

Amtliches  
Kreis-Blatt  
für den  
Unterlahn-Kreis.

Gültiges Blatt für die Bekanntmachungen des Landratsamtes u. des Kreisausschusses.  
Tägliche Beilage zur Sieger und Emser Zeitung.

Preise der Anzeigen:  
Die einsp. Zeitzeile oder deren Raum 15 Pf.,  
Reklamezeile 50 Pf.  
Ausgabestellen:  
In Diez: Rosenstraße 30.  
In Gmünd: Böhmerstraße 95.  
Druck und Verlag von H. Chr. Sommer,  
Gmünd und Diez.

Mr. 35

Die Samstag den 10. Februar 1917

57. Zehrgang

## Umtlicher Teil.

Mitt. II. Tafel.-Nr. 2278.

Coblenz, den 8. Februar 1917

## Verordnung.

Betr.: Holzabfuhr,

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

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

Ueber Beschwerden wegen der Anforderungen selbst entscheidet endgültig der Regierungspräsident.

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

Zwischenhandlungen werden mit Gefängnis bis zu einem Jahr, beim Vorliegen misdernder Umstände mit Haft oder Geldstrafe bis zu 1500 Mark bestraft.

## **Kommandantur Koblenz-Grenzbreitstein.**

### Der Kommandant:

b. Ludwigs.

### Generalleutnant.

### Belehrung

über den Verkehr mit Brutfeiern  
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 Gänseeltern vom 20. Januar, für andere Eier vom 10. Februar an bis 30. Juni unter folgenden Bedingungen gestattet:

  1. Die Versendung darf nur von Gelügelhaltern unmittelbar an Gelügelhalter erfolgen. Es dürfen nur die Eier des dem Versender gehörigen Gelügels verendet 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 Versandes.
  3. Die Aufzeichnungen sind dem Kommunalverband auf Erfordern vorzulegen.
  4. Eier, die als Bruteier gekauft sind, dürfen nur zur Brut verwendet werden.
  5. Die Bruteiersendungen müssen die deutliche Kennzeichnung als Bruteier erhalten.

Berlin, den 15. Februar 1917.

Der Minister für Handel und Gewerbe  
Endom

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

Der Minister des Innern  
Im Auftrage:  
Freund.

zu der königlichen Lehranstalt für Wein-, Obst- und Gartenbau zu Geisenheim a. Rh.

finden im Jahre 1917 folgende Unterrichtskurse statt:

1. Leistungsfähiger Nebelauskursus am 12. und 13. Februar.
  2. Obstbaukursus vom 12. bis 24. Februar.
  3. Baumwärterkursus vom 12. bis 24. Februar.
  4. Kriegslehrgang über Gemüsebau vom 19. bis 21. März.
  5. Kriegslehrgang über die Bewertung der Frühgemüse im Haushalte vom 14. bis 16. Mai.
  6. Pflanzenschutzkursus vom 29. bis 31. Mai.
  7. Kriegslehrgang über die Bewertung 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 Obstsäfte im Haushalte vom 12. bis 14. Juli.
  9. Wiederholungskursus für Obstbaulehrer vom 23. bis 26. Juli.
  10. ObstbauNachkursus vom 23. bis 28. Juli.
  11. Baumwärternachkursus 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 Versuchsstationen durch Vorführung der Schädlinge des Obst- und Gemüsebaus 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 M., Nichtpreußen (auch Lehrer) 30 M. Preußische Lehrer sind frei. Personen, die nur am Nachkursus (Nr. 10) teilnehmen, zahlen 8 M., Nichtpreußen 12 M.

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

für die Kriegslehrgänge 4, 5, 7, 8, 14 bis einschließlich 18: Nichts.

für den Kursus 6: Preußen und Nichtpreußen 10 M.

für den Kursus 9: Nichts.

für den Kursus 12: Preußen 10 M., Nichtpreußen 15 M.

für den Kursus 13: Preußen 6 M., Nichtpreußen 9 M.

