

# Kreis-Blatt

für den

## Unterlahn-Kreis.

Ämtliches Blatt für die Bekanntmachungen des Landratsamtes u. des Kreis Ausschusses.  
Tägliche Beilage zur Diezer und Emser Zeitung.

Preise der Anzeigen: Die einsp. Zeile oder deren Raum 15 Pfg., Reklamezeile 50 Pfg.	Abgabestellen: In Diez: Rosenstraße 35. In Ems: Admerstraße 95.	Druck und Verlag von D. Chr. Sommer, Ems und Diez.
---	---	---

Nr. 35

Diez, Samstag den 10. Februar 1917

57 Jahrgang

### Ämtlicher Teil.

Abt. II. Tgb.-Nr. 2278.

Coblenz, den 8. Februar 1917.

### Verordnung.

Betr.: Holzabfuhr.

Auf Grund des Gesetzes über den Belagerungszustand vom 4. 6. 1851 in der Fassung des Gesetzes vom 11. 12. 1915 bestimme ich für den Befehlsbereich der Festung Coblenz-Ehrenbreitstein:

Bis zum 15. März 1917 sind Fuhrwerksbesitzer, die mindestens 2 Pferde haben, auf Anforderung des Landrats verpflichtet, für von diesem ihnen bezeichneter Geschäfte oder Personen, — gleichgültig, wo letztere ihren Sitz haben, bezw. wohnen, — Holz aus den benachbarten Wäldern anzufahren.

Ueber Beschwerden wegen der Aufforderungen selbst entscheidet endgültig der Regierungspräsident.

Die Vergütung für die Holzabfuhr ist ausschließlich Sache der Vereinbarung zwischen den Fuhrwerksbesitzern und demjenigen, für welchen die Abfuhr des Holzes erfolgt, evtl. der richterlichen Festsetzung, jedoch hat die Bestellung des Fuhrwerks zu erfolgen ohne Rücksicht auf eine etwa eingelegte Beschwerde oder eine vorherige Regelung der Vergütung.

Zu widerhandlungen werden mit Gefängnis bis zu einem Jahre, beim Vorliegen milderer Umstände mit Haft oder Geldstrafe bis zu 1500 Mark bestraft.

Kommandantur Coblenz-Ehrenbreitstein.

Der Kommandant:

v. Luchwald.  
Generalleutnant.

### Bekanntmachung

über den Verkehr mit Bruteiern  
vom 15. Januar 1917.

Auf Grund des § 15 der Verordnung über Eier vom 12. August 1916 (Reichs-Gesetzbl. S. 927) wird folgendes bestimmt:

I. Der Verkehr mit Bruteiern wird für Gänseeier vom 20. Januar, für andere Eier vom 10. Februar an bis 30. Juni unter folgenden Bedingungen gestattet:

1. Die Beförderung darf nur von Geflügelhaltern unmittelbar an Geflügelhalter erfolgen. Es dürfen nur die Eier des dem Beförderer gehörigen Geflügels befördert werden.
2. Wer Hühnereier zu Brutzwecken verkauft, hat hierüber Aufzeichnungen zu führen, aus denen hervorgeht: Name und Wohnort des Käufers, Stückzahl und Art der Bruteier, Tag des Befandes.  
Die Aufzeichnungen sind dem Kommunalverband auf Erfordern vorzulegen.
3. Eier, die als Bruteier gekauft sind, dürfen nur zur Brut verwendet werden.
4. Die Bruteierbeförderungen müssen die deutliche Kennzeichnung als Bruteier erhalten.

II. Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften der Ziffer I fallen unter die Strafbestimmungen der Verordnung über Eier vom 12. August 1916 (Reichs-Gesetzbl. S. 927).

Berlin, den 15. Februar 1917.

Der Minister für Handel und Gewerbe.  
Sydow.

Der Minister für Landwirtschaft,  
Domänen und Forsten.  
Freiherr von Schorlemer.

Der Minister des Innern.  
Im Auftrage:  
Frennd.

