„Der Courier"
ist die führende Zeitung für die deutsch sprechenden Canadier.
Erscheint jeden Mittwoch.
Bezugspreis:
für Canada $2.50
für Ausland $3.50

Der Courier

Organ der deutschsprechenden Canadier.

"The Courier"
is the leading Canadian Paper in the German language.
Issued every Wednesday.
Subscription price:
in Canada $2.50
to foreign countries .. $3.50
Offices and printing plant:
1835 Halifax Street, Regina.

21. Jahrgang. | 12 Seiten. | Regina, Sask., Mittwoch, den 30. Mai 1928. | 12 Seiten. | Nummer 30.

Luftschiff „Italia" wird vermißt

Hilfsexpedition von Spitzbergen will Nobile und seine Mannschaft retten

Berühmte Nordpolforscher, norwegische Regierung, Russen usw. unterstützen die Suche.

New York, 27. Mai. — Eine Hilfsexpedition ist von King's Bay, Spitzbergen, in die Eiswüste der Polargegend abgegangen, um eine Suche nach General Umberto Nobile und seinem Luftschiff „Italia" zu veranstalten, von dem man seit Donnerstag nichts mehr gehört hat.

Das Hilfsschiff „Citta di Milano" ist von King's Bay, Spitzbergen, am Sonntag nach Amsterdam-Insel, genau nördlich von Spitzbergen, abgedampft, um mit der Suche nach dem Forscher zu beginnen. Der norwegische Seehundfänger „Hobby" mit dem norwegischen Flieger Lützow Holm an Bord ist von Oslo, der norwegischen Hauptstadt, nach King's Bay abgefahren, um von dort aus per Flugzeug den Verbleib des Luftschiffes zu erkunden.

Radio-Stationen an der Küste des Stillen Ozeans behaupten, Hilferufe von einer sibirischen Station erhalten zu haben.

Hervorragende Nordpolforscher, die norwegische Regierung und amtliche russische Stellen in Sibirien haben die Unterstützung der Rettungsversuche zugesagt. Deutsche oder italienische Flugzeuge werden für die Erkundung von der Luft aus verwendet werden.

Kings Bay, Spitzbergen, 25. Mai. — Das lenkbare Luftschiff „Italia", das gestern seinen Flug über den Nordpol ausführte, war heute hier 12 Stunden überfällig. Es kämpfte gegen starke Gegenwinde an, um seinen Ausgangspunkt dahier zu erreichen. Mehrere Stunden lang war keine Radiomeldung von der „Italia" eingelaufen. Heute Morgen um 8 Uhr war sie bereits 52 Stunden unterwegs. General Nobile wollte jedoch, wie er vor seiner letzten Abfahrt sagte, innerhalb 40 Stunden wieder zurück sein. So war das Luftschiff um 8 Uhr bereits 12 Stunden überfällig. Man nahm in Ermangelung von Berichten an, daß das Schiff in heftige Stürme geraten war und einen Umweg eingeschlagen hatte. Vereinzelt wurde auch die Meinung geäußert, die „Italia" könnte ihren Kurs nach Alaska gerichtet haben. Als dritte Möglichkeit wurde angegeben, daß der drahtlose Apparat nicht mehr funktioniere oder daß der Operateur habe einspringen müssen, das Schiff auf seinem Kurs zu halten, wie das bei einer früheren Gelegenheit schon der Fall war.

Sollte die „Italia" in den Eiswüsten des Nordens zu einer Notlandung gezwungen werden, dann hätte die mitgenommene Mannschaft für mehrere Monate genügend Nahrungsmittel, da man mit einer derartigen Eventualität von vornherein gerechnet hat.

