

Zugunglück in Frankreich

Zwei Züge aufgefahren

Eisenbahnunglück in Frankreich

Acht Tote.

In der Nacht fuhren bei Bars, 15 Kilometer von Angoulême entfernt, in Richtung Paris zwei Personenzüge aus bisher noch unbekanntem Gründen aufeinander auf. Durch den Anprall wurden fünf Wagen aus den Gleisen geschleudert. Ärzte und Hilfspersonal aus Angoulême sowie zu den Aufräumarbeiten herangezogene Truppen borgen aus den Trümmern acht Tote und 15 Schwerverletzte.

Ueber die Ursache des Zusammenstoßes verlautet, daß der eine Zug, ein D-Zug, wegen eines geringfügigen Schadens auf der Strecke anhalten mußte, ohne jedoch am Zugende für das erforderliche Signal zu sorgen, so daß der in einem Abstand von fünf Minuten folgende Personenzug auf ihn auffahren mußte. Zwei Wagen des haltenden Zuges wurden umgeworfen und zwei weitere ineinandergeschoben.

Annener Zeitung 22.09.1937

Zugunglück am Bahnhof Beuel

Rheinland und Westfalen.

* Unglück am Bahnhof Beuel. Pfingstmontag Nachmittags 4 Uhr fand in Beuel die Beerdigung des am Pfingst Samstag verunglückten Bahnwärters Jakob Schmitz statt. Der Verunglückte war ein pflichttreuer und allgemein beliebter Beamter und rief der Unglücksfall lebhafteste Teilnahme hervor, was sich denn auch bei dem Begräbnis zeigte, woran sich die hiesige Bevölkerung zahlreich beteiligte. Der Fall ist um so trauriger, indem der Verstorbene, welcher Wittwer war noch 2 unerwachsene Kinder hinterläßt. Ueber das Unglück wird von Augenzeugen Folgendes berichtet: Der verunglückte Schmitz, welcher seinen Posten am Bahnübergang an der verkehrreichen Wilhelmstraße hatte, hatte eben die Schranke geschlossen, um den Vorzug, welcher Mittwoch und Samstag zu dem Personenzug 2 Uhr 15 Minuten ab Köln eingelegt ist, durchzulassen, als ein Rangirzug in der Richtung nach Köln die Strecke passirte. Ein Rangirer rief Schmitz zu, der Rangirzug könne nicht weiter, indem an einem Wagen die Bremse geschlossen sei, Schmitz möge dieselbe lösen. Der Verunglückte löste die Bremse durch einen geschickten Fußtritt; als er aber auf seinen Posten zurückkehren wollte, erfaßte ihn der heranbrausende Vorzug. Schmitz wurde so das Opfer seines Dienstlebens. Er wurde von dem Zuge derartig zermalmt daß der Tod sofort eintrat.

Der Erft-Bote 01.06.1901

Schweres Eisenbahnunglück in Polnisch-Oberschlesien

Schweres Eisenbahnunglück.

▲ Scharlen (Polnisch-Oberschlesien), 13. Okt. Kurz nach Mitternacht stießen infolge falscher Weichenstellung bei der Station Scharlen-Pickar ein Personenzug und ein Güterzug zusammen, ein Packwagen und mehrere Güterwagen wurden auf die Böschung geschoben. Bisher wurden 2 Tote und 8 Schwerverletzte geborgen. Die Schwerverletzten sind derart verstümmelt, daß sich die Zahl der Toten noch erhöhen dürfte. Der schuldige Weichensteller ist festgenommen worden. — Von unserem an die Unglücksstelle bei Scharlen (Polnisch-Oberschlesien) entsandten Sonderberichterstatter erfahren wir zu dem Unglück noch folgendes: Das Unglück ist auf die Unachtsamkeit des Signalwärters zurückzuführen, der, obgleich sich ein Güterzug mit zwei Lokomotiven auf dem Gleise befand, den Personenzug die Einfahrt nach dem Lohnhof Scharlen freigab. Der Signalwärter wurde in dem Augenblick ergriffen, als er nach Beuthen flüchten wollte. Durch den Anprall beider Züge wurden die drei Lokomotiven vollständig ineinander geschoben und schwer beschädigt. Ein Personenwagen 3. Klasse und ein Packwagen gerieten durch Explosion des Gasbehälters in Brand und verbrannten vollständig. Von den darin befindlichen Fahrgästen wurden 10 verletzt, davon 6 schwer. Von den Verletzten sind bereits zwei ihren Verletzungen erlegen. Die Unglücksstelle selbst bietet ein Bild wüsten Durcheinanders. Der Verkehr wird durch Umsteigen über Beuthen aufrechterhalten.