## An der Königlichen Lehranstalt für Wein-, Obst- und Gartenbau zu Geisenheim a. Rh.

finden im Jahre 1917 folgende Unterrichtskurse statt:

1. Oeffentlicher Reblauskursus am 12. und 13. Februar
2. Obstbaukursus vom 12. bis 24. Februar.
3. Baumwärtterkursus vom 12. bis 24. Februar.
4. Kriegslehrgang über Gemüsebau vom 19. bis 21. März.
5. Kriegslehrgang über die Verwertung der Frühgemüse im Haushalte vom 14. bis 16. Mai.
6. Pflanzenschutzkursus vom 29. bis 31. Mai.
7. Kriegslehrgang über die Verwertung des Frühobstes und der Gemüse im Haushalte vom 18. bis 20. Juni.
8. Kriegslehrgang über die Herstellung der Obst- und Beerenweine sowie der alkoholfreien Weine und Obstjäfte im Haushalte vom 12. bis 14. Juli.
9. Wiederholungskursus für Obstbaulehrer vom 23. bis 26. Juli.
10. Obstbaumachkursus vom 23. bis 28. Juli.
11. Baumwärtternachkursus vom 23. bis 28. Juli.
12. Obstverwertungskursus für Männer vom 30. Juli bis 9. August.
13. Obstverwertungskursus für Frauen vom 20. bis 25. August.
14. 1. Kriegslehrgang über das Sammeln und Verwerten von Pilzen vom 30. August bis 1. September.
15. 2. Kriegslehrgang über das Sammeln und Verwerten von Pilzen vom 6. bis 8. September.
16. Kriegslehrgang über Winter-Gemüsebau vom 8. bis 10. Oktober.

Während der Dauer des Lehrganges vom 8. bis 10. Oktober findet eine Ausstellung von frischem Obst und Gemüse sowie von Obst- und Gemüse-Dauerwaren statt. Außerdem Beteiligung der wissenschaftlichen Versuchstationen durch Vorführung der Schädlinge des Obst- und Gemüsebaues usw.

17. Kriegslehrgang über Obstbau für Gartenbesitzer vom 12. bis 17. November.
18. Kriegslehrgang über Beerenobstbau vom 10. bis 12. Dezember.

Das Unterrichtshonorar beträgt:

Für den Kursus 1: Nichts.

Für den Kursus 2 und 10: Preußen 20 Mk., Nichtpreußen (auch Lehrer) 30 Mk. Preussische Lehrer sind frei. Personen, die nur am Nachkursus (Nr. 10) teilnehmen, zahlen 8 Mk., Nichtpreußen 12 Mk.

Für den Kursus 3 und 11: wird ein Honorar von 10 Mk. erhoben. Personen, die nur am Nachkursus (Nr. 11) teilnehmen, haben 5 Mk. zu zahlen.

Für die Kriegslehrgänge 4, 5, 7, 8, 14 bis einschließl. 18: Nichts.

Für den Kursus 6: Preußen und Nichtpreußen 10 Mk.

Für den Kursus 9: Nichts.

Für den Kursus 12: Preußen 10 Mk., Nichtpreußen 15 Mk.

Für den Kursus 13: Preußen 6 Mk., Nichtpreußen 9 Mk.

Anmeldungen sind unter Angabe der Staatsangehörigkeit zu richten: bezüglich der Kurse 2 bis einschl. 2 und 10 bis einschl. 18 an die Direktion der Königl. Lehranstalt, Geisenheim a. Rh.; bezüglich des Kursus 9 an den Herrn Oberpräsidenten.

Wegen Zulassung zum Reblauskursus (Nr. 1) wollen sich Personen aus der Provinz Hessen-Nassau an den Herrn Oberpräsidenten in Cassel, Nichtpreußen an ihre Landesregierung wenden.

Weitere Auskunft ergeben die von der Lehranstalt kostenlos zu beziehenden Satzungen.

Zum Schlusse wird noch bemerkt, daß die unter 2, 3, 10 und 11 aufgeführten Kurse Veranstaltungen der Landwirtschaftskammer in Wiesbaden sind.

Der Direktor:

Wortmann.

