

Ercheint täglich mit Ausnahme des Sonntags.

Beilagen: „Siehener Familienblätter“ und „Kreisblatt für den Kreis Siehen“.

Postfachkonto: Frankfurt am Main Nr. 11686. Bankverehr: Gemberbank Siehen.

Gießener Anzeiger

General-Anzeiger für Oberhessen

Zwillingendamm und Verlag: Dr. h. c. h. Lunge, Siehen. Schriftleitung, Geschäftsstelle und Druckerei: Schulstraße 7, Siehen. Telefon: 112. Anzeigenpreis für 2 Wochen: 1.000 Mark.

Mit der neuen „Möwe“ auf hoher See.

Die Siehener Zeitung „Postillon“ veröffentlicht einen langen Bericht des norwegischen Kapitän A. Anderson, dessen Schiff im Dezember von unserem Düstkreuzer im Atlantischen Ozean verhaftet wurde. Die Mannschaft kam zuerst auf den Kreuzer, dann aber auf den erbeuteten englischen Dampfer „Harrowdale“ und mit diesem nach Deutschland. Der norwegische Kapitän berichtet:

Mein Schiff „Hollbörn“ war am 23. November von New York mit der Bestimmung nach Frankreich abgegangen: das Wetter war klar, die See ruhig, und alles ging abwärts bis zum 4. Dezember nach Bermuda. Am diesem Tage lagen wir auf 30 Grad nördlicher Breite und hatten fast vollständig nicht, daß schon die nächsten Stunden um eine sehr geringe Ueberschuldung befürchten wurden. Ich sah drüben in der Ferne ein weißes Schiff, als von der Brücke bemerkt wurde, daß ein Dampfer vor uns kam, sah ich mich nach dem Dampfer um, sah ich jedoch nur ein weißes Schiff, das sich nach Norden zu bewegen schien, dann aber nach Süden zu. Ich sah jedoch den Kurs merklich ändern, nämlich einen großen Bogen um uns beschreiben und dann geradeaus auf uns zukehren. Ich sah durch ein offenes Schussfenster aus dem Bogen zu gehen, er aber durch ein offenes Schussfenster auf uns zu, bis wir im gleichen Augenblick das Schiff: „Stuppen Sie fort!“ Gleich darauf ging auch die deutsche Kriegslage hoch, die Vorbereitung des Schiffes und wir gewahrten zu unserem Schrecken, daß wir inmitten eines riesigen Bombenschiffes ein modernes deutsches Kriegsschiff vor uns hatten, das die Wundungen unserer Geschütze auf uns richtete. Ich sah, daß die Wundungen unserer Geschütze auf uns richtete, daß die Wundungen unserer Geschütze auf uns richtete, daß die Wundungen unserer Geschütze auf uns richtete.

Der deutsche Kreuzer setzte alsbald nach Nord aus, die mit 20 Offizieren, 30 Mann und einem Signalist besetzt waren: sie waren laut und jubelnd bis an die Küste herauf und brachten auch gleich einige Bomben mit, die für unser Schiff bestimmt waren. Die Offiziere und einige Mann gingen mit mir in den Salon hinunter und verlangten die Banniere zu sehen, aus denen hervorging, daß das Schiff mit Stuttgart nach Vorderau bestimmt war, während die Offiziere behaupteten, daß sich Banniere an Bord befänden, und daß das Schiff deshalb verhaftet werden müsse. Ich sah schließlich zu, daß ein Drittel der Ladung in der Lat aus Banniere bestand, daß es jedoch gegen alle Übung sei, aus einem solchen Orund ein Schiff zu verhaften. Daraufhin schritten die Offiziere zu einer näheren Untersuchung der Ladung, und als sie erkannten, daß ich fünf und sechzig an Bord hatte, schrieben sie den Signalist auf die Kommando-Brücke und holten vom Kreuzer gegenüber Infanteristen ein, die da lauteten: „Das Schiff ist zu verhaften!“ Die Offiziere fragten, ob wir noch etwas vor unserm persönlichen Eigentum mitnehmen möchten; dann stellten wir uns allerdings beugen; inzwischen wurden im Maschinenraum schon die Bomben abgelegt. Es glückte mir jedoch nicht, die Schiffsbanniere und zwei Säcke mit 500 Konfektendübeln auf den Düstkreuzer hinzubringen.

