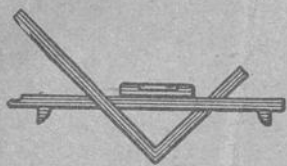


Rottenführer-Zeitung

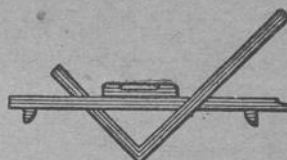
Offizielles und fachwissenschaftl. Organ
des Verbandes Deutscher Eisenbahn-



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 bekannt gegebenen Bedingungen mit 200 (zweihundert) Mark gegen tödlichen Unfall in oder ausser Dienst versichert.

Nr. 1

Dahlhausen, 1. Januar 1915

4. Jahrgang

Inhalt: An die Verbandskollegen. — Zum Jahreswechsel. — Krieg und Verkehr. — Eisenbahn und Sieg. — Eisenbahn- u. Heeresdienst. — Von der Tätigkeit der Betriebsabteilungen. — Das Erholungsheim der Eisenbahner. — Erneute Werbung für die Kriegssammlung der Eisenbahn. — Fremde Eisenbahnwagen in Deutschland. — Fachliche Rundschau. — Vereinsnachrichten. Verschiedenes. — Versammlungskalender. — Dankjagung. — Inserate.

An die Verbandskollegen.

Ein langer Zeitabschnitt ist seinem Ende genäht. Zwar klingt dies so unbedeutend: ein Jahr, und man wirft mit diesem Zeitabschnitt manchmal recht respektlos herum, namentlich so im allgemeinen, friedlichen Leben, wo es bald gar nicht auf ein paar Duzend Jahre ankommt. Und doch kann in dem Zeitraum von einem Jahre gar viel geschehen. Wir können einen kleinen Begriff schon aus unserem Verbandsleben erfahren, wenn wir sehen, daß der Tod uns 19 Mitglieder, darunter 4 durch Unfall, und 21 Ehefrauen unserer Mitglieder entrißen hat. Aber dies ist ja die Erscheinung des täglichen Lebens. Das Jahr 1914 hat uns aber noch vieles, ja ganz Außergewöhnliches gebracht. Für Aufbesserung unseres Standes konnten wir die besten Hoffnungen haben, die auch berechtigt sind. Da, wie durch einen Blitz, wird diese Hoffnung auf einmal zerschanden gemacht. Es kommt der so lang von den Feinden Deutschlands aufgestachelte Krieg. Wir mühten nun keine Deutsche sein, um uns in dies Schicksal nicht hineinfinden zu können. Unsere tapferen Heerführer, Truppen und das ganze Volk Deutschlands haben bisher bewiesen und werden es auch weiter halten, daß deutsche Treue, deutsche Gottesfurcht und Sitte sich nicht unterkriegen läßt. Wir alle erwarten im Jahre 1915 durch Gottes Hilfe einen für das deutsche Volk ehrenvollen Sieg und damit auch für unseren Stand weiteres Blühen und Gedeihen. Mit diesem Gedanken entbietet allen Kollegen, Freunden und Gönnern ein

fröhliches, glückliches neues Jahr!

Der Verbandsvorstand.

S. A.: Schneider, Verbandsvorsitzender.

Bum Jahreswechsel!

Wiederum ein Jahr verflossen!

Näher stehen wir der Ewigkeit!

Wiederum ist ein kurzer Zeitabschnitt aus unserm Erdenleben hinter uns ins Meer der Vergangenheit und Unendlichkeit versunken.

Wir stehen an der offenen Pforte einer großen, unbekannten Weite und verhalten zögernd den Schritt, ehe wir die Schwelle überschreiten. Wir sehen zurück auf die Spanne Zeit des durchlebten Kreislaufes und ziehen im

Geiste die Bilanz von dem, was uns das vergangene Jahr genommen, was es uns gegeben hat. Wir suchen den Schleier zu lüften, der über das heraufziehende Jahr ausgebreitet liegt. Was wird es uns bringen, was uns nehmen? ...

Gar mannigfaltige Gedanken bewegen sich hinter des Menschen Stirn um die Zeit der Jahreswende. Das Denken und Empfinden konzentriert sich noch einmal scharf auf das vergangene Jahr und läßt es im Geiste vorüberziehen. Mit welchen Wünschen und Hoffnungen traten wir vor Jahresfrist ins neue Jahr ein? Wo sind sie, was ist von ihnen übriggeblieben, von all den großen und kleinen still genährten Wünschen und Hoffnungen? Vorbei! Dahin! Ins Meer der Vergangenheit und Vergessenheit versunken. Verweht zu einem „Nichts“, aus welchem sie hervorgingen und gekommen waren! ...

Jeder gewissenhafte Mensch zieht, ehe er sich in ein neues Unternehmen einläßt, die Konsequenzen, welche für ihn daraus entstehen können. Ziehen auch wir die Bilanz des vergangenen Jahres. Im Verbandsleben hat das vergangene Jahr uns rüstig vorwärts getragen. Sind wir auch einerseits noch weit vom Ziele unserer Wünsche entfernt, so sind dennoch andererseits schöne, nicht zu verkennende Erfolge zu verzeichnen. Das innere Verbandsleben konnte, dank der tatkräftigen Mithilfe der Mitglieder, weiter ausgebaut werden. Die Verbandszeitschrift wurde durch Gewinnung tüchtiger Mitarbeiter nach Möglichkeit verbessert.

Hand in Hand mit anderen Berufsständen hat die Verbandsleitung keine Arbeit und Mühe gescheut, um unserm Stande den Platz zu sichern, welcher ihm nach dem Maße seiner dienstlichen Tätigkeit und seiner Verantwortung zusteht. Der Anschluß an das „Reichskartell“ hat, so weit jetzt schon übersehen werden kann, sich gut bewährt. Die Organisation ist noch zu jung, um gleich bei ihrem ersten Auf- und Eintreten für die in ihr vereinigten Beamtenverbände schon durchschlagende Erfolge zu erringen. Als Hauptmoment der ganzen Bewegung muß die Tatsache verzeichnet werden, welcher moralische Wert für die Beamten darin liegt, daß diese Organisation nur schon zustande kam. Wurde doch dadurch dem sinn- und zwecklosen gegenseitigen Bekämpfen der einzelnen Fachverbände untereinander

der ein Riegel vorgeschoben und ein für allemal zu ihrem eigenen Nutzen ein Ende gemacht. Hoffen wir, daß die Organisation unter ihrer bewährten, zielbewußten Leitung sich weiter ausbauen und zum Segen der Beamtenschaft und der in ihr organisierten Arbeiterschaft segensreich weiter wirken kann.

Wenn trotz regster Verbandsarbeit unsere mißlichen Gehalts- und Pensionsverhältnisse u. a. m. auch heute noch nicht zu unserer vollen Zufriedenheit eine endgültige Regelung erfahren haben, so liegt das nicht an zielbewußter Standesarbeit. Die Verhältnisse waren stärker als wir, und diesen Verhältnissen mußten wir uns als treue Staatsbeamte fügen. Weitere stete und zielbewußte Standesarbeit wird uns auch hier mit der Zeit der Verwirklichung unserer gemäßigten und darum voll berechtigten Wünsche näher bringen. Wir bitten auch weiterhin um die tatkräftige Mitarbeit unserer Mitglieder.

Vorerst aber ist die Lage unseres teuren Vaterlandes zu ernst, um an Gehalts- und Standesfragen heranzutreten. Wir wissen uns eins mit unsern Mitgliedern, wenn wir der Ansicht hier Raum geben, daß, so lange feindliche Kräfte am Werke sind, die Grundsteine unseres Staatsgebäudes zu unterwühlen und den ganzen stolzen Bau zum Einsturze zu bringen, die eigenen Interessen unserer Mitglieder vor dem Allgemeinwohl des Staates, mit welchem unser Geschick aufs engste verknüpft ist und mit welchem wir als königliche Staatsbeamte stehen und fallen, zurücktreten müssen, bis nach Eintritt eines glorreichen Friedens diesen Fragen wieder näher getreten werden kann.

Wir sind, wir betonen dies nochmals, im vergangenen Jahre nicht zurückgeblieben, sondern sind rüstig mit der Zeit fortgeschritten. Dies muß und kann bei den heutigen scharfen Kämpfen um volle Gleichberechtigung, in welchen alle Kräfte bis zum äußersten von jedem Stande angestrengt werden müssen, um die einmal eingenommene Position zu behaupten, schon allein als Erfolg angesehen und als solcher belegt werden.

Vom Verbandsleben schweifen unsere Blicke ab zu der einen, großen Frage, die heute alles, was deutsch ist und deutsch fühlt, bis in den tiefsten Herzensgrund befeelt und beherrscht, zur Lage des Vaterlandes. Ehe wir das Jahr 1914 verlassen, um die Schwelle des neuen Jahres zu überschreiten, wollen wir einen kurzen Rückblick auf den bisherigen Verlauf des Krieges werfen. Wird es den zahlreichen Feinden Deutschlands gelingen, uns unter die Füße zu treten, oder werden wir auch im neuen Jahre, gleichwie im vergangenen, alle Angriffe derselben zuschanden werden lassen? Das ist die große Frage, welche heute nicht nur Deutschland und die kriegführenden Staaten, sondern die ganze Welt bewegt.