### Verlautbarung

Der Militärpflichtige Hugo Keß, geboren am 30. Dezember 1895 zu Hohlhaus, Gemeinde Muderershausen, der bis unermittelt geblieben ist, wird hiermit aufgefordert, sich spätestens bis zum 1. Juli 1917 bei dem Zivilvorsitzenden der Ersatzkommission in Diez zu melden oder den Nachweis zu erbringen, daß er seiner Militärpflicht genügt hat oder die preussische Staatsangehörigkeit nicht mehr besitzt.

Sollte der Militärpflichtige dieser Aufforderung innerhalb der gestellten Frist nicht nachkommen, so wird die gerichtliche Untersuchung wegen Verletzung der Wehrpflicht eingeleitet werden.

Der Zivil-Vorsitzende der Ersatz-Kommission  
des Unterlahnkreises,  
Duderstadt.

## Nichtamtlicher Teil.

### Änderung der Feldadressen.

Vom 15. Februar 1917 ab werden die Vorschriften über die Adressierung der Feldpostsendungen an Truppenangehörige dahin geändert, daß in den Aufschriften jegliche Angabe über Kriegsschauplatz, Armee, Armeegruppe oder Armeekorps, Division und Brigade wegfällt. Die Angabe eines höheren Stabes ist nur bei der Adresse von Angehörigen dieser Stäbe zulässig. Die Feldadressen dürfen daher künftig im allgemeinen außer dem Namen und Dienstgrad des Empfängers nur die Bezeichnung des Truppenteils bis zum Regiment auswärts enthalten, also entweder:

1. Regiment, Bataillon (Abteilung) und Kompagnie ( Eskadron, Batterie), oder
2. selbständiges Bataillon (Abteilung) und Kompagnie (Eskadron, Batterie), oder
3. bei besonderen Formationen (Kolonnen, Flieger, Fuhrer usw.) deren amtliche Bezeichnung.

Bei Truppenteilen, die keinem Regimentsverband angehören, also den vorstehend zu 2 und 3 aufgeführten, ist außerdem die zuständige Feldpostanstalt mit ihrer Nummer anzugeben, z. B. „Deutsche Feldpost Nr. 945“. Bei Formationen, die in der Bezeichnung die Angabe des Regimentsverbandes enthalten (Infanterie-Regimenter, Kavallerie-Regimenter, Pionier-Regimenter) ist eine Feldpostanstalt (Deutsche Feldpost-Nummer) nicht hinzuzufügen. Ebenso darf bei den Stäben von Armeekorps (Generalkommandos), Divisionen und Brigaden die Feldpost-Nummer nicht genannt werden.

Die Heeresverwaltung behält sich vor, Sendungen an solche Adressen, die neben dem Regimentsverband noch die Bezeichnung eines höheren Verbandes enthalten, und Sendungen an Angehörige höhere Stäbe, die neben der Bezeichnung dieser Stäbe noch die Bezeichnung einer Feldpostnummer enthalten, von der Beförderung auszuschließen.

#### Beispiele:

a) ohne Angabe einer Feldpost-Nummer, da im Regimentsverband:

An

Unteroffizier Friedrich Müller  
Infanterie-Regiment 91  
1. Bataillon  
3. Kompagnie.

b) mit Angabe einer Feldpost-Nummer, da nicht im Regimentsverband:

An

Jäger August Meyer  
Jäger-Bataillon 3  
2. Kompagnie  
Deutsche Feldpost Nr. 183.

c) mit Angabe einer Feldpost-Nummer, da besondere Information und nicht im Regimentsverband:

An  
Trainsoldat Otto Schulz  
Reserve-Fugparol-Kolonnen Nr. 190  
Deutsche Feldpost Nr. 180.

Der Wortlaut der Adressen wird den Angehörigen in der Heimat von den Truppenangehörigen rechtzeitig mitgeteilt werden. Die pünktliche Beförderung der Feldpostsendungen verlangt, daß die Aufschrift genau nach dem Muster abgefertigt wird und daß irreführende Wörtchen und Zusätze vermieden werden. Sendungen, die auf den Adressen die Bezeichnung eines höheren Verbandes oder einer Feldpostnummer entgegen den Bestimmungen führen, erreichen, soweit sie nicht überhaupt von der Beförderung ausgeschlossen werden, den Empfänger mit großer Verspätung oder kommen als unanbringlich zurück. Diese Bestimmungen treten durchweg am 15. Februar in Kraft; sie dürfen aber auf keinen Fall früher angewandt werden.

