

XXIV. Jahrgang  
Nr. 39

Berliner

26. September 1915

Einzelpreis  
10 Pfg.  
oder 15 Heller.

# Illustrierte Zeitung

Verlag Ullstein & Co., Berlin SW. 68

Amerikanisches Copyright 1915, by Ullstein & Co.



Besuch des Großadmirals von Tirpitz beim Generalfeldmarschall von Hindenburg.

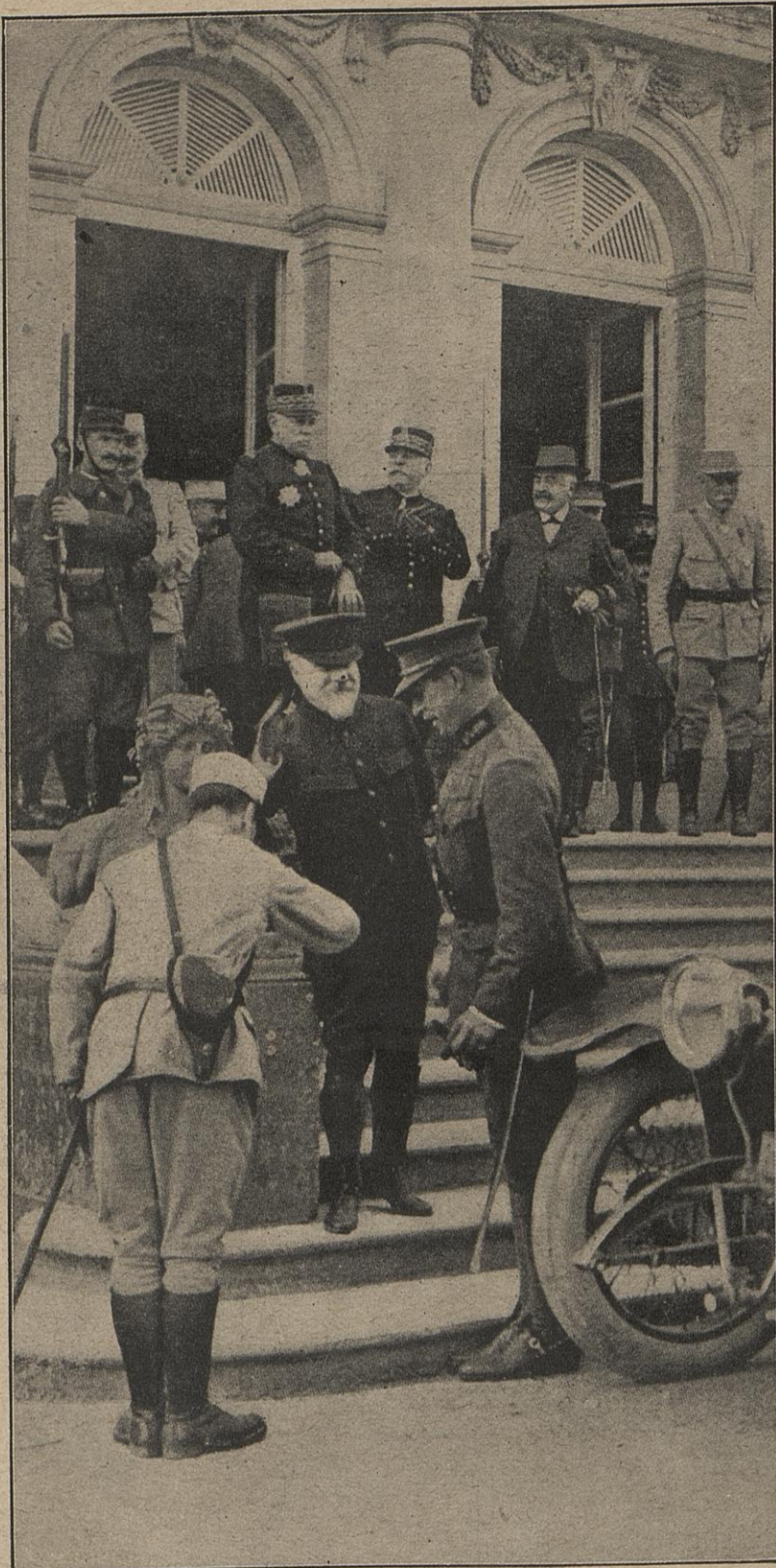
Phot. Salz



Graf Bernstorff,  
der deutsche Botschafter in Amerika.