„Lieb Vaterland, magst ruhig sein!“, erbraust's durch Deutschlands Gauen. Wir alle waren Zeuge des Ausbruchs des gewaltigsten Völkerringens, welches je die Welt gesehen und durch welches unsere Feinde die Zerstümmerung Deutschlands und des Bruderlandes Oesterreich-Ungarn zu erreichen hofften. Wir alle waren Zeugen der todesmutigen Begeisterung, mit welcher unser Volk den hingeworfenen Fehdehandschuh aufhob und dem österreichischen Stammesbruder die treue Bruderhand reichte zum Kampf und Sieg oder ehrenvollen Untergange. Wir durften sie miterleben, die jubelnde Begeisterung, welche die kraftvollen Worte Seiner Majestät unseres vielgeliebten Königs und Kaisers in der ewig denkwürdigen Reichstagsitzung vom 4. August 1914: „Durch Not und Tod zum Siege!“, bei unserm Volke auslösten.

Wir sahen sie hinausziehen, unsere Söhne und Brüder, um für Deutschlands Recht und Ehre dem Feinde entgegenzutreten. Mit stillem Reiz haben wir sie ziehen sehen, unsern Stolz und unsere Hoffnung, denen es vergönnt war, mit dem deutschen Schwert in deutscher Faust Rechenschaft zu fordern für all die Niederträchtigkeiten und Verleumdungen der letzten Jahre, die wir zähneknirschend erdulden mußten, weil die Friedensliebe Seiner Majestät sich nicht entschließen konnte, seinem Volke die Segnungen des Friedens zu rauben.

Der Gedanke, in unermüdlichem, aufreibendem Dienste auch nicht unwesentlich zum Gelingen des Ganzen beizutragen, hat für das Beamtencorps wenig Verlockendes. Viel lieber hätten wir Eisenbahner, gleich unsern deutschen Brüdern, mit Gewehr und Pallasch unsere Aufwartung gemacht und mit der Lanzen Spitze unsere Visitenkarte abgegeben. Doch unsere Tätigkeit war in dem gewaltigen Uhrwerke unserer Staatsmaschine fest bestimmt, und wir, als königliche Staatsbeamte, kennen nichts weiter, als unsere Pflicht zu erfüllen, d. h. auszuhalten auf dem Posten, wohin uns das Vertrauen der Verwaltung gestellt hat, bis zum äußersten.

Wer so wie wir Zeuge der Erhebung der in ihrer tiefsten Tiefe aufgewühlten Volksseele sein durfte, wer tagtäglich Zeuge des Opfermutes aller Klassen unseres Volkes ist, der wird begreifen, daß Deutschland nicht untergehen kann. Daß wir siegen werden, weil ein Volk mit solchem Opfermut, mit solcher Treue gegen sein angestammtes Herrscherhaus, dem kein Opfer zu hoch und keine helfende Bruderhand zu gering ist, siegen muß, weil es siegen will.

Glänzende Erfolge haben Heer und Marine errungen. Belgien, Frankreich und Rußland, nicht zum wenigsten England haben erfahren, daß der Deutsche, einmal gereizt, furchtbar sein kann. Wo sind sie nun hingekommen, die phantastischen Reden dieser Völker, welche unser Vaterland durch ihre rohen Massen erdrücken zu können glaubten? Die Blüte ihrer Männer sank unter grimmigen, deutschen Streichen in Tod und Verwundung. Hunderttausende füllen die Konzentrationslager Deutschlands, und unsere tapfere Armee sorgt, daß der Strom der Zufuhr nicht erlahmt. Die deutsche Marine hat mit ehernem Griffel Seite auf Seite der Ruhmesblätter im Buche der Weltgeschichte beschriebenen. Weitere Eintragungen werden folgen! . . .

Vergangen das Jahr 1914! Versunken ins Meer der Vergangenheit, aber nicht der Vergessenheit. Mit Flammenschrift eingetragen in die Weltgeschichte. Deutscher Mut und deutsche Treue haben blutige, aber herrliche Erfolge errungen, von denen die Nachwelt noch singen und sagen wird.

Darum ein Willkommen dir, du unbekanntes Jahr 1915! Vollende du, was 1914 angefangen hat! Was immer in deinem dunklen Schoße verborgen sein mag, wir werden nicht erzittern. Der alte Gott, der in all den Jahren mit uns war und uns so glorreich führte, er wird uns nicht verlassen und auch im neuen Jahre mit uns sein in Todesnot und Schlachtenwettern! Zu ihm flehen wir in Not und Tod: „Schirm unsre Ehre, verleihe uns Sieg!“ Das waltete Gott! Honorius.

Krieg und Verkehr.

Die Schwierigkeiten der Kriegführung auf russischem Boden sind nicht allein wegen der Grundlosigkeit der Wege so außerordentlich groß, sondern auch wegen der abweichenden Spurweite der russischen Bahnen. Deren regelmäßige Spurweite ist bekanntlich 89 Millimeter größer, als die mitteleuropäische Normalspur, die 1435 Millimeter beträgt. In der mitteleuropäischen Spur sind die beiden Linien Warschau-Stier-

niewice-Alexandrowo (Thorn) und Skierniewice-Ischenitochau-Sosnowice (Mysłowice) mit der Abzweigung Sobtowitz-Gratnica (österreichische Grenze bei Szatowa) erbaut, die vor einigen Jahren vom russischen Staat angekauft worden sind. Außer den eben erwähnten Linien hat diese Bahn noch eine Abzweigung derselben Spur von Kolschki nach Lodz. Bei allen anderen russischen Bahnen muß infolge des Unterschieds der Spurweiten an den Grenzen Deutschlands und Österreichs umgeladen werden. In der Richtung von Norden nach Süden kommen hier namentlich in Betracht die Uebergangsbahnhöfe Wirballen-Endtkuhnen, Krajewo-Prostken, Mlawo-Mlowo, Kalisch-Stalmierzyce, resp. Sztchepi-orno. Die im preussischen Betrieb stehende Bahn Ostschow-Herby ist eine Schmalspurbahn, so daß in Preuß.-Herby zwischen der russischen Bahn und der Vollspurbahn Herby-Possowsta umgeladen werden muß. Auf einigen dieser Uebergangsbahnhöfe, insbesondere in Krajewo-Mlawo und Sosnowice, bestehen Vorrichtungen zur Auswechslung der Wagenachsen nach dem sogenannten Breitspurer'schen Verfahren. Da aber nur einige hundert deutsche Wagen mit den nötigen Vorrichtungen hierzu versehen sind, wird die Umsehung für einen Militärverkehr in größerem Umfang schwerlich in Betracht kommen. Die russischen Bahnverwaltungen haben in den letzten Jahren dem Verkehr mit Umsehwagen geringes Interesse entgegengebracht. Wichtiger ist, daß auf den in Rußland allgemein üblichen Holzschwellen die Schienenlagerungen von der schmalen auf die breitere Spur sehr wohl umgenagelt werden können, wodurch es möglich wird, deutsche Wagen auf die russischen Bahnen übergehen zu lassen, während umgekehrt eine Uenderung der Vollspurgeleise in Breitspur durch Ummagelung bei der geringeren Schwellenlänge der mitteleuropäischen Spur große Schwierigkeiten bietet. Ueberdies sind die gesamten Profile der Bahnanlagen naturgemäß geringer, sodaß auch dadurch dem Uebergang des Betriebmaterials von der russischen auf die Vollspur unüberwindliche Hindernisse gesetzt sind. Der russische Staat beabsichtigt zweifellos, die Warschau-Wiener Linien allmählich in russische Spur umzuwandeln und wollte hiermit auf der Strecke Alexandrowo-Lowitsch beginnen. Der letztgenannte Ort ist der Kreuzungspunkt mit der in russischer Spur hergestellten Kalisch-Warschauer Bahn. Es hätten a'sdann russische Breitspurwagen über Warschau bis Alexandrowo gelangen können. Dieser Umbau war aber bis zum Beginn des Krieges noch nicht begonnen, wie schon daraus hervorgeht, daß regelmäßige Kurswagen Berlin-Warschau verkehrten.

Wie ein Blick auf die Karte lehrt, ist das Netz der russischen Bahnen auch in dem verhältnismäßig reich mit Bahnen ausgestatteten Polen viel weitermaschig als in den angrenzenden preussischen Landesteilen. Es sei nur erwähnt, daß Orte, wie Pommsta (22 000 Einwohner) und Putusk (16 000 E.) und andere Städte mit erheblicher Einwohnerzahl bis heute ohne jede Eisenbahnverbindung sind, während in Deutschland kaum noch ein Ort mit mehr als 2000 Einwohnern ohne Eisenbahnananschluß ist. Im Inneren Rußlands ist das Bahnnetz, je weiter nach Osten, um so dünner. Die nicht sehr zahlreichen Schmalspurbahnen in Rußland können hier außer Betracht bleiben.

Auch mit den Landstraßen ist es in Rußland schlecht bestellt. Eigentliche Kunststraßen gibt es nur wenige. Selbst größere Ortschaften sind nicht durch Straßen, sondern durch einfache, unbefestigte Landstraßen mit einander verbunden.