### Anschluß der Donau an die deutschen Schifffahrtswege.

Ueber die Verbindung der Donau mit dem Fluß- und Kanalnetz des Deutschen Reiches und die Ueberwindung großer Gefälle durch künstliche Wasserstraßen sprach am 5. d. M. in Berlin Hr. Wirkl. Geh. Oberbaurat Germelmann im Verein zur Beförderung des Gewerbsleißes. Der Krieg hat uns gelehrt, so führte der Vortragende vor der trotz der „sibirischen“ Kälte, wie der Vorsitzende Unterstaatssekretär Excellenz Richter launig bemerkte, zahlreich erschienenen Zuhörerschaft aus, daß wir unsere wirtschaftlichen Daseinsbedingungen mehr als bisher im Osten, auf dem Balkan und im nahen Orient, zu suchen haben werden. Zwei Wege, die von englischer Willkür unabhängig sind, führen dorthin. Der eine, die Eisenbahn, ist dank der deutschen Tatkraft schon bis tief in Asien hinein ausgebaut. Der Seeweg harret noch des Ausbaues der Häfen, um benützt werden zu können. Am weitesten zurück ist die Binnengewässerstraße, von der die 2500 Kilometer lange Donau den Hauptteil bildet. Schiffahrtstechnisch hat die Donau bisher nur geringen Wert, besonders für Deutschland, denn die Donauhäfen, Passau, Regensburg, Wien, Budapest und die bulgarischen Häfen haben insgesamt nur einen Verkehr von 14,1 Millionen Tonnen im Jahre, während der Rhein 67 Millionen Tonnen, davon allein 37,5 Millionen über die Grenze nach Holland, die Elbe 19 Millionen Tonnen und selbst unsere kleine verachtete Spree 9 Millionen Tonnen — das Bierfache des Verkehrs auf der schönen, stolzen Donau in Wien — haben. Die Ursachen dieser Verkehrsrückständigkeit liegen in dem mangelnden Ausbau der Donau, in der Entwicklung der angrenzenden Länder und in der Güterverteilung, da nur Getreide und Petroleum über die Donau gehen. Für einen Schiffstyp von 1000 Tonnen, mit dem man mindestens rechnen muß, ist eine Tiefe von 2,5 bis 3 Meter erforderlich, die sich auch mit vertretbarem Geldmitteln und in nicht zu langer Zeit in der Donau schaffen ließe. Ein wirklich großer Verkehr auf der Donau ist erst zu erwarten, wenn die schlesischen Kohlen- und Eisenbezirke, die westfälischen Eisenbezirke, die Salze von Hannover und Thüringen und die Austauschgüter zwischen Südosteuropa und den Westhäfen der Nordsee diesen Wasserweg belegen und wenn eine Verbindung der Donau mit dem Fluß- und Kanalnetz Deutschlands hergestellt ist.

Die bisherige einzige Verbindung, der Ludwigs-Kanal, hat nur örtliche Bedeutung. Es ist eine ganze Anzahl von Plänen für die Verbindung der Donau mit dem deutschen Fluß- und Kanalnetz aufgestellt. Für uns in Deutschland kommen Verbindungen der Donau mit dem Rhein und mit dem Main, weiter zur Werra und Weser bis Bremen und Hamburg in Betracht. Auf der Wasserstraße Donau-Rhein, die 300 Kilometer lang sein würde, könnte sich ein mäch-

