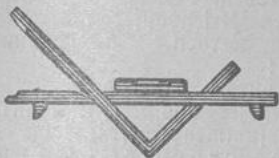


Rottenführer-Zeitung

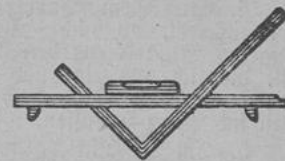
Offizielles und fachwissenschaftl. Organ
des Verbandes Deutscher Eisenbahn-



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

Nr. 13

Dahlhausen-R., 1. Juli 1915

4. Jahrgang

Inhalt: Eine Prophetenstimme aus vergangenen Tagen. — Zukunftshoffnungen. — Für ein neues Deutschland. — Einbau von Weichen. — Den kriegsinvaliden Hilfsbeamten und Arbeitern der Staatsbahnen. — Merkblatt betr. die Beiträge der Kriegsteilnehmer zur Angestelltenversicherung. — Ausgleich in der Stellenbesetzung. — Einführung von Fahrscheineffekten in Belgien. Signalvorrichtung gegen Eisenbahnunfälle. — Tränkung von Riefenschwellen. — Elektrische Beleuchtung von Weichensignalen. — Ueber Abnahme von Steinschlag für Eisenbahn- u. Straßenbauten. — Die Wolfscholz'sche Tunnel-Druckbetonierung vor dem Reichsgericht. — Vereinsnachrichten. — Herzliche Bitte. — Versammlungskalender. — Inserate.

Eine Prophetenstimme aus vergangenen Tagen.

Gedicht von Robert Hamerling, aus dem Jahre 1884.
Das Original-Manuskript befindet sich im Hamburger Staatsarchiv. Der Dichter starb im Jahre 1889.

Meine hellen Seheraugen tauch' ich ein in ewigem Lichte
Und vor meine Seele treten zukunftsstrunkene Gesichte,
Durch das lichterhüllte Dunkel tatenstehender fernster Zeiten
Seh' ich eine hohe Göttin nah und immer näher schreiten.
Du, o Zwanzigstes nach Christi, „waffenklirrend und bewundert“
Wird die Nachwelt dich einst nennen „Das germanische
Jahrhundert.“
Deutsches Volk, die weite Erde wird vor dir im Staub
ersittern,
Denn Gerächt wirst du bald halten mit den Feinden in
Gewittern!
Englands unberührter Boden wird dein starker Fuß zer-
stampfen,
Überall wird hoch zum Himmel dann das Blut der
Feinde dampfen!
Und den tönernden Giganten Rußland stürzest du zerborsten;
In der Ostsee reichem Lande wird der deutsche Adler horsten.
Oesterreich, du totgeglaubtes, eh' die zwanzig Jahr ver-
gehen,
Wirst du stolz und jugendkräftig vor den vielen Völkern
stehen,
Und sie werden vor dir zittern, beugend sich vor deinem
Ruhm,
Herrscherin des Ostens nennen, zweites deutsches Kaiserthum!
Mit des neuen Polens Krone wird sich stolz ein Habs-
burg kränzen,
Unter ihm, in junger Freiheit, wird noch die Ukraine glänzen.
O, geliebtes Volk, ich höre stimmen schon die Zimbeln,
Geigen
Und die Pauken und Trommeten zu dem großen
Siegesreigen.
Freue dich der Heldenzeiten, das Geschick ist dir verbündet,
Fürchte nichts von deinen Feinden, Wahrheit hab ich dir
verkündet.

Zukunftshoffnungen.

In einem Teil der Staatsangestelltenpresse — besonders in dem „Beamtenjahrbuch“ — werden z. B. die Fragen der Verschmelzung von Staatsangestelltenverbänden, der Vereinigung größerer Staatsangestelltengruppen, Errichtung von Arbeitsgemeinschaften usw., lebhaft erörtert. Erörterungen dieser Art sind durchaus verständlich. Ein Riesenkampf, wie ihn jetzt das deutsche Volk nach mehreren Fronten führt, muß auch auf das Innenleben unseres Volkes, auf das

Leben hinter der Front, bestimmte Wechselwirkungen auslösen. Nichts ist da natürlicher, als daß man auch in unseren Kreisen sagt: Durch Einigkeit und Geschlossenheit, durch Zusammenfassung aller Kräfte erkämpfen wir draußen unsere Kriegererfolge. Also können auch wir hinter der Front, in erster Linie wir Staatsangestellten, durch eine größere Zusammenfassung der bisher zerplitterten Kräfte die Erfolge unserer friedlichen Standesarbeit steigern. — So argumentiert man und — soweit ist die Sache ja ganz gut und schön. Bedenken sind nur zu äußern, wenn die vorläufig theoretische Erörterung dieser Dinge zu wenig verstanden gemäss und zu stark gefühlsmässig geschieht und wenn, wie das auch sehr oft vorkommt, die Ziele der zu schaffenden Einheitlichkeit der Staatsangestelltenbewegung zu weit gesteckt werden. (Undisputabel sind z. B. die Vorschläge, die nach dem Kriege die Anknüpfung von internationalen Beziehungen seitens der deutschen Post- und Eisenbahnbeamtenverbände empfehlen und viele andere rein phantastische Pläne, die deshalb nicht besser werden, daß sie in ernst sein wollenden Druckschriften das Licht der Welt erblicken.) Wenig ratsam erscheint es uns auch, wenn man die sozialen und wirtschaftlichen Folgen einer größeren Einheitlichkeit für unseren Stand in so glühenden Farben malt, wie sie der rauhen Wirklichkeit schwerlich nach dem Friedensschluß entsprechen werden. — Wir wollen heute die ganze Frage einmal rein verstandesgemäß betrachten und vorab einige grundsätzliche Gesichtspunkte hervorheben. Wir haben folgendes zu sagen:

1. Der gute Wille zu einer größeren Vereinheitlichung der deutschen Staatsangestelltenbewegung dürfte, wenige Ausnahmen abgerechnet, wohl überall vorhanden sein. Denn der Krieg hat manche Gegensätze gemildert und vieles vergessen lassen.

2. Der Zeitpunkt für Vereinigungsbestrebungen ist hingegen insofern nicht günstig, als der Burgfriede und auch die dienstlichen Verhältnisse (Einberufung oder Abkommandierung vieler Kollegen) eine gründliche Erörterung derselben auf Tagungen oder in der Presse ausschließen. Während des Krieges können also zwischen den in Frage kommenden Gruppen im besten Falle Fühlung genommen und vorbereitende Schritte eingeleitet werden.

3. Wenn auf die Einigkeit im Schützengraben und im gleichen Atemzuge auf die Uneinigkeit der deutschen Staatsangestelltengruppen hingewiesen wird, darf nicht vergessen werden, daß die derzeitigen kriegerischen Leistungen und Kraftentfaltungen des deutschen Volkes das Produkt einer sehr langen geschichtlichen Entwicklung sind, die sich in verschiedene Zeitperioden gliedert. Diese Perioden sind gekennzeichnet durch den Großen Kurfürsten, Friedrich den Großen, Bismarck, die Freiheitskriege, Sedan und den 1. August 1914. Wie im Leben der Völker, so gibt es auch im Leben der Stände eine gewisse geschichtliche Entwicklung, die sich nicht auf ein-

mal, sondern in einzelnen Abschnitten vollzieht, richtiger gesagt, nur vollziehen kann. Ebensovienig, wie das erste deutsche Parlament in der Paulskirche zu Frankfurt a. M. die deutsche Einheit zu Wege brachte, sie vielmehr weit später das Ergebnis einer, von einem Bismarck bewußt beeinflussten geschichtlichen Entwicklung ist, ebensovienig läßt sich die Einheit der deutschen Staatsangestelltenbewegung dadurch schaffen, daß sich die Führer an einen Tisch setzen und Vereinigungsparagrafen beraten, sondern sie kann nur das Produkt einer bestimmten organischen Entwicklung sein. Es gilt, ihr zunächst die Wege ebnen und sie in die richtigen Bahnen lenken und vielleicht — sie beschleunigen.

4. Aus dem Vorhergesagten heraus erscheint es erwägenswert, ob nicht zunächst eine Vereinigung bzw. ein engeres Zusammenarbeiten zwischen Verbänden anzustreben ist, die sich aus ein- und derselben Dienstgruppe zusammensetzen, um erst dann auch die Vereinigung größerer Gruppen ins Auge zu fassen.

5. Im Hinblick darauf, daß eine Vereinheitlichung der gesamten Bewegung sich nicht rein mechanisch, sondern nur durch eine organische Entwicklung vollziehen kann (alle rein mechanischen Fusionen in der Staatsangestelltenbewegung sind bisher jämmerlich in die Brüche gegangen und haben zu neuen Spaltungen geführt), ist es zunächst einmal notwendig, daß die verschiedenen Staatsangestelltengruppen bei bestimmten größeren gemeinsamen Fragen zusammentreten und zusammenarbeiten, gegensätzliche Meinungen in Rede und Gegenrede klären und die sich daran anschließenden Aktionen gemeinsam durchführen. Es ist dieses der sicherste Weg, um zu einer endgültigen Verständigung zu kommen.