Die Landungsmannschaft des Dampfers „Citta di Milano" wartete die ganze Nacht hindurch auf das Geräusch der Motore der „Italia", aber es wurde kein Laut vernommen. Mit jeder neuen Stunde wurde die Mannschaft unruhiger und besorgter. Genau weiß niemand, wie lange das Schiff sich mit dem an Bord vorhandenen Brennstoff in der Luft halten kann. Jedoch befürchteten verschiedene Mitglieder der Mannschaften hier, daß der Brennstoff bald erschöpft sein müsse. Hat das Schiff die Maximalmenge von Brennstoff an Bord, dann vermag es noch lange in der Luft zu bleiben. Auf der vorletzten Fahrt nach Lenin-Land war es 68 Stunden in der Luft. Aber die Unruhe wurde durch den Gedanken gedämpft, daß General Nobile als Leiter des Flugs an Bord ist. Die „Italia" ist sein Schiff, er hat die Pläne entworfen, den Bau geleitet, bei jedem Flug selbst die Führung übernommen und hat es bisher noch immer sicher aus den Stürmen und Gefahren gelandet. So würde er es auch diesmal trotz der Eisschicht, die sich auf der Hülle gebildet hat, sicher zurückbringen.

Spätere Nachrichten besagten, daß der Lenkballon schwere Gegenstürme angetroffen habe und die ganze Nacht hindurch gegen sie anzukämpfen hatte. Die Geschwindigkeit sei dadurch auf 40 Kilometer in der Stunde reduziert worden. Heute Morgen hätten die Winde etwas nachgelassen, so daß eine größere Geschwindigkeit in der Fahrt erzielt würde.

Sturm auf italienisches Konsulat

Starke Beunruhigung der Wiener Regierung

Innsbruck, Tirol. — Vor dem hiesigen italienischen Konsulat kam es zu einem Krawall, weil das Gebäude am 13. Jahrestage der Kriegserklärung Italiens gegen Oesterreich beflaggt war.

Universitätsstudenten und andere Ortsbewohner liefen Sturm auf das Gebäude, rissen die Fahne unter Anstimmung patriotischer Lieder nieder und verhöhnten und bedrohten den Konsul. Der Volkshaufen wurde erst zersprengt, als die Polizeireserven auf dem Schauplatz erschienen.

Man befürchtet hier, daß ein Wutschrei von Mussolini zu gewärtigen ist, da er ohnehin schon über Oesterreichs Protest gegen die Knechtung der deutschen Südtiroler unter der italienischen Fuchtel erbost ist.

Der stellvertretende italienische Generalkonsul stellte die Forderung, die Flagge wieder aufzuziehen, und sein Wunsch wurde prompt erfüllt.

Der Landeshauptmann sprach bei ihm vor, verlieh dem Bedauern der österreichischen Behörden über den Vorfall Ausdruck und verhieß strenge Bestrafung der Schuldigen, falls sie ermittelt werden könnten. Er sagte, der Zwischenfall könne in seinem Unverstand und in seiner Zwecklosigkeit dem Rufe Tirols nur schaden und sollte bei allen friedliebenden Bewohnern strengste Verurteilung finden.

In Anbetracht der Abbitte der österreichischen Behörden hält man hier den Zwischenfall für erledigt.

Angriff auf das Konsulat später wiederholt.

Wien. — In Innsbruck wurde die Fahne des italienischen Konsulats abgerissen und mit Füßen getreten, und der wütende Volkshaufe erneuerte, laut nicht von der Zensur berührten telephonischen Meldungen, den Angriff auf das Konsulat, nachdem ein Trupp Soldaten der Republik gezwungen worden war, die wieder aufgezogene italienische Fahne zu salutieren. Nach Eintritt der Dunkelheit zerstreute ein heftiger Regenguß die aufgeregte Volksmenge.

Viele Frauen und Kinder wurden verletzt und Männer trugen blutig geschlagene Köpfe davon, als Polizisten und Soldaten den ersten Volkshaufen zurückschlugen, der das Konsulatsgebäude stürmte. Acht Rädelsführer der Menge wurden verhaftet.

