An dem System, die Beamtenfragen in Unterausschüssen zu vergraben und dann gemeinsame Beschlüsse aller Parteien zustande zu bringen, hat die sozialdemokratische Partei so wohl im Reichstag als auch im Landtage treu und brav mitgeholfen. An demselben System befestigt sie sich auch heute noch. Sie rechnet heute wie auch früher genau so wie die anderen Parteien mit dem Stand der Staatsfinanzen. Ja, heute ist es der mehrheitssozialistische Finanzminister Sadekum, der mit größtem Nachdruck alle materiellen Forderungen der Staatsbeamten und Staatsarbeiter abwehrt mit der Motivierung, der Staat stehe vor dem Bankrott. Wenn dem so ist, wozu dann diese offensichtliche Unwahrheit, die der Unterassistent Thurnau in der Werkführerversammlung verzapft hat.

Was die Vertretung der Beamteninteressen seit der Revolution anbelangt, so liegen doch die Dinge so, daß der sozialdemokratische Deutsche Eisenbahnverband seit der Revolution für die Beamten weiter nichts getan hat als agitiert, sogar viel agitiert. Wo ist denn seine praktische Arbeit geblieben? Die alten Organisationen der Beamten verfeuert er in Grund und Boden, läßt sie aber ruhig die oft mühselige Standesarbeit treiben. Wer hat denn die Betriebszulage für die Beamten herausgeholt? Etwa der Deutsche Eisenbahnverband? Dem genügt es vollständig, als die Arbeiterlöhne erhöht waren. Funktionäre der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner haben damals die energischen Schritte beim Eisenbahnminister und beim Finanzminister unternommen, die schließlich zur Bewilligung der Betriebszulage führten. Und wer macht die mühevollen Spezialinteressenvertretung für die Eisenbahnbeamten? Sie wird von den einzelnen Fachverbänden, von den Großorganisationen wie auch von den Beamtenausschüssen und vom Beamtenbeirat wahrgenommen. Hier verlagert der Deutsche Eisenbahnverband vollständig. Im Ministerium selbst wird vom Deutschen Eisenbahnverband ebenfalls nur Arbeiter-

politik
der größ
derte er
erhöhung
gewesen
gliedern
derungen
sehen
säureit
deutschla
länger
gesamter
treten
nim der

Soe
ein Hil
Kottenf
vollkom
seine U
es ihn
fung a
etwas
weiser
tenführ
wollen.
Sache
andere
hervor
gegen d
lange.
ist. Me
aus de
ist, er
mih ist
hat er
führer,
gleich:
vom 3
bis jeh
Amt m
Kottenf
artiges
nennun
daß au
Beröff
bild b
wie es
zu schei



Be
vom 1
nannt
De
Be
findet
(Lichten
I. Ver
der B
fassung
Bericht
zahlrei
No
versteht
Be
Lung
Bassum
sämtlich
glieder
der V
Be
1919,
sammlu
krake,
betam
lungen
Sonnte

politik getrieben. Die Beamtenpolitik vernachlässigt er in der größten Weise. Durch die letzte Lohnbewegung forderte er für die Berliner Eisenbahnarbeiter eine Lohn-
erhöhung von 1 Mark pro Stunde. Es wäre seine Pflicht gewesen, da er auch Tausende von Beamten zu seinen Mit-
gliedern zählt, daß er auch für diese entsprechende For-
derungen erhoben hätte. Aber davon haben wir nichts ge-
sehen und gehört. Gegenüber dem Eisenbahnbeamtenbund
schreibt der Deutsche Eisenbahnverband in einem in Nord-
deutschland verbreiteten Flugblatt folgendes: „Wer will noch
länger Mitglied des Bundes sein, eines Bundes, der die
gesamten Interessen der Gesamtheit nicht ver-, sondern zer-
treuen hat.“ Zu dieser letztgenannten Bemerkung hat
nun der Eisenbahnbeamtenbund das Wort.

Offener Brief.