6. Es ist notwendig, daß man die Schwierigkeiten, die aus sachlichen (und leider auch persönlichen) Gegensätzen zwischen den einzelnen Gruppen und deren Führern bestehen, von vornherein nicht unterschätzt.

7. Endgültige engere Verschmelzungen zwischen größeren Gruppen werden erst dann stattfinden können, wenn sich unsere innerpolitischen Verhältnisse einigermaßen geklärt haben, und jedermann klar sieht, welche Richtung unsere deutsche innerpolitische Entwicklung, die doch ohne Zweifel auf die deutsche Staatsangestelltenbewegung bestimmte Rückwirkungen haben wird, nimmt. Heute liegen die Dinge doch so, daß sich jede größere Gruppe bei den politischen Parteien (in der Regel in den Landesteilen, wo die Zentralstelle liegt) einen bestimmten Einfluß gesichert hat. Wir kennen z. B. eine größere Staatsangestelltengruppe, die vor Kriegsbeginn schon ziemlich weit mit ihren Verhandlungen mit zwei bürgerlichen Parteien wegen Abfassung von 2 Mandaten zum preussischen Abgeordnetenhaus gekommen war. Imponderabilien dieser und ähnlicher Art werden nicht gerne preisgegeben. Andererseits macht vielleicht eine Aenderung des preussischen Wahlrechts eine Neuorientierung der bisherigen diesbezüglichen Tätigkeit notwendig. In diesem Zusammenhange verdient auch der Umstand Beachtung, daß die Preussische Eisenbahnverwaltung den Eisenbahnhandwerkern und -Arbeitern (aus denen ja die meisten Eisenbahn-Unterbeamten herorgehen) jetzt die Zugehörigkeit zu sozialdemokratischen Verbänden gestattet. Auch nach dem Kriege wird u. E. auf Grund der jetzt schon so langsam einsetzenden Neuorientierung der deutsch-(preussischen) inneren Politik an diesem Zustande, der weitgehende Konsequenzen auf den ganzen Entwicklungsgang der deutschen Staatsangestelltenbewegung in sich birgt, nichts geändert werden.

8. Nach dem Friedensschluß werden sich, darüber sind sich wohl heute alle Richtungen in der Staatsangestelltenbewegung einig, die Staatsangestellten mehr als bisher mit volkswirtschaftlichen und wirtschaftspolitischen Fragen beschäftigen müssen. Bis vor Kriegsbeginn gingen die wirtschaftspolitischen Ansichten der führenden Leute in den verschiedenen Lagern ziemlich weit auseinander. Doch in den 10 Kriegsmonaten haben alle Extreme umlernen müssen und dürfte gerade auf diesen Gebieten eine Verständigung nicht allzu schwer sein.

In den 8 Zeitsähen glauben wir frei von allen Gefühlsmomenten und ohne Schlagworte, rein verstandesgemäß das gesagt zu haben, was augenblicklich zu der ganzen Frage zu sagen ist. Nicht zu vergessen ist, daß das Schicksal unserer zukünftigen Standesarbeit, wie so viele andere „innere“ Fragen, entschieden wird auf den blutigen Schlachtfeldern der West- und Ostfront. Fürs erste heißt es auch für uns: „Durchhalten“ bis zu einem siegreichen Frieden.

„Für ein neues Deutschland!“

Das in Elberfeld erscheinende „Zentralorgan deutscher Eisenbahner“ befaßt sich in seiner neuesten Nummer (12) mit den materiellen Kriegsoffern der unteren Volksschichten und mit den Kriegszielen in unserer innerpolitischen Entwicklung. Eingangs wird festgestellt, daß das deutsche Volk in allen seinen Schichten große Blutopfer gebracht habe und auch bereit sei, noch weitere zu bringen. Getrübt werde das glänzende Bild der nationalen Erhebung von 1914-15 durch die Schandflecken des Lebensmittelwuchers. Im zweiten Kriegsjahr müßten die Halbheiten der wirtschaftlichen Regierungen vermieden werden. Gleich den Blutopfern sollten auch die materiellen Kriegsoffern von allen Volksschichten gleichmäßig getragen werden. Das genannte Eisenbahnerblatt fährt dann fort:

„Und trotzdem: Wir halten durch! Nach dem Kriege werden wir uns über vieles deutlich aussprechen können. Jetzt gilt es eben alle Kraft zusammenzuraffen, um zu siegen. Ein verlorener Krieg bedeutet für uns Staatsarbeiter Hunger, Not und Elend ohne gleichen. Ein siegreich beendeter Krieg hingegen schafft auch uns die Voraussetzungen für einen weiteren sozialen und wirtschaftlichen Aufstieg. Wir fühlen uns als Glieder des deutschen Volkes und verteidigen unseren — wenn auch sehr bescheidenen!! — Anteil an den Gütern der deutschen Kultur-gemeinschaft. Wir verteidigen unsere Errungenschaften auf den verschiedensten sozialpolitischen Gebieten. Und nicht nur das:

Wir kämpfen für ein neues Deutschland!

Ein neues Deutschland, in dem die Fehler der Wirtschaftsentwicklung von heute beseitigt sind.

Ein neues Deutschland, innerhalb dessen Grenzen jede ehrliche Arbeit in Stadt und Land ihren ausreichenden Lohn findet, und auch der niedrigst entlohnte Staatsarbeiter nicht mehr zeitlebens den harten Kampf um das dürftige Existenzminimum zu kämpfen braucht, sondern bei Fleiß und Sparsamkeit Aussicht auf einen bescheidenen Wohlstand hat und dadurch auf einen größeren Anteil an der Gesamtkultur des deutschen Volkes.

Ein neues Deutschland, wo selbstredend jede Lohn-erhöhung nicht mehr wie bisher dazu dienen darf, die Taschen der Boden- und Warenpekulanten zu füllen, sondern den Arbeitern wirklich zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage zugute kommt.

Ein neues Deutschland, in dessen Wirtschaftsleben der Staatssozialismus eine ausschlaggebende Rolle spielt.

Ein neues Deutschland, gesäubert von den zahlreichen wirtschaftlichen Drogen, deren Schädlichkeit sich während des Krieges besonders deutlich gezeigt hat.

Ein neues Deutschland, das jedem seiner Söhne den ihm gebührenden Anteil am vaterländischen Boden gibt, sei es zur Wert-, sei es zur Wohnstätte.

Ein neues Deutschland, dessen Staatsarbeiter aus ihrem heutigen arbeitsrechtslosen Zustande befreit werden und das schon längst fällige Staatsarbeiterrecht erhalten. (Und für die Staatsbeamten in Konsequenz dessen ein modernes Beamtenrecht. D. Red.).

Ein neues Deutschland, in dem Freiheit und Zwang in richtiger Mischung auf allen Gebieten verteilt sind.

Ein neues Deutschland, dessen Geisteswissenschaften getragen werden von deutschem Idealismus und starken sittlichen Ideen, dessen Staatsmänner und politische Führer alle Halbheiten meiden wie die Pest, und ein neues Deutschland, an dessen Spitze ein starkes soziales Kaisertum mit der bisherigen ungekürzten Kommandogewalt über Heer und Flotte steht.“

Einbau von Weichen.

Mit Abbildungen.

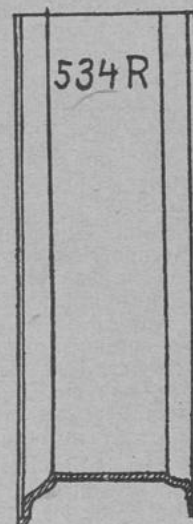
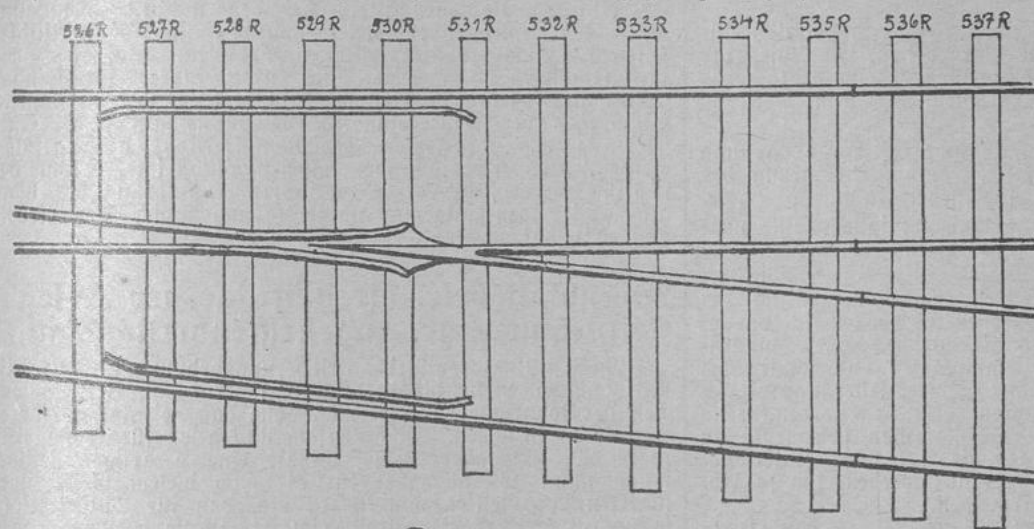
Bei Herstellung neuer Gleisanlagen ist es in der Regel stets möglich, die Weichen an den hierfür vorgesehenen Stellen gleich ordnungsmäßig einzubauen. Auch bei im Betriebe befindlichen Gleisen, die zeitweise dem Verkehr entzogen werden können, läßt sich der Einbau an Ort und Stelle ausführen. Dagegen ist dies bei Gleisen, die vom Betriebe stark in Anspruch genommen werden und bei denen eine Unterbrechung des Verkehrs nicht stattfinden darf, nicht möglich. Hier müssen vielmehr die Weichen erst vorher an einem anderen Ort zusammengestellt werden, um so die Aus-

wechselfung oder den Einbau in verhältnismäßig kurzer Zeit ausführen zu können. Diese letztere Art des Einbaues soll nachstehend etwas näher beschrieben werden.