Als ich an Bord des Kreuzers kam, legte ich bei beiden Kapitän gegen die Verhaftung des „Hollbörn“ Protest ein. Ich fand den Kapitän in seiner Kabine, und während ich mit ihm sprach, wurde ich unmerklich auf die an der Wand hängende Abbildung eines Schiffes und eines Schiffsführers aufmerksam; über beiden stand: „S. M. S. „Möwe“.“

„Das Bild scheint Sie ja lebhaft zu interessieren“, sagte der Kapitän, denn mein Blick nicht entgangen war, „ich mache Sie deshalb von vornherein darauf aufmerksam, daß Sie sich nicht etwa an Bord des Schiffes dort befinden.“

Ich fragte ihn, ob es mir erlaubt sei, die Verhaftung meines Schiffes zu fotografieren, was mir gestattet wurde. Als es soweit war, ließ mich der Kapitän rufen und sagte mir, mit der Ue in der Hand:

„In zwei Minuten erfolgt eine Explosion im Maschinenraum.“

„Und in der Lat — nach genau zwei Minuten gab es einen heftigen Knall und gewaltige Wundungen wurden durch das Deck hindurch wie Schwämme in die Luft geschleudert.“

„Nach genau drei Minuten wurde das Bootschiff zerstört.“

„Der Kapitän, und dann er kommt das Bootschiff folgen.“

„Ich sah es auch. Es war um 11 Uhr 45 Minuten auf 49 Grad nördlicher Breite und 26 Grad westlicher Länge, als ich mein Schiff zum letzten Mal sah.“

In den unteren Räumen des Dampfers fanden wir 93 Mann von dem englischen Dampfer „Harrowdale“ aus Liverpool vor, der am Tage vorher verhaftet worden war; am übernächsten Tage kamen überdies von einem mit sich führenden, nach Gibraltar bestimmten Resuband-Edonor noch 6 Mann hinzu.

Am Abend desselben Tages kam der Canadian Pacific-Kapitän, Danvers, gebürtig Dampfer „Mount Temple“ im Sicht, der gegen 760 Tonne eine große Wasserdampfer und über 5000 Tonne Schutt an Bord hatte. Der Dampfer wurde wie jeder andere verhaftet.

Am 8. Dezember gab es schon wieder eine neue Begegnung: diesmal war es der von London kommende Dampfer „Mina“

George“, der außer einer Ladung Stückgut auch noch 760 Tonne Kohlen an Bord führte. — An Bord des deutschen Kreuzers schenkte man sich eine Weile zu überlegen, was mit dem Engländer anzuhaben sei; dann aber wurden langsam und sehr vorsichtig die Seerente geöffnet und nach und nach durch den Dampf der Deutschen war auch in diesem Falle sehr richtig, denn hätten sie dem Dampfer kein Torpedo geschickt oder Bomben in ihn geschleudert, so wäre alles im Interesse von vielen Weilen — und darunter auch das deutsche Schiff selbst — durch die Explosion der ersten Bomben zerstört worden.