Die Feld-Eisenbahn.

napoleons Große Armee ist auf den Schneefeldern Rußlands zugrunde gegangen, weil es nicht möglich war, ihr aus dem weit entfernten Heimatlande die notwendigen Mittel zu ihrem Unterhalt rechtzeitig nachzuführen. Wir können selbst mit einem Millionenheer weit in das Innere Rußlands vordringen, weil die Eisenbahnen die notwendige und für alle Bedürfnisse ausreichende Verbindung zwischen dem Feldheere und seiner Basis herstellen. Die Bahnen überwinden jede Entfernung. Und wo keine genügenden Linien vorhanden sind, oder wo sie vom Feinde zerstört sind, da bauen die Eisenbahntruppen und Pioniere in kürzester Zeit neue Bahnen, stellen die gesprengten Brücken und Viadukte wieder her und verändern die Spurweite. Zwar bietet das Land, das unsere Truppen jetzt gerade durchziehen, infolge seiner sumpfigen Beschaffenheit besonders große Schwierigkeiten, aber unsere braven Eisenbahner wissen auch sie zu überwinden. Der Chef des Feld-eisenbahnwesens, der kürzlich zum General-Major befördert und auch mit dem Orden Pour le mérite ausgezeichnete württembergische General Gröner, wird seine helle Freude haben, wenn er aus den Rapporten sieht, wie flott der Feld-eisenbahnbau auch im Osten vorwärts schreitet. Wo keine Vollbahnen gebaut oder wiederhergestellt werden können, tritt die Feldbahn an



Bei unseren Feinden:  
Zusammenkunft König Alberts mit dem Präsidenten Poincaré.  
Im Hintergrund General Joffre und Kriegsminister Millerand.



Robert Lansing,  
der amerikan. Staatssekretär des Aeußern.

ihre Stelle. Sie hat nur eine Schmalspur, die Schwellen und Schienen sind in Stücken von je 10 Metern fest miteinander vereinigt. Die Feldbahn wird ohne besondere Bettung auf die Straßen oder den Boden gelegt. Nur wo dieser nicht die genügende Festigkeit besitzt, ist die Anlage eines eigenen Unterbaues erforderlich. Der Betrieb erfolgt mit Dampf-Bo'omotiven. Eine der wichtigsten Arbeiten besteht im Bau neuer, und in der Wiederherstellung zerstörter Brücken. Dafür sind die Eisenbahntuppen auch besonders ausgebildet und mit besonderem Material ausgerüstet. Das Kriegsbrücken-gerät besteht aus einzelnen Elementen in Eisen- (Gitterträger-) Konstruktion, die verschiedene, der gewünschten Spannung entsprechende Zusammenstellung zulassen. Derartige Material wird schon im Frieden in großen Mengen beschafft und bereit gelegt. Die Eisenbahntuppe führt das Gerät auf Eisenbahnwagen mit sich. Die Tuppe ist in dem Bau und der Zusammenführung der einzelnen Teile egerziernmäßig ausgebildet. Der Bau dieser Kriegsbrücken hat den großen Vorteil, daß er ohne Hilfsgerüste erfolgt. Wo derartige Brücken aus vorbereitetem Material nicht gebaut werden sollen, werden Behelfsbrücken aus Holz errichtet. Es sind dies in der Regel Pfahljochbrücken. Für die Längsträger nimmt man auch häufig eiserne Träger, wenn sich solche in der Nähe der Baustelle vorfinden. Schwimmende Unterstüßungen kommen nur selten in Betracht, da sie nicht leistungsfähig



Ein Riesenhaufen von in Nowo-Georgiewsk erbeuteten Russen'iefeln.  
Es wurden mehrere Millionen Stiefel vorgefunden.