Der Platz für den Zusammenbau der Weiche muß möglichst in der Nähe der Verlegungsstelle gewählt werden. Ist in der Nähe der Verlegungsstelle ein geeigneter Platz nicht vorhanden, so kann die Weiche auch auf einem Auszieh-

der äußere Schienenzug des geraden Stranges (1) auf die Stoßschwellen gelegt, verlascht und befestigt (Figur 2).

Da die Stoßschwellen durch die Laschenausklinkungen und ihre rechtwinklige Lage zu der Richtung des geraden Gleises festgelegt sind, so können nunmehr die zwischenliegenden Schwellen in den richtigen, mit Kreide auf den Schienen zu bezeichnenden Abständen befestigt werden. Dann wird



Figur 1.

oder Nebengleis, welches einige Zeit dem Betriebe entzogen werden kann, zusammengestellt werden. Vor Beginn der Arbeiten ist der Platz, an dem die Weiche zusammengebaut werden soll, einzuebnen. Der Zusammenbau erfolgt an Hand eines Lageplanes, wie er in den Musterzeichnungen der Weichen

Einfache Weiche.



Figur 2.

vorgesehen ist. Die Schwellen müssen stets die in der Zeichnung vorgeschriebene Lage erhalten.

Bei den eisernen Schwellen, die außer der Nummer noch mit dem Buchstaben L. oder R. versehen sind, müssen sich die Nummern auf der Seite des geraden Stranges befinden. Bei den unter und hinter dem Herzstück liegenden, nur mit den Nummern bezeichneten Schwellen muß die

der innere Schienenzug (2), zuerst auf den Stoßschwellen, darauf auf den Zwischenschwellen befestigt und, nachdem das Herzstück (3) angeschlossen ist, der äußere Schienenzug des krummen Stranges (4) und schließlich der innere Schienenzug (5) mit den Schwellen verschraubt.

Bei dem Zusammenbau von Kreuzungsweichen werden die Schwellen von dem vorher bestimmten Kreuzungsmittelpunkte aus nach der Zeichnung verteilt. Hierbei ist zu beachten, daß bei eisernen Schwellen die Nummern teils auf der einen, teils auf der anderen Seite, genau nach den Angaben der Lagepläne liegen müssen.

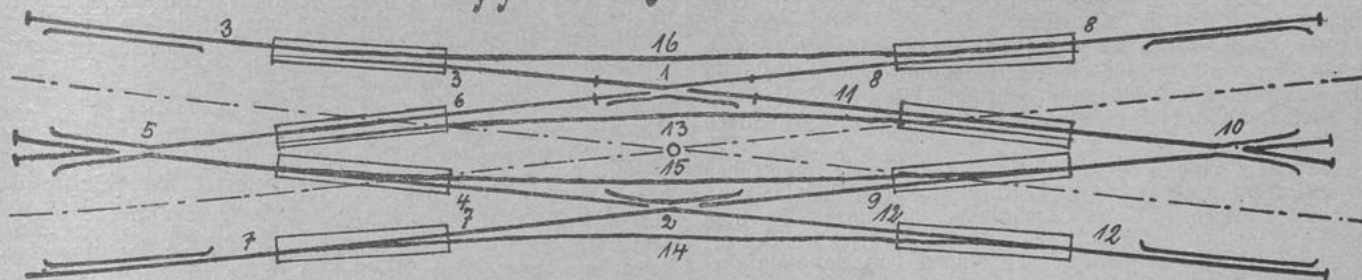
Hierauf werden zunächst die beiden doppelten Herzstücke und dann die Zungenvorrichtungen, Schienen und einfachen Herzstücke in der in Figur 3 angegebenen Reihenfolge verlegt.

Die anderen Weichen werden in ähnlicher Weise nach den Zeichnungen verlegt.

Zweckmäßig ist es, die bereits mit Kreide auf den beiden äußeren Schienensträngen vorgezeichneten Schwellenmitten mit Delfarbe an der Außenseite des Schienenkegels nachzuziehen, um so etwa später erforderlich werdende Veränderungen der Schwellenlage leicht vornehmen zu können.

Ist nun die Weiche zusammengestellt, und soll der Einbau in ein gerades Gleis erfolgen, so muß zuvor die Stelle festgelegt werden, an der der vordere Weichenstoß anschließen

Doppelte Kreuzungsweiche.



Figur 3.

Nummer, gegen die Herzstückspitze gesehen, links stehen (Figur 1). Die Bodschwelle kann je nach der Stellung des Weichenbodes verlegt werden. Zunächst wird der vordere Stoß der Weiche bezeichnet und von diesem Stoß aus sind dann die Schwellen nach der Nummer der Zeichnung zu verteilen. Darauf wird die Zungenvorrichtung und

soll. Wenn irgend möglich, ist die Weiche so zu legen, daß vor der Weichen Spitze Vollschienen zu liegen kommen.

Nachdem der Zeitpunkt des Weicheneinbaues festgelegt worden ist, sind die Vorarbeiten in Angriff zu nehmen. Das Gleis ist zwischen den Schwellen auszuklopfen. Die Laschen- schrauben sind an den Stößen, an welchen das Gleis ge-

trennt werden soll, zu lösen, gangbar zu machen, einzufetten und wieder anzuziehen. Ebenso sind sämtliche Arbeiten, wie Schaffen eines Platzes für das herauszurückende Gleis und zur Lagerung der Materialien, sowie Wegräumen etwaiger Hindernisse, vorher auszuführen. Werden Pflöschienen zum Anschluß an das liegende Gleis gebraucht, so sind auch diese, wenn irgend möglich, vorher zu schneiden und zu bohren.

Ebenso müssen auch, wenn die Weiche als Ersatz für eine andere eingebaut wird, alle Vorarbeiten, wie Lösen der Pflöschrauben an den Trennungstellen, Ausheben des Rieles und Schneiden der Pflöschienen vor dem Verlegen beendet sein.

Das Verlegen der Weiche muß möglichst am Tage und zu solcher Zeit geschehen, in welcher es ohne Störung des regelmäßigen Zugverkehrs vor sich gehen kann.

Vor und hinter jeder Weiche muß wenigstens eine neue Schiene gleicher Form eingelegt werden, da Uebergangsschienen an den Weichenstößen vermieden werden müssen.

Beim Aufschrauben der Schienen und namentlich der Zungenvorrichtungen auf die eisernen Schwellen ist darauf zu achten, daß die Schienen und die Weichen- oder Zungenplatten außen scharf an den Klemmplatten und somit auch an den Schwellen anliegen, damit Spurerweiterungen durch Hinausdrängen beim ersten Befahren vermieden werden. Beim Vorzeichen der Löhler in den Holzschwellen ist darauf zu achten, daß die Schienen fest gegen die Haken der Unterlagsplatten oder der Klemmplatten gedrückt werden, um so Abweichungen in der Spur zu vermeiden.

Sind alle Vorarbeiten fertiggestellt, so werden die in Frage kommenden Dienststellen vom Bahnmeister benachrichtigt und die erforderlichen Anordnungen getroffen.

Hat der Zug, nach welchem das Einlegen der Weiche erfolgen soll, die Einbaustelle befahren, so ist die erforderliche Gleisabspernung vorzunehmen.

Nun ist das alte Gleis oder die alte Weiche einzeln auszubauen, oder wo es die örtlichen Verhältnisse gestatten, im ganzen oder in einzelnen Teilen herauszubringen. Dann wird der Boden an der Einbaustelle eingeebnet und das feste Erdreich aufgelockert. Nun wird die neue Weiche in 2 bis 3 Teile zerlegt und einzeln eingeschoben, das gerade Gleis durchgerichtet, die Stoßklüden eingelegt, die getrennten Stöße wieder zusammengelastet und der Anschluß durch Einbau von Pflöschienen hergestellt. Darauf sind sämtliche Schwellen zu unterfüllen, genau zu richten und leicht anzustopfen. Nun ist die Weiche fertig zu stopfen und mit Klemmer gegen das Wandern der Schienen zu versehen.