Am 9. Dezember wurde der in Liverpool beheimatete Dampfer „Cambridge Range“ verhaftet, der mit Stückgut und 38 Mann Ladung von Baltimore nach Liverpool unterwegs war; am nachfolgenden Tage bereits kam der dritte Star Line-Dampfer „George“ im Sicht, der außer 7000 Tonne Stückgut gegen 1200 Tonne geladen hatte. Der deutsche Kreuzer feuerte vier schwere Schüsse ab, bevor der englische Dampfer, der sich auf der Fahrt von Philadelphia nach West befand, endlich abhobte. An Bord des Engländer schenkte man sich eine unangenehme Panik ausgedrückt zu sein, denn gegen 60 Mann, die anstehend geschleudert hatten, eilten wie besessen auf Deck und stürzten sich im Wasser und ins Meer; dabei hatten ihnen die dahin niemand aus nur das Gerücht getrunken. Es stellte sich in der Folge heraus, daß das Schiff in der Bananstraße von dem deutschen Kreuzer verhaftet wurde, trotz der Bestimmung der Besatzung, sehr langsam und langsam mit Verlust von fünf Stunden die Torpedos zu vermeiden.

Am 11. Dezember wurde endlich der englische Dampfer „Harrowdale“ auf der mit Stückgut auf der Fahrt von Philadelphia nach Havre begriffen war und gewiss nicht ohne ein schweres Schicksal seiner mitten im Atlantischen Ozean wartete. Inzwischen hatten sich auf dem deutschen Kreuzer von den in der Zwischenzeit verhafteten Schiffen gegen 600 Mann angestellt; dieser Belastung wollte sich der Kreuzer gern erweiden, und er folgte deshalb zwei Tage lang dem „Harrowdale“, der sich den Verhaftung verweigeln zu entziehen suchte.

Das Wetter war jedoch außerordentlich unruhig, als es sich jedoch langsam zerstreut hatte, schied der deutsche Kapitän 20 Mann zum „Harrowdale“ hinüber und sprach das Schiff, das dem Kreuzer des deutschen Kreuzers ausliefen. — Nach einigen Tagen wurde dann der Hohenstaufen „Saint Heobard“ auf London auf, der der Dritte im Bunde wurde, leibhaftig, nachdem er eine entsprechende Verhaftung erlitten hatte. — Die Kreuzer wurden jedoch zusammen mit einer Anzahl anderer Schiffe an Bord des „Harrowdale“ gebracht, der Kapitän J. S. v. Adenau bekanntlich am Selbstmord in der See ertrank. Lieber den Aufenthalt an Bord des außerordentlichen Schiffes und dessen Führer äußerte sich der Norweger folgendermaßen:

„Ein so merkwürdiges Residuum wie der Führer dieses Schiffes ist mir noch nie begegnet, ich bin sehr gespannt, wie er heute noch, wie er überleben zu leben vermag. Er scheint überhaupt niemals. Von dem Tage an, an welchem er das Kommando übernahm, bis zu dem Augenblick, da wir das Schiff in einem Meeresschiff verließen, blieb er fortwährend an Deck, und das einzige, was er sich an Ruhe gönnte, war, daß er ab und zu für einige Augenblicke in seinem Kabinett einzutreten. Dieser Mann, aus dem eine ruckartige Energie sprach, schien wirklich nicht feinsitzigen zu sein.“

Am 31. Dezember ist „Harrowdale“, von allen Seiten auf das fremde Gebiet verhaftet, in Spanien zu sein; wir wurden jedoch erst dort, dann aber in Westfalen untergebracht und konnten erst am 27. Januar nach Erlangen von mannigfachen Formalitäten in die Heimat zurückkehren.

Unterstützung von Familien der zum Heeresdienst einberufenen Mannschaften.

Kriegsleistungsgeld — Beerdigung von Mannschaften zur Post- und Eisenbahnverwaltung — Wohnungsgeld — Entlassung zur Arbeitsumnahme.