Eine der Feld-eisenbahnen, die den Nachschub für die Truppen besorgen und bei dem schnellen Vormarsch in Rußland eine wichtige Rolle spielen.



Moderne Kriegswerkzeuge: Steinlawinen, wie sie die österreichisch-ungarischen Truppen an gefährdeten Punkten vorbereiten.

genug sind. Die Wiederherstellung gründlich zerstörter Tunnels nimmt sehr viel Zeit in Anspruch. Es ist deshalb in der Regel zweckmäßiger, eine Umgehungsbahn zu bauen. Die Bahnen werden aber nicht nur zu Nachschüben benutzt, sondern dienen auch operativen Zwecken. Die beliebtesten großen Umgruppierungen ganzer Heeressteile, das überraschende Auftreten von Armeen in der Flanke des Gegners lassen sich nur mit Hilfe der Eisenbahnen ausführen. Gerade auf diesem Gebiete hat sich der Generalmajor Gröner, der dabei Hand in



Französische Torpedominen.  
Die größten sind 4 Meter lang und 1/2 Meter dick.

Hand mit dem Chef der Operationsabteilung, dem Generalmajor Tappen arbeitet, außerordentlich große Verdienste erworben. Wenn unsere Truppen tief im Inneren Rußlands trotz der planmäßigen Verwüstung des Landes und der Vernichtung aller Vorräte doch keinen Mangel leiden, sondern regelmäßig ihre Verpflegung erhalten und zu jedem Gefecht auch mit der notwendigen Munition ausgerüstet werden können, so verdanken sie es der rastlosen unermüdblichen Tätigkeit der Eisenbahner und Pioniere, diesen Kämpfern hinter der Front.



Französischer Soldat mit Handgranate, Schutzmaste, Brustschild und Kopfbedeckung gegen Granatsplitter.



Österreichischer Soldat mit Maske zum Schutz gegen italienische Gasbomben.  
Phot. Revesz & Biro.



General Gaede,  
Führer einer Armeegruppe, der den Orden  
Pour le mérite erhielt.  
Phot. Haarstick, Badenweiler.



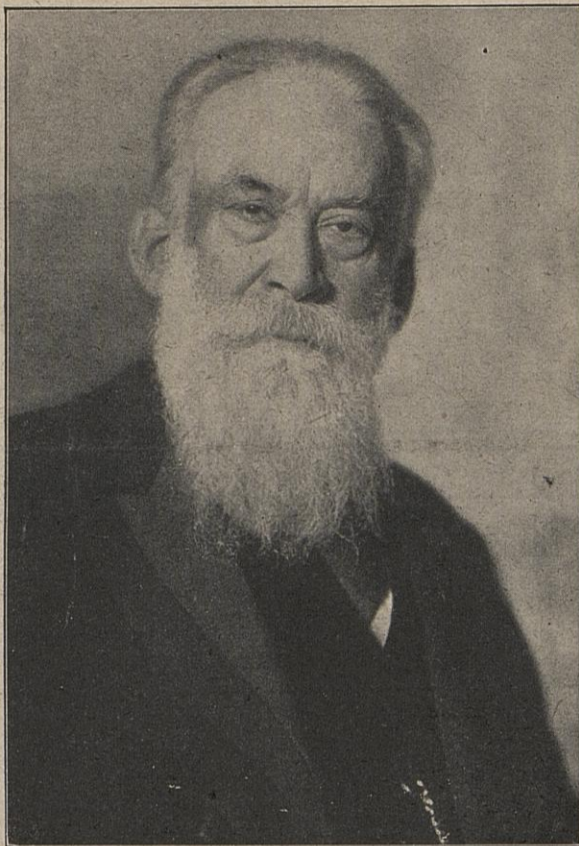
Generalmajor Dr. ing. Gröner,  
Chef des Feldeisenbahnwesens, der den  
Orden Pour le mérite erhielt.  
Phot. F. Schmitz.



Generalmajor Tappen,  
(Abteilungschef im Großen Generalstab) der  
den Orden Pour le mérite erhielt.  
Hofphot. Noak.