Das gleichmäßige feste Unterstopfen der Schwellen auf ihrer ganzen Länge ist für die sichere Lage der Weiche ein dringendes Erfordernis. Namentlich sind während der ersten 8 bis 10 Tage nach dem Befahren die Mitten der drei Herzstückschwellen unter und neben der Spitze und die zwei Schwellen unter der Zungenwurzel wiederholt nachzustopfen.

Der Uebergang der Weichenschienen zu den geneigten Schienen des Gleises wird bei eisernen Schwellen dadurch erreicht, daß auf einer Schwelle zunächst die halbe Schienenneigung durch Unterlegen von Uebergangsplatten hergestellt wird.

Liegen in einem Gleis zwei Weichen 40 Meter und darunter von einander entfernt, so werden die zwischenliegenden Schienen gleichfalls nicht geneigt verlegt, um allzu häufige Uebergänge von geneigten Schienen auf senkrecht stehende Schienen zu vermeiden.

Bei Holzschwellen wird die Uebergangsschwelle durch Rappen der Auflager für die Unterlagsplatten ohne Neigung auf die halbe Schienenneigung gebracht. An den Stoßschwellen darf kein Wechsel in der Schienenneigung vorgenommen werden.

Nach dem Einbau der Weiche sind die in Frage kommenden Stellen rechtzeitig von der Aufhebung der Gleispspernung zu benachrichtigen und die Signale zu beseitigen. Je nach Lage der örtlichen Verhältnisse ist, wenn erforderlich, bei den zuerst die Weiche befahrenden Zügen das Langsamfahrtsignal auszustellen.

Die Zeitdauer der Auswechselungsarbeiten richtet sich jedesmal nach der Anzahl der dabei beschäftigten Arbeiter, deren Fertigkeit und den örtlichen Verhältnissen. Es sei noch besonders darauf hingewiesen, daß stets genügend Handwerkszeug, wie Richt- und Hebezeuge, Meißel, Hauen und mehrere Blätter zur Schienenlänge, am Platze sein muß, da durch das Fehlen eines Stückes Werkzeug, zumal bei Nachtarbeit, die Fertigstellung bedeutend verzögert werden kann.

Röpfe, Köslin.

Den kriegsinvaliden Hilfsbeamten und Arbeitern der Staatsbahnen

Sollen die Militärintalidenrenten auf den Lohn nicht angerechnet werden, es findet auch keine Lohnkürzung wegen verminderter Tauglichkeit statt. Nach der Lohnordnung behalten in den Eisenbahndienst zurückkehrende Kriegsinvaliden ihr früheres Lohndienstalter; bei den in den Eisenbahndienst neu eintretenden Kriegsinvaliden sind die Militärzeiten auf das Lohndienstalter anzurechnen. Hinsichtlich der zurückkehrenden Handwerker, die infolge ihrer Kriegsinvaliddität nicht wieder als Handwerker beschäftigt werden können, soll wegen der Neuordnung des Lohndienstalters die Entschädigung der vorgelegten Eisenbahndirektion herbeigeführt werden. Die Kriegsinvaliden sollen möglichst im Zeitlohn beschäftigt werden, bis der Invalide in Ausführung der hierauf abzielenden allgemeinen Bestrebungen sich der Arbeit angepaßt hat.

Merktblatt betr. die Beiträge der Kriegsteilnehmer zur Angestelltenversicherung.

Nach § 1393 der Reichsversicherungsordnung werden Militärdienstwunden für die Invalidenversicherung als Beitragswunden der Lohnklasse 2 angerechnet, ohne daß Beiträge entrichtet zu werden brauchen. Das Versicherungsgefeß für Angestellte (vom 20. Dezember 1911) enthält eine derartige Bestimmung nicht. Es ist daher für die nach diesem Geße versicherten Angestellten von Bedeutung, daß für Militärzeiten je nach Lage der Verhältnisse im Einzelfalle gezielte oder freiwillige Beiträge entrichtet werden, damit nicht nur vor dem Kriege erworbene Anwartschaft erhalten bleibt, sondern auch die weitere Zursüßlegung der Wartezeit ermöglicht wird. Die für die Beitragsentrichtung während des Krieges maßgebenden Vorschriften hat der Rentenausschuß Berlin der Angestelltenversicherung in einem Merktblatt zusammengestellt, daß in Nummer 4 des Jahrgangs 1915 (S. 49 ff.) der „Angestelltenversicherung“ (Mündliche Nachrichten der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte) veröffentlicht ist.

Der preußische Eisenbahnminister hat nun durch Erlaß vom 2. d. M. die königlichen Eisenbahndirektionen veranlaßt, an der Hand dieses Merktblattes alsbald zu prüfen, ob die Beiträge für die der Angestelltenversicherung unterliegenden Kriegsteilnehmer der Eisenbahnverwaltung richtig entrichtet sind, und die Vorschriften des Merktblattes künftig sorgfältig zu beachten, damit den Kriegsteilnehmern nicht irgend welche Nachteile aus einer unrichtigen Beitragsentrichtung erwachsen.

Ausgleich in der Stellenbesetzung.

Um zu vermeiden, daß in einem Direktionsbezirk Staatsstellen für Stationschaffner, Magazinaufseher, Fahrkartendrucker, Bürodienner und Fahrkartenausgeber in Ermangelung versorgungsberechtigter Bewerber wegen Mangels während des Krieges offen gehalten werden, während in anderen Bezirken versorgungsberechtigte Bewerber wegen Mangels an offenen Stellen nicht einberufen werden können, bestimmt ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 22. v. M., daß in dieser Beziehung durch das Königl. Eisenbahn-Zentralamt ein Ausgleich im Staatsbahnbereich herbeigeführt wird. Zu diesem Zwecke sind die vorgeschriebenen Anzeigen über eine etwaige Offenhaltung der genannten Staatsstellen künftig nicht an den Minister, sondern an das Königl. Eisenbahn-Zentralamt zu richten, das von den königlichen Eisenbahndirektionen auch fortlaufend über die Zahl der bei ihnen etwa für diese Stellen vorgemerkten Bewerber zu unterrichten ist. Unbesetzte Staatsstellen eines Bezirks sind vom Königl. Eisenbahn-Zentralamt anderen Bezirken zur Besetzung zu überweisen, und zwar demjenigen Bezirk, in dem jeweilig die meisten Bewerber vorgemerkt sind. Sollte der Fall eintreten, daß eine königliche Eisenbahndirektion die überwiesene Stelle nicht besetzen kann, so hat sie die Stelle dem Königl. Eisenbahn-Zentralamt zur anderweitigen Vergebung wieder zur Verfügung zu stellen. Der Herr Minister behält sich vor, nach Beendigung des Krieges einen Ausgleich in der Stellenbesetzung herbeizuführen.

Einführung von Fahrscheineffekten in Belgien.

Nach einer Bekanntmachung des Deutschen Eisenbahn-Verwaltungsrats in Brüssel werden mit Gültigkeit vom 1. Juni d. Js. ab auf den zu dessen Geschäftsbereich gehörigen

Eisenbahnen des deutschen Militärbetriebes auf dem westlichen Kriegsschauplatz Fahrtscheinhefte 2. und 3. Klasse zu ermäßigten Fahrpreisen eingeführt. Die Fahrpreise betragen für die zweite Klasse 0,06 Frank, für die dritte Klasse 0,04 Frank für einen Kilometer. Außerdem werden Arbeiter- und Schülerhefte (nur für die dritte Klasse gültig) zum Einheitspreise von 0,025 Fr. für 1 Kilometer ausgegeben. Die Fahrtscheinhefte gelten für 20 Fahrten zwischen zwei bestimmten Stationen nach Wahl der Reisenden innerhalb drei Kalendermonaten mit der Maßgabe, daß der Ausgabemonat als voller Monat angerechnet wird. Die Hefte sind nicht übertragbar; sie müssen die Photographie des Reisenden enthalten und von diesem eigenhändig unterschrieben sein. Der Inhaber eines Fahrtscheinheftes hat vor Antritt einer jeden Fahrt das Heft und die etwa erforderliche Reiseegenehmigung (Reisepaß, Passierschein usw.) bei der Fahrkartenausgabe vorzulegen. Fahrgehalt auf nicht oder nur teilweise ausgenutzte Fahrtscheinhefte wird nicht erstattet. Die Fahrtscheinhefte sind bei den Fahrkartenausgaben mittels der dort erhältlichen Bordrude zu bestellen. Zur Erlangung von Arbeiter- und Schülerheften sind die vorgeschriebenen Bescheinigungen beizubringen. Nähere Auskunft über die Ausgabebedingungen erteilen die Dienststellen.