Durch Serbien ist der Orientverkehr auf der Strecke Wien-Konstantinopel eine Weile unterbrochen gewesen. Neuerdings ist er jedoch wieder eröffnet worden. Die Züge werden von Ungarn aus nunnmehr südwärts von Temeswar nach der Donau geleitet, gehen längs dieser bis über die rumänische Grenze, um sich einerseits nach Bukarest fortzusetzen, andererseits südlich nach Bulgarien abzuzweigen. Der Verkehr von Konstantinopel geht über Rustschuk, Bukarest, Wien. Von Rustschuk werden die Züge über die Donau nach Giurgewo übergesetzt.

Durch den vorauszu sehenden Ausgang des Angriffs auf die deutsche Pachtung Kiautschou ist die Schantungbahn in die Hände der Japaner gelangt. Aber nicht bloß das Stück dieser Bahn, das auf deutschem Gebiet liegt, ist von den Japanern besetzt worden, sondern die ganze Bahn. Das deutsche Personal hat sich in einen neutralen Ort gerettet, nachdem es alles Material der Bahn unbrauchbar gemacht und die Bergwerkschächte unter Wasser gesetzt hat.

Die unsichere Lage der Engländer im nördlichen und östlichen Afrika hat dazu geführt, daß die englische Regierung im englisch-ägyptischen Sudan in den letzten 15 Jahren ein Bahnnetz gebaut hat, das hervorragendes strategisches Interesse besitzt. Die meisten Linien haben sogar nur ein solches. Das sind besonders die Strecken im Nilbereich, zum Beispiel die, die von Wadi-Halfa in südöstlicher Rich-

tung mitten durch die Wüste führt, den Nil bei Abu Sammed wieder erreicht und den Strom aufwärts von Berber bis Khartum in einer Gesamtlänge von 927 Kilometer verfolgt. Davon laufen nicht weniger als 370 Kilometer gänzlich in der nubischen Wüste, so daß es notwendig ist, besondere Wassermotoren für die Speisung der Lokomotiven mitzuführen, weil auf der ganzen Strecke kein Wasser zu haben ist. Dieser Wassermangel und der starke Flugand verursachen dem Betrieb ganz außerordentliche Schwierigkeiten. Der Sand bewirkt eine überraschend schnelle und kostspielige Abnutzung der Maschinenteile.

Eine andere ausschließlich strategisch wichtige Bahn führt von Wadi Halfa nach Dongola. Auch sie bleibt nach Möglichkeit in der Nähe des vielfach gewundenen Nilstroms. Außerdem zweigt von Berber eine Bahn zum Roten Meer ab, die bei Port Sudan endet; diese wurde bereits 1905 eröffnet. Damit gab man sich noch nicht zufrieden und setzte 1912 die Hauptlinie von Khartum einerseits bis nach Sennar am blauen Nil, andererseits nach El Obeid in Nordosfan bis zu einer Gesamtlänge von 2400 Kilometer fort.

Auf die amerikanischen Bahnen hat der Krieg eine geradezu lähmende Wirkung gehabt, die sich noch gar nicht überleben läßt. Das äußert sich nicht bloß in den gewaltigen Rückgängen, die infolge der Verkehrsstopungen eingetreten sind, sondern auch in der großen Sorge um die Zukunft. Denn es ist klar, daß in der Zukunft europäisches Geld für amerikanische Bahnen nicht zur Verfügung stehen wird. Ein Beispiel für die trübe Lage der amerikanischen Bahnen bietet die Südbahn, die hauptsächlich Baumwolle verfrachtet. Sie erstreckt ihr Liniennetz von Washington südwärts bis zum Golf von Mexico. Zwar war die Baumwollenernte in diesem Jahr vorzüglich, der Verkehr auf der Bahn aber sehr gering. Dies wird auch im nächsten Jahr der Fall sein, weil der Anbau von Hülsenfrüchten gewaltig zurückgeht, da die Sämereien aus Deutschland und Österreich ausgeblieben sind und deutsche Porttasche als Düngemittel fehlt. Aber auch die amerikanischen Firmen sind außerstande, den Bahnen den regelmäßigen Verkehr zuzuführen, weil sich viele von ihnen nur zur Not mit Hilfe der Banken und Staatshilfe halten. Man gibt sich zwar alle erdenkliche Mühe, den südamerikanischen Markt für die Union zu erobern, aber das ist nicht so leicht getan, wie man es möchte. Um ihre Angestellten und Arbeiter zu beschäftigen, entfallen die Bahnen zurzeit eine rege Bau- und Erweiterungstätigkeit, zu deren Gunsten man sogar auf Dividendenzahlungen verzichtet.

Auch die schweizerischen Bahnen leiden unter dem Krieg außerordentlich und gehen zu ganz besonderen Sparmaßnahmen über. Sie werden nicht allein die fälligen Gehaltserhöhungen weglassen lassen, sondern auch andere Ersparnisse am Personal durchführen. So werden durch den nächsten Etat die Tragezeiten für amtliche Dienstkleider verlängert, die Ueberstundenbezahlung wird abgeschafft, der Personalbestand selbst verringert und der Fahrplan eingeschränkt werden. Damit nicht genug, wird noch eine erhebliche Verteuerung der Personentarife eintreten. Trotz alledem wird noch ein erheblicher Fehlbetrag zu decken bleiben. Es wird daher beabsichtigt, die Zuschüsse an die Hilfskassen sowie Amortisationen und Erneuerungsquoten ausfallen zu lassen. Auch die Bauausgaben werden natürlich so weit wie irgend möglich eingeschränkt werden.

Die Ausfuhrgrüter erfahren durch die Ausfuhrbeschränkungen infolge des Kriegszustands eine Grenzkontraktion. Da diese naturgemäß den Anforderungen keineswegs gewachsen ist, ergaben sich sehr schnell große Schwierigkeiten. Die Ausfuhrgrüter häuften sich in den Grenzstationen derart an, daß nicht abzusehen war, wann sie erledigt würden. Die dadurch geschaffenen unhygienischen Zustände haben verschiedene wirtschaftliche Organisationen veranlaßt, Abhilfemaßnahmen zu unterbreiten, mit dem Erfolg, daß die Grenzkontraktion nunnmehr bereits in den heimatischen Aufgabestationen erfolgen kann, so daß die Güter nach entsprechenden Vermerken auf den Papieren ungehindert die Grenze passieren dürfen.

Um den Betrieb auf den von unseren Truppen in Feindesland besetzten Eisenbahnen für den Heeresbetrieb und die deutsche Verwaltung sicher zu stellen, sind über 50 000 deutsche Eisenbahner dorthin geschickt worden und versehen dort einen Dienst, der keineswegs leichter ist, als der unserer Soldaten an der Front.

Eisenbahn und Sieg.

Lodz ist genommen! Vor einigen Tagen durchliefte diese Nachricht mit Wunderschnelle unser Vaterland. Lodz ist genommen! Der Durchbruch der russischen Front ist damit Tatsache geworden! Unsere tapfern Truppen haben unter

Hindenburgs genialer Leitung einen Keil in das russische Millionenheer, trotz gewaltiger numerischer Uebermacht des Feindes, getrieben, und damit einen Sieg erkämpft, dessen Folgen von Tag zu Tag fühlbarer in Erscheinung treten werden, der uns dem Enderfolg, das kann heute schon gesagt werden, um ein bedeutames Stück näher gebracht hat.

Wie aber war es möglich, diesen Sieg zu erringen, mit beschränkten, zahlenmäßig sehr erheblich unterlegenen Kräften, einmal die gewaltige russische Front zu umfassen, diese „Menschenwalze“ zum Stehen zu bringen und dann noch an der entscheidenden Stelle mit unerhörter Schnelligkeit Truppenansammlungen vorzunehmen, um den Feind mit vernichtender Wucht anzugreifen und zu schlagen? Daher war es möglich: Feldmarschall Hindenburg hat in einer Weise sich der Eisenbahnen für seine taktischen Zwecke bedient, wie sie bisher wohl in der Kriegsführung nicht bekannt war. Er hat die Eisenbahn mit Größen in seine Rechnung gesetzt in einer Art, die großzügig genannt werden muß.

Feldmarschall Hindenburgs Vertrauen in die Vorzüglichkeit und Arbeitsfähigkeit unserer Eisenbahnen wurde nicht getäuscht. Es war die französisch-militärische Presse, welche bei Besprechung des Lodzer deutschen Sieges, den Hauptanteil am deutschen Erfolge der Vorzüglichkeit der deutschen Verkehrsmittel zuschrieb. Der deutsche Eisenbahner scheint den Volksschullehrer siebziger Andentens abzulösen.

Der strategische Rückzug der verbündeten deutschen und österreichischen Truppen ist noch in aller Erinnerung. Warum war der Offensivstoß gegen die Linie Warschau-Zwangorod geschehen? Greifbare Resultate waren nicht erreicht worden. Wenigstens schien es so. Hindenburg selbst erklärte hinterher den Zweck des damaligen Vorstoßes dahin, die nach Warschau führenden Eisenbahnen zu zerstören. Diese Erklärung wurde, verständlicherweise, mit ziemlicher Skepsis aufgenommen. Heute verstehen wir erst den Zweck dieser Maßregel, die Russen in einen eisenbahnlosen Raum zu locken, selber sich aber eines ausgezeichneten Eisenbahnnetzes zu versichern.