tiges Verkehrsleben entwickeln, mit einem Anfangsverkehr von mindestens 5 Millionen Tonnen, wenn diese Straße für billigen und sicheren Verkehr der Massengüter auf Tausendtonnenschiffen mit einer Tiefe von 2,5 Meter und genügender Breite und mit Häfen mit vollkommenen Bösch- und Uferanlagen ausgebaut und mit Einrichtungen zur Ueberwindung von Höhenunterschieden von mindestens 200 Metern versehen würde. Fügt man dazu eine einheitliche Schifffahrtsordnung, möglichst einheitliche Schiffstypen und einen geregelten Schleppverkehr, so ist ein billiger Massenverkehr gewährleistet. In unseren Kanälen Rhein-Dortmund-Ems-Häfen, Rhein-Hannover und Hohenzollernkanal haben wir mustergiltige Einrichtungen für einen schnellen Umlauf der Schiffe geschaffen, wie dies in ebenso genialer wie mustergiltiger Weise — Geheimrat Germelmann gab in zahlreichen Lichtbildern nähere Erläuterungen — bei dem Schiffshebewerke Henrichsburg geschehen ist. Die Anlage der Wasserstraße Donau-Rhein bis in das Herz Deutschlands hinein würde auch wirtschaftlich zu rechtfertigen sein, denn die Transportkosten würden sich auf der ganzen Strecke von 3000 Kilometer Länge auf 18—19 Mark für die Tonne belaufen, während der Transport über See vom Schwarzen Meer nach Hamburg und von hier über unsere Wasserstraßen bis in Deutschland hinein 20—22 Mark beträgt. Ein solcher Schifffahrtsweg würde, so schloß der Vortragende seine mit lebhaftem Beifall aufgenommenen interessanten Ausführungen, für das wirtschaftliche Ausblühen Deutschlands von der größten Wichtigkeit sein. Dieser Aufgabe muß sich Deutschland nach einem ehrenvollen Kriege auch bei knappen Geldverhältnissen widmen, denn in diesem Fall ist Kraftgewinn Machtgewinn!

### Die preussischen Staatsbahnen im Geschäftsjahre 1915/16.

Die mancherlei Einschränkungen im Eisenbahnverkehr können wohl zu der Ansicht verleiten, daß die Staatsbahn für außerordentliche Leistungen nicht mehr imstande ist. Deshalb seien hier die tatsächlichen ungeheuren Leistungen unserer Bahnen in dem Wirtschaftsjahre 1. April 1915 bis 31. März 1916 mitgeteilt. Daß die Aufgaben der Bahn sich seitdem nicht vermindert, sondern noch weiter erhöht haben, wissen wir alle.

Die Fahrleistungen der Lokomotiven und Wagen der preussischen Staatsbahnen im Kriegsjahr 1915 haben infolge des stark vermehrten Güterverkehrs eine erhebliche Steigerung gegenüber dem Vorjahre erfahren, das seinerseits eine erhebliche Zunahme im Vergleich zum letzten Friedensjahre gebracht hatte. Im Jahre 1915 haben die eigenen Lokomotiven und Triebwagen auf eigenen und fremden Betriebsstrecken sowie auf Neubausrecken der eigenen Bahn geleistet 498,5 Millionen Zugkilometer gegen 473,2 Millionen im Jahre 1914. Die Lokomotivkilometer haben betragen 854,9 Millionen gegen 821,7 Millionen, die Lokomotivkilometer durchschnittlich auf eine Lokomotive 39 841 gegen 37 862 im Jahre 1914. Die eigenen Wagen haben auf eigenen und fremden Betriebsstrecken sowie auf Neubausrecken der eigenen Bahn zurückgelegt 26,7 Milliarden Achskilometer gegen 22,9 Milliarden im Jahre 1914 oder nahezu 17 v. H. mehr. Von der Gesamtleistung fallen auf Personenzüge 6,2 Milliarden, Gepäckwagen 1,3 Milliarden, Güterwagen 19,2 Milliarden Achskilometer. Letztere haben die weitestgehende Steigerung der Leistungen aufzuweisen. Während die Zunahme bei den Personenzügen 5,41 v. H., bei den Gepäckwagen 7,50 v. H. beträgt, beträgt sie bei den Güterwagen 21,9 v. H. oder nahezu 5 v. H. mehr als die Steigerung für sämtliche Wagen im Durchschnitt. Alle diese Leistungen des rollenden Materials erfordern eine angestrengte Arbeit des mit ihnen tätigen Personals. Und so können wir denn auch feststellen, daß unsere Eisenbahnen,

vom höchsten Beamten die zum einzelnen Arbeiter eine enorme Arbeit geleistet haben, zumal da die Zahl der Beamten trotz Einstellung der Hilfskräfte sich vermindert hat.