Signalvorrichtung gegen Eisenbahnunfälle

Mit einer neuen Erfindung zur Verhütung von Eisenbahnunfällen ist, wie die „Frankf. Ztg.“ berichtet, unlängst der Feisenhauer Albert Donner in Greiz vor einem großen Kreis von Sachverständigen, der sich aus Vertretern der staatlichen, städtischen und Eisenbahnbehörden zusammensetzte, an die Öffentlichkeit getreten. Ueber die Einzelheiten der Konstruktion und ihre Wirkungen teilen die „Leipziger Neuesten Nachrichten“ folgendes mit: Donners Erfindung stellt sich als ausgezeichnete Signalvorrichtung dar, die in jeder Lage vor Kurven, Tunnels, bei Dunkelheit und nebliger Witterung dem Lokomotivführer die Streckensignale schon 200 Meter vorher anzeigt. So, wie sie auf der Strecke stehen, zeigen sie sich auch auf der Maschine dem Lokomotivführer. 200 Meter vor jedem Streckensignal gibt ein automatisches Glockenzeichen dem Führer das Herannahen eines Signals bekannt. Erscheint auf der Maschine ein Hauptsignal auf „Stopp“, so kommt der Zug ohne weiteres zum Stillstand, wobei die Tätigkeit des Lokomotivführers überhaupt ausgeschaltet ist. Ebenso wirkt die Vorrichtung bei falscher Weichenstellung, auch hier muß der Zug unbedingt anhalten. Soll die Fahrt wieder fortgesetzt werden, so genügt ein Druck des Lokomotivführers um alle selbsttätigen Signale wieder abzustellen. Das Besondere ist nun, daß trotz der Abstellung die Signale weiter fortwirken. — Die praktische Prüfung der Erfindung durch die Sachverständigen soll ausgezeichnete Ergebnisse geliefert haben.

Tränkung von Kiefernswellen.

Zur Tränkung von Kiefernswellen soll nach einer ministeriellen Bestimmung versuchsweise eine Dinitrophenolsalzlösung verwendet werden. Die nach diesem Verfahren getränkten Schwellen unterliegen einer zwölfjährigen Gewährleistung gegen Fäulnis dergestalt, daß von den Tränkungsunternehmen für alle Schwellen, die in den ersten 8 Jahren nachweislich gegen Fäulnis zur Auswechselung gelangen, der volle Tränkungspreis an die Eisenbahnverwaltung zurückgezahlt wird. Für die weiteren vor Ablauf der zwölfjährigen Gewährleistung wegen Fäulnis zur Auswechselung kommenden Schwellen ist der Eisenbahnverwaltung für jedes an der Gewährzeit fehlende Jahr ein Zwölftel des Tränkungspreises zurückzuerstatten. Das erste Gewährjahr beginnt für die im ersten Halbjahr 1915 getränkten Schwellen mit dem 1. Juli 1915, für die im zweiten Halbjahr 1915 zur Tränkung gelangenden Schwellen mit dem 1. Januar 1916. Die Schwellen erhalten besondere Bezeichnungsnägel. Die Kontrolle über die Schwellen hat das königliche Eisenbahn-Zentralamt zu führen. Es sind ihm deshalb alle innerhalb der Gewährzeit infolge von Fäulnis eintretenden Abgänge an diesen Schwellen eines jeden Gewährjahres mitzuteilen. Zur Erleichterung der Kontrolle sind die Schwellen tunlichst im Zusammenhange zu verlegen.

Elektrische Beleuchtung von Weichen-Signalen.

Genannte Einrichtung erhalten gegenwärtig mehrere Bahnhöfe der königlichen Eisenbahndirektion Berlin. Eine Phase des zur Verfügung stehenden Drehstroms von 220 Volt wird

in kleinen, in der Nähe von Weichenlaternen aufgestellten Transformatoren auf 50 Volt abgespannt (Bauart Siemens u. Halske) oder durch Spannungsteiler in einen Dreiteiler von 2×110 Volt zerlegt (Bauart Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft). Die Spannung von 50 oder 110 Volt wird den Weichenlaternen von einem neben dem Weichenblock angebrachten Anschlußkasten in einem Stahlpanzerkabel zugeführt, das in einem innerhalb der drehbaren Laternenachse feststehenden Gasrohr steckt. Das Kabel endet oben in eine sich nicht lödende Fassung (Swan oder Marine-Edison). Die geringe Spannung gestattet die Verwendung von außerordentlich stofffesten Glühlampen. Die Schalter, durch die mehrere zusammenliegende Weichenlampen zugleich geschaltet werden können, sind in den Stellwerken angebracht. Der Weichensteller kann somit genau gemäß dem Lichtbedürfnis die Lampen ein- und ausschalten. Die Kabel besitzen Eisen- oder Zinkseile von 4 bzw. 2,5 qmm Querschnitt.

Messungen an bereits fertig gestellten Anlagen haben ergeben, daß der Stromverbrauch für jede Weichenlaterne, die mit einer 105-W.-Metalldrahtlampe ausgestattet ist, im Stellwerke gemessen durchschnittlich 11,2 Watt beträgt. Der Stromverbrauch am Zähler wird daher im allgemeinen 12 Watt nicht übersteigen. Die Anlagekosten betragen mit den im Anfang dieses Jahres festgesetzten Kabelpreisen einschließlich aller Verlegungs- und Erdarbeiten im Durchschnitt 110 Mark für jede eingerichtete Weichenlaterne.

Ueber Abnahme von Stein Schlag für Eisenbahn- und Straßenbauten

lesen wir im „Deutschen Steinbildhauer-Journal“: Die Steinbruchbesitzer klagen durchweg, daß in der Abnahme von Stein Schlag die Eisenbahnverwaltungen und die Straßenbaubehörden ihre Wünsche, die sie meist zugleich im Interesse der betreffenden vergebenden Behörden vorbringen, unberücksichtigt bleiben. Es sei wiederholt gesagt worden, daß sich eine Verfügung der Eisenbahnverwaltungen notwendig mache, die bestimme, daß bezüglich des Kleinschlags eine größere und regelmäßige Abnahme der in Auftrag gegebenen Mengen erfolge. Leider sei eine derartige Verfügung bis heute nicht ergangen, und die Schäden, die den Steinbruchbesitzern aus der unregelmäßigen Abnahme des Stein Schlags erwachsen, haben eine bedenkliche Höhe erreicht.

Die vergebenden Behörden würden, wenn sie sich etwas mehr in den Betrieb eines Steinbruchs vertiefen wollten, sehr bald zu der Einsicht kommen, daß sie im vorliegenden Falle einem Wünsche entgegenstehen, dessen Erfüllung in gewisser Beziehung die Anerkennung einer Existenzfrage der Steinbrüche darstelle. Die vollständige Stodung in der Abnahme von Schotter und Kleinschlag, wie sie wiederholt im Laufe des Jahres eintrete, habe für viele Brüche die Notwendigkeit im Gefolge, zu Arbeiterentlassungen zu schreiten. Das sei zunächst für die Arbeiter schmerzhaft. Der Nachteil, der für die Steinbruchbesitzer durch die Arbeiterentlassungen entstehe, tritt zunächst wenig in Erscheinung. Er werde aber dann, wenn die Anforderungen der Eisenbahnverwaltung und Straßenbauverwaltungen an die Steinbrüche schnell, z. T. sogar unerwartet herantreten, zu einer Katastrophe für die Bruchbesitzer, deren Beseitigung dringend wünschenswert sei. Es sei nämlich dann in den meisten Fällen nicht möglich, die notwendigen Arbeiter wiederzubekommen, da die entlassenen Arbeitskräfte sich inzwischen oft anderen Berufszweigen zugewandt haben. Die Folge davon sei, daß sehr oft Lieferungs-schwierigkeiten entstehen und daß die Firmen den Dispositionen der Behörden nicht gerecht werden können. Leider seien manche Verwaltungen dann auch noch so rücksichtslos, falls der Steinbruchbesitzer nicht zur rechten Zeit liefern könne, ihn von künftigen Vergabungen auszuschließen. Das „Steinbildhauer-Journal“ weist darauf hin, daß die Handelskammer zu Lennep (Rheinpr.) sich im vorigen Jahre in der in Frage stehenden Angelegenheit an die Eisenbahndirektion Elberfeld gewandt hatte, die erklärte, daß die Abnahme der Stein Schlaglieferungen den Betriebsverhältnissen der für die Verwendung des Stein Schlags in Betracht kommenden Strecken angepaßt werden müsse, damit die einzelnen Sendungen tunlichst unmittelbar nach ihrem Eingang ohne Störung des Betriebes und ohne Erschwerung der Bauausführungen eingebaut werden können. Eine vorherige Lagerung der Stein Schlaglieferungen, die auch wegen Platzmangels nur in seltenen Fällen möglich sein würde, müsse zur Vermeidung von doppelten Auf- und Abladefosten vermieden werden. Da für den Einbau des Stein Schlags vornehmlich die bessere Jahreszeit in Betracht komme, sei in den Angebotsbogen bestimmt, daß der Abruf in der Zeit vom Tage des Zuschlags bis zum 1. Oktober erfolge, wobei ein späterer Abruf aller-

dings vorbehalten bleibe. Gegen dieses Verfahren seien seitens der Lieferanten in früheren Jahren Beschwerden nicht geführt worden; in gegebenen Fällen werde den Lieferanten aber auch soweit als irgend möglich entgegengekommen.