### Vom Rennsport in der Kriegszeit.

Charakteristisch für die günstige Lage Deutschlands in militärischer sowie wirtschaftlicher Hinsicht ist auch der Umstand, daß sich auf unseren Rennplätzen jetzt wieder ein fast an die Friedenszeit erinnerndes blühendes Leben zu entfalten beginnt, während die Bahnen Frankreichs verödet sind und das auf seinen Turf so stolze England, das „Mutterland des Sports“, seinen Rennbetrieb auf ein Mindestmaß beschränkt hat. Finden doch nur noch in der englischen Trainingzentrale Newmarket Rennen statt und sind doch in diesem Jahre all die weltberühmten klassischen Rennen Englands, sogar das Epsom-Derby in Fortfall gekommen. Deutschland und das ihm verbündete Oesterreich-Ungarn haben hingegen ihre Derbys in voller Preishöhe zum Austrag bringen können, und in beiden Ländern waren es seltenerweise Stuten, also Vertreterinnen des „schwachen“ Geschlechts, die sich mit dem „blauen Bande“, der erstrebenswertesten sportlichen Trophäe, schmücken konnten. Der Derbytag auf dem Horner Moor am 18. Juli war übrigens der letzte totalisatorlose Tag unseres Rennsports, der vorher in Hoppegarten eine Reihe von Kriegserennen ohne Wettbetrieb gebracht hatte. Die Regierung, die im voraus von der Notwendigkeit der Rennen im Interesse der für das Heer so



Paul Meyerheim †  
der berühmte Berliner Maler.  
Phot. Nicola Perscheid.

wichtigen Landespferdezucht überzeugt gewesen war, gestattete dann, als sich der „toto“-lose Rennbetrieb als unrentabel erwiesen hatte, vom 25. Juli ab wieder den Totalisator, und nunmehr erhielt unser vor Kriegsausbruch so blühender Turf rasch seine alte Volkstümlichkeit zurück. Die allgemeine günstige Lage gestattete es den leitenden Stellen, dem Rennsport immer größere Zugeständnisse zu machen. Hindernis- und Trabrennen — erstere in Karlshorst, letztere in Mariendorf —, die zunächst verboten gewesen waren, wurden bewilligt und außerdem einigen größeren Rennvereinen in der Provinz die Erlaubnis erteilt, Rennen zu veranstalten. So werden die Sportfreunde von Dresden, Hannover, Leipzig, München, Neuß und Frankfurt a. M. sich in dieser Saison noch am Pferderennen erfreuen dürfen, und nur für Breslau ist merkwürdigerweise die nachgesuchte Erlaubnis nicht erteilt worden. Auf den großen Berliner Bahnen Hoppegarten und Karlshorst herrscht jedoch schon seit Wochen Hochbetrieb. An gewöhnlichen Werkeltagen werden über 20,000 Mark an Eintrittsgeldern vereinnahmt und rund eine halbe Million am Totalisator umgesetzt; an einem Hoppegartener Sonntag waren jüngst 37,000 Mark Einnahmen und fast dreiviertel Million Wettumsatz zu verzeichnen. Das sind Zahlen, die bezeugen von der Blüte unseres Kriegssports sprechen. P. G.



Vom ersten Kriegserrenntag in Karlshorst bei Berlin: Das Feld beim Passieren der Tribünen im 4. Rennen, in dem 20 Pferde liefen.

Phot. Hohmann.



Das Leben in Warschau unter deutscher Verwaltung: Erholungsstunden unserer Soldaten in einer der Parkanlagen. Zeichnung von Fritz Koch-Gotha.