Ueber die eisenbahntechnische Lage gibt Dr. Senting in einem Aufsatz in der „Frankfurter Zeitung“ über die Bedeutung der Eisenbahnen in Polen folgenden interessanten Ueberblick:

Wenn man den vorliegenden, nichtamtlichen Meldungen trauen darf, sind der in Polen verlaufende Teil der bekannten Warschau-Wiener Bahn, ferner die in Zwangorod über Kielce nach Beuthen laufende Bahn, ferner die Bahnen von Warschau nach Lodz und nach Lowitsch so vollständig zerstört worden, daß sie praktisch nicht mehr vorhanden sind, und die wenigstens notdürftige Wiederherstellung der Linien hält die Russen nicht nur bedeutend auf, sondern ist überdies auch nur in bescheidenstem Umfange möglich. Die von Lodz zur deutschen Grenze führende Bahn und anscheinend auch der grenznahe Teil der Linie Warschau-Alexandrowo, etwa auf der Strecke Lowitsch-Alexandrowo, entgingen der Zerstörung, da sie offenbar von vornherein für eine Unterstützung der weiteren deutschen Operationen in Aussicht genommen waren, was sich um so eher ermöglichen ließ, als diese Bahnstübe in Normalspur (1,435 Meter) gebaut sind, statt in der sonst in Rußland vorherrschenden Breitspur (1,52 Meter), so daß un schwer ein durchgehender Verkehr von Deutschland ins westliche Polen eingerichtet werden konnte.

Hindenburgs Absichten gelangen vollständig. Sein Vertrauen in unsere Eisenbahn und in die Eisenbahnbediensteten wurde glänzend gerechtfertigt. Nicht nur waren sie da, sie arbeiteten auch vorzüglich, arbeiteten sicher. Mit Regelmäßigkeit, Schnelligkeit und Sicherheit konnten die Truppenbewegungen vorgenommen werden, daß sie pünktlich und zeitgerecht sich in den ihnen angewiesenen Abschnitten sammeln konnten. Wer die geographische Lage nur etwas überfliehet, weiß, daß die der Eisenbahn zugewiesene Aufgabe keine kleine war. Wohl erst nach dem Kriege wird man den richtigen Ueberblick darüber erhalten, was der Eisenbahn zugewiesen war und was sie vollbracht hat. Sie darf stolz sein, an ihrem wichtigen Teile mit dazu beigetragen zu haben, einen solchen schönen Sieg zu erkämpfen, einen Sieg, dessen erste Folge nach einem ausländischen Militärkritiker die ist, die russische Offensive in der Wurzel zu knien.

Manche Werte sind in diesem Kriege schon umgewertet worden. Wir hoffen zuversichtlich, daß auch hierbei manches schiefe Urteil über unsere Eisenbahnen verschwindet, und sie in der öffentlichen Wertschätzung die Rolle und den Platz einnehmen, der ihnen zukommt. Wir Eisenbahnbediensteten aber wollen stolz sein auf unseren schönen Beruf, der schon im Frieden seine große Wichtigkeit für die nationale Volkswirtschaft in mehr wie einem Male gezeigt hat, nun aber

auch im Kriege zeigt, welch' ungeheure Bedeutung er sowohl für die Verteidigung wie für den Angriff im Kampf unserer tapfern Truppen um den Endsieg in diesem gewaltigen Völkerringen besitzt.

Eisenbahn- und Heeresdienst.

Die Beziehungen der Eisenbahnverwaltung zu Heer und Marine sind gesetzlich geregelt. Nach den Bestimmungen der deutschen Wehrordnung werden die zu einem geordneten und gesicherten Betriebe der Eisenbahn unbedingt notwendigen Beamten und ständigen Arbeiter vorläufig durch die Militärbehörde vom Waffendienst zurückgestellt. Die Zurückstellung der Eisenbahnangestellten vom Waffendienst erfolgt in erster Linie in der Absicht, die Eisenbahnen für die Zwecke der Mobilmachung und für später notwendig werdende Truppenbewegungen in einem voll leistungsfähigen Zustande zu erhalten. Weiterhin muß das Eisenbahnpersonal aber auch noch zur Bildung von Feldeseisenbahnformationen aller Art und zur Verwendung auf den in Besitz genommenen fremdländischen Bahnen für die Heeresverwaltung verfügbar bleiben. Außerdem müssen die Eisenbahnen auch den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs, der sich erfreulicherweise wieder zu heben beginnt, Rechnung tragen.

Ein leistungsfähiger Bahnverkehr ist eine der allerwichtigsten Vorbedingungen für den schnellen Aufmarsch und damit für die Schlagfertigkeit des Heeres. Der Eisenbahnbeamte, der nicht zum Heeresdienst einrücken kann, leistet also in seinem Dienste geradezu Unentbehrliches, besonders, wenn man bedenkt, daß der Verkehr auch die gleichfalls wichtige wirtschaftliche Schlagfertigkeit gewährleisten muß.

Wenn die Eisenbahnverwaltung daher in der Freigabe ihres Personals zum Heeresdienst weise Vorsicht übt, so ist ihr daraus kein Vorwurf zu machen. Sie handelt auch durchaus nicht einseitig oder willkürlich, sondern im vaterländischen Interesse.

Von der Tätigkeit der Betriebsabteilungen.

Unsere Eisenbahnerkompanie traf Mitte Oktober, kurz nach dem Fall von L... dort ein und erhielt den Auftrag, eine Reihe von Bahnhöfen, deren Namen nichts zur Sache tun, zu besetzen und in Betrieb zu nehmen. Unser Bauzug fuhr langsam — Vorsicht war geboten — von L... ab in der bezeichneten Richtung. Vor der Lokomotive marschierte eine Patrouille unserer Truppe. Es war gegen 8 Uhr abends, stockfinster, und zum Ueberfluß gab es noch in Strömen. Alle Lichter waren verlöscht, da englische Kavalleriepatrouillen in der Nähe gemeldet waren. Plötzlich hielt der Zug vor einer großen Wegebrücke. Die Patrouille hatte festgestellt, daß auf der Brücke sämtliche vier Schienenstränge gesprengt waren, der Zug wäre ohne die getroffenen Vorsichtsmaßregeln unfehlbar entgleist und den überbrückten Abhang hinuntergestürzt. Nach Aufstellung der Sicherheitsposten wurde der Bauzug der Kompanie vorgezogen und zunächst der eine Schienenstrang mit den aus dem daneben liegenden Geleise genommenen Schienen ausgebaut; bei dem Regen und der Finsternis gerade keine angenehme Arbeit.

Während hier also fleißig gearbeitet wurde, erhielt ich den Auftrag, mit 40 Mann auf dem Bahnkörper entlang vorzudringen, die Geleise zu untersuchen und die beiden nächsten Bahnhöfe zu besetzen. Nachdem die Leute bestimmt waren, umhängt und das Gewehr fertig gemacht hatten, marschierten wir auf dem sehr hoch liegenden Bahndamm vorwärts. Die blankgefahrene Oberfläche der Schienen ermöglichte es, etwaige Zerstörungen sofort zu entdecken. Es kam aber nicht allein hierauf an, sondern es mußte auch darauf geachtet werden, ob nicht noch Sprengkörper angebracht oder etwa gar schon entzündet waren. Wir mußten bei dem nach vorn geneigten Oberkörper ganz utlige Ziele geboten haben. Das „Feldgrau“ hat uns aber auch wohl hier im „Regengrau“ verschwinden lassen. Wir kamen ungehindert durch, gingen über eine ganze Reihe von Brücken und stellten zu unserer Freude fest, daß alles unverfehrt war. Anscheinend hatten die feindlichen Patrouillen nicht viel Zeit zu ihrem Zerstörungswerk gehabt. Wir hätten's wahrscheinlich gründlicher gemacht.

Ich traf dann mit dem mir nach der Besetzung der wichtigen Punkte noch bleibenden Rest meiner Leute auf dem Bahnhof A... ein und fand sämtliche Räume offen und verlassen vor. Auch die Dienstwohnung des Bahnhofsvorstehers war ausgeräumt, offenbar in größter Eile, denn in den Zimmern lagen hier und da noch einzelne Kleidungsstücke, Stiefel und dergleichen umher. Sogar einen armen, kleinen Buchfinken hatte er treulos in seinem Bauer

leben lassen. (Das Tierchen wird jetzt von den „Barbaren“ gepflegt.) Nach Aufstellung der Wachen legten wir uns mit dem völlig durchnässten Zeug auf die Holzbänke des Wartesaals und versuchten während des Restes der Nacht zu schlafen. Die bald fühlbare Kälte vereitelte diesen Luxus allerdings, und wir gingen deshalb früh an die Einrichtung. Signallaternen wurden aufgestöbert und, da in der Halle elektrische Bogenlampen hingen, so mußte auch ein elektrisches Werk vorhanden sein. Die Mechaniker hatten es auch bald entdeckt, und nach zwei Tagen brannten die Bogenlampen wie im Frieden. Sämtliche Telephonapparate waren natürlich entfernt, alle Drähte durchschnitten, auch draußen auf der Strecke, so daß alle die notwendigen Anlagen sofort in Angriff genommen werden mußten. Nachdem der Bautrupps vor ... die Ausbesserung der Gleise beendet hatte, fuhr unser Zug stolz als erster in die Halle ein. Eine deutsche Fahne war inzwischen schon hergestellt und angebracht worden. Heute arbeiten schon sechs Telephonapparate, Umschalter usw. im Bahnhofe. Truppen werden entladen, und die Züge laufen ein und aus, zum größten Leidwesen der zuschauenden Franzosen. Wenn nicht der Donner der schweren Geschütze von Opern und Arras herüberdröhnte, würde man glauben, man lebte im tiefsten Frieden.