Der Fuhrpark der preussischen Staatsbahnverwaltung Ende 1915 (April 1916) setzt sich zusammen aus 24 617 Lokomotiven, mit einem Anschaffungswert von rund 1560 Millionen Mark, 49 089 Personenwagen, mit einem Anschaffungswert von 801,2 Millionen Mark, 14 264 Gepäckwagen, mit einem Anschaffungswert von 124,9 Millionen Mark, 539 285 Güterwagen mit einem Anschaffungswert von 1489,2 Millionen Mark. Die Gesamtsumme der Beschaffungskosten beträgt somit 3973,2 Millionen Mark gleich 29,41 v. H. des Anlagekapitals (13 500 Millionen Mark) der dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnstrecken. Die Gesamtauswendungen für den Fuhrpark bis Ende März 1916 haben betragen 5127,3 Millionen; abzüglich der ausgeschiedenen Fahrzeuge mit einem Beschaffungswert von 1154,2 Millionen Mark ergibt für Ende März 1916 ein Bestandswert von 3973,1 Millionen Mark. Von der Gesamtausgabe von 5127,3 Millionen Mark kommen 3148,7 Millionen Mark auf Anleihen, auf einmalige und außerordentliche Ausgaben des Haushaltsplanes und des Dispositionsfonds, 1978,6 Millionen Mark auf Betriebseinnahmen. Da die ausgeschiedenen Fahrzeuge einen Beschaffungswert von 1154,2 Millionen Mark hatten, sind, ohne Erhöhung des Anlagekapitals, aus Betriebseinnahmen über den Ersatz hinaus Fahrzeuge im Werte von 824,4 Millionen Mark beschafft worden. Der Wert dieser Beschaffungen dient zum Ausgleich für die allmähliche Wertverminderung des im Betriebe stehenden Fuhrparks.

### Handel und Gewerbe.

(Der Postverkehr mit Spanien wird bekanntlich seit Kriegsausbruch durch unsere Feinde dauernd unterbrochen. Nach einer Mitteilung der französischen Regierung will diese fortan Brieffendungen an die in Freiheit in Spanien lebenden Deutschen und von ihnen durchlassen, wenn die Sendungen lediglich Familiennachrichten enthalten. Alle Sendungen werden in Frankreich militärisch geprüft. Zwecks Erleichterung und Beschleunigung dieser Prüfung sind vorzugsweise Postkarten zu verwenden, Briefe aber so kurz wie möglich abzufassen. Die Sendungen sind selbstverständlich gebührenpflichtig. Auf der Außenseite der Briefe und auf der Vorderseite der Postkarten ist deutlich und in die Augen fallend niederzuschreiben: „Familiensendung“. Nur so bezeichnete Sendungen werden über Frankreich nach Spanien geleitet werden. Mit den in Spanien festgehaltenen Angehörigen des deutschen Heeres und der Flotte, vor allem also mit den Kamerun-Kämpfern, bleibt nach wie vor der Postverkehr erlaßt wie mit Festgehaltenen in anderen nichtfeindlichen und Kriegsgefangenen in feindlichen Ländern.)

### Kleine Chronik.

**Eisenbahnkatastrophe in Desjara b i e n.** Auf der Bahnstrecke Doessa—Jassy hat sich infolge falscher Weichenstellung ein schweres Eisenbahnunglück ereignet. Zwei mit Munition beladene Wagen explodierten und flogen in die Luft. Die Explosion wurde durch Zusammenstoß des Munitionstransports mit einem Personenzug verursacht. Über 70 Personen, in der Hauptsache männliche Flüchtlinge, wurden auf der Stelle getötet, weitere 200 mehr oder weniger verletzt.