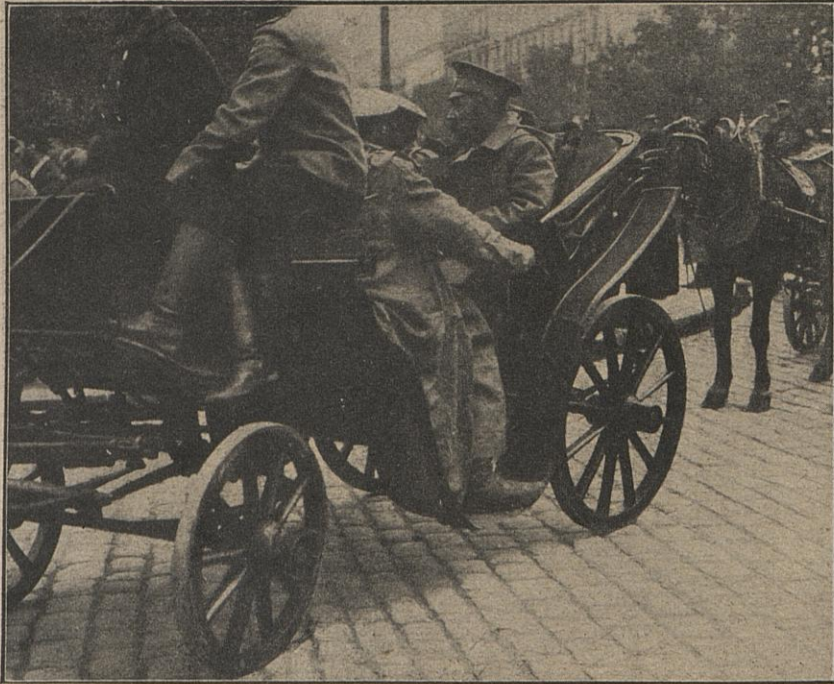
## Warschau unter deutscher Verwaltung

Die Einnahme Warschaus durch unsere Truppen gab den Bewohnern schon ein Beispiel jener deutschen Organisation und Ordnung, nach der sie von nun an selbst ihr Leben einzurichten hat. Am 5. August wurde Warschau erobert, am 9. zog Prinz Leopold von Bayern ein, an demselben Tag lief der erste deutsche Zug auf dem Wiener Bahnhof in Warschau ein, schon auf Schienen mit deutscher Spurweite, und einen Tag darauf erschien die erste Nummer der von deutschen Soldaten geleiteten und gedruckten „Deutschen Warschauer Zeitung“. Seither ist das Ordnungsmachen natürlich auf breiter Grundlage fortgesetzt worden. Die russischen Staatsgebäude sind beschlagnahmt worden und beherbergen die deutschen Kommandos und Behörden; russische Straßen- und Ladenschilder mußten verschwinden und an ihrer Statt ist nur deutsch und polnisch erlaubt. Die Straßentafeln allerdings müssen deutsch sein, um unseren Soldaten das Zurechtfinden zu erleichtern. Das polnische Element, das neben der fast 300,000 Köpfe zählenden jüdischen Bevölkerung in der Stadt weitaus überwiegt, hofft für sich aus der Neugestaltung das Beste. Denn Warschau ist, trotzdem die Russen offen und heimlich das Polentum unterdrückten, eine polnische Stadt, die polnische Hauptstadt geblieben. Daran konnten auch die in schreienden Stilen gebauten russischen Kirchen, Gymnasien und Staatsgebäude nichts ändern,



Der Abschied des Gefangenen:  
Russischer Soldat beim Abschied von seiner Familie vor dem Bahnhof in Warschau.

ebenso wenig die Schar von russischen Beamten und Spitzeln, die nun vor der deutschen Flut geflohen sind. „Ordnung herrscht in Warschau“, dieses viel zitierte angebliche Wort Paschkewitschs, der durch Hinrichtung und Kerkerstrafen Ruhe erzwang, ist in anderem, anständigerem und menschlicherem Sinne wieder modern geworden. Außerlich hat sich dabei nicht viel geändert. Freilich werden die Forts weit draußen vor der Stadt von vielen finnen deutschen Soldaten wieder instand gesetzt, die zerstörten Brücken ausgebessert, die zerschnittenen Telephonleitungen neu gelegt; aber in Warschau selbst merkt man vom Wechsel der Regierung nicht so viel. Zwar stehen auf den Bahnhöfen deutsche Landsturmeleute Posten; doch auf den Straßen wird der Sicherheitsdienst von der Bürgermiliz versehen und nur selten marschiert eine Militärpatrouille vorbei. Die Bürgerpolizei ist unbewaffnet, aber die Persönlichkeiten, die ihr angehören — es sind Mitglieder des besten polnischen Bürgerstandes — und die Armbinde, in den geliebten polnischen Farben Weiß-rot, geben ihr die nötige Aulorität. Auf den Hauptstraßen spazieren wie in Friedenszeiten die Herren und Damen mit auffallender Eleganz gekleidet, und dazwischen sieht man, ebenso wie in Kaffeehäusern und öffentlichen Parks, dienstfreie feldgraue Soldaten und Offiziere. Das russische Alkoholverbot, das — wenigstens für die ärmere Bevölkerung — streng durch-