Es, im Hinblick auf die Ausführungen im Gießener Anzeiger Nr. 24 vom 29. Januar d. J., 2. Blatt, verdienen die nachstehenden Erläuterungen in den betriebl. Kreisen genaue Beachtung. — Nach Ministerialblatt Nr. 3 von 1916 ist als feststehend zu betrachten, daß Kriegsleistungsgeld und sonstige Beihilfen im allgemeinen in die Höhe zu setzen, die dem Beschäftigten vom 27. Juni 1871 anberechnet waren, als solche das Recht auf Fortzahlung der Familienunterstützung überhaupt nicht berühren, solange die Bedürftigkeit fortwähret. Es hat nach Erlaß des Reichsanwalters das Gesetz vom 30. September 1915 (R. G. Bl. S. 639) bei Gewährung von Kriegsleistungsgeld keine Anwendung zu finden und es besteht außerdem auf Bezug von Kriegsleistungsgeld kein Rechtsanspruch. Demzufolge ist die Militärverwaltung bei der Gewährung dieser Verordnungsgebühren, hinsichtlich des Beginns der Zahlung, nicht in die Bestimmungen gebunden, die für das Einleiten der gesetzlichen Witwen- und Waisenversorgung durch den § 29 Nr. 1 des Militärversicherungsgesetzes gegeben sind. Im Falle seiner Anwendung muß aber Bedürftigkeit der Eltern von vornherein bestehen haben. Einmalige Bedürfnisse dagegen erst später heraus, so wird auch das Unterergeld von diesem Zeitpunkt

ab bewilligt. Insbesondere wird in den Fällen, in denen Anträge auf Bewilligung der vorgenannten Versorgung erst bestimmte Zeit nach dem Tode des Kriegsteilnehmers gestellt worden sind, eine Bedürftigkeit für die Zeit zwischen dem Tode angenommen werden können, wenn die Bedürftigkeit ihren Lebensunterhalt bis dahin aus ihren Einkünften und dem Besitze der Familienunterstützung bestritten haben. Auch die Weitergewährung der Familienunterstützung wird sich also in solchen Fällen unter allen Umständen, der durch die Bewilligung aus Gesetzesänderungen veränderten Bedürftigkeit anpassen oder ganz außer Betracht zu fallen sein.

Die nachstehende angeordnete Beerdigung von Mannschaften ohne militärische Beihilfen zur Beerdigung noch zurückgebliebenen Angehörigen und Arbeiter bei der Post- und Eisenbahnverwaltung führt ebenfalls zu Änderungen der Familienunterstützungsverhältnisse in den weitaus meisten Fällen. Die Beerdigung der Mannschaften erfolgt zwar ohne die militärischen Beihilfen, sie werden aber von der Verwaltung, bei der sie verwendet werden, nach den Bestimmungen der betreffenden Stellen abgezogen. Da die in Frage kommenden Beerdigungskosten nicht entfallen werden, sondern im Militärabgabskonto bleiben, so liegt den Angehörigen wohl Familienunterstützung auf Grund der bestehenden Bestimmungen, aber nur noch im Falle der Bedürftigkeit, zu. In den meisten Fällen liegen jedenfalls die zurzeit festgestellten hohen Löhne der Witwenmütter in dem Stand, an ihrem Verdienst für ihre Familie auszureichen zu können, so daß unter den neuerlichen Bestimmungen die Gewährung von Familienunterstützung nicht mehr in Frage kommt. Allerdings wird in Fällen vorübergehender Notlagen eine Weitergewährung am Platze sein. Die notwendige Prüfung der veränderten Verhältnisse wird durch die bestimmungsgemäß angeordnete Berücksichtigung der Versorgungsverbände seitens der Truppendirektion und Verwaltung sehr wohl möglich sein und zur richtigen Beurteilung der Fälle führen.

Der § 6 der Bundesratsverordnung vom 21. Januar 1916 bestimmt, daß bei Wohnungswechsel die auf Grund des Gesetzes von 1888/1914 bisher gewährte Unterstützung nur dann annehmen zu können ist, wenn der Wohnort aus berechtigten und dringenden Gründen gewechselt worden ist. Hieran kann § 8, nach der Rede sein, wenn der Wohnort gewechselt wurde, weil der Wohnort in einer anderen Stadt neuereicher in Genuß steht. Es kann hier nur darauf hingewiesen werden, daß dem Versorgungsverband des Besorgten und demjenigen des Auswanderers wegen Nicht-Erfolges derartiger Ermäßigungen Kosten völlig freie Hand schaffen werden ist, und daß nur in den dringenden Fällen von Zulassen die Rede sein kann.