Als die Flagge in Erfüllung der Forderung des italienischen Konsuls wieder aufgezogen und salutiert worden war, wurde das Konsulat von Wachmannschaften umstellt, und die Beamten hielten den Vorfall für erledigt. Der Landeshauptmann ließ am Rathaus ein Plakat anschlagen, in welchem er den Angriff als „unsinnig" und „unnütz" bezeichnete.

Das stachelte aber die nationalgesinnte Studentenschaft, welche die erste Kundgebung in Gang gebracht hatte, zu erneuter Empörung auf. Sie kehrte zum Konsulatsgebäude zurück, suchte ihre Hände nochmals auf die italienische Fahne zu legen und schrie:

„Nieder mit unserer feigen Regierung! Sie verfucht unseren Nationalstolz umzubringen."

Die Bajonette der Wachmannschaften verlegten aber den Studenten den Weg. Dann gingen die Polizisten und Soldaten zum Angriff vor und trieben die Studenten in die Seitenstraßen, wo sie sich hielten, bis der große Regenguß kam.

Das Wiener Ministerium hegt starke Besorgnis, daß der Vorfall den Zorn des amtlichen Italiens heraufbeschwören mag, hofft aber, daß die Abbitte der Innsbrucker Behörden, die Wiederhissung und der Salut der Fahne, sowie die Verteidigung des Konsulats durch Polizei und Militär Mussolini die Ueberzeugung beibringen wird, daß die österreichischen Behörden ihr Möglichstes getan haben und die Schuld an dem Vorgang nur Einzelpersonen trifft.

Rücktritt der Reichsregierung

Am 12. Juni Zusammentritt des Reichstages.

Berlin. — Reichskanzler Dr. Wilhelm Marx und die sämtlichen Mitglieder seines Kabinetts haben sich zum Rücktritt entschlossen, werden aber die Regierungsgeschäfte weiterführen, bis der neue deutsche Reichstag in Tätigkeit tritt, was jedenfalls am 12. Juni geschehen dürfte. Am Tage vorher muß die Resignation des jetzigen Kabinetts unterbreitet sein.

Präsident von Hindenburg wurde von den Beschlüssen des Kabinetts in Kenntnis gesetzt und erklärte sich mit denselben vollkommen einverstanden.

Fast ein Drittel der Mitglieder des jetzigen Kabinetts sind Anhänger der Deutschnationalen Partei, die in der letzten Wahl geschlagen wurde, und es gewinnt den Anschein, als ob sich im neuen Kabinett eine andere Zusammensetzung ergeben würde.

Reichskanzler Marx ist Mitglied der Zentrumspartei, während Dr. Gustav Stresemann, Minister für auswärtige Angelegenheiten, der Führer der Deutschen Volkspartei ist, und diesen beiden wird jedenfalls die Aufgabe zufallen, eine neue Regierungskoalition zu organisieren, in der alle Parteien vertreten sein werden.

„Bremen" bei Abflug beschädigt

Halifax, N. S. — Der Funker von Point Amour, gegenüber Greenley Island meldet, daß der Eindecker „Bremen" bei versuchtem Abflug beschädigt wurde und von Labrador in einem Boot nach den Ver. Staaten wird gebracht werden müssen. Der Funkspruch enthielt keine Einzelheiten über den Unfall.

Der Junkerspilot Fred Melchior landete in der Nähe der „Bremen" von einem der beiden vom Kriegsdepartement hierher gesandten Flugzeuge mittelst eines Fallschirmes, da die Flugzeuge selbst wegen des Treibeises keine Landung unternehmen konnten. Die beiden Flugzeuge, die nach St. Georges zurückkehrten, flogen nach Pictou, um dort das Eintreffen der „Bremen" abzuwarten.