Anmeldungen sind unter Angabe der Staatsangehörigkeit zu richten: bezüglich der Kurse 2 bis einschl. 8 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 Nebelauskursus (Nr. 1) wollen sich Personen aus der Provinz Hessen-Nassau an den Herrn Oberpräsidenten in Kassel, Nichtpreußen an ihre Landesregierung wenden.

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

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

Der Direktor:

Wortmann.

Wochenschrift für den 31. Januar 1917

Wochenschrift für den 31. Januar 1917

Der Militärschulz Hugo Neck, geboren am 30. Dezember 1895 zu Zollhaus, Gemeinde Mundershausen, der bis unermittelt geblieben ist, wird hiermit aufgefordert, sich spätestens bis zum 1. Juli 1917 bei dem Bürorvorstand der Erziehungskommission in Diez zu melden oder den Nachweis zu erbringen, daß er seiner Militärschulz genügt hat oder die preußische Staatsangehörigkeit nicht mehr besitzt.

Sollte der Militärschulz dieser Auflösung innerhalb der gestellten Frist nicht nochkommen, so wird die gerichtliche Untersuchung wegen Verleugnung der Wehrpflicht eingeleitet werden.

Der Civil-Vorsitzende der Erziehungskommission  
des Unterlahnkreises.  
Duderstadt.

## Nichtamtlicher Teil.

### Aenderung 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 Armeeteilung, 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 Kompanie (Eskadron, Batterie), oder
2. selbständiges Bataillon (Abteilung) und Kompanie (Eskadron, Batterie), oder
3. bei besonderen Formationen (Kolonnen, Flieger, Funker 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. Kompanie

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

An

Jäger August Meyer

Jäger-Bataillon 3

2. Kompanie

Deutsche Feldpost Nr. 182

mit nicht im Regimentsverband:

An

Trainssoldat Otto Schulz

Reserve-Fuhrpferd-Kolonne 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 abgesetzt wird und daß irreführende Abkürzungen 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 Verzögerung 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 Schiffahrtswege.

Neben 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. Wiss. Geh. Oberbaurat Germelmann im Verein zur Beförderung des Gewerbelebens. Der Krieg hat uns gelehrt, so führte der Vortragende vor der "überraschenden" Kälte, wie der Vorsitzende Unterstaatssekretär Eggenberg 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 zweite harrt noch des Ausbaues der Häfen, um benutzt werden zu können. Am weitesten zurück ist die Binnenwasserstraße, 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 Bierjache 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 vertretbaren Geldmitteln und in nicht zu langer Zeit in der Donau häufen ließe. Ein wirklich großer Verkehr auf der Donau ist erst zu erwarten, wenn die östlichen 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 Ludwigskanal, 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 mög-

licherweise bestehenden Kanal mit einem Durchgangsverkehr von mindestens 5 Millionen Tonnen, wenn diese Straße für billigen und sicherer Verkehr der Massengüter auf Tausendtonnenschiffen mit einer Tiefe von 2,5 Meter und genügender Breite und mit Häfen mit vollkommenen Länd- und Ude-einrichtungen ausgebaut und mit Einrichtungen zur Ueberwindung von Höhenunterschieden von mindestens 200 Metern versehen würde. Fügt man dazu eine einheitliche Schiffahrtsordnung, 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 mustergültige Einrichtungen für einen schnellen Umlauf der Schiffe geschaffen, wie dies in ebenso genialer wie mustergültiger Weise — Geheimrat Germelmann gab in zahlreichen Lichtbildern nähere Erläuterungen — bei den Schiffshafenwerken Henrichenburg 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 Schiffahrtsweg würde, so schloß der Vortragende seine mit lebhaftem Beifall aufgenommenen interessanten Ausführungen, für das wirtschaftliche Glück 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 Geschäftsjahr 1915/16.