Soeben erhalte ich die R.-Zeitung und sehe, daß sich
ein Hilfsrottenführer sehr beklagt. In der Frage, daß die
Rottenführer das fünfte Rad am Wagen sind, gebe ich ihm
vollkommen recht. Auch in der Frage, daß die Leute, die
keine Untergebenen waren, schon längst angestellt sind. Daß
es ihn drückt, glaube ich herzlich gern. Hätte er die Prü-
fung abgelegt wie diese Leute, wäre er vielleicht schon
etwas weiter. Gewiß sind welche darunter, die mit
weißer Wäsche gekleidet, nachher einen gewöhnlichen Rot-
tenführer nicht mehr sehen, oder, besser gesagt, nicht sehen
wollen. Nun komme ich zu seiner Aufforderung. In der
Sache ist er etwas gekränkt, einmal mit der Prüfung, das
andere Mal wieder anders. Er hebt seinen Bm. besonders
hervor. Sollte es wohl so sein? Denn wie die Bm.
gegen die Ernennung der Rottenführer sind, wissen wir schon
lange. Nun beklagt er sich, daß er noch nicht ernannt
ist. Meines Erachtens ist er noch nicht an der Reihe, da
aus dem Schreiben hervorgeht, daß sein Jahrgang 1907
ist, er mithin also noch ein paar Jahre Zeit hätte. Ge-
wis ist es in den Direktionsbezirken sehr verschieden. Nun
hat er eine Rote von 1911, vom 1. 4. 13, Hilfsrotten-
führer, mithin auch schon 6 Jahre. Nun einen kleinen Ver-
gleich: Ich bin jetzt im 17. Jahre an der Eisenbahn.
vom 3. März 1907 an ständig als Rottenführer und habe
bis jetzt noch keinen Verweis erhalten. Jetzt hat das betr.
Amt mich auch zur Prüfung aufgefordert nach 13jährigem
Rottenführerdienst. Was gedenkt der Verband gegen Ver-
altendes zu tun? Ob ich noch in diesem Jahr zur Er-
nennung komme, ist wohl noch die zweite Frage. Ich hoffe,
daß auch dieser Brief dem Verband vorgelegt wird, zwecks
Veröffentlichung, damit der werthe Kollege einen Ueber-
blick bekommt. Es ist bedauerlich, wenn etliche Kollegen,
wie es schon vorgekommen ist, drohen, aus dem Verband
zu scheiden.

G. F., Hilfsrottenführer.

Vereinsnachrichten.

Bez.-V. Berlin. Der Hilfsrottenführer Emil Jahnke ist
vom 1. April 1919 zum etatsmäßigen Rottenführer er-
nannt worden. Wir gratulieren recht herzlich.

Der Vorstand des Bez.-V. Berlin. Emil Risch.

Bez.-V. Braunschweig. Unsere Vierteljahrsversammlung
findet am 20. Juli 1919, nachm. 2 Uhr, im Vereinslokal
(Wächterhainer Bierstube, Leopoldstr.), statt. Tagesordnung:
1. Verlesen der Niederschrift voriger Versammlung, 2. Zahlen
der Beiträge, 3. Aufnahme neuer Mitglieder, 4. Beschluß-
fassung über noch dem Vereine fernstehende Kollegen, 5.
Bericht über die Generalversammlung, 6. Verschiedenes. Um
zahlreiches Erscheinen bittet

Der Vorstand. J. A.: J. Wendhausen.

Kollege Kamerad ist von Weserlingen nach Schöningen
versetzt zur Bm. 2.

Bez.-V. Bremen. Die nächste Vierteljahrsversamm-
lung findet den 27. Juli 1919, nachmittags 3 Uhr in
Bassum bei Fritz Albers (Gasthof Jägerheim) statt. Bitte
sämtliche dienstfreien Kollegen zu erscheinen, auch Nichtmit-
glieder sind herzlich willkommen. Tagesordnung wird in
der Versammlung bekanntgegeben.

J. A.: Immoor.

Bez.-V. Cassel. Einladung. Am Sonntag, den 20. Juli
1919, nachmittags 1½ Uhr, findet unsere Quartals-Ver-
sammlung im Versammlungslokal Rest. Sandrod, Cassel, Otto-
straße, statt. Die Tagesordnung wird in der Versammlung
bekanntgegeben. Ich hoffe, daß von jetzt an die Versamm-
lungen gut besucht werden, da doch jetzt alle Kollegen
Sonntags dienstfrei sind. Es kann sich nur um vereinzelte

Fälle handeln, wo Rottenführer noch zum Ablösedienst her-
angezogen werden, hauptsächlich aber nur um Hilfsrotten-
führer. Kollegen, führt neue Mitglieder ein, damit wir
in diesem Vierteljahr auch wieder einen so erfreulichen Zu-
wachs zu verzeichnen haben als in dem vorigen. Laut Beschluß
des Beamtenbundesbezirks Cassel vom 12. 6. 19 sind die
Bundesbeiträge ab 1. Juli auf 1.— Mk. vierteljährlich
festgelegt worden. Es sind also ab 1. Juli nicht, wie in
unserer letzten Versammlung beschlossen, 2,75 Mark, sondern
3,50 Mark vierteljährlich an unseren Schatzmeister Karl
Kregelius, Cassel-N., Engelhardtstr. 13, zu zahlen. Ueber
den Grund der Beitragserhöhung gebe ich in nächster Ver-
sammlung Aufschluß.