Ueber sechs Millionen für zivile Kriegsverluste

Canadiern aus deutschen Reparationen bezahlt

Ottawa. — Nachdem das canadische Unterhaus einen konservativen Antrag, worin das Bedauern über die Nichtausführung des Reparationsberichtes von James Friel ausgesprochen war, mit 92 gegen 37 Stimmen abgelehnt hatte, wurde der Bericht von Friel im Unterhause aufgelegt. Aus demselben geht hervor, daß den Canadiern von den deutschen Kriegsreparationen $6,289,389.24 zuteil geworden sind. Der Gesamtbetrag umfaßt $4,246,868.75 zugunsten der Schadenersatzanwärter und $2,042,520.59 an Zinsen, berechnet zu 5 Proz. bis zum 10. März 1928.

Der Bericht zeigt, daß 87 Ansprüche durch den früheren Kommissar Pugsley auf $531,713.09 festgesetzt wurden, während der geforderte Gesamtbetrag sich auf $978,075.06 belaufen hätte. 61 Schadenersatzforderungen im Gesamtbetrage von $6,051,225.99 wurden vom Kommissar Pugley abgewiesen.

Kommissar Friel genehmigte 1228 Ansprüche im Gesamtwerte von $3,715,155.56; insgesamt waren $23,012,201 gefordert worden.

Wie es in dem Bericht heißt, beziehen sich die Entschädigungen auch auf den Verlust von Menschenleben und Eigentum bei Versenkung des britischen Ozeandampfers „Lusitania", der am 7. Mai 1914 bekanntlich von einem deutschen Unterseeboot an der irischen Küste in den Grund gebohrt wurde, sowie auf andere Personen- und Handelsschiffe, ferner auf verlorene Handelsgüter auf torpedierten Schiffen, auf Fischer und Fischerfahrzeuge, die durch Unterseeboote versenkt worden sind, auf das im ehemaligen feindlichen Gebiete vernichtete Privateigentum, auf Internierungsansprüche, auf die Kriegsschädenforderungen der Versicherungsgesellschaften, auf Luftangriffe usw.

Den Schadenersatzanwärtern, deren Zahl sich auf insgesamt 1613 beziffert, wurden Beträge im Werte von $30 bis $246,000 zugesprochen. Größere Beträge erhalten die „Canada Steamship Lines" im Werte von $346,000, die „Dominion Iron and Steel Co." im Werte von $300,000, die „Nova Scotia Steel and Coal Co." im Werte von $405,000, die „T. Eaton Co. Ltd." im Werte von $138,796.15, die „Massey-Harris Co. Ltd." und einige andere Gesellschaften im Werte von $22,000 bis $28,000.

Achtzehn Ersatzansprüche im Betrage von $243,621 im Zusammenhang mit der Explosion in Halifax wurden abgewiesen.

In dem Bericht heißt es wörtlich: „Ansprüche von Militär- und Marinepersonen; ausgenommen Forderungen für schlechte Behandlung von Kriegsgefangenen und ausgenommen einige Fälle des Verlustes von persönlichem Eigentum, sind nicht anerkannt worden. Ansprüche, die nur den allgemeinen Kriegsverhältnissen und Kriegsoperationen zuzuschreiben sind, wo aber keine direkte feindliche Aktion festgestellt wurde, sind abgewiesen worden. Die Explosion vom 6. Dezember 1917 in Halifax war dem Zusammenstoß eines französischen Dampfers, der mit tödlichen Explosivgeschossen beladen war, mit einem belgischen Hilfsdampfer zuzuschreiben. In keiner Weise konnte die Teilnahme des Feindes an diesem entsetzlichen Unglück jemals nachgewiesen werden."

Flugzeug-Unglücke

Berlin. — Ein Farman-Passagierflugzeug auf der Fahrt von Paris nach Berlin war in der Nähe von Köln zum Abstieg gezwungen. Bei der Landung explodierte der Gasolinbehälter. Der Pilot, der Mechaniker und ein weiblicher Passagier erlitten auf der Stelle den Tod.

Buenos Aires, Argentinien. Ein deutsches Flugzeug ist hier gegen ein Haus angeprallt. Der Passagier an Bord wurde getötet, der Pilot liegt schwer verletzt im Hospital darnieder.