Nach neuerer Anwendung durch den Reichsanwalt findet die Bestimmung unter Nr. 2 der Bundesratsverordnung vom 3. Dezember 1916 (außerordentliche Halbmonatsrate für Entlassene) auch auf die Fälle Anwendung, in denen der zum Gesetzesinhaber Entlassene zur Arbeitsaufnahme entlassen wird. Hierbei ist natürlich besonders zu beachten, daß für die Zeit, während der die Familie, trotz der Entlassung des Entlassenen, noch Familienunterstützung erhält, neben dieser nicht auch ein Betrag zum Ausglichen zwischen Arbeitslohn und früheren militärischen Besügen (Erlaß des Reichsanwalters vom 9. 1. 1917) gezahlt wird.

Das konzentrierte Licht

Osram Azo

Gasgefüllt bis 2000 Watt

Neue Typen
Osram Azo
Gasgefüllt 25 und 60 Watt

Nur das auf dem Glasballon eingetragene Wort OSRAM ist für das Fabrikat der Osram-Gesellschaft in Berlin überall ersichtlich.

Winterfälle einft und jetzt.

Bis aus Weltungen aus verschiedenen Gegenden des Deutschen Reiches hervorgeht, hatten wir am 3. Febr. den stärksten Winterstag seit hundert Jahren. In Leipzig, also ungefähr in Deutschlands Mitte der geographischen Mittelpunkt liegt in dem kleinen Dreieck zwischen Zorgeau, Wittenberg und Bitterfeld, fand das Thermometer an diesem Tage in den Vormittagsstunden auf 12 Grad, ging nachmittags bis auf 9 Grad herab, um 23 Uhr Winternacht nieder auf 16 Grad zu sinken. Nach dem werden 23, von der Erde bis 6 Grad unter Null. Es sieht sich die Winterfälle weicher gestaltet, bleibt abzuwarten. Es dürfte aber bei dieser Gelegenheit interessieren, daß der kälteste Winter, der je über Deutschland verweht, derjenige im Jahre des Regierungsantritts Friedrichs d. vierten des Großen war. Dieser berühmte Winter von 1740 hatte für Berlin und seine Umgebung die schwersten Folgen. Die Kälte war so stark und anhaltend, daß die Erde so tief gefror, daß man die Toten nicht mehr bestatten konnte. Zudem brach in Berlin — wohl hauptsächlich infolge der durch die Winterfälle hervorgerufenen Verhältnisse — eine Hungersnot aus, infolge der Orange sich deshalb die Magazine öffnen, die hungernden Armen weihen und ermahnte die Mägen auf das Beste. Ähnlich treten die meteorologischen Ereignisse nicht gleichfalls überall mit gleicher Wucht und Stärke in die Erscheinung. So muß der Spätherbst 1764 im Elbthal besonders hart empfunden worden sein, denn von da nach ebenfalls über eine durch die Kälte veranlaßte lokale Regenmenge berichtet. Der Kurfürst ließ, wie eine damalige Chronik erzählt, aus holländischen Schiffen für die Dresdener Armen die „Patentenergie“ der erste Anfang eines Dresdener Krankenhaus) Tag und Nacht hielten, damit sie sich von zwei zu zwei Stunden abgelöst erhalten und erwidern konnten.“ Andere Beispiele beweisen aber auch, daß man von einem kalten Winter allerlei Vorteil haben konnte. So war, um nur dies eine Jahr zu nennen, im Winter 1469 die ganze Dniepr zugelernt, so daß man nach Danemark, nach Schweden, ja über das gleichzeitige tief getrossene Eislaual von Jütland nach Norwegen mit Schiffen fahren und reiten konnte. Auch aus dem Fortschritt wird ähnliches berichtet. Auch dort sind die größeren

