

Erscheint täglich mit Ausnahme des Sonntags.

Die „Gießener Familienblätter“ werden dem „Anzeiger“ zweimal wöchentlich beigelegt, das „Kreisblatt für den Kreis Gießen“ zweimal wöchentlich. Die „Landwirtschaftlichen Zeitfragen“ erscheinen monatlich zweimal.

Gießener Anzeiger

General-Anzeiger für Oberhessen

Verlagsdruck und Verlag der Brüderlichen Universitäts- und Steindruckerei, R. Lange, Gießen.

Redaktion, Expedition und Druckerei: Schulstraße 7. Expedition und Verlag: 112. Tel.-Nr. Anzeiger-Gebäude. Redaktions-Telefon 112. Tel.-Nr. Anzeiger-Gebäude.

Die Tagung der deutsch-französischen Friedensfreunde in Basel.

Basel, 30. Mai. Das ständige deutsch-französische interparlamentarische Komitee, das von der Berner Konferenz eingeleitet ist, trat heute vormittag 10 Uhr zusammen. Ueber den Erfolg der Verhandlungen wird berichtet, daß das Komitee beschlossen habe, zunächst einen Nachrichtenaustausch zu organisieren, damit Deutsche und Franzosen gegenseitig unterrichtet werden über den wahren Sachverhalt der Ereignisse. Das Komitee erklärte ferner, daß es geboten sei, einmütig und nachdrücklich darauf hinzuwirken, daß bei Schwierigkeiten in Regelung von Streitfällen das schiedsgerichtliche Verfahren, und zwar in den durch die Haager Konvention vorgesehenen Formen eingeleitet werde, das der Würde und dem Wohle der zivilisierten Völker am meisten entspricht. Das Komitee äußerte ferner, es sei zweckmäßig, um dem Willen zum Frieden einer jeden der beiden Nationen der anderen gegenüber klar hervortreten zu lassen, zukünftig die Plenarversammlungen in Deutschland und Frankreich zu veranstalten. Das ständige Komitee veranstaltet noch in diesem Jahre, an demselben Tage, in Deutschland und Frankreich zwei interparlamentarische Versammlungen, an denen in jedem der beiden Länder auf dem Boden der Berner Konferenz stehende Parlamentarier Deutschlands und Frankreichs teilnehmen werden. Der Regierungspräsident des Kantons Basel hatte an den Präsidenten der Konferenz ein Begrüßungsschreiben gerichtet. Die Konferenz beauftragte die beiden Präsidenten, dem Regierungspräsidenten persönlich den Dank der Konferenz abzuliefern. Die französischen und deutschen Teilnehmer drückten ihre Befriedigung über das Ergebnis der Konferenz aus.

Nach einer gemeinsamen Sitzung der Verständigungskonferenz fand heute nachmittag ein Bankett statt, in dessen Verlauf Reichstagsabgeordneter Haushagen an die sechsjährige Konferenz in Bern erinnerte und der Schweiz für ihre Gastfreundschaft dankte. Er trank auf das Best der Verständigung und auf die Zukunft, welche die Erfüllung der heute geäußerten Hoffnungen bringen müsse. Senator d'Estourmelles de Constant führte aus: Wenn die Zukunft reich an Verheißungen sei, so sei auch das bisher Erreichte bereits festbar. Was man auch sagen möge, wir vertreten eine unbesiegbare Macht, die sich dem verderblichen Chauvinismus heftig entgegenstellen wird. d'Estourmelles trank ebenfalls auf die Zukunft und die baldige Vermittlung des von dem permanenten Komitee unternommenen Verles. Blöcher, Mitglied des Regierungsrats der Stadt Basel, wies in einer mit warmem Beifall aufgenommenen Rede auf das große intellektuelle, moralische und ökonomische Interesse hin, das die Schweiz, besonders die Stadt Basel, daran habe, daß die Beziehungen zwischen den beiden Nachbarmächten sich immer herzlicher gestalten.

Durazzo in neuer Bedrängnis.