Neuer deutscher Kreuzer

Berlin. — Der einzige Ueberlebende des deutschen Kreuzers „Köln", der während des Weltkriegs von den Briten mit einem Menschenverlust von 504 Offizieren und Mannschaften in der Nordsee zum Sinken gebracht wurde, wohnte in Wilhelmshaven dem Stapellauf des neuen 6000 Tonnen großen Kreuzers „Köln" bei.

Der Kreuzer wurde von der Witwe des Kapitäns, welcher mit der alten „Köln" untergegangen war, getauft.

Der neue Kreuzer hat eine Länge von etwa 500 Fuß. Er hat bei hoher Fahrt eine Stundengeschwindigkeit von etwa 32 Knoten.

300 Meilen per Stunde — Ziel des Raketenautos

Erfolgreiche Probefahrt auf Avus-Rennbahn

Berlin. — Unter dem Jubel Tausender von Zuschauern wurde auf der Avus-Rennbahn die erste öffentliche erfolgreiche Probefahrt mit dem „Opel-Raketenauto" unternommen und eine Geschwindigkeit von etwa 130 Stundenmeilen erzielt. Fritz von Opel, der bekannte Fabrikant und Rennfahrer, saß selbst am Steuer des von explodierenden Raketen angetriebenen Fahrzeuges.

Unter atemloser Spannung der Anwesenden sprang der Wagen mit furchtbarem Getöse an. Das Krachen der Raketen und der feuerspeiende Wagen setzten die Zuschauer in Entsetzen. Frauen schrien auf und manche krochen angsterfüllt unter die Bänke der Zuschauertribüne, als der Wagen vorübersauste. Aus den am hinteren Teile angebrachten Mündungsrohren schossen Feuergarben und Wolken von grünlich-gelbem Rauch. Für zwei Minuten raste das teuflisch aussehende Gefährt über die Bahn, während eine Rakete nach der anderen losging und dem Auto mit jeder neuen Explosion neuen Antrieb gab.

Der Start begann etwa 100 Meter oberhalb der Tribüne. Schon innerhalb der ersten 10 Sekunden hatte Opel 100 Meilen Geschwindigkeit erreicht, die sich in weiteren zehn Sekunden auf die höchste auf der Avusbahn zulässige Schnelligkeit von 130 Stundenmeilen gesteigert hatte.

Während die Anlage der Bahn eine volle Ausnutzung des Raketenautos nicht zuließ, glaubt Opel, daß der Wagen mit Leichtigkeit den Weltrekord für Autos von 216 Meilen brechen kann. Es ist beabsichtigt, den Wagen auf Schienen zu setzen, auf denen Opel in den nächsten Wochen die unerhörte Geschwindigkeit von 300 Stundenmeilen zu erzielen gedenkt.

Wie Opel später erklärte, soll die Raketenmaschine keine Umwälzung in der Autoindustrie bringen, sondern für die Aviatik ausgenützt werden. Der Raketenantrieb von Flugzeugen eröffnet, nach Ansicht von Opel und anderen deutschen Sachverständigen einen phantastischen Ausblick für die Aviatik. Flugzeuge mit diesem Antrieb könnten mit unheimlicher Geschwindigkeit in die höchsten Schichten der Erdatmosphäre gelangen und würden einen Flug von Europa nach Amerika in 2½ Stunden ermöglichen.

Die Formel für Raketenantrieb hat Opel seiner Erklärung nach einem alten lateinischen Manuskript aus dem Jahre 1420 entlehnt. Bei kürzlichen Versuchen in Rüsselsheim am Main erreichte ein führerloser Raketenwagen für einige Sekunden eine auf 430 Meilen geschätzte Geschwindigkeit. Nach Ansicht des Erfinders ist der Schnelligkeit einer solchen Maschine theoretisch überhaupt keine Grenze gesetzt. Nach den Versuchen auf einer Geleisanlage plant Opel zunächst den Bau eines Motorrades mit dem gleichen Antrieb, mit dem er neue Schnelligkeitsrekorde aufzustellen hofft.