Das Erholungsheim der Eisenbahner.

Das den Eisenbahnern des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau gehörige Erholungsheim in Schmiedeberg i. Rhg. war bei Ausbruch des Krieges alsbald der Militärbehörde zur Verfügung gestellt und von dieser als Reserve-lazarett eingerichtet worden, da es wegen seiner äußerst günstigen Lage am Fuße des Schmiedeberger Kammes und seiner, allen sanitären Anforderungen der Neuzeit entsprechenden Einrichtungen ganz besonders zur Gesundung verwundeter Soldaten geeignet erschien. Die Belegung mit Verwundeten geschah alsbald nach den größeren Kämpfen im Westen und Osten, und zwar wurden vor allem Schlesier im Heim untergebracht, da seitens der Sanitätsbehörde von der Nähe der Heimat ganz besonders gute Heilerfolge erwartet wurden. Es hat bereits ein mehrmaliger Wechsel der Heiminsassen stattgefunden, da die gute Luft und die sonstigen Vorteile des Heims stets eine baldige Gesundung der untergebrachten Verwundeten bewirkten.

Infolge der guten Erfahrungen sollen neben dem rund 70 Betten umfassenden Heim noch zwei Baracken auf dem zum Heim gehörigen Gartengebiet mit zusammen dreißig Betten errichtet werden.

Erneute Werbung für die Kriegssammlung der Eisenbahn.

Die im November 1914 eingeleitete Kriegssammlung der Eisenbahn hat bis jetzt an Geldbeiträgen über 380 000 M. ergeben. Ein schöner Erfolg! Den Gebern herzlicher Dank!

Das kann aber nur ein erstes kleines Opfer sein! Die Zahl der zur Sammlung aufgerufenen Eisenbahner übersteigt weit eine halbe Million. Ein Mehrfaches in Markt kann für sie nicht unerschwinglich sein, wenn es dem Vaterlande gilt.

Die erste Sammlung fiel in ungünstige Zeit. Anderweite Sammlungen aller Art waren vorangegangen. Weßnachten stand vor der Tür.

Jetzt bei der Zahlung der Gehälter und Löhne kann jeder tiefer in seine Tasche greifen. Jetzt hat sich jeder vertraut gemacht mit der Einschränkung seiner Lebenshaltung, die eine patriotische Pflicht ist, und kann einen erheblichen Teil seines Einkommens auf den Altar des Vaterlandes niederlegen.

Nehmen wir uns ein Muster an der großen Opferwilligkeit einiger Fachverbände, einiger Direktionsbezirke, die bei viel kleinerer Teilnehmerzahl Hunderttausende zusammengebracht haben.

Wie unendlich schwere Opfer wären uns auferlegt worden, wenn der Feind unser Land überflutet hätte!

Daß wir so wohlbehalten in unserm Heim sitzen, daß wir mit sicherem Vertrauen in die Zukunft blicken können, das verdanken wir unserm unvergleichlichen tapfern Heer und seinen herrlichen Führern.

Aber wir sind noch lange nicht am Ende! An gewaltiger Zahl weit überlegen, fast unerschöpflich, stehen uns Feinde gegenüber. Mit rücksichtslosem Haß heßt England alle nur irgend erreichbaren Völker gegen uns. Nur gestählte Kraft, zähste Ausdauer, geschlossenes Zusammenhalten kann uns zum ersuchten glücklichen und dauernden Frieden führen.

Deshalb jetzt einen tiefen Griff in den Beutel!

Auch die größte Gabe reicht noch nicht heran an das, was unsere Soldaten im Felde einsehen.

Und wer noch ein Bedenken hat, ob die Spenden nicht vielleicht verschleudert oder unzweckmäßig verwendet werden könnten, dem sei gesagt, daß nicht die Fachverbände, die diese allgemeine Kriegssammlung der Eisenbahn angeregt haben, nicht der Vorstand des Allgemeinen Verbandes, der sie zur Ausführung bringt, sondern daß unser höchster Chef, der Herr Minister selbst, der dieser Sammlung die größte Teilnahme entgegenbringt, in Verbindung mit den höchsten Kommandostellen die Bestimmung der Stellen sich vorbehalten hat, wo die Gelder am dringendsten gebraucht werden und wo sie den größten Segen stiften können.

Mit diesem Aufruf wollen die Vorstände der Eisenbahnvereine sofort bei den Gehalts- und Lohnzahlungen eine erneute Sammlung, erforderlichenfalls mit Werbung von Mann zu Mann durch angesehene Vertrauensleute, einleiten und die gesammelten Beträge unter der Bezeichnung „Kriegssammlung der Eisenbahn“ und unter Benachrichtigung des Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine zu Kassel über die Höhe und den Tag der Einzahlung unmittelbar auf das Postkontanto Nr. 1000 der deutschen Bank, Zentrale in Berlin W 8, überweisen.

Kassel, den 23. Dezember 1914.

Der Vorstand des Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine.

Fremde Eisenbahnwagen in Deutschland.

Seit unsere Truppen siegreich in Belgien und Frankreich eingedrungen sind, gewahrt man mehr denn sonst in den auf rheinisch-westfälischen Eisenbahnen verkehrenden Zügen zahlreiche fremdländische Eisenbahnwagen, die die Bezeichnung: „Etat Belge — belgischer Staat“, „Nord Belge“, „Nord“ und „Est“ tragen. Letztere beiden Aufschriften kennzeichnen diese Wagen als Eigentum der französischen Nord- und Ostbahn. Die erwähnten Eisenbahnwagen laufen aber nun nicht etwa nur in Güterzügen, sondern auch in Schnell-, Eil- und Personenzügen sowie in Verwundeten- und Gefangenenzügen friedlich neben den verschiedensten deutschen Eisenbahnwagen. Die belgischen Güterwagen tragen vielfach in Kreide die viel versprechende ironische Aufschrift: „Etat Deutschland“, „R. P. C. B.“, das soll heißen: „Königlich Preussische Eisenbahn-Verwaltung“, „Heimatlos“, „Sache keine Heimat mehr“, „Wir sind Deutsche geworden“, u. a. m. Von verschiedenen belgischen Personenzügen ist auch schon das belgische Staatswappen, zwei springende Löwen, entfernt worden. Auch russische Eisenbahnwagen haben vereinzelt sich schon nach Westdeutschland verirrt, so die Wagen der Warschau-Wiener Eisenbahn, die die gleiche Spurweite haben wie die deutschen Eisenbahnen. Während die französischen Personenzüge die Klassenbezeichnung noch in römischen Ziffern zur Schau tragen, sind die einzelnen Klassenunterschiede der belgischen Personenzüge in arabischen Zahlen auf Emailschildern gekennzeichnet. Außerdem weisen die belgischen Personenzüge durchweg Holzbekleidung auf. Aber das gesamte fremdländische Wagenmaterial hält auch nicht im entferntesten einen Vergleich mit den durchweg wuchtigen und sehr zuverlässig hergestellten deutschen Fahrzeugen aus.

Fachliche Rundschau.

Die selbsttätige Kupplung der Eisenbahnfahrzeuge. Diejen, wie in der gesamten übrigen Fachpresse so auch in unserer Zeitung, vielfach erörterten Gegenstand behandelt der Hgl. Baurat C. Guillern, Pasing bei München, in Nr. 30 der „Deutschen Straßen- und Kleinbahn-Ztg.“. Den bemerkenswerten Ausführungen des Verfassers über die Einführung der selbsttätigen Kupplung und über die Stellungnahme der europäischen Eisenbahnen zu dieser wichtigen Frage entnehmen wir im Anschluß an den Inhalt des Leitartikels in Nr. 83 dieser Zeitung, „Durchführung der selbsttätigen Wagenkupplung in Frankreich“, einige Einzelheiten über die Fortschritte, welche die nach wie vor für die europäischen Hauptbahnen unentschiedene Kupplungsfrage bei den Kleinbahnen gemacht hat. Es scheint fast, so teilt der Verfasser hierüber mit, daß jedes Land seine eigenen Kupplungsbauarten für Kleinbahnen ausbilden will. Frankreich hat außer der besonders für Neben- und Kleinbahnen entworfenen vereinfachten Boiraultkupplung noch eine zweite, die Kupplung von Leduc-Lambert in Betrieb. Diese sehr leicht, aber auch sehr eigenartig und geschickt gebaute Kupplung ist auf der schmalspurigen elektrischen Bahn von Villefranche nach Bourg Madame in Betrieb. Die Verkupplung geschieht mittels

Bolzen, die in der Richtung der Längsachse der Fahrzeuge stehen und in entsprechende Hüllen des gegenüberstehenden Fahrzeuges eintreten. In Norddeutschland ist die bekannte Kupplung von Scharfenberg erfolgreich. Nachdem die Brauchbarkeit dieser Kupplung für Straßenbahnen und für nebenbahnähnliche Kleinbahnen wiederholt auch auf den Kongressen des Internationalen Straßen- und Kleinbahnvereines hervorgehoben worden ist, lohnt es sich nach Guillerys Ansicht kaum mehr, noch die Kosten für langwierige und kostspielige Versuche zur Auffindung einer anderen Kupplung aufzuwenden. In Schweden ist es, nach langen Versuchen und vielfachen Abänderungen, der Kupplung von Berglund-Lindencrona gelungen, Anerkennung zu finden. Diese Kupplung wurde auf schmalspurigen schwedischen Kleinbahnen in größerer Anzahl eingeführt, auf Hauptbahnen werden seit einigen Jahren Versuche gemacht. Die Erfinder der Kupplung sind schwedische Offiziere, von denen der eine, Hauptmann Berglund, inzwischen verstorben ist. Unter anderen hat die schwedische Kleinbahn in Hagfors diese Kupplung seit etwa 4 Jahren im Versuchsbetrieb und seit etwa 3 Jahren allmählich bei 750 Wagen eingeführt. Von den schwedischen Staatsbahnen wird die Kupplung seit einigen Monaten versucht. Von dem Anerbieten der preussisch-hessischen Staatsbahnen, mit der Kupplung der älteren Bauart (1910) Versuche vorzunehmen, haben die Erfinder seinerzeit keinen Gebrauch gemacht.