Dorstener Volkszeitung 14.10.1926

Bahnbau Essen-Haltern

▲ Haltern, 13. Okt. Die Eisenbahn Essen—Haltern. Den Bahnbau Essen—Haltern betreffend haben Abgeordnete der verschiedensten Parteien folgenden Antrag dem Landtage vorgelegt: Der Landtag wolle beschließen, das Staatsministerium zu ersuchen, durch Einwirkung auf die Reichsregierung und die Reichsbahn zu erreichen, daß die Eisenbahnlinie Essen—Buer—Marl—Haltern unverzüglich in Angriff genommen wird. Sollte für den Bau die Bedingung gestellt werden, Bauzuschüsse zu gewähren, müsse versucht werden, diese zum Teil aus dem Fond für produktive Erwerbslosenfürsorge, zum Teil durch Beteiligung von Reich, Preußen und den Kommunen bereitzustellen.

Dorstener Volkszeitung 14.10.1926

Eisenbahnassistent unterschlug 100.000 Mark

△ Köln, 12. Okt. 100 000 Mark unterschlagen. Auf dem Güterbahnhof Melaten unterschlug ein Eisenbahnassistent etwa 100 000 Mark. Der Betrüger ist flüchtig.

Dorstener Volkszeitung 14.10.1926

Personalien der Staatseisenbahnverwaltung

⊙ Personalien der Staatseisenbahnverwaltung. Ernannt: Der technische Eisenbahnsekretär * Sieck in Münster zum Eisenbahnbetriebsingenieur; Bahnmeister * Sieck in Münster zum technischen Eisenbahnsekretär; Eisenbahnassistent * Gudehues in Borgholzhausen unter Verziehung nach Emden zum Gütervorsteher; kommissarischer Assistent * Robert Müller in Coesfeld zum Eisenbahnassistenten; Bahnmeisterdiätar * Postert in Neuentirchen zum Bahnmeister. Versetzt: Bahnhofsverwalter * Blacke von Tostedt nach Borgholzhausen; die Eisenbahnassistenten * Köthe von Halle i. W. nach Tostedt als Bahnhofsverwalter; * Vog von Osnabrück nach Halle i. W.; * Wilmsen von Münster nach Emden; * Praktikant * Middendorp von Bremen nach Münster; kommissarischer Assistent * Neumann von Osnabrück nach Münster; techn. Bureauassistent * Horner von Osnabrück nach Münster; technischer Oberassistent * Busse von Lingen nach Osnabrück; Bahnmeister * Doering von Münster nach Telgte; technischer Bureauassistent * Hofang von Münster nach Osnabrück.

Mühlheimer Volkszeitung 03.08.1912

Eisenbahnpersonalien

Substitutum einen Sachverwalter, in dem eine Stellung für die beirufen des Beamten angebracht ist.

♂ Eisenbahnpersonalien. Versetzt: die Eisenbahnassistenten Telgen von Münster nach Spratel, Blom von Ratrup-Hagen nach Welspe; Reserve-Lokomotivführer Paris von Ascheberg nach Haltern; ap. Betriebsassistent Schierenbeck von Rotenburg nach Bentheim. Die Prüfung für eine Verzahnungstelle haben bestanden: die Lokomotivführer Leonhardt in Osnabrück, Redlich und Otte in Haltern, Wanzelius in Gronau, Wanzelius in Coesfeld, Willemsen, Wilkens und Rehler in Rheine, Mönker in Bünde, Nisse und Lammers in Münster.