Die serbisch-italienische Feindseligkeit

Belgrad, 27. Mai. — Eine Demonstration gegen Italien und eine Gegendemonstration gegen Jugoslavien brachen heute in Dalmatien und Slowenien aus. Die betreffenden Konsuln wurden angegriffen und die Flaggen der beiden Länder wurden abgerissen und geschändet.

Rom, 27. Mai. — Tausend römische Studenten hielten einen Protestumzug gegen die angebliche Beleidigung der italienischen Flagge auf dem italienischen Konsulat in Innsbruck. Die Studenten marschierten vor dem Chigi-Palast vorbei, aber Premier Mussolini kam nicht zum Vorschein.

„Bremen"-Flieger in Montreal und Quebec

Rückfahrt auf Dampfer „Columbus"

Detroit. — Hauptmann Köhl, Freiherr von Hünefeld und Major Fitzmaurice waren Henry Fords Gäste bei einem ihnen zu Ehren von dem Automobilmagnaten in Dearborn veranstalteten Lunch. Vorher hatten die drei „Bremen"-Flieger die hiesigen Fordwerke unter der Führung Edel Fords eingehend besichtigt. Nach dem Lunch begaben sie sich in Automobilen nach dem „Deutschen Haus", wo sie von Abordnungen des Deutsch-Amerikanertums der Stadt herzlichst begrüßt wurden.

Das Junker-Flugzeug „F-13", mit dem das Heldentrio seinen bisherigen Rundflug durch die Vereinigten Staaten bewerkstelligt hatte, konnte zum Weiterflug nicht benutzt werden, da die notwendig gewordenen Reparaturen längere Zeit in Anspruch nehmen.

Der Fliegertag in Montreal.

Montreal. — Eine Fülle von Unterhaltung brachte den drei „Bremen"-Fliegern ihr Aufenthalt in Montreal. Nachdem sie sich von ihrer Reise aus Albany erholt hatten, unternahmen sie im Automobil eine Besichtigungsfahrt durch die Stadt, wobei sie im neuen Baseball-Stadium, auf der Mount Royal Rennbahn und in der City Hall Aufenthalt nahmen. Am späten Nachmittag waren sie die Ehrengäste bei einem Empfang im United Services Club und am Abend bei einem von der Stadt veranstalteten Festbankett. Nach dem städtischen Bankett besuchten sie eine Theatervorstellung.

Bei den verschiedenen Empfängen, die Hauptmann Köhl, Freiherrn von Hünefeld und Major Fitzmaurice hier zuteil wurden, sprachen die Flieger der canadischen Regierung ihren Dank aus.

In Quebec.

Quebec, 23. Mai. — Auf ihrem landweiten Triumphzuge trafen die drei „Bremen"-Flieger, Hauptmann Köhl, Freiherr von Hünefeld und Major Fitzmaurice heute Nachmittag hier ein. Auch Quebecs Bevölkerung begrüßte sie in Massen und mit begeisterten Kundgebungen.

Ein vielseitiges Programm war für die Unterhaltung der Ehrengäste sorglich vorbereitet worden. Es begann mit einer Parade durch die Stadt, an die sich ein Besuch in der City Hall, im Parlamentsgebäude und in der Zitadelle schloß. Ein Bankett und verschiedene andere gesellschaftliche Funktionen bildeten den Abschluß.

Quebec, 24. Mai. — Die drei Flieger der „Bremen" fuhren heute Nachmittag von der letzten Station, die sie auf ihrer Reise durch die Ver. Staaten und Canada machen wollten, ab und bestiegen einen Zug, der sie morgen Vormittag in New York abliefern wird.