Zum Schluß weist Baurat Guillery noch darauf hin, daß inzwischen von der „Nationalen Gesellschaft der italienischen Eisenbahningenieure“ in Rom, die seinerzeit den mit der Preiserteilung an Pavia und Casalis endenden Mailänder Wettbewerb vom Jahre 1909 ausgeschrieben hatte, ein neuer Wettbewerb veranstaltet worden ist, in dem zum ersten Male die bisher nur von der Kupplung der französischen Staatsbahnen (Bücher-Boirault) und der neuen Kupplung der Westinghousegesellschaft verwirklichte selbsttätige Kupplung der Brems- und Heizleitungen ausdrücklich gefordert ist. Früher war dieses Erfordernis absichtlich offen gelassen, um die Frage nicht zu sehr zu verwickeln, und es war damals vor allem die Lösung der Frage selbsttätiger Spannung der Zugstange ins Auge gefaßt worden. Mittlerweile ist aber auch eine neue Lösung der Kupplung für Brems-(Luft-) und Heiz-(Dampf-)Leitungen in Tieflage in Amerika versucht worden.

Vorschriften für den Streckenfernspredienst. Um zu verhüten, daß bei einer dringlichen Meldung (Unfallmeldung usw.) mittels des Streckenfernspredienst auf den Anruf einer Spredienstelle der freien Strecke eine andere als die gemäß § 1 (2) der Unfallmeldevorschriften ein für allemal bestimmte Zugmeldestelle sich meldet und das Ferngespräch stört, sind die Vorschriften für den Streckenfernspredienst wie folgt zu ändern:

Der Zusatz zu dem Anrufverzeichnis im § 1 (4), letzter Absatz:

„(mehrfach hintereinander 6 Punkte) bedeutet Dringlichkeit (Unfallmeldung usw.). Eine der beiden Endstellen hat sich sofort einzustellen.“

ist zu streichen. Dafür ist zwischen dem zweiten und dritten Absatz des § 1 (4) folgende neue Vorschrift einzufügen:

„Für dringliche Meldungen (Unfallmeldungen usw.), die von der Strecke aus an die als Unfallmeldestelle bestimmte Zugmeldestelle zu geben sind (§ 1 (2) der Unfallmeldevorschriften), ist das Zeichen

(mehrmals hintereinander 6 kurze Bedzeichen) anzuwenden. Auf dieses Zeichen hat sich die Unfallmeldestelle sofort am Streckenfernspredienst zur Entgegennahme der Mitteilungen zu melden.“

Ferner ist im Anrufverzeichnis — vierter Absatz des § 1 (4) der Vorschriften für den Streckenfernspredienst — zwischen den Rufzeichen

alle Blockstellen — — — und
Hilfszug

einzufügen

„Dringlichkeitszeichen“

Ein Deckblatt für die Änderungen wolle das Königliche Eisenbahn-Zentralamt in der erforderlichen Anzahl den Königlichen Eisenbahndirektionen übersenden. Hierher sind 30 Druckstücke einzureichen.

An das Königliche Eisenbahn-Zentralamt und zur Kenntnis und Nachachtung an die Königlichen Eisenbahndirektionen.

Vereinsnachrichten.

Bez.-V. Altona. Unsere nächste Versammlung findet am Sonntag, den 10. Januar 1915, nachm. 2 Uhr, in Hamburg, Sünderposten 6 (Gasthof zum Goldenen Roß) statt. Die Tagesordnung wird in der Versammlung bekannt gegeben. Um recht zahlreiches Erscheinen der Mitglieder und Einführung neuer Mitglieder wird gebeten.

Wilh. Jonas, Vorst.

Bez.-V. Barmen-Nittershausen. Die nächste Versammlung findet am Sonntag, den 10. Januar 1915, nachmittags 3 Uhr im Lokale des Staatseisenbahnvereins in Barmen-Nittershausen statt. Um gest. zahlreiches Erscheinen wird gebeten. Die mit Zahlung ihrer Beiträge im Rückstand befindlichen Kollegen werden dringend ersucht, ihre Beiträge in dieser Versammlung oder an den Kassierer Karl Schneider, Elberfeld, Tiergartenstraße 296, portofrei zu bezahlen, da der Verband die Zahlung der Beiträge nur den zur Forderung einberufenen Kollegen stundet. Falls sich die Kollegen ihre Ansprüche an den Verband erhalten wollen, ist deshalb alsbaldige Zahlung notwendig, denn in bisheriger Weise kann es nicht weitergehen. Der Verein muß seine Verpflichtungen dem Verband gegenüber erfüllen, daher müssen die Mitglieder auch die ihre erfüllen.

Der Vorstand. Schiffer, Schriftf.

Bez.-V. Bremervörde. Bekanntmachung. Unsere nächste Versammlung findet am Sonntag, den 31. Januar 1915, nachmittags 3½ Uhr in Bremervörde (Röttings Gasthaus) statt. Die Tagesordnung wird in der Versammlung bekannt gegeben. Um zahlreiches Erscheinen wird gebeten.

Der Vorstand. J. A.: v. d. Höden, Schriftführer.

Bez.-V. Breslau. Allen Mitgliedern des Bezirksvereins Breslau die herzlichsten Glückwünsche zum Jahreswechsel. Möge das neue Jahr den lang ersehnten Frieden bringen und unseren Kollegen, welche in Feindesland stehen, möge eine glückliche Heimkehr beschieden sein. Auf die Generalversammlung, welche am 10. Januar im Vereinslokal stattfindet, wird nochmals aufmerksam gemacht.

Heinrich Scholz, 1. Vorst.

Bez.-V. Crefeld. Einladung. Den Mitgliedern des Bez.-Ver. Crefeld zur Kenntnis, daß die nächste Versammlung am 10. Januar 1915, nachmittags 3 Uhr, im Vereinslokal (Schwall- und Stephansstr.-Ecke) in Crefeld stattfindet. Die Kollegen werden gebeten, recht zahlreich zu erscheinen und Nichtmitglieder einzuführen. Denjenigen Kollegen, welche nicht in der Versammlung erscheinen können, sei ans Herz gelegt, ihre Beiträge doch gleich am 1. Januar zu entrichten. Ich bitte die Kollegen, das Geld an den 1. Schachmeister, Hermann Dykers in Crefeld, Delschlagerstraße Nr. 73, einzusenden, damit der Bez.-Verein seine Verpflichtungen dem Verband gegenüber auch rechtzeitig erfüllen kann. Die Tagesordnung wird in der Versammlung bekannt gemacht.

J. A.: Schepers, Schriftführer.

Bez.-Ver. Halle a. S. und Umgegend. Einladung! Die nächste Versammlung findet am Sonntag, den 10. Januar, abends 7 Uhr im Vereinslokal (Borks Restaurant, Kurze-gasse 1) statt. Die Tagesordnung wird in der Versammlung bekannt gegeben. Da jetzt wieder bessere Zugverbindungen bestehen, wird um recht rege Beteiligung gebeten. Gleichzeitige mache ich auf den Beschluß des Hauptvorstandes in Nr. 22 dieser Zeitung aufmerksam, daß vom 1. Januar 1915 die Beiträge um 50 Pfg. erhöht werden, und ich glaube, daß jeder Kollege dieses kleine Opfer für eine gute Sache gern bringt. Auch möchte ich zugleich die säumigen Kollegen daran erinnern, ihre Beiträge im neuen Jahr pünktlicher zu entrichten, damit das alte Klagelied von Seiten der Schachmeister endlich verstummt. Die Kollegen, welche ihre Beiträge mit der Post einsenden, mögen sie an Kollegen Hermann Bergmann, Halle a. S., Freimfelderstr. 81 senden. Wünsche dem Hauptvorstand und den Mitgliedern ein gesundes und frohes neues Jahr!