Westfälischer Merkur 25.11.1923

Personalnachrichten der Eisenbahndirektion

Δ Münster, 13. Okt. Personalnachrichten der Eisenbahndirektion Münster. Ernannt, Reservelokomotivführer Lücke in Kirchweyhe zum Lokomotivführer; Oberbahnmeister Schneider in Quosenbrück zum Eisenbahnbauinspektor; die Betriebswerkvorsteher-Aspiranten Kertlin, Sixtus und Heppner in Rheine, Torred und Röder in Osnabrück zu außerplanmäßigen Betriebswerkvorstehern; die Oberweichenwärter Müller in Bidinghausen und Wiesbrock in Münster zu Stellwerkmeistern; die Reservezugführer Berges und Frankenberg in Osnabrück, Fide in Münster und Hermes in Gronau zu Zugführern; die Zugschaffner Heinrich Meyer III in Osnabrück und Alenz in Münster zu Oberzugschaffnern; die Weichenwärter Aug. Schwarze in Bünde, Möhlmann in Kleeden und Betriebsassistent Biermann in Vork zu Oberweichenwärttern; Aushilfswagenaufseher Behren in Bentheim zum Wagenaufseher; Rottensführer Geerdes in Beikum zum Rottenaufseher Versetzt: der technische Eisenbahn-Inspektor Lehmann von Münster nach Frankfurt (Ober); Betriebsassistent Steffer von Münster nach Osnabrück; Rangieraufseher Mühle von Bentheim nach Münster; Oberweichenwärter Watermann von Mersch nach Münster; Weichenwärter Hoffmann von Nortrup nach Mersch; Bahnwärter Schmidt von Wellie nach Sagehorn. — Die Prüfung zum Zugführer haben bestanden: die Zugschaffner Benning und Bonnefessen in Münster und Hölter in Coesfeld. In den Ruhestand versetzt: die Zugführer Bierbaum, Becker und Bauer in Osnabrück Gestorben: die Zugschaffner Seinigeweg in Osnabrück und Fuhrmann in Norden.

Dorstener Volkszeitung 14.10.1926

Personalnachrichten der RBD Münster

† Münster, 25. Juni. Personalnachrichten der Reichsbahn. Ernannt: die Reichsbahninspektoren Nientiedt und Gösling in Münster zu Reichsbahnoberinspektoren; Bahnhofsinpektor Schirmacher in Buchholz zum Bahnhofsoberinspektor; die technischen Reichsbahnsekretäre Lohmann, Kamphaus, Guesmann in Münster und Renz in Rotenburg zu technischen Reichsbahnobersekretären; Kanzleisekretär Werner und Reichsbahnassistent Ranke in Münster zu Reichsbahnsekretären; die Reservezugführer Sandlöter und Schulten in Rheine, Hülsten und Hagemann in Bocholt, Feldhaus und Potthoff in Coesfeld und Schmitz in Warendorf zu Zugführern; Betriebsassistent Kunz in Haltern zum Reichsbahnassistenten; Reservelokomotivführer Hellborn in Kirchweyhe zum Lokomotivführer; Lokomotivheizer Werning in Münster und Lokomotivoberheizer Beusmann in Osnabrück zu Reservelokomotivführern; Rangieraufseher Noters in Haltern zum Rangiermeister; Arbeitertelegraphist Vorkamp in Wessum zum Reichsbahnbetriebsassistenten; Hilfsrangierer

Wünnemann in Rheine zum Rangierer. Versetzt: Maschineninspektor Haas von Bocholt nach Osnabrück; die Oberbahnmeister Dahler von Wittmund nach Siedenburg und Horstmann von Münster nach Herbest-Dorsten; die Reichsbahnassistenten Kellner von Buchholz nach Rheine und Zimmer von Natrup-Hagen nach Rheine; Reichsbahnstationsaspirant Schmitt mit dem dienstlichen Wohnsitz in Lengerich nach Lengerich zum Bahnhof; die Lokomotivheizer Smidt und Dirksen von Papenburg nach Bentheim; Rangierer Hadmann von Osnabrück nach Hasbergen. In den Ruhestand versetzt: Reichsbahnsekretär P. Mühle in Münster, Zugführer Schleuser in Bocholt, Oberzugschaffner Grupe in Buchholz, Zugschaffner Ottenjann in Rheine.