Baron von Hünefeld, Hauptmann Hermann Köhl und Major Fitzmaurice waren heute an kein Festprogramm gebunden; waren vielmehr sich selbst überlassen. Sie machten indessen unter Führung von M. A. Benoit, dem Sekretär des Premiers L. A. Taschereau, eine Autofahrt durch die Stadt, nahmen später ihr Mittagessen im Chateau Frontenac ein und begaben sich dann nach dem Bahnhof.

Die Flieger wollen am 9. Juni von New York aus nach Europa abfahren. Aber ob sie zunächst nach Irland oder gleich nach Deutschland fahren, ist noch nicht entschieden. Aber jedenfalls werden alle drei zusammen fahren.

Die Flieger waren gestern Abend Gäste der Vereinigten Irischen Gesellschaften von Quebec. Sie traten heute die Rückfahrt nach New York über Montreal an.

New York, 25. Mai. — Die „Bremen"-Flieger kommen heute Vormittag 9.40 hier an, wie ihr hiesiger Vertreter gestern ankündigte. Die Flieger werden zunächst im Ritz-Carlton Hotel absteigen und sich dann auf ein Landgut zurückziehen, wo sie in Abgeschiedenheit die Ruhe genießen wollen, bis sie am 9. Juni die Reise nach Europa an Bord des Norddeutschen Lloyd-Dampfers „Columbus" antreten.

Giftgas-Katastrophe in Hamburg

Hunderte von Gaskranken und mehrere Tote

Phosgen für Amerika bestimmt, erklärt der Fabrikant

Hamburg. — Eine nebelgleiche Wolke tödlichen Phosgengases wälzte sich durch die Straßen von Hamburg, tötete elf Personen und sandte weitere zweihundert und mehr in die Hospitäler, wo einige von ihnen hoffnungslos darniederliegen.

Das Phosgengas, eines der stärksten Giftgase des Weltkrieges, dessen Herstellung längst eingestellt wurde, entwich einem Acht-Kubikmeter-Tank in der chemischen Fabrik von Dr. Hugo Stolzenberg im Freihafengebiet, wo es zur Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten lagerte.

Die ersten Wirkungen des Giftgases machten sich im Freihafen bemerkbar und trieben die Bewohner der Hafengegend in panischem Schrecken aus ihren Wohnungen. Polizei und Reichswehr wurden alarmiert und brachten die Leute nach anderen Teilen der Stadt. Die Auswanderer-Baracken der Hamburg-Amerika Linie wurden als Notquartiere verwandt, während alle in Hamburg vorhandene Milch als Gegenmittel gegen das Gas beschlagnahmt wurde.

Das Gas trieb dann über die Elbe nach Wilhelmsburg, wo ebenfalls eine Panik ausbrach, wonach ein Umspringen des Windes es nach Hake, einem bekannten Ausflugsort führte, wo es weitere Opfer forderte.

Die gesamte Polizei und Feuerwehr, sowie verschiedene Truppenteile der Reichswehr waren beschäftigt, das tödliche Gas zu bekämpfen. Unter den elf Toten sind allein 9 Polizisten und Feuerwehrleute, die im Kampfe gegen das Gas ihr Leben einbüßten, da sich die gewöhnlichen Rauchmasken als unwirksam erwiesen und erst von Berlin her besondere Gasmasken herbeigeschafft werden mußten.

Nach den letzten Erhebungen sind in Hamburg 98, in Wilhelmsburg 100 und in Harburg 30 Personen in Spitalpflege.

350 Familien, die ihre Wohnungen verlassen mußten, wurde spät abends von den Behörden gestattet, zurückzukehren.

Auf Anraten von Giftgas-Sachverständigen aus allen Teilen Deutschlands, die hier im Polizeipräsidium in Beratung waren, wurde beschlossen, die noch vorhandenen Phosgen-Vorräte in der Stadt auf chemischem Wege zu zerstören, anstatt sie, wie zuerst geplant war, in der Nordsee zu versenken.