**Großfeuer in Cardiff.** Durch eine große Feuersbrunst ist in Cardiff (England) ein Schaden von 15 Millionen Mark verursacht worden. In dem niedergebrannten gewaltigen Geschäftshaus befanden sich auch die Büros der Glamorgan-Versicherungsgesellschaft, deren Archiv mit den gesamten Versicherungsurkunden verlorenging. Durch Flugfeuer wurden in der Stadt noch weitere Brände verursacht.

Christentum. Seit einiger Zeit ist der japanische Buddhismus lebhaft bemüht, unter Nachahmung der christlichen Missionsmethoden dem Vordringen des Christentums entgegenzuwirken. Zu diesem Zweck hat man die buddhistischen Vereine junger Männer und die buddhistischen Müttervereinigungen neuerdings durch buddhistische Sonntagschulen, die sich vollständig an das christliche Vorbild anschließen, ergänzt. Die Bewegung soll in der verhältnismäßig kurzen Zeit von einem halben Jahre die christliche Sonntagschulbewegung bereits eingeholt haben.

**Flugpost nach Alaska.** Auf Grund eines Vertrages, den er mit der amerikanischen Regierung abgeschlossen hat, will der amerikanische Flieger Byers gegen eine Vergütung von 50 000 Dollar jährlich die Post von den Vereinigten Staaten nach Alaska auf dem Flugapparat überbringen und die Reise von Nome nach einem 380 englische Meilen entfernten Lager in Alaska zweimal wöchentlich unternehmen. Die zu überfliegende Strecke, die keine Gelegenheit zu Zwischenlandungen bietet, ist sehr gefährlich, doch hat Byers bereits mehrere Probeflüge mit 500 Kilogramm Belastung unternommen.

### Standesamt Bad Ems.

In den Standesregistern wurden im Monat Januar 1917 eingetragen: 1. Geburten 5, und zwar 2 Knaben und 3 Mädchen; 2. Eheschließungen 2, davon 1 Kriegseheschließung; und folgende Sterbefälle:

- Jan. 9.: Emma Henriette Reihdöfer, 9 Jahre alt, Tochter des Zimmermanns Friedrich August Reihdöfer in Bad Ems.
- Jan. 9.: Rentnerin Kornelia Friederichs in Bad Ems, 74 Jahre alt.
- Jan. 15.: Witwe Henriette Groß geb. Jockisch in Bad Ems, 76 Jahre alt.
- Jan. 15.: Witwe Marie Barbara Ida Dittmann geb. Dresler in Bad Ems, 71 Jahre alt.
- Jan. 16.: Lehrer a. D. Kaspar Acht in Bad Ems, 74 J. alt.
- Jan. 22.: Landwirt Jakob Zimmerschied in Kemmenau, 70 Jahre alt.
- Jan. 27.: Johanna Schüler, 19 Jahre alt, von Nassau.
- Jan. 29.: Invaliden-Renten-Empfänger Johann Philipp Wilhelm Mageiner in Bad Ems, 81 Jahre alt.

### Für das Vaterland sind gestorben:

- Aug. 14.: Landwirt Paul Keller von Kemmenau, 20 Jahre a.
- Aug. 5.: Tagelöhner Max Wilhelm Herborn von Bad Ems, 21 Jahre alt.

## Anzeigen.

### Fleisch-Verkauf.

Der Verkauf von Fleisch und Fleischwaren findet in den Metzgerläden von Karl Gros, Ph. Schuster und Fritz Schuster nächsten Samstag, den 10. d. M., vormittags von 8—1 Uhr statt.

Jeder Empfangsberechtigte kann sich den Lieferanten, soweit es sich mit der Fleischverteilung vereinbaren läßt, selbst wählen. Die Verkaufsstunden werden wie folgt festgesetzt:

von 8—9 Uhr an die Inh. der Fleischlart. von	201—400
" 9—10 " " " " " " " "	401—600
" 10—11 " " " " " " " "	601—800
" 11—12 " " " " " " " "	801—Ende
" 12—1 " " " " " " " "	1—200

Freiendiez, den 8. Februar 1917.

Der Bürgermeister.

Verantwortlich für die Schriftleitung Richard Hein, Bad Ems.