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

Bez.-V. Kattowik. Bekanntgabe und Einladung. Unsere nächste Versammlung findet am Sonntag, den 10. Januar 1915, nachm. 2 Uhr in Beuthen, O.-S., Tarnowitzer Str. 16, statt. Um rege Beteiligung wird gebeten, zumal, da in letzter Zeit wieder bessere Zuganschlüsse hergestellt sind. Eine große Anzahl Mitglieder unseres Vereins ist noch mit den Beiträgen im Rückstand und es werden die betreffenden Kollegen ersucht, sich doch dieser Pflicht zu entledigen. Ferner gebe ich den werten Kollegen bekannt, daß ab 1. Januar 1915 die Beiträge um 50 Pfg. vierteljährlich erhöht werden, auf Grund des Artikels: „Aufruf zur Kriegssammlung der Eisenbahn“, Seite 209 bis 211 der Kottenerführer-

Zeitung, Nr. 22 vom 15. November 1914. Ich bitte die Kollegen nochmals, sich an dieser Versammlung recht zahlreich zu beteiligen, und die durch Dienst behinderten Mitglieder, ihre Beiträge bis zum 18. Januar an den Schatzmeister Kettensführer Franz Galenzid in Zabrze, Weintopfsstraße Nr. 6, abzuführen.

B. Bogawski, 1. Vorsitzender.

Bez.-Ver. Lissa. (Pos.) Die nächste Versammlung findet am 31. Januar 1915 um 1 Uhr bei Herrn Brud, Kaiser-Wilhelmstraße statt. Zahlreiches Erscheinen wird gewünscht. Die Tagesordnung wird in der Versammlung bekannt gegeben. Anschließend: Ratjergeburtstagsfeier.

J. A.: Ortelbach, Schriftf.

Bez.-Ver. Magdeburg. Einladung. Allen werten Mitgliedern zur Kenntnis, daß unsere nächste Versammlung am 10. Januar 1915, nachm. 2 Uhr in Magdeburg (Reichshalle, Kaiserstraße 18/19) stattfindet. Tagesordnung: 1. Verlesen der Niederschrift der letzten Versammlung. 2. Einfassieren der Beiträge. 3. Aufnahme neuer Mitglieder. 4. Besprechung über freiwillige Spenden. 5. Vereinsangelegenheiten. Die dienstfreien Kollegen werden gebeten, recht zahlreich zu erscheinen und auch recht viele Nichtmitglieder einzuführen.

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

Bez.-V. Saarbrücken u. Umgegend. Bekanntgaben und Einladung. Unsere nächste Vierteljahresversammlung findet am Sonntag, den 17. Januar, nachmittags 2 Uhr in Saarbrücken 2, Gasthaus Busch, Lebacherstraße 124 („Schleifmühle“) statt. Alle an diesem Tage dienstfreien Kollegen werden gebeten, in der Versammlung zu erscheinen. Die Tagesordnung wird in der Versammlung bekannt gegeben. Sodann sei an dieser Stelle nochmals auf die Bekanntgabe in Nr. 24 unserer Zeitschrift, betreffend Zahlung rückständiger Quartalsbeiträge, hingewiesen: daß diejenigen Herren Kollegen unseres Vereins, die mit mehreren Quartalsbeiträgen im Zahlungs-Rückstand sind und bis zum 5. Januar 1915 nicht gezahlt haben, ihren Auschluss aus unseren Verein zu gewärtigen haben und somit ab 1. Januar 1915 in diesseitiger Mitgliederliste gestrichen werden. Mögen diese Worte auch von gewissen Kollegen als Härte empfunden werden, so bleibt aber doch keine andere Möglichkeit, um geordnete Zustände in bezug Vereinsleitung hochzuhalten. Sämtliche Vereinsbeiträge müssen bis zum 20. des ersten Monats im Vierteljahre im voraus von den Mitgliedern porto- und bestellgeldfrei an den Bezirks-Verein eingezahlt sein, damit der Bezirksverein die für den Verband bestimmten Eintrittsgelder und Beiträge bis spätestens zum 15. des zweiten Monats im Vierteljahre an den Verbandsschatzmeister abliefern kann. Alle Zahlungen sind an unseren Kassierer, Kottensführer Heinrich Stah in Saarbrücken 2, Lebacherstraße, zu richten. Bei allen Geldsendungen durch die Post ist auf dem Postabschnitte genau anzugeben, von wem und für welche Quartale das Geld ist.

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

Verschiedenes.

Staatsminister Dr. von Breitenbach. Der Herr Eisenbahnminister, Excellenz v. Breitenbach, ist von der Rechts- und Staatsfakultät der Universität Breslau zum Ehren doktor ernannt worden. Auf die Mitteilung von seiner Ernennung hat Se. Excellenz das nachstehende Dankschreiben der Universität übermittelt: „Der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät Breslau danke ich verbindlich für die außerordentliche Ehre, die mir und mit mir der Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen und Reichseisenbahnen durch die Verleihung der Würde eines Doctor rerum politicarum honoris causa geworden ist, eine Ehrung, die ich um so mehr würdigen darf, als sie in Zusammenhang mit derjenigen unserer Kriegshelden erfolgt ist. Es ist mir eine große Freude, von einer so hervorragenden Stelle der Geisteswissenschaften anerkannt zu sehen, daß die festgefügte Ordnung, die Ausgestaltung und die Ausrichtung der Staatseisenbahnen im Zusammenwirken mit einem vom stärksten Pflichtgefühl und größter Opferwilligkeit getragenen Personal die glänzenden Waffentaten unserer Heerführer und Kriegsheere erfolgreich vorbereitet und gefördert hat.“ Dr. v. Breitenbach.

Die Asbestonschwelle. Vor dem Niederrheinischen Bezirksverein Deutscher Ingenieure hielt A. Gouvy einen in Nr. 28 der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure veröffentlichten Vortrag über „Den Wettbewerb des Stahles und des Eisenbetons auf der Bauausstellung in Leipzig 1913.“ Dabei wurde über eine Asbestonschwelle berichtet, die von Rud. Wölle ausgestellt worden war. Die Schwelle wurde als statisch einwandfrei und als überall da verwendbar

bezeichnet, wo bisher Holzschwellen lagen; ihre Lebensdauer sei größer als die der Holzschwelle, da der Baustoff den Witterungseinflüssen und den Insekten besser widerstehe. Die Asbestonmasse der Auflagestellen, die mit dem Eisenbeton des Schwellenkörpers innig verbunden ist, erlaube eine festere Verbindung der Schienen mit den Schwellen, da die Schienen-nägel besser haften als im Holz. Die Schwelle wird als sehr elastisch bezeichnet; sie kann an Ort und Stelle hergestellt werden. Ihr Gewicht ist dreimal größer als das der Holzschwelle. Die dem Vortrage beigegebenen Abbildungen zeigen das Eisengerippe der Asbestonschwelle, veranschaulichen, wie sie eingeformt wird, ferner wie das Festlegen ihrer Schrauben-nägel bei ruhender und bei Schlagbelastung und wie die Druckfestigkeit der Schwelle unter der Schiene bei Schlagbelastung ermittelt wurden.

Der Vortragende erinnerte daran, daß eine von Dyckerhoff u. Widmann in Dresden ohne Asbeston hergestellte Betonschwelle, die der Wölleschen ähnlich ist, in der Zeitschrift „Stahl und Eisen“, Nr. 20, S. 831 des Jahrg. 1912, beschrieben ist. Diese Schwelle hat bei 2600 Millimeter Länge und 260 Millimeter Breite ein Gewicht von 175 Kilogramm, wovon 20 Kilogramm auf das Eisengerippe entfallen.

Neuerdings werden u. a. Versuche mit einer von Hebert-Schloesser angegebenen Schwellenform angestellt, die zwei in den Beton eingelassene Schienenstühle von je 5,5 Kilogramm Gewicht und 14 Kilogramm Armierungseisen von 6 bis 7 Millimeter Stärke enthält, so daß das Gesamtgewicht einer Schwelle 25 Kilogramm beträgt. Da eine regelrechte Stahlschwelle rund 70 Kilogramm wiegt, so würden der Eisenindustrie durch die Anwendung dieser Bauart gegenüber der gewalzten Schwelle 45 Kilogramm für jede Schwelle verloren gehen; rechnet man 1600 Schwellen auf 1 Kilometer Gleis, so würde das Mindergewicht an Stahl für das Kilometer Doppelgleis (3200 Schwellen) 144 Tonnen betragen. Daß indessen die Stahlschwelle von der Eisenbetonschwelle verdrängt werden könnte, nimmt der Vortragende nicht an, während wohl die Holzschwelle von der Betonischwelle verdrängt werden könne; dadurch würde der Stahlverbrauch eine Zunahme erfahren. Zum Vorstehenden sind auch die Mitteilungen in Nr. 70, S. 1041 und Nr. 80, S. 1150 des lfd. Jahrg. der Z. d. B. D. E. V. zu vergleichen, wonach die Eisenbeton-Längschwelle im Straßenbahnbau bereits weitgehende Verwendung gefunden hat.