Ruchten wiederholt zugeföhrt. So lebten die englischen „Adventurers“, die im Jahre 1584 infolge eines Einbruches des Eis in der Gegend der Niederlande ihre Handelsfahrten von Antwerpen nach London verlegt hatten, am hellen Abend desselben Jahres über die hergeleitete Eis mit Ost und West zurück nach Holland. Mehrfach wurden auch — was jetzt gerade besonders interessant wird — kaiserliche Unternehmungen durch Eisbrüche ermöglicht. So verhalf die Königin Königin X. von Schweden bald nach ihrem Regierungsantritt im Februar 1658 nach glücklich vollbrachten Zuge über die eisernen Welt seinem Reich durch den Frieden von Roskilde ganz nördliche Grenzen, und andererseits legte im Winter 1775 der Große Kurfürst den Schweden in Schichten über das Eis des Baltik nach und verlegte sie bis nach Anklam. Man wird jedoch in der Annahme verbleiben, als ob die Zeit der kältesten Winter weit hinter uns läge. Auch in den ersten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts ist es den Bewohnern von Norwegen, ja von der Insel Ostium wiederholt gelungen, über das Eis auf das Festland herüberzukommen; anderen ähnlichen Fälle haben sich im 19. Jahrhundert über das Ost- und den Baltik nach Holland. Auch die meteorologische Statistik lehrt, daß die strengsten Winter früher meist häufiger waren als jetzt, und sind jetzt viel besser gegen ihre Schwere geschützt, so daß wir nicht mehr so viel unter denselben zu leiden haben, wie unsere Vorgänger. Dasselbe gilt auch hinsichtlich der Schneefälle. Auch da ist teilweise erdebeben Nachweise zu konstatieren. Gerade in neuerer Zeit waren z. B. für Berlin die härtesten Schneefälle, die die hiesigen Schweden in verzeichnen, von denen man überhaupt Kunde hat. Von einer Herabsetzung des Klimas in den letzten Jahrhunderten wird man demnach keineswegs sprechen dürfen, ohne sich einer Selbsttäuschung hinzugeben. Der diesjährige überaus strenge Winter wird ja aus verschiedenen Gründen, die hervorkommen, wieder doppelt und dreifach schwerer empfunden. So mag es allen überaus glücklichen Grümlern zum Troste dienen, daß verhältnismäßig unsere tapferen Truppen nach Möglichkeit auf das Beste geföhrt ist.

Bereit „Ludiborn“ zu Hamburg hat, wie in seinen Mitteilungen berichtet wird, beschlossen, die Schaffung eines Hamburgischen Wörterbuchs in die Wege zu leiten. Sein Zweck soll die Sammlung der im Volksmunde gebräuchlichen Ausdrücke sein. Die Aufgabe ist dringend, weil das Großstädten mehr und mehr die deutsche Sprache verdrängt. Es liegt zu bedauern, daß ein Geschichtswissenschaftler weiter auch der letzte Rest der alten, reineren Sprache verlorene ist. Die Vögel des Wörterbuchs geht vor allem auf eine möglichst umfassende Sammlung; etwas Neues ist außerdem vor mehr als 150 Jahren entstanden. Ludwig von Hamburg“ von Berlin nicht bekannt geworden. Auch die Angelegenheit eines Ehrenmitgliedes sind die Mittel für die ersten notwendigen Vorarbeiten bereit gestellt worden. Der Arbeitsplan ergibt sich von selbst nach dem Vorbilde des Wortbuchs von Lübeck von Colmar Schumacher. Das Werk kann aber nur gedeihen, wenn möglichst viele Mitarbeiter aus allen Kreisen gewonnen werden. Die Einleitung wird nach Beurteilung geplant und einseitig durchgeführt werden.

— Ein Hamburgisches Wörterbuch. Der für die niederdeutsche Sprache und Literatur so needentlichste