Man könne nicht behaupten, daß dieser Bescheid der Eisenbahndirektion Elberfeld auf die billigen Wünsche der Steinindustrie Rücksicht nehme, es sei vielmehr notwendig, in der Abnahme von Steinbrüche eine größere Regelmäßigkeit eintreten zu lassen. Nun habe zwar, wie die Eisenbahndirektion Elberfeld der Handelskammer zu Lennep mitteilte, der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten einen Ausschuss eingesetzt, der sich mit der Ausarbeitung eines für sämtliche Eisenbahndirektionsbezirke vorgesehenen übereinstimmenden Verfahrens für die Vergebung von Steinmaterialien befasse, aber von den Beratungen des Ausschusses sei bisher noch nichts bekannt geworden. Es scheine fast, als ob der Ausschuss noch gar nicht bestehe. Da viele Steinbrüche gegenwärtig nicht einmal in der Lage sind, die durch die Einberufungen zum Militär stark verminderte Arbeiterzahl zu beschäftigen, sei es zeitgemäß, an die Eisenbahnverwaltungen die Bitte zu richten, den Bedarf für das Etatsjahr 1915 bald und so zu decken, daß die Steinbrüche schon in nächster Zeit ihre Dispositionen bezüglich der Wiederinbetriebsetzung ihrer Anlagen treffen können. Wenn sich die Eisenbahnverwaltungen und die städtischen Tiefbauämter, die für die Vergebung von Steinmaterialien zu Straßenbauzwecken in Frage kommen, entschließen würden, auch die Materialien für solche Bauten in Auftrag zu geben, die zunächst noch nicht ausgeführt werden sollen, so würden die Behörden damit ermöglichen, daß die Steinbrüche wieder etwas bessere Beschäftigung bekommen. Die Behörden würden sich damit nicht nur den Dank der Steinbruchbesitzer, sondern auch denjenigen der in den Steinbrüchen beschäftigten Arbeiter sichern.

(W. f. d. Bm.)

Die Wolksholzsche Tunnel-Druckbetonierung vor dem Reichsgericht.

Urteil des Reichsgerichts vom 15. Juni 1915.

(Nachdruck verboten.)

Das bekannte Tunnel-Druckbetonierungs-Verfahren, die patentierte Erfindung des Berliner Tiefbauunternehmers August Wolksholz, beschäftigte am 15. Juni 1915 in einem Wettbewerbsprozeß das Reichsgericht. Es handelte sich um folgenden Sachverhalt:

August Wolksholz, Inhaber einer Tiefbaufirma, hat auf Anmeldung vom 6. November 1903 durch Bescheid vom 25. Juli 1906 unter Nr. 179650 ein deutsches Reichspatent erhalten auf ein „Verfahren zur Herstellung wasserdichter Böden, Wände und Decken an Bauwerken mit Hilfe von Isolierschichten dadurch, daß in besonders hierzu hergestellte Hohlräume flüssiges Zement eingegossen und unter hohem Druck gehalten wird, bis der Beton abgebinden hat.“ August W. hat dieses Verfahren weiter ausgebaut und praktisch verwertet und zwecks neuer Kundenwerbung im März 1911 dem „Zentralblatt der Bauverwaltung“ und einer anderen Fachzeitschrift Prospekte beilegen lassen, in denen das „Tunneldruckbetonierungs-Verfahren System August Wolksholz“ genau beschrieben wurde. In dem Prospekt hieß es: Das Verfahren sei durch eine Reihe deutscher Patente geschützt. Es bestehe darin, daß in den Hohlraum zwischen dem Mauerwerk des Tunnels und dem Erdreich flüssiger Beton unter einem Druck bis zu zehn Atmosphären hineingepreßt werde und nach dem Erstarren einen undurchdringlichen Panzer für den Tunnel bilde. Daher sei diese Methode viel vorteilhafter und zweckmäßiger als das alte Zementmilch-Einspritzungsverfahren, wo durch Ueberflutung des Tunnelmauer-Rückens mit Zement nur ein dünner Betonüberzug geschaffen werde, der keinen sicheren Abschluß gegen Wasseradern bilde. Dieses neue Verfahren gehöre nur seiner Firma und sei sowohl bei Reparaturen als auch bei Neubauten von Tunneln erprobt. Ähnliche Anpreisungen enthielten auch die Geschäftsbriefe des W.

August W.'s Bruder, Adolf, der ebenfalls als Tiefbauunternehmer die Trockenlegung von Tunneln, jedoch nach dem alten Zement-Einspritzungsverfahren, betreibt, und mit seinem Bruder stark konkurriert, fühlte sich durch dessen Reklame geschädigt. Adolf Wolksholz stellte daher gegen seinen eigenen Bruder Strafantrag wegen wissentlicher irreführender Reklame bezüglich gewerblicher Leistungen (§ 4 des Wettbewerbsgesetzes) und wegen Patentverletzung (§ 40 des Patentgesetzes), weil August W. sich des Besitzes mehrerer Patente rühme und behauptete, daß sein Verfahren besser als alle anderen und nicht nur bei Tunnelneubauten, sondern auch bei Tunnelreparaturen anwendbar sei, was aber im Patent gar keine Stütze finde. Das Landgericht Ber-

lin 2 hat jedoch am 29. Januar 1915 den August Wolksholz aus folgenden Gründen freigesprochen:

Patentanmeldung liegt nicht vor. Für das Tunnel-Druckbetonierungsverfahren, das erst durch August Wolksholz in die Tiefbaupraxis eingeführt worden ist, besitzt er ein Haupt- und mehrere Zusatzpatente, und für eine hierzu benötigte Wasserspülvorrichtung noch ein selbständiges Patent. Ebenso ist auch kein unlauterer Wettbewerb erwiesen. Nach dem Patent dient das Verfahren allgemein zur Trockenlegung von „Bauwerken“, worunter sowohl Neubauten als auch Reparaturen und Abdichtungen bereits vorhandener Tunnelanlagen zu verstehen sind. Schließlich ist auch jede Instandsetzung eines alten Tunnels ein teilweiser Neubau. Die Schilderung des Verfahrens in dem Prospekt ist nicht übertrieben. Nach dem Gutachten des Tiefbau-Sachverständigen Biedermann handelt es sich bei dem patentierten Tunnel-Druckbetonierungsverfahren darum, daß zwischen die Rückseite des Tunnelmauerwerks und das dahinterliegende „Gebirge“ mittels einer patentierten Vorrichtung Wasser unter hohem Druck eingepumpt, hierdurch ein beträchtlicher Hohlraum geschaffen und das Erdreich durch die nachhaltige Wasserpfüllung von allem Morast und Schlamm gereinigt wird. In die so entstandenen Hohlräume wird dann unter hohem Druck Zementmörtel eingegossen, der alle Risse und Falten des Mauerwerks und der Erdschicht lückenlos ausfüllt und nach dem Festwerden einen Betonpanzer abgibt, der eine dauernde vollkommene Abdichtung und Trockenlegung des Tunnelbaues gegen Wassereinträge darstellt. Diese Methode ist tatsächlich dem früheren Einspritzungsverfahren überlegen und eine neue technische Errungenschaft. Wenn der Angeklagte für seine Tunnel-Armierung die Ueberlegenheit gegenüber allen anderen Verfahren beansprucht, so ist das nur eine reklamehafte Wendung, keine strafbare falsche Tatsachenbeschreibung. Ferner ist erwiesen, daß W. kein Verfahren sowohl bei Neubauten als auch bei Verbesserungen reparaturbedürftiger alter Tunneln erfolgreich angewendet hat. Daher die Freisprechung.

Der Nebenkläger Adolf Wolksholz legte hiergegen Revision ein, weil kein Obergutachten eingeholt worden und die Behauptung des Prospektes von der Anwendbarkeit der Tunneldruckbetonierung auch bei Reparaturen eine im Patent nicht begründete bewusste Unwahrheit sei. Das Reichsgericht hat jedoch auf Antrag des Reichsanwalts das Rechtsmittel als unbegründet verworfen und dem Nebenkläger Adolf W. die Kosten auferlegt. Die tatsächliche Auslegung des Patents, die dahin geht, daß das Verfahren bei „Bauwerken“, mithin sowohl bei „Neubauten“ als auch bei „Reparaturen“ dient, steht im Einklang mit den Rechtsgrundsätzen des Reichsgerichts betreffend das Wettbewerbs- und das Patentgesetz, wie auch dem § 330 des Strafgesetzbuches. Ein Obergutachten war nicht erforderlich. (Aktenzeichen 2 D. 199/15.)

Vereinsnachrichten.

B.-V. Aachen. Unsere nächste Versammlung findet am Sonntag, den 4. Juli 1915, in Aachen, Bahnhofstr. 30 statt. L.-D. wird in der Versammlung bekannt gegeben. Allenfallsiges Erscheinen dringend erwünscht. Ferner bitte ich um sofortige Mitteilung, falls jemand die Wohnung gewechselt hat.

Der Vorstand.
J. A.: Jansen, Vors.,
Eilendorf, Bahnhofstr. 92.

B.-V. Barmen-Nittershausen. Unsere nächste Versammlung findet am 11. Juli 1915, nachmittags 3 Uhr im Lokale des Staatseisenbahnvereins B.-Nittershausen in Nittershausen statt. Zahlreiches Erscheinen der Mitglieder ist erwünscht.