Rom, 30. Mai. Wie die „Agenzia Stefani“ meldet, hat Turhan Pascha an den italienischen Minister des Äußeren di San Giuliano ein Telegramm geschickt, in dem er dringend um die Entsendung von 500 Mann der europäischen Kontingente aus Skutari nach Durazzo ersucht, um die Sicherheit der Hauptstadt zu sichern. Der Minister des Äußeren erwiderte, daß er die den europäischen Regierungen unternommenen Schritte erneuern würde, um deren Einwilligung zur Entsendung internationaler Streitkräfte nach Durazzo zu erlangen.

Durazzo, 30. Mai. Der holländische Major Schaef, der in der Nacht vom 19. Mai die Operationen gegen Ghad Pascha leitete, ist nach Holland abgereist.

Der internationale Kontrollausschuß

wird sich nicht nach Ticino zur Verammlung der Aufständischen begeben, weil er die Stellung des Fürsten zu den Forderungen der Aufständischen, die sie ihm überreichen werden, abwarten will. Die Einnahme El Bassins durch die Aufständischen steht bevor, sie sind jetzt zum Marätsch bereit.

Die Reise des Finanzministers Kogga zu Trent Bidda erfolgt infolge einmütigen, vom Fürsten sanctionierten Beschlusses des Ministerrats und hat den Zweck, Verhandlungen, die mindestens zur Hälfte aus Mohammedanern bestehen sollen, für die Gendarmerie heranzustellen.

Eine Spaltung unter den Aufständischen?

Durazzo, 1. Juni. Unter den Aufständischen sollen sich Schwierigkeiten ergeben haben, die zu einer Spaltung führen könnten. Verschiedene Notabeln aus dem Innern bieten dem Fürsten ihre Hilfe an. Bei Vukovica haben 700 regierungstreue Albaner unter dem Oberkommandanten Ibrahim zum Stadtkommandanten wurde Ober Thomspon ernannt.

Das neue Kabinett.

Durazzo, 30. Mai. Das neue Kabinett wurde folgendermaßen gebildet: Präsident Turhan, Minister des Äußeren Bidda, Justizminister, Minister des Innern, Finanzminister, Minister des Handels, Minister des Krieges, Minister des Meeres, Minister der öffentlichen Arbeiten, Post und Telegraphen Minister von Trajsheri.

Ghad Pascha in Rom.

Rom, 1. Juni. Ghad Pascha hat sich dem deutschen, österreichisch-ungarischen und französischen Botschafter Besuchs ab.

Der Untergang der Empress of Ireland.

Ein schiffstechnischer Mitarbeiter schreibt uns: Der Dampfer „Empress of Ireland“ der Canadian Pacific Railway Company wurde im Jahre 1906 erbaut. Damals war die englische Schiffbautechnik bereits so weit, um jedem größten Handelsschiffe ein ziemlich modernes Schottensystem einzubauen. Aber vor acht Jahren legte man doch nicht so viel Wert auf eine eingehende Berechnung der Unstufbarkeit wie heutzutage, besonders nach dem entsetzlichen Warnungssignal der Titanic-Katastrophe. Und gerade die englischen Werften stellten bis vor kurzem die Schotten dort hin, wo es ihnen auf Grund der ganzen Einrichtungsverhältnisse möglich und passend erschien. Sie unterzogen nicht allzu genau, ob die durch die Schotten entstandenen Räume überall so groß waren, daß im Falle des Bedrohens eines solchen Raumes das Schiff vielleicht erst recht zum Sinken gebracht werden mußte. Man begnügte sich damit, daß man ein

vorderes Kollisionschott, ein hinteres Stopfbüchschenschott einsetzte, jedoch Kessel- und Maschinenräume gegen die Laderaume durch Schottwände abgrenzte und schließlich nur bei großen Schiffen wie bei der „Empress of Ireland“ den Laderaum noch einmal unterteilte. Die Panzerchotten waren bei diesem Unglückschiff, wie angenommen werden darf, zwar gut