Warschau unter deutscher Verwaltung: Transport gefangener russischer Offiziere durch Warschau.



Deutsche Soldaten beim Legen neuer Telefonleitungen in Warschau.

geführt wurde, gilt nun nicht mehr, und plötzlich sind große Vorräte von allen möglichen Weinen und Likören aufgetaucht. Und da der Deutsche vor allem doch nach Bier fragt, haben die Warschauer Brauereien sofort wieder mit der Arbeit begonnen; man bekommt heute in fast jedem Warschauer Lokal ein gutes Glas Bier. Die fünf polnischen Theater, die ebenso wie die zahlreichen Kinos geöffnet sind, haben großen Zuspruch und machen die besten Geschäfte. Die Lokale sind bis 11 Uhr offen, der Straßenverkehr ist bis Mitternacht gestattet und erst dann müssen sich die „eroberten“ Warschauer Bürger ins Bett begeben, so daß über Zwangsmaßnahmen kaum gellagt werden kann. Die Stadtverwaltung wird von einem unter deutscher Aufsicht arbeitenden Bürgerausschuß gehandhabt, in den angesehenen polnische und jüdische Bürger Warschaus be-



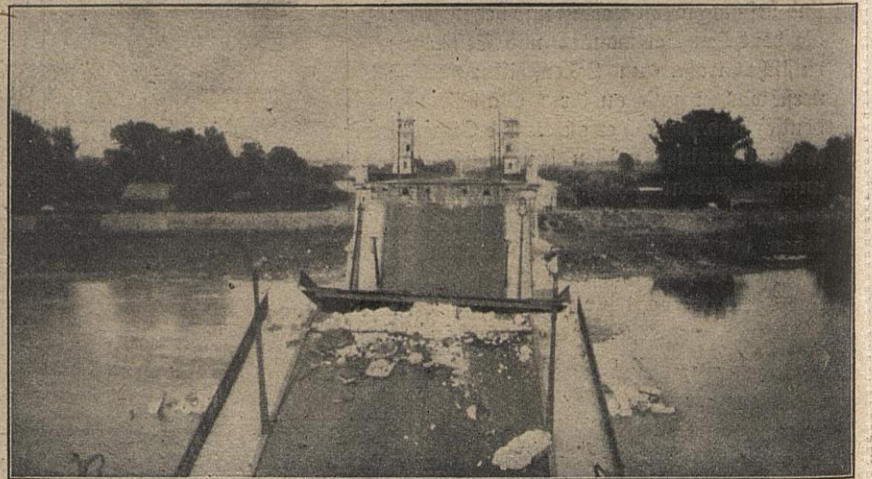
Vor dem Warschauer Hauptbahnhof.

Aufnahmen für die „B. J. Z.“

ruen wurden. Dieses Komitee beschäftigt sich vor allem mit der wirtschaftlichen und sozialen Fürsorge, betreibt die Beschaffung und Verteilung von Lebensmitteln und hat auch die Gelegenheit benutzt, allerlei moderne Maßnahmen einzuführen, z. B. ein Jugendgericht nach deutschem Muster, das unter russischer Herrschaft zwar geplant, aber als „bedenklich“ nicht erlaubt worden war. Auch das Wirtschaftsleben, das zwischen Russenflucht und deutscher Eroberung wie abgeschnitten schien, regt sich wieder. Die Russenzeit brachte natürlich glänzende Geschäfte für Warschau. Von oben her, von der Regierung, die sich in letzter Stunde die polnische Bevölkerung aus politischen Gründen freundlich halten wollte, floß das Geld zu ehrlichen oder schlechten Zwecken; die Offiziere gaben für alten Kram, der ihnen elegant und



Die große Weichselbrücke in Warschau, deren Bau sieben Millionen Mark gekostet hat.