Der Vorstand. J. A.: Salzmann, 1. Vorst.

Bez.-V. Jüsterburg. Versammlungsanzeige! Unsere nächste
Versammlung findet am Sonntag, den 20. Juli 1919, vor-
mittags 11 Uhr, bei Herrn Fritz Peterett, hier, Garten-
straße Nr. 21, statt. Kollegen, die ein Interesse am Verband
haben und hören wollen, wie der Verbandstag in Essen am
12., 13. und 14. Juli verlaufen ist, worüber ich der Ver-
sammlung Aufklärung geben will, werden gebeten, recht
zahlreich und pünktlich zu erscheinen und dem Verband noch
fernstehende Kollegen einzuführen. Diejenigen Mitglieder,
welche nicht zur Versammlung erscheinen können, bitte ich
dringend, ihre Beiträge im Laufe des ersten Monats porto-
und bestellgeldfrei an Kollegen Albert Gubbath, Jüster-
burg, Viktoriastraße 7, einzulenden, und zwar so, daß der
Kassierer 2,75 Mark erhält.

J. A.: R. Loos.

Bez.-V. Königsberg. Versammlungsbericht vom 25. Mai
1919. Der 1. Vorsitzende, Kollege Kahled, eröffnete die
Versammlung und begrüßte die erschienenen Kollegen. Es
waren erfreulicherweise recht viele, insonderheit auswärtige
Kollegen erschienen. Nach Verlesen wichtiger Zuschriften vom
Beamtenbund wurde zur Tagesordnung übergegangen. Zu
Punkt 1: Beratung der Anträge zum Verbandstage wurde
beschlossen, folgende fünf Punkte zum Verbandstage einzu-
reichen: Antrag 1. Da Paragraph 7 Absatz 4 der Verbands-
satzungen verändert werden soll, beantragt der Bezirksverein
Königsbergs, denselben dahin zu ändern, daß alle Vor-
standsmitglieder gediente Rottenführer sein müssen, können
aber auch außer Dienst sein, unter der Bedingung, daß der
1. Vorsitzende vom Verband besoldet wird, wenn es die
Interessen des Verbandes erfordern, während die anderen
Vorstandsmitglieder nur eine Vergütung im Sinne wie früher
erhalten sollen. Antrag 2. Die Rottenführer und Leitungs-
aufseher beantragen eine lebenslängliche Anstellung und Ver-
setzung in die Gehaltsstufe der Werkführer und Rangier-
meister. Antrag 3. Ferner beantragen die Rottenführer und
Leitungsaufseher ein Kilometergeld im Sinne der Weichen-
schlosser. Antrag 4. Die Hilfsrottenführer und Hilfsleitungs-
aufseher beantragen eine Stellenzulage in dem Sinne wie
früher. Antrag 5. Ferner beantragen die Hilfsrottenführer
und Hilfsleitungsaufseher etatsmäßige Anstellung nach acht-
jähriger Beschäftigung, vom Eintritt im Eisenbahndienste
an gerechnet. Punkt 2: Aufnahme neuer Mitglieder. Punkt
3: Festsetzung der nächsten Versammlung. Diefelbe findet
am 20. Juli, vormittags von 10—1 Uhr, im bisherigen
Vereinslokale statt. Nach gegenseitiger Aussprache und nach
einem Vortrage des 1. Vorsitzenden über Beamtenbunds-
angelegenheiten wurde die Versammlung geschlossen. Für freie
Fahrt zur nächsten Versammlung wird der 1. Vorsitzende
Sorge tragen. Da der 1. Vorsitzende bei der nächsten Ver-
sammlung Bericht über das Resultat vom Verbandstage
in Essen erstatten wird, werden sämtliche Kollegen gebeten,
recht zahlreich und pünktlich zu erscheinen.