Dorstener Volkszeitung 26.06.1928

Personalveränderungen RBD Münster

‡ Münster, 15. Juli. Personalveränderungen im Reichsbahndirektionsbezirk Münster Ernannt: die Reichsbahnzivilsupernumerare Brüggling in Münster und Schleinge in Coesfeld zu ap. Reichsbahnobersekretären; die Reservelokomotivführer Berends, Grotke und Sievers in Rheine, Schrader in Kirchwenhe zu Lokomotivführern; die Hilfsreservelokomotivführer Wortmann in Coesfeld, Wille in Rheine, Götter in Münster, Buschmann in Emden und Malken in Gronau zu Reservelokomotivführern; Hilfsheizer Scheipers in Coesfeld zum Lokomotivheizer; die Reservezugführer Gude in Rheine, Franzen in Haltern und Höller in Coesfeld zu Zugführern; die ap. Zugschaffner Blömers in Gronau und Könnig in Coesfeld zu Zugschaffnern; Hilfsbahnwärter Gröting in Schermbeck zum Bahnwärter. — Versetzt: technischer Reichsbahninspektor Mietrup von Münster nach Düsseldorf; die Bauinspektoren Kleine von Hittfeld nach Buchholz, Krüger von Ottersberg nach Kirchwenhe, Schlemm von Syke nach Kirchwenhe und Riemann von Scheeßel nach Buchholz; Oberbahnmeister Schackler von Neermoor nach Papenburg; technischer Reichsbahnobersekretär Stralting von Coesfeld nach Osnabrück; die Betriebswerksvorsteher Peppensack von Buchholz nach Kirchwenhe und Röder von Osnabrück nach Rheine; Reichsbahnassistent Jannaber 2 von Belppe nach Lotte; Reichsbahnaspirant Kramer von Leer nach Münster; die Reichsbahnassistenten Koenen von Münster nach Alstätte, Wilhelm von Lotte nach Bentheim, Friebel von Hasbergen nach Bentheim und Spieker von Rheine nach Elbergen; die Weichenwärter Beltrup von Münster nach Herne und Radert von Steinhagen nach Quelle. — In den Ruhestand versetzt: Zugführer Blacke in Rahden. — Gestorben: Oberbahnhofs-vorsteher Schlüter in Hörstel, Reservelokomotivführer Rösch in Sulingen, Reservezugführer Soltau in Kirchwenhe, Zugschaffner Heuer in Münster, Zugführer

Dorstener Volkszeitung 15.07.1930

Das schwere Eisenbahnunglück in Mülheim a. Rh.

Mülheim am Rhein, 31. März. Die Unfallstelle an der Gladbacher Straße ist seit den frühen Morgenstunden unausgeseht das Ziel zahlreicher Schaulustiger, die von nah und fern herbeigeeilt sind. An das Unglück selbst erinnern die noch am Platze stehenden vollständig zertrümmerten und verbogenen Wagenteile.

Wie die königliche Eisenbahndirektion Köln gestern vormittag mitteilte, ereignete sich das entsetzliche Unglück vorgestern nachmittags um 1 Uhr 57 Minuten. Nach näherer Feststellung betrug die Zahl der Toten vorgestern 19, die der Verletzten Soldaten 52, außerdem sind zwei Zugbeamte des Militärzuges und ein Rekluer des Luxuszuges verletzt.

Über die Heimatsverhältnisse konnten bisher von zwölf der getöteten Soldaten, und zwar auf Grund der vorgefundenen Urlaubsscheine folgende Feststellungen gemacht werden: Es stammen der Gefreite Köhler aus Krau (Essen), der Musketier Bruchtag aus Essen, der Kanonier Bedori aus Düsseldorf, der Musketier Sünning aus Bochum, Bongers aus Essen, Alexowski aus Düsseldorf, Remy aus Berne, Kofschinski aus Langendreer, Trmann aus Mülheim an der Ruhr, Kulecki aus Bochum, Schnod aus Düsseldorf und Preuß aus Damm (Kreis Bochum).

Über die Art der Beschädigung der in Frage kommenden Wagen des Militärzuges wird der „N. Z.“ in Ergänzung der ersten Schilderung über den Unfall noch mitgeteilt, daß der drittlekste Wagen in den viertlechten fast vollständig hineingefahren ist, so daß beide wie ein einziger Wagen aussahen. Der viertlechte Wagen ist vollständig zertrümmert; in ihm befanden sich auch die meisten Toten.

Weitere Feststellungen.

Wie der Gouverneur der Festung Köln mitteilt, sind erfreulicherweise nicht alle Soldaten, die zunächst als Schwerverletzte bezeichnet worden waren, auch als solche anzusehen. Die Beerdigung der Toten findet voraussichtlich am Samstag statt, doch bleibt die Bestätigung dieses Termins noch abzuwarten. Gleich nach dem Bekanntwerden des Unglücks begab sich der Kriegsgerichtsrat Schmitt an Ort und Stelle, um die erforderlichen Feststellungen zu machen; außerdem beteiligten sich daran der Kommandant der Festung Köln, Oberleutnant Keppler und Major von Malkohn vom 16. Infanterie-Regiment. Dem Kaiser, dem Kriegsministerium und den Generalkommandos des 7., 15. und 16. Armeekorps in Münster, Straßburg und Metz wurde telegraphisch Kenntnis gegeben. Anhaltspunkte dafür, daß die Todesfälle auf ein Verschulden von Militärpersonen zurückzuführen sind, haben sich nicht ergeben; dagegen liegt der dringende Verdacht vor, daß die Todesfälle durch strafbare Handlung (sahrlässige Tötung) eines Eisenbahnbeamten verursacht sind. Aus diesem Grunde liegen die meisten gerichtlichen Ermittlungen den Zivilbehörden ob.

Wie dem genannten Blatt unverbindlich mitgeteilt wird, ist auf Veranlassung der Staatsanwaltschaft, die bereits vorgestern auf der Unfallstelle anwesend war, der Lokomotivführer des Luxuszuges verhaftet und in das Untersuchungsgefängnis in Mülheim eingeliefert worden. Er bestreitet jede Schuld und behauptet, daß das Einfahrtssignal auf Frei gestanden habe. Die Leute jedoch, die das Stellwerk bedienten, machen eine gegenteilige Aussage.

Von ununterrichteter Seite wird noch mitgeteilt: Gleich nach Bekanntwerden des Unfalls fuhren zwei Hilfszüge mit dem Direktionsvorstand, Eisenbahnbauern, Hilfsmannschaften und Gerätschaften aus Köln zur Unfallstätte. Ebenso erschienen dort bald mehrere Kölner Professoren, Hospital- und andere Ärzte, sowie solche aus Mülheim und Umgebung, um den Verwundeten Hilfe zu bringen. Vom Garnisonlazarett Köln und Deutz wurden sämtliche Sanitätsoffiziere, Unteroffiziere und Mannschaften herbeigeeufen. An den Verbandsarbeiten beteiligte sich ein großes Kommando der 7. Pioniere, die Feuerwehren und zahlreiche Bürger. Auf der Unfallstelle herrschte ein herzerreißendes Wehklagen und Stöhnen der Sterbenden und Verwundeten. Viele der mit dem Leben davongekommenen Soldaten konnten sich beim Anblick ihrer toten Kameraden vor Weinen kaum fassen. Eine große Anzahl von ihnen diente im ersten Jahre und war zum ersten Male auf Urlaub; sie irrten nach dem Vorfalle kopf- und planlos umher, bis ihnen mitgeteilt wurde, daß sie sich in die Stadt begeben sollten, da sie später in ihre Garnison beordert werden würden. Die Pakete, die man den Soldaten in der Heimat noch mit auf den Weg gegeben hatte, waren fast ausnahmslos aufgelöst oder zertrümmert und bildeten auf dem Eisenbahndamm ein weißes Durcheinander. So lagen auf der Unfallstelle Büche, halbe Schinken,

Butter und andere Lebensmittel, wie Zigarren, Tabak und dergleichen zertrümmert und zerdrückt am Erdboden.

Die Eisenbahnverwaltung hat die Eltern der Verunglückten soweit möglich telegraphisch von dem Geschehenen benachrichtigt, und insolge dessen sind in der vorvergangenen Nacht noch viele Väter und Mütter der Verunglückten in Mülheim eingetroffen, um sich nach dem Befinden ihrer Söhne und Brüder zu erkundigen. Auch im Kölner Bürgerhospital erhielten die dort untergebrachten verwundeten Soldaten Besuche von Angehörigen aus der Heimat.

Ausweisung von Eisenbahnern in Stolberg

X Stolberg, 11. Sept. Ausgewiesen wurden am 6. d. M. der Zugführer Nikolaus Schmitz und der Schaffner Franz Görred. Die Familien müssen bis zum 20. d. M. folgen.

Echo der Gegenwart 12.09.1923

Güterverkehr auf den deutschen Eisenbahnen 1897

Deutsches Reich.
Berlin, 6. September.
— Der Güterverkehr auf den deutschen Eisenbahnen umfaßte im Jahre 1896 212 103 613 Tonnen gegen 181 479 525 im Jahre 1895, 173 970 848 im Jahre 1894 und 165 514 507 im Jahre 1893. Hiervon entfielen auf den Verkehr im Inlande 169 845 951 Tonnen (gegen 151 744 674 im Jahre 1895), mit dem Auslande 32 258 022 (29 734 851) Tonnen. Von dem Auslandsverkehr blieben im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke 69 178 714 (62 016 134) Tonnen, und wurden im gegenseitigen Austausch der Verkehrsbezirke befördert 100 667 477 (89 728 540) Tonnen. Vom Auslandsverkehr kamen auf den direkten Verkehr zwischen Deutschland und dem Auslande 29 671 874 (27 197 990) Tonnen, auf die Durchfuhr von Ausland zu Ausland 2 586 148 (2 536 861) Tonnen. Aus Deutschland ausgeführt wurden 16 232 953 (15 091 403) Tonnen, nach Deutschland eingeführt wurden 13 438 921 (12 106 587) Tonnen.

Münsterischer Anzeiger 07.09.1897

Verkehrsstatistik der ED Münster 1911

Verkehrsstatistik des Eisenbahndirektions-Bezirks Münster für 1911. Im Personenverkehr sind 13 692 300 Fahrkarten verkauft (davon entfallen auf den Bahnhof Münster 1 710 700). Im Güterverkehr sind als Stückgut befördert: im Empfang 374 900 Tonnen (41 800), im Versand 422 100 Tonnen (37 800), als Wagenladungen im Empfang 5 394 100 Tonnen (381 000), im Versand 3 256 800 Tonnen (246 100). Im Viehverkehr wurden befördert: Großvieh im Empfang 95 500 (381 000), im Versand 3 265 800 Tonnen (246 100). Im im Empfang 348 000 Stück (51 400), im Versand 2 080 300 Stück (12 600). Die Zahl der abgefertigten Frachtbriefe betrug im Empfang 5 764 200 (447 000), im Versand 4 091 100 (425 000).

Mühlheimer Volkszeitung 03.08.1912

Kleine Chronik.

Eine befremdliche Jubiläumsfeier.

Der „Türmer“ schreibt: In der „Braunschweigischen Landeszeitung“ finden wir unter der Ueberschrift „Jubiläumsfeier des Viktoria-Luise-Lazarettzuges“ einen mehr als eine Spalte füllenden Bericht über das „gemeinschaftliche Abendessen“, zu dem sich am Abend des 22. Oktober im „Parkhotel“ auf Einladung des Liebesgabenausschusses die Aerzte und das Begleitpersonal des Herzogin-Viktoria-Luise-Lazarettzuges vereinigt hatten. Allerlei Behörden nahmen an dem Festmahl teil, das mit vielen schönen Reden gewürzt wurde. „Im weiteren Verlaufe des Abends sorgten dann die Herren Hofschauspieler Paris und Hofopernsänger Voigt für genussreiche künstlerische Darbietungen.“

Und was wurde so mit Speis' und Trank, Rede und Gesang gefeiert?

Der Viktoria-Luise-Lazarettzug war von seiner 25. Fahrt an die Front zurückgekehrt!

Wer schimpft, wer lacht und höhnt da?! Ist das nicht etwa ein schönes Fest? Ein köstlicher Anlaß zum — „Ergo bibamus“?! Fünfundzwanzigmal hat der Zug seine fürchterliche Last vom Schlachtfelde geholt. Fünfundzwanzigmal ist er, gefüllt mit Schwerkranken, zu Krüppeln Geschossenen heimgekommen, hat er der Heimat in Not und Jammer wiedergebracht, was in Stolz und Gesundheit hinausgezogen ist! Und da sollte man nicht feiern, nicht feiern bei Speis' und Trank?! Ha, wie sie erst die 50. Wiederkehr feiern werden! Da langt es sicher noch zu einem Tänzchen!

Doch den ingrinnigen Hohn beiseite?

Wir können uns denken, wie der Gedanke an die Feier entstanden ist. Man dachte nicht des Glends, sondern der Möglichkeit, das Glend zu lindern. Man vergaß die traurige Ursache der Fahrten des Lazarettzuges und dachte nur der heilsamen Wirkung, die von dieser Tätigkeit ausgegangen war. Und da hatte man in der Tat Anlaß, zu sagen: Gott sei gedankt, daß es uns durch Wohlthätigkeit und Aufopferung möglich geworden ist, einen Tropfen Balsam in das Meer der Schmerzen zu gießen. Ich könnte mir denken, daß man aus diesem Anlaß sich zu einem Dankgebet in der Kirche vereinigt hätte, oder zu einer ernstlichen Versammlung, in der mit eindringlicher Rede denen daheim ihre Pflicht, weiter zu helfen, eingehämmert worden wäre und die Freude dazu geweckt durch den Hinweis, wieviele Schmerzen gelindert werden können.

Aber ein Festmahl? Als wär' es eine Zeit zum Jubilieren und wäre der Anlaß zur Tätigkeit ein freudiger!

Leider ist dieser Fall nicht eine vereinzelte Entgleisung, über die man hinwegsehen könnte, sondern ein Symptom für weitverbreitete Zustände: einmal, daß weiten Kreisen der Dabeingeblichenen — auch der nach gesellschaftlichem Rang, nach Bildung und Besitz Hochstehenden — der fürchterliche Ernst unserer Zeit noch gar nicht aufgegangen ist; sodann daß unserer öffentlichen Wohlthätigkeit vielfach gerade die Eigenschaft fehlt, die das meistgebrauchte Verwort betont: das Christliche. Diese Art Wohlthätigkeit findet ihren Lohn in sich selbst und ist schweigsam. An gut besetzter Tafel, in gehobener Stimmung, das Weinglas nah zur Hand in lobender Rede verkünden: „Den schönsten Dank und die höchste Anerkennung brachten aber aber doch die glücklichen Gesichter der Verwundeten zum Ausdruck, die im Lazarettzug Aufnahme fanden“, das ist — nun das ist das Gegentheil von dem, was deutschen und christlichen Wesens ist oder doch sein müßte.