Rohr, Vors.

B.-V. Düsseldorf. Am Sonntag, den 4. Juli, findet im Restaurant Leopold Bischof, Düsseldorf, Worringer Str., unsere Vierteljahrs-Versammlung statt. Tagesordnung wird in der Versammlung bekannt gegeben. Um zahlreiches Erscheinen wird gebeten. Mitglieder, welche dienstlich verhindert sind, bitte ich, den Beitrag an unsern Kassierer, Herrn Köngen, einzulösen.

Bachhausen, Vors.

B.-V. Gütersloh i. W. Die am 24. Mai d. J. in Gütersloh im Vereinslokal abgehaltene Generalversammlung wurde vom ersten Vorsitzenden, Kollegen Brack, eröffnet. Derselbe hieß alle Kollegen herzlich willkommen. Die Tages-Ordnung wurde glatt erledigt. Ein Antrag, die Versammlungen während des Krieges nur nach Bedarf einzuberufen, fand keine Zustimmung. Den Mitgliedern aber wird besonders ans Herz gelegt, mit dem Einsenden ihrer Vierteljahrsbeiträge von 2,50 M. pünktlicher als bisher zu sein. Die Einsendung hat zu erfolgen: „An den Kotten-

fürher Herrn Wilhelm Westermann in Rheda i. W. am Bahnhof." Am Schlusse der Versammlung wurden unsere Brüder und Söhne, welche den Heldentod für Kaiser und Reich starben, durch Erheben von den Sigen geehrt. Nächste Versammlung wird besonders bekannt gegeben. — (Die Versammlungen müssen jedes Vierteljahr abgehalten werden. Die Schriftl.)

Brinkötter, 1. Schriftführer.

B.-B. Geestemünde. Die nächste Versammlung findet am 4. Juli, nachmittags 4 Uhr im Vereinslokal (Nordmanns Hotel) statt. Alle dienstfreien Kollegen werden gebeten, zu erscheinen, weil dringende Sachen zu erledigen sind. Die Kollegen werden vom Vorstand nochmal daran erinnert, die noch nicht entrichteten Beiträge zu zahlen. Die Kollegen, denen es nicht möglich ist, an der Versammlung teilzunehmen, wollen die Beiträge durch Postanweisung oder durch Kollegen an den Schatzmeister Heinrich Jäger in Geestemünde, Grünestr. Nr. 21, abliefern. Tagesordnung wird in der Versammlung bekannt gegeben.

J. A.: Hinrich Schwade, Schriftf.

B.-B. Hannover. Bekanntmachung. Die nächste Versammlung findet am Sonntag, den 4. Juli 1915, nachm. 3 Uhr in Hannover im Hotel zur Post, Rosenstraße 1, statt. Sämtliche Mitglieder werden gebeten, ihre genaue Adresse bis 15. Juli d. Js. beim Schriftführer anzugeben, zwecks Aufstellung einer neuen Mitgliederliste, und auch die Beiträge pünktlich an den Schatzmeister einzusenden, und zwar pro Mitglied 2,50 M. porto- und bestellgeldfrei.

J. A.: Maack, Schriftführer.

Bez.-B. Hagen. Bericht über die Vorstandssitzung am 13. 6. in Hagen. Laut Beschluß der Vorstandssitzung soll in der Versammlung am 18. 7. ein Vortrag über das Thema „Wie fördern wir unsere Schweine- und Ziegenzucht?“, verbunden mit einer Belehrung über den Gemüsebau im Kriege, gehalten werden. Die Mitglieder wollen in diesem Sinne bei ihren Aemtern freie Fahrt ohne Anrechnung beantragen. Damit die Versammlung vorzugsweise besucht werden kann, ist das vorbenannte Thema bei Anforderung des Freischeines unbedingt anzugeben.

Hesse, 1. Schriftführer.

Bez.-B. Leipzig u. Umg. Unsere nächste Versammlung findet Mittwoch, den 7. Juli, abends 8 Uhr, in Leipzig-Eutritzsch im Vereinslokale (Sängerhalle) statt. Ich lade hierzu alle abkömmlichen Kollegen und Nichtmitglieder freundlichst ein.

J. A.: Liebau, 1. Schriftf.

B.-B. Lauburg (Bom.) Gemäß dem Versammlungsbeschlusse vom 19. 4. 15 fällt die im Juli fällige Versammlung aus. Die Kollegen werden gebeten, die Beiträge pünktlich an den Schatzmeister, Karl Wendt in Sagorisch (Wpr.) W. S. 234, einzusenden. Die Säumigen werden besonders an ihre Pflicht erinnert.

Rid, 1. Vorf.

Bez.-B. Mienburg (Wefer) u. Umg. Bekanntmachung. Unsere nächste Versammlung findet am Sonntag, den 18. Juli, nachmittags 2½ Uhr, in Wunstorf im Gasthaus des Herrn Borchers statt. Die Tagesordnung wird in der Versammlung bekannt gegeben. Es wird dringend gebeten, daß sämtliche dienstfreien Kollegen in der Versammlung erscheinen. Auch wird erwünscht, Kollegen im Beir, die dem Verein noch fernstehen, zu der Versammlung einzuladen und mitzubringen.

Der Vorstand.

J. A.: Beermann, Schriftf.

Bez.-B. Münster. Die nächste Versammlung findet am Sonntag, den 25. Juli 1915, in Bremen statt. Zeit und Lokal werden in nächster Nummer der Zeitschrift angegeben.

H. Schröder, 1. Vorf.

Bez.-B. Saarbrücken u. Umg. Bekanntgabe und Einladung! Unsere nächste Vierteljahrsversammlung findet am Sonntag, den 1. August, nachmittags 2 Uhr in Saarbrücken 2, Gasthaus Busch, Lebachstr. 124 („Schleifmühle“) statt. Tagesordnung wird in der Versammlung bekannt gegeben. Alle an diesem Tage dienstabkömmlichen Kollegen werden gebeten, in dieser Versammlung zu erscheinen und recht viele Nichtmitglieder einzuführen. Da beim Jahresabschluß (Jahrgang 1. April 1914 bis 31. März 1915) festgestellt wurde, daß noch mehrere Mitglieder unseres Vereins, darunter einige sogar noch mit mehreren Quartalsbeiträgen im Rückstande sind, so wollen dieselben ihren Verpflichtungen baldigst nachkommen. Sämtliche Vereinsbeiträge müssen stets bis zum 20. des ersten Monats im Vierteljahr im voraus von den Mitgliedern an den Kassierer eingezahlt sein, damit die für den Verband bestimmten Eintrittsgelder und Beiträge bis spätestens zum 15. des 2. Monats im Quartal an den Verbandskassierer abgeliefert werden können. Bei

allen Geldsendungen durch die Post ist auf dem Postabschnitte genau anzugeben, von wem und für welches Quartal das Geld ist. Geldsendungen sind nicht, wie dies schon des öfteren vorgekommen, an den Schriftführer, sondern nur an den Kassierer, Kottenführer Heinrich Stah in Saarbrücken 2, Lebachstr. 114, zu richten.

J. A.: Schneider, Schriftführer.

Bez.-B. Schneidemühl. Versammlungsbericht. Zu der am 5. 4. 15 in Schneidemühl stattgefundenen Versammlung waren 13 Kollegen erschienen. Der 1. Vorsitzende eröffnete die Versammlung um 2 Uhr nachmittags unter Begrüßung der anwesenden Kollegen und gedachte auch hierbei unseres allerhöchsten Kriegsherrn Kaiser Wilhelm II. und der tapferen Krieger in Ost und West mit einem dreimaligen Hurra, in welches sämtliche Kollegen begeistert einstimmten. Hierauf gab der 1. Vorsitzende die Tagesordnung bekannt. Punkt 1. Verlesen der letzten Niederschrift. Punkt 2. Zahlen der Beiträge. Punkt 3. Aufnahme neuer Mitglieder. Punkt 4. Verschiedenes. Zu 1. Der 1. Schriftführer verlas die Niederschrift; dieselbe wurde einstimmig angenommen. Zu 2. Das Zahlen der Beiträge wurde schnell erledigt. Zu 3. Zur Aufnahme hatten sich leider keine Kollegen eingefunden, welches wohl auf die ernste Zeit und die Teuerung infolge des Krieges zurückzuführen ist. Der 1. Vorsitzende legte nochmals jedem Kollegen ans Herz, den unsern Verein noch fernstehenden Kollegen den Zweck und das Gute unseres Verbandes, insbesondere bei Todesfällen, klar zu machen, damit sie doch mal zur Einsicht gelangen und dem Verein beitreten. Zu 4. Wegen der kriegerischen Zeit und der Erschwerung des wirtschaftlichen Fortkommens, ferner um möglichst viel Ackerbau zu treiben und damit zur Unterhaltung der Bevölkerung beizusteuern, welches hauptsächlich den meisten zurückgebliebenen Eisenbahnern zur Pflicht gemacht ist und wozu auch jeder seine freie Zeit hingeben wird, fällt die Versammlung im Juli aus. Die nächste Versammlung findet am 3. Oktober 1915, 2 Uhr nachmittags, wieder in Schneidemühl (Eisenbahnkantine, Blumenstr. 6) statt. (Daz nicht sein. Die Schriftleitung.) Der 1. Vorsitzende schloß die Versammlung um 4 Uhr nachmittags mit einem Hoch auf unsern Herrn Eisenbahnminister von Breitenbach.