J. A.: Augstein, 1. Schriftf.

Bez.-V. Leipzig. Bericht über die Versammlung am
4. Juni 1919. Der 1. Vorsitzende, Kollege Naumann, er-
öffnete 7½ Uhr durch Begrüßung der erschienenen Kollegen
die Versammlung. Vor Eintritt in die Tagesordnung gab
Kollege Naumann bekannt, daß Kollege Wenzel ab 1. April
zum Rottenführer ernannt ist; danach wurde die Tagesord-
nung erledigt. Punkt 1: Der Vorsitzende, Kollege Nau-
mann, gab verschiedene Schriftstücke bekannt. Punkt 2, Ver-
schiedenes: Kollege Naumann gab bekannt, daß Kollege
Herbst von Pegau nach Bm. 2 Dobrilugk versetzt ist. Auch
wurde darüber kritisiert, daß der Verband sehr viel Verbands-
vermögen zur Kriegsanleihe gezeichnet hat. (Anmerkung der
Red.: Vorher sprach man anders. Da wurde gesagt: Es
ist Pflicht des Verbandes, Kriegsanleihe zu zeichnen.) Schluß
der Versammlung 9 Uhr. Die nächste Versammlung findet
Mittwoch, den 2. Juli, abends 7 Uhr, im Vereinslokale
statt.

J. A.: Jahnigen, 1. Schriftf.

Bez.-V. Salzweil. Am Sonntag, den 10. August ds.
J., vormittags 10½ Uhr, findet in Salzweil beim Gast-

wirt B. Neumann unsere Versammlung statt. Das Erscheinen sämtlicher Kollegen ist erwünscht. Tagesordnung wird in der Versammlung bekanntgegeben. Es wird aber auch dringend erwartet, daß sämtliche Kollegen erscheinen, und nicht, wie es häufig der Fall ist, daß nur einige, und immer nur ein und dieselben da sind. Die Versammlung ist so angelegt, daß Kollegen von allen Richtungen teilnehmen können und Zugverbindung haben.

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

Bez.-B. Stendal. Bekanntgabe. Den Kollegen zur Nachricht, daß der 1. Vorsitzende, Kollege Baute, in der Versammlung am 6. Juli 1919 sein Amt als 1. Vors. niederlegt. Der Grund wird in der nächsten Versammlung bekanntgegeben. Ich bitte die Kollegen, zu der Versammlung zahlreich zu erscheinen.

Ulrich, 1. Schriftf.

Bez.-B. Stettin. Einladung. Unsere nächste Versammlung findet am Sonntag, den 6. Juli 1919, vormittags 11 Uhr, in Stettin bei Herrn Zietke, Bellevuestr. 22, statt. Die Tagesordnung wird in der Versammlung bekanntgegeben. Um zahlreiches Erscheinen der Mitglieder wird gebeten. Um endlich zu unserem Ziele zu kommen, sind die unsern Verein noch fernstehenden Kollegen herzlichst einzuladen und mitzubringen.

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

Bez.-B. Wittenberge. Versammlungsbericht. Unsere Versammlung vom 25. 5. 1919 wurde Punkt 2 Uhr vom 1. Vorsitzenden, Koll. Koch, eröffnet. Nach Begrüßung der anwesenden Kollegen wurde zur Tagesordnung geschritten. 1. Kassenbericht: Kasse nebst Kassenbuch wurden in bester Ordnung befunden; ein Ueberschuß im Betrage von 27 Mk. war auf ein Sparsassenbuch eingetragen. Unserem 1. Kassierer, Koll. Niemann, wurde dankend Entlastung erteilt. Es finden sich noch immer Kollegen, die bei der Einbringung der Beiträge die 5 Pf. Bestellgeld nicht mit entrichten; bitte, in Zukunft dieses zu beachten. 2. Wahl eines Delegierten zum diesjährigen Verbandstage: Kollege Niemann wurde einstimmig gewählt, derselbe nahm die Wahl an. Laut Versammlungsbeschluss hat jedes Mitglied 3 Mark zur Bestreitung der Unkosten des Delegierten bei der nächsten Beitragseinsendung mehr zu entrichten. Unsere nächste Versammlung findet am 17. 8. 1919, nachmittags 2 Uhr im Hotel „Kaiserhof“, Bahnstr., statt. Tagesordnung wird in der Versammlung bekanntgegeben. Um zahlreiches Erscheinen wird gebeten. Zunächst Bericht des Delegierten über den Verbandstag.

Versammlungs-Kalender.

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

Allenstein, 6. 7. 1919, vorm. 11 Uhr, Allenstein, Hotel Kaiserhof.