Die große Weichselbrücke nach der Sprengung durch die abziehenden Russen.



Kronprinzessin Cecilie im Paddelboot in Mütz in Mecklenburg.

Phot. Otto Ahrens.

modisch erschien, viel Geld aus, und so war die wirtschaftliche Konjunktur außerordentlich günstig. Hier einen Ausgleich zu schaffen, ist eine der schwersten Aufgaben für die Militärbehörden und den Bürgerschaftsrat. Dazu kommen viele Fragen politischer Natur, die mit dem Aufhören des moskowitzischen Systems brennend geworden sind. Die polnische Nationalbewegung regt sich mächtig und hofft in ihrer Feindschaft gegen Rußland den besten Beweis geliefert zu haben, daß ihre Bestrebungen der deutschen Förderung würdig sind. Dazu kommt das Problem der Juden, die, von Polen und Russen gleichmäßig unterdrückt, von der deutschen Herrschaft die Erlösung erhoffen. Und da

den weiter erscheinenden polnischen und jüdischen Zeitungen die Erörterung über eine zukünftige Erledigung der polnischen Frage verboten ist, ist zwischen ihnen bereits ein Streit um die „Meistbegünstigung“ entbrannt, der auf die tiefen, in der Bewohnerschaft wurzelnden Gegensätze schließen läßt. Auch hier wird eine kluge, energische und gerechte Neuordnung der Dinge erhofft und erwartet, denn schon regt sich die Betriebsamkeit der radikal polnischen Partei, die mit den ihr zu Gebote stehenden kleinen Mitteln, wie heimlichen Flugblättern etc., zu hegen sucht und schwere Gefahren für ihre Anhänger weckt. Erst kürzlich mußte eine ernste Warnung der deutschen Gouverneure ergehen.

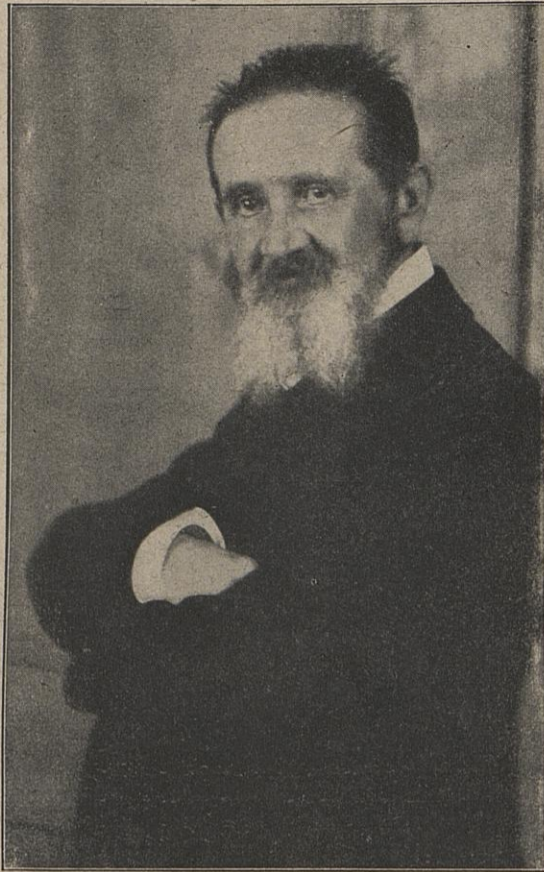


Die beiden ältesten Söhne des Kronprinzenpaares mit den Söhnen des Großherzogspaares von Mecklenburg-Schwerin am Mütziger Strande. Phot. Otto Ahrens.