— Vergütung Dritter für Dienstleistungen des Eisenbahnpersonals in Württemberg. Das württembergische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, hat verfügt, daß, wenn die Eisenbahnverwaltung anderen Behörden oder Privaten gegenüber Leistungen übernimmt, die nicht unter die Eisenbahnverkehrsordnung fallen, für die damit verbundene Tätigkeit von Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern der Eisenbahnverwaltung folgende Vergütungen anzurechnen sind:

A. Für Dienstleistungen von Beamten: a) die auf die Dauer der Dienstleistung entfallenden Anteile an Gehalt, Wohnungsgeld, Mietzinsentschädigung und Zulagen mit einem Zuschlag von 40 Prozent für allgemeine Kosten; b) die bei der Dienstleistung erwachsenden Reisekosten sowie die auf die Dauer der Dienstleistung entfallenden Anteile der Jahresentschädigungen für Reiseaufwand, Fahr- und Nachtgelder, mit einem Zuschlag von 20 Prozent für allgemeine Kosten; c) außerordentliche Entschädigungen und Belohnungen für Abordnungen und Stellvertretungen, wenn die Beamten ausschließlich für andere tätig waren oder die Entschädigungen und Belohnungen nur aus Anlaß dieser Tätigkeit gewährt wurden.

Für Beamte mit Amtswohnung ist der Mietwert der Amtswohnung, mindestens jedoch der 1½fache Betrag des tarifmäßigen Wohnungsgeldes anzurechnen. Die Zuschläge enthalten auch die Entschädigung für Ruhegehalt und Hinterbliebenenfürsorge, für Benutzung, Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Diensträume, für Ausstattung, Druckachen und Schreibmaterialien, für den bahnärztlichen Dienst, für Dienstkleidung sowie für Gewährung freier Eisenbahnfahrt, soweit diese in einzelnen Fällen nicht ausgeschlossen ist. Bei Berechnung der Anteile zu a) sowie der Anteile der Jahresentschädigungen zu b) ist die Tagesvergütung mit $\frac{1}{365}$ des Jahresbetrages anzusetzen. Sind die Beamten keinen vollen Tag tätig gewesen, so sind nur die etwaigen Ausgaben nach b) nebst Zuschlag anzurechnen. Wenn jedoch für einen Zahlungspflichtigen wiederholt Leistungen ausgeführt werden, die nur Teile eines Tages in Anspruch nehmen, so sind die Teilleistungen innerhalb eines Monats, gegebenenfalls auch während eines längeren Zeitraumes, zusammenzuzählen. Für die so ermittelten Tagesleistungen sind die Vergütungen nach a) und b) sowie die Zuschläge zu berechnen; für eine auch nur angefangene Stunde ist ein Achtel der Tagesvergütung anzurechnen.

B. Für Dienstleistungen von Hilfsbeamten und Arbeitern; die Taggelder, Tagelöhne und Zulagen mit einem Zuschlag von 25 Prozent für allgemeine Kosten; ferner die Entschädigung für auswärtige Beschäftigung. Den Löhnen der Werkstättenarbeiter sind die in der Werkstättenordnung bestimmten Sätze zuzuschlagen. In den Zuschlägen sind die Entschädigungen für die Beiträge zur Arbeiterversicherung und zur Arbeiterpensionskasse sowie für Abnutzung der Geräte eingerechnet. Für Eisenbahnfahrten, die nicht zugleich den Zwecken der eigenen Verwaltung dienen, ist das tarifmäßige Fahrgehalt besonders zu berechnen.

Abweichungen von den Bestimmungen zu A und B sind, soweit sie für Einzelfälle nicht schon bisher bestehen, nur mit Genehmigung des Ministeriums zulässig.

Versammlungs-Kalender.

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

Bezirks-Verein	Tag u. Stunde	Versammlungs-ort	Versammlungs-lokal
Allenstein	1. 1. 12	Allenstein	Rest. Schloßgart.
Aachen	3. 1. 11/2	Aachen	Bahnhofstr. 30
Altona	10. 1. 2	Hamburg	Hühnerposten 6.
Barmen-N.	10. 1. 3	Barmen-N.	Staatseisenb.-B.
Bremervörde	31. 1. 3 1/2	Bremervörde	Gasth. Kölling
Berlin	7. 1. 8	Berlin D.	Vereinslokal
Braunschweig	10. 1. —	Braunschweig	Vereinslokal
Breslau	10. 1. 2	Breslau	Vereinslokal
Cleve	3. 1. 4 1/2	Cleve	Bahnhofshotel
Celle	10. 1. 3 1/2	Celle	Gastw. Hohmann
Cottbus	3. 1. 2 1/2	Cottbus	Vereinslokal
Dortmund	3. 1. —	Dortmund	Vereinslokal
Düsseldorf	3. 1. 10 1/2	Düsseldorf	L. Bischof
Essen-Ruhr	10. 1. 3	Essen	Kath. Gesellenh.
Erfurt	10. 1. 1 1/2	Erfurt	Rest. Lindloff
Frankfurt	3. 1. 3 1/2	Frankfurt a. M.	Gambriushalle
Geestemünde	1. 1. 4	Geestemünde	Hotel Nordmann
Guben	3. 1. 2	Guben	Goldene Krone
Halle a. S.	10. 1. 7	Halle a. S.	Vereinslokal
Hagen	17. 1. 3 1/2	Hagen	Vereinslokal
Jüterbog	2. 1. 8	Jüterbog	Rest. Schüler
Kattowiz	10. 1. 2	Beuthen D.-S.	Larnowitzerstr. 16
Kassel	3. 1. 3	Kassel	Vereinslokal
Köln	17. 1. 3	Köln	Klosterbräu
Küstrin	1. 1. 3	Küstrin-Neustadt	Ledigenheim
Krefeld	10. 1. 3	Krefeld	Vereinslokal
Lauenburg	10. 1. 3	Stolp	Rest. z. Kleinbahn
Leipzig u. Umg.	6. 1. 8	Leipzig-Eutritsch	Vereinslokal
Lüneburg	10. 1. —	Lüneburg	Vereinslokal
Lissa (Posen)	31. 1. 1	Lissa	Bruck
Magdeburg	10. 1. 2	Magdeburg	Reichshalle
Mainz	3. 1. 1	Mainz	Vereinslokal
Nienburg	10. 1. 3	Nienburg	Hotel Deutsches Haus
Paderborn	10. 1. 2	Paderborn	Altdeutsche Bierh.
Posen	17. 1. 3	Posen	Rest. Jakob
Soltan	1. 1. 3 1/2	Soltan	Gastwirt Riebe
Schneidemühl	3. 1. 2	Schneidemühl	Eisenbahnkantine
Salzweil	3. 1. 3	Salzweil	Union
Saarbrücken	17. 1. 2	Saarbrücken 2	Gasth. Busch
Stendal	10. 1. 2 1/2	Stendal	Gastwirt Lenke
Uelzen	3. 1. 2 1/2	Uelzen	Rest. Kopmann

Dankagung.

Am 16. November starb nach kurzem, schwerem Leiden meine liebe Frau. Vom Rottenführer-Verband wurden mir 150 Mk. Sterbegeld ausgezahlt, wofür ich meinen besten Dank ausspreche.

Johann Fuchs, Rottenführer,
Mitglied des Bez.-V. Köln.

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

Nachruf.

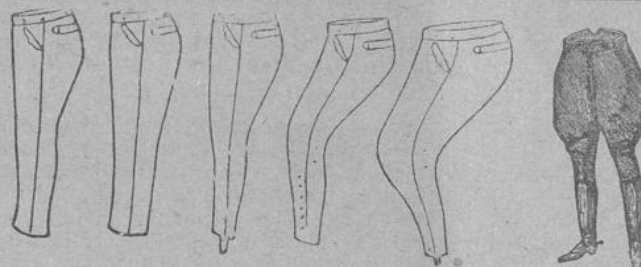
Am 4. Dezember d. Js. verstarb infolge eines Betriebsunfalles unser Kollege

Franz Süppling

aus Schöningen im Krankenhause zu Helmstedt.

Wir verlieren in ihm einen treuen Kollegen und werden sein Andenken in Ehren halten.

Der Vorstand des Bez.-V. Magdeburg,
J. A. Schulz, 1. Vorsitzender.



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

Kein Risiko, Nichtpassende Hosen nehme zurück.

Oskar Berndt, Seifhennersdorf i. Sa.

Lohnende Vertretung.

Lieferant für mehrere Tausend Herren Offiziere, Beamte usw.

Lungen- und Asthma-Leidende

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

Dellheim'schen Brust- und Blutreinigungs-See,

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

Theodor Müller

Kleider- und Decken-Fabriken,
Seifhennersdorf i. S.



Neueste u. leistungsfähigste Firma in Uniformhosen, garantiert echt schwarz, Lebertuch, Drell-, Trikot-Hosen u. Drelljoppen Zivil-, Uniform- und Sportbekleidung, Tiger-Sahara- u. Eisbärdecken, Muster, Maßanleitung u. Preisl. portofrei. Neelle, altrenommierte Firma mit über 40000 Kunden.

Pflanzenbutter Margat. Flügelrad 9 Pfd. Mk. 6.30. Geißliche Bauernhandkäse 100 St. Mk. 2.50. Bouillonwürfel (5 Pfg.) 100 St. Mk. 1.25.

Infr. per Nachnahme.

Martin Eckhardt,
Lebensmittel-Industrie, Gensungen.

Jedes Quantum feinst

Seeische

und Marinaden

liefert die

Hochseefischerei F. Schottke,

Geestemünde-F.

Lieferant sehr vieler Eisenbahner.

Preisliste gratis und franko.

Stempel liefert billigt C. Hundt sel. Wwe.