Barmen-Rittershausen, 20. 7. 1919.

Berlin, 3. 7. 1919, abends 6 1/2 Uhr, Berlin, Vereinslokal, Andreasstr. 20.

Braunschweig, 20. 7. 1919, nachm. 2 Uhr, Rest. Lichtenhainer Bierstube, Leopoldstr.

Breslau, 20. 7. 1919, nachm. 2 Uhr, Breslau, Vereinslokal.

Cassel, 20. 7. 1919, nachm. 1 1/2 Uhr, Rest. Sandrock, Ottostr.

Elbe, 6. 7. 1919, Elbe, Gastwirt Hohmann.

Cottbus, 6. 7. 1919, vorm. 10 Uhr, Cottbus, Rest. Kleine Funkenburg.

Dortmund, 20. 7. 1919, nachm. 3 Uhr, Dortmund, Vereinslokal.

Düsseldorf, 6. 7. 1919, vorm. 9 1/2 Uhr, Düsseldorf, Woringerhof.

Duisburg, 20. 7. 1919, Wesel, Rest. Merkey.

Erfurt, 13. 7. 1919, nachm. 2 Uhr, Erfurt, Rest. Lindloff.

Falkenberg, 6. 7. 1919, nachm. 3 Uhr, Rest. Goldene Krone.

Frankfurt a. M., 6. 7. 1919, 1 Uhr, Frankfurt, Vereinslokal.

Gießen, 20. 7. 1919, nachm. 2 Uhr, Weßlar, Hotel Göbel.

Guben, 6. 7. 1919, vorm. 11 Uhr, Guben, Gasth. Goldene Krone.

Hagen, 20. 7. 1919, 3 1/2 Uhr, Hagen, Vereinslokal.

Halle, 20. 7. 1919, nachm. 3 1/2 Uhr, Bock's Restaurant.

Hannover, 6. 7. 1919, 3 Uhr, Hannover, Rosenstr. 1.

Insterburg, 20. 7. 1919, vorm. 11 Uhr, Rest. Fritz Peterett.

Kattowig, 6. 7. 1919, 2 Uhr, Beuthen, Tarnowitzerstr. 16.

Königsberg, 20. 7. 1919, vorm. 10 Uhr, Vereinslokal.

Lauburg, 13. 7. 1919, nachm. 3 Uhr, Stolp, Rest. z. Kleinbahn Leipzig, 2. 7. 1919, nachm. 7 Uhr, Vereinslokal.

Lüneburg, 20. 7. 1919, nachm. 1 Uhr, Lüneburg, Vereinslokal.

Magdeburg, 20. 7. 1919, nachm. 2 Uhr, Magdeburg, Restaurant Reichshalle.

Marienberg, 6. 7. 1919, vorm. 11 1/2 Uhr, Graudenz, Schützenhaus.

Nordhausen, 13. 7. 1919, nachm., Peinefelde, Hotel Prinz Friedrich Karl.

Paderborn, 20. 7. 1919, vorm. 11 Uhr, Altenbeken, Gasth. Hoeschen.

Salzweil, 10. 8. 1919, vorm. 10 1/2 Uhr, Gastwirt B. Neumann.

Schneidemühl, 1. 10. 1919, nachm. 2 Uhr, Schneidemühl, Eisenbahnkantine.

Stendal, 6. 7. 1919, 3 Uhr, Stendal, Gasthof Genski.

Stettin, 6. 7. 1919, vorm. 11 Uhr, Gastwirt Zietke, Bellevuestr.

Wittenberge, 17. 8. 1919, nachm. 2 Uhr, Hotel Kaiserhof, Bahnstr.

Glückwünsche.

Unsern werten Kollegen, dem Verbandschriftführer

Johann Rüdgers

zu seiner am 20. Mai 1919 stattgefundenen Silberhochzeitsfeier nachträglich die herzlichsten Glückwünsche.

Die Mitglieder des Bez.-Vereins Altona.
A. Beckendorf, Schriftführer.

Stempel liefert billigst C. Sundt sel. Wwe.
Hattingen-Ruhr

Buchdruckerei

C. Sundt sel. Wwe.

Telef. 81 Hattingen-R. Telef. 81.

Wir empfehlen uns zur Herstellung von

Drucksachen

aller Art

in sauberer und geschmackvoller

Ausführung.

Verlangen Sie umgehend Entwürfe und
Kostenanschläge.

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.