Von kommunistischer Seite wurde eine Bewegung eingeleitet, die darauf abzielt, behördlich feststellen zu lassen, wer die Entschädigung für die Sterbefälle und die Folgen der Erkrankungen, verursacht durch das Giftgas, zu tragen hat.

Die industrielle Aufsichtsbehörde der Stadt erklärt in einer Kundgabe, Phosgen sei in Hamburg fabriziert und in Fülltanks unter strengster Ueberwachung für die Dauer eines Jahres, welches am 30. September 1928 abläuft, aufbewahrt worden. Die Explosion sei nicht durch übermäßigen Druck in dem Tank, sondern durch Zersetzung der Lötung, welche die Nähte zusammenhielt, verursacht worden.

Hugo Stolzenberg, Chef der chemischen Werke, durch die vorletzten Sonntag die Giftgas-Katastrophe im Freihafen verursacht wurde, erklärte, volle 40 Tonnen Phosgengas wurden jährlich nach den Ver. Staaten verschickt. Dr. Stolzenberg nannte die Heyden Chemical Corporation und die Northwestern Company als seine Kunden in Amerika. Adressen verweigerte er.

In Widerlegungen der Andeutungen in der Auslandspresse, daß das Phosgengas-Unglück in Hamburg symptomatisch für Deutschlands Verletzung des Versailler Vertrages sei, wird von der halbamtlichen „Diplomatische Politische Korrespondenz" darauf hingewiesen, daß Phosgen nicht für militärische Zwecke diene, sondern schon 100 Jahre lang als ein chemisches Erzeugnis, verwendet bei der Herstellung von Anilinfarben und für pharmazeutische Zwecke, bekannt sei.

Erwähnt wird das Entwaffnungsgesetz vom Juli 1927, welches die Fabrikation von Phosgen für diesen Zweck auf die Badischen Anilin-Werke, die Leverkusen- und die Heyden-Chemikalien-Werke beschränkt. Das genannte Blatt führt aus, der Phosgen-Vertrieb in Hamburg, falls er von jenen Firmen ausging und vor Erlaß des Entwaffnungs-Gesetzes bestand, keine Verletzung des Versailler Vertrages darstelle.

Wien. — Das Vorhandensein großer Mengen des Giftgases Phosgen in der Nähe von Wien wurde zur Kenntnis gebracht durch Petitionen, in welchen die Bürgermeister umliegender Ortschaften die Regierung um Vernichtung dieser Vorräte ersuchen. In den Petitionen wird angegeben, daß 4000 Tanks, gefüllt mit Vorkriegsphosgen, in den Wiener Vororten aufbewahrt seien. Falls diese Vorräte nicht zerstört werden sollten, wird zum mindesten gefordert, daß die Bewohner der umliegenden Orte mit Gasmasken zu versorgen seien.

37 Ruthenen in Polen verurteilt

Warschau. — 37 Personen wurden hier des Landesverrats überführt und zu Strafarbeit von drei bis zwölf Jahren verurteilt. Sie wurden schuldig befunden, eine Verschwörung angezettelt zu haben, die nordöstlichen Gebiete von Polen abzutrennen und zu einer selbständigen ruthenischen Kommunisten-Republik im Gefüge der Sowjetrepublik zu vereinigen.

Als das Urteil verkündet wurde, stimmten die Angeklagten den Gesang der ruthenischen Nationalhymne an. Vier der Verurteilten waren Abgeordnete. Sie erhielten je 12 Jahre Zwangsarbeit. Der Prozeß begann vor drei Monaten. Neunzehn der 56 Angeklagten wurden freigesprochen.

Prof. Junkers geehrt.

Dessau. — Der Stadtrat von Dessau beschloß, Professor Hugo Junkers das Ehrenbürgerrecht der Stadt Dessau zu verleihen. Ferner wurde eine Resolution angenommen, eine Straße nach ihm zu benennen zu Ehren des erfolgreichen Ost-West-Transatlantikflüges des Junkersflugzeuges „Bremen".