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

Die Fahrtleistungen der Lokomotiven und Wagen der preußischen Staatsbahnen im Kriegsjahr 1915 haben infolge des stark vermehrten Güterverkehrs eine erhebliche Steigerung gegenüber dem Vorjahr erahnen, das feinerseits eine erhebliche Zunahme im Vergleich zum letzten Friedensjahr gebracht hatte. Im Jahre 1915 haben die eigenen Lokomotiven und Triebwagen auf eigenen und fremden Betriebsstrecken sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn geleistet 498,5 Millionen Kilometer 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 37 882 im Jahre 1914. Die eigenen Wagen haben auf eigenen und fremden Betriebsstrecken sowie auf Neubaustrecken 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 weitens stärkste 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 tütigen Personals. Und so können wir denn auch feststellen, daß unsere Eisenbahner,

gefecht	gute	und	W.
und	ga	etwa	
on	die	Gebe	
9	9	9	
9	9	9	

höchsten Beamten bis zum einfachen Arbeiter, eine enorme Arbeit geleistet haben, zumal da die Zahl der Beamten trotz Einschaltung der Hilfskräfte sich verminderst hat.

Der Fuhrpark der preußischen Staats-eisenbahnverwaltung Ende 1915 (April 1916) setzt sich zusammen aus 24617 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 sonach 3973,2 Millionen Mark gleich 29,41 v. H. des Anlagekapitals (13.509 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 Unleihen, auf einmalige und außerordentliche Ausgaben des Haushaltplanes und den Dispositionsfonds, 1978,8 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 Erfolg 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 sorian Briefsendungen an die in Freiheit in Spanien lebenden Deutschen und von ihnen durchlassen, wenn die Sendungen lediglich Familien-nachrichten 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 abzusäßen. Die Sendungen sind selbstverständlich, gebührenpflichtig. Auf der Außenseite der Briefe und auf der Vorderseite der Postkarten ist deutlich und in die Augen fallend niederzuschreiben: „Familien-sendung“. 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 erlaubt wie mit Festgehaltenen in anderen nichtfeindlichen und Kriegsgefangenen in feindlichen Ländern.

### kleine Chronik.

Eisenbahnkatastrophe in Bejjarabien. Auf der Bahnstrecke Dessa-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 Feuerbrunst ist in Cardiff (England) ein Schaden von 15 Millionen Mark verursacht worden. In dem niedergebrannten gewaltigen Geschäftshaus besaßen sich auch die Büros der Glamorgan-Versicherungsgesellschaft, deren Archiv mit den gesamten Versicherungsurkunden verloren ging. Durch Feuerbrunst wurden in der Stadt noch weitere Brände verursacht.

Der japanische Buddhismus gegen das Christentum. Seit einiger Zeit ist der japanische Buddhismus lebhaft bemüht, unter Radikalisierung der christlichen Missionsmethoden dem Vordringen des Christentums entgegenzuwirken. Zu diesem Zweck hat man die buddhistischen Vereine junger Männer und die buddhistischen Müttervereinigungen neuordnungs 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 Bvers 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 überschreitende Strecke, die keine Gelegenheit zu Zwischenlandungen bietet, ist sehr gefährlich, doch hat Bvers 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. Eheabschlüsse 2, davon 1 Kriegsabschließung, und folgende Sterbefälle:

- Jan. 9.: Emma Henriette Neidhöfer, 9 Jahre alt, Tochter des Zimmermanns Friedrich August Neidhöfer in Bad Ems.  
 Jan. 9.: Rentnerin Cornelie Friederichs in Bad Ems, 74 Jahre alt.  
 Jan. 15.: Witwe Henriette Groß geb. Jochisch in Bad Ems, 76 Jahre alt.  
 Jan. 15.: Witwe Marie Barbara Ida Dittmann geb. Dressler 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 Klemmenau, 70 Jahre alt.  
 Jan. 27.: Johanna Schüler, 19 Jahre alt, von Nassau.  
 Jan. 29.: Invaliden-Renten-Empfänger Johann Philipp Wilhelm Mazeiner in Bad Ems, 81 Jahre alt.

### Für das Vaterland sind gestorben:

- Aug. 14.: Landwirt Paul Keller von Klemmenau, 20 Jahre a.  
 Aug. 5.: Tagelöhner Mag. 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 Frik Schuster nächsten Samstag, den 10. d. M., vormittags von 8—1 Uhr statt.

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

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

Freitag, den 8. Februar 1917.

Der Bürgermeister.