Gustav Holler, 1. Schriftführer.

Bez.-B. Soltan. (Hann.) Unsere letzte Versammlung im Monat April war sehr schwach besucht. Eine gegenseitige Besprechung über Vereinsverhältnisse war nicht möglich. Wegen der ungünstigen Zugverbindung in der Kriegszeit ist es den abwärts wohnenden Kollegen leider nicht möglich, an der Versammlung teilzunehmen, aber viele von den Kollegen sind auch ohne genügenden Grund ausgeblieben, weil eben nicht das richtige Interesse für die Vereinsangelegenheiten vorhanden ist. Hoffentlich wird das Versäumte nach Beendigung des Krieges nachgeholt werden können. Die nächste Versammlung fällt nun gerade in eine Zeit, wo die meisten von unsern Kollegen noch Feldarbeiten zu verrichten haben und daher wohl anzunehmen ist, daß die Beteiligung an der Versammlung noch schlechter ausfallen wird, wie das letztmal. Besondere Vereinsangelegenheiten sind nicht angemeldet, und so wollen wir die Versammlung für Juli-September ausfallen lassen. Bitte aber alle Kollegen, den Beitrag bis zum 20. Juli bestellgeldfrei an den Schatzmeister, Herrn Kottenführer Meyer in Emmingen (Hannover), einzusenden, damit keine Schwierigkeiten entstehen und die Einzahlung der Beiträge an den Verbandskassierer keine Verzögerung erleidet. Mache noch besonders darauf aufmerksam, daß der Beitrag nicht 2 Mark, wie ihn einige Kollegen noch immer einsenden, sondern 2,50 Mk. beträgt. Diejenigen Mitglieder, die darin noch rückständig sind, wollen das Versäumte nachholen. Unsere nächste Versammlung wird am 3. 10. 15, 3½ Uhr, bei Herrn Gastwirt Niebe in Soltan am Bahnhof abgehalten werden. Bitte um recht zahlreiche Beteiligung, weil sehr wichtige Punkte auf die Tagesordnung kommen, welche in der Versammlung bekannt gegeben wird, damit wir das Versäumte nachholen können.

Der Vorstand. Winkelmann.

Bez.-B. Stendal. Unsere nächste Versammlung findet am Sonntag, den 4. Juli, nachmittags 3½ Uhr in Rathenow bei Herrn Heinrich Gottschalk (Gasthof zum Bahnhof), Ede Bahnhofstraße, statt. Tagesordnung wird in der Versammlung bekannt gegeben. Abfahrt von Stendal mit Personenzug 205 um 2,21 Uhr. Die Kollegen werden gebeten, recht zahlreich zu erscheinen. Es ist Pflicht eines jeden Kollegen, danach hinzustreben, daß alle Kotten-, Hilfs- und Aushilfskottenführer, die unsern Verband noch nicht angehören, unsern Verein zugeführt werden.

Baude, Vorf.

Berzliche Bitte

des Hilfsrottenführers Karl Drengrwig zu Dregallen,
Kreis Johannisburg, Ostpr.

Wie allen werten Kollegen bekannt, haben die Russen hier in Ostpreußen arg gehaust, sozusagen wie die Wilden. Auch mir ist es sehr schlecht ergangen. Habe alles verloren. Am ärgsten empfinde ich aber den Verlust von drei Ziegen, da ich sieben kleine Kinder habe, das jüngste ein halbes Jahr alt. Meine Frau ist seit der Flucht stets kränklich. Ich wäre nun dem Kollegen recht dankbar, der mir eine Ziege besorgen würde.

Mit kollegialem Gruß Euer Kollege Drengrwig.

Versammlungs-Kalender.

Bezirks-Verein	Tag u. Stunde	Ver- sammlungsort	Ver- sammlungslokal
Aachen	4. 7.	—	Aachen
Altona-Hamb.	11. 7.	2	—
Berlin	8. 7.	8	Berlin D.
Barmen-R.	11. 7.	3	Barmen-R.
Braunschweig	4. 7.	12	Braunschweig
Breslau	4. 7.	2	Breslau
Cleve	11. 7.	4 1/2	Cleve
Celle	10. 10.	3 1/2	Celle
Dortmund	4. 7.	3	Dortmund
Düsseldorf	4. 7.	—	Düsseldorf
Essen-Ruhr	11. 7.	3	Essen
Erfurt	11. 7.	1 1/2	Erfurt
Frankfurt a. M.	4. 7.	3 1/2	Frankfurt a. M.
Guben	4. 7.	—	Guben
Gießen	18. 7.	1	Gießen
Geestemünde	4. 7.	4	Geestemünde
Hannover	4. 7.	3	Hannover
Halle a. S.	4. 7.	7	Halle a. S.
Hagen	18. 7.	3 1/2	Hagen
Kassel	4. 7.	3	Kassel
Kottbus	4. 7.	2	Kottbus
Kattowig	4. 7.	2	Beuthen D.-S.
Königsberg i. Pr.	11. 7.	2	Königsberg
Krefeld	11. 7.	3	Krefeld
Leipzig u. Umg.	7. 7.	8	Leipzig - Eutrigsch
Mainz	4. 7.	1	Mainz
Münster	25. 7.	—	Bremen
Nienburg(Weser)	18. 7.	2 1/2	Wunstorf
Nordhausen	4. 7.	2	Hattorf a. Harz
Paderborn	10. 10.	1 1/2	Ottbergen
Posen	18. 7.	3	—
Salzwedel	11. 7.	1 1/2	Salzwedel
Stettin	4. 7.	11	Stettin
Saarbrücken	—	—	—
und Umg.	1. 8.	2	Saarbrücken 2
Schneidemühl	3. 10.	2	Schneidemühl
Soltau	3. 10.	3 1/2	Soltau
Uelzen	4. 7.	2 1/2	Uelzen

Lungen- und Asthma-Leidende

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

Dellheim'schen Brust- und Blutreinigungstee,

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.

Bequeme, weite, gutpassende, garantiert echt schwarze
Suchleder- und Trikot-Hosen, sowie Dress-
Liveryn, Uniformhosen u. s. w.
genau nach Maß liefert als Spezialität zu kleinen Preisen
Moritz Maiwald, Neugersdorf i. S.
Verlangen Sie Muster u. Maßanleitung umf. u. portofrei.
Bei Sammelaufträgen gewähre lobnenden Rabatt.

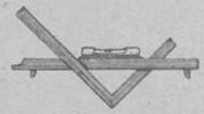
Für die Red. verantwortl.: Verbandsvors. Carl Schneider, Dahlhausen-Ruhr. — Für den Inseratenteil verantwortl.:
C. Sundt sel. Wwe., Hattingen-Ruhr. — Druck: C. Sundt sel. Wwe., Hattingen-Ruhr.

Gemeinnützige Deutsche Volksversicherung

des Reichskartells, Elberfeld



Jeder



Rottenführer kann ein Kapital bis zu 2000 Mark

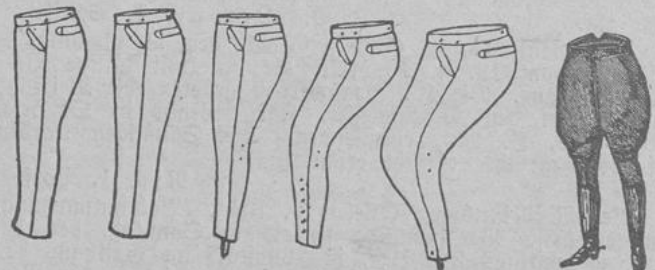
seinen Angehörigen für seinen Todesfall, sich für sein Alter oder für Vehrzeit, Militärdienst, Aussteuer oder Sterbefall seiner Kinder

bei unserer gemeinnützigen Volksversicherung mit ihren sehr günstigen Tarifen sichern.

Alle Gewinne fließen den Versicherten zu.

Jede Auskunft erteilt die

Zentralstelle des Reichskartells, Elberfeld, Island 11



Spezialität: Dienst- u. Extra-Hosen zu Mk. 2.80 bis 20.—. Wasserd. impräg. Ia. Uniform-Tuch-Umhänge Mk. 17.50—24.—. Wasserd. impräg. Lodenpelzrinnen u. Mäntel für Herren, Damen u. Kinder, in Normallänge 120 cm Mk. 9.25—18.50 usw. Preisliste gratis u. franko.
Kein Risiko, Nichtpassende Hosen nehme zurück.

Oskar Berndt, Seifhennersdorf i. Sa.

Lohnende Vertretung.

Lieferant für mehrere Tausend Herren Offiziere, Beamte usw.

Steckenpferd Seife

die beste Lilienmilchseife für zarte weiße Haut