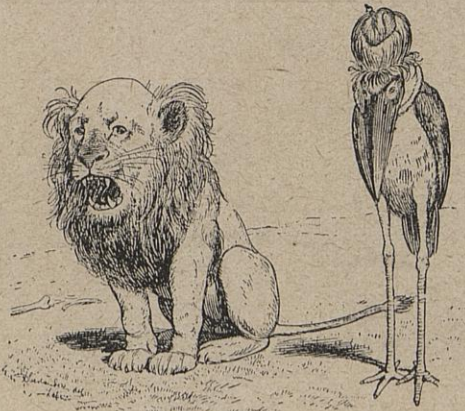


Zeichnungen von Adolf Oberländer:  
Der Herr Kommerzienrat am Telephon.  
Wenn er auf Befehl seiner Frau die Schwiegermama einladet.

**Adolf Oberländer**  
Zum 70. Geburtstag des Künstlers



Prof. Adolf Oberländer,  
der berühmte Meister deutscher Zeichen-  
kunst, der seinen 70. Geburtstag feiert.  
Phot. Erna M. Kollstede.



Aus der Mappe eines Orientreisenden:  
Seltener alter Löwe mit Glaze und Marabu mit  
kolossalem Haarwuchs.

Adolf Adam Oberländer zählt zu den bekanntesten und beliebtesten Künstlern Deutschlands, selbst in den Kreisen des Publikums, die sonst wenig mit der Kunst in Berührung kommen. Sein großer Ruhm ist in der großen Popularität begründet, die er sich als humoristischer Zeichner erworben hat. Seit länger als fünfzig Jahren erscheinen die Beiträge des jetzt Siebzigjährigen in den Münchener „Fliegenden Blättern“ und rufen immer wieder durch ihre lebenswürdige komische, lustige und trefflich beobachtete Art das Entzücken der Beschauer hervor. Das in 12 Bänden erschienene Oberländer-Album und die Oberländer-Mappe (beide im Verlag von Braun und Schneider, München) enthalten die Fülle seiner Arbeiten, die er in fleißigen Jahren geschaffen hat. Oberländer, der nach dem Wunsch des Vaters, eines Regensburger Organisten, Kaufmann werden sollte, erkämpfte sich die Erlaubnis, zu Piloty in die Malschule zu gehen. Piloty, der große Historienbildner, spürte wohl in dem Schüler das echte Talent, doch fand Oberländer im Malen jener großen geschichtlichen

Darstellungen weder Beifall noch Befriedigung. Da wurde Kaspar Braun, der Verleger der „Fliegenden“, auf ihn aufmerksam, und nun durfte er sich, statt zu malen, als Zeichner betätigen. Unendlich groß ist die Zahl seiner lustigen Karikaturen, die in der Tier- und Menschenwelt das Komische erschöpfen. Seine besondere Liebe sind Tiere, die er in allerlei seltsamen menschlichen Situationen darstellt. Hier beweisen seine Zeichnungen eine treffliche Beobachtung; sein Stift holt klar die Menschenähnlichkeit eines Löwengesichts, die spaßige Würde des Marabu oder die lächerliche Erscheinung der Giraffen heraus. Oberländer hat den scharfen Blick für die Komik aller Erscheinungen, für das Mißverhältnis vieler Dinge und das große Können, dieses Gesehene scharf pointiert und doch mit herzlich lebenswürdigen Lachen wiederzugeben. Wie die vierbeinige, so reizt ihn auch die Welt der Zweibeinigen zur Parodie; und die typischen Erscheinungen vergangener Jahre und was sonst an drolligen Menschen herum lief, hat er gezeichnet und dem Lachen der dankbaren Mitwelt überliefert.



Eine der berühmtesten Zeichnungen Oberländers: „Ein fideles Gefängnis.“ (Original im Besitz der Nationalgalerie in Berlin.)  
Ein unter dem Verdachte des Diebstahls verhafteter Landstreicher wird in der Sitzung freigesprochen und ihm vom Richter eröffnet, daß er sofort entlassen werde. „O, bitt' schön, Herr Gerichtshof,“ sagt der Vagabund, „dürft' ich nicht noch einen Tag im Arrest bleiben! In unserer Zelle sitzt auch ein Schneider; der hat mir schon vier Touren von der Française g'lernt, und ich möcht' halt gern die fünfte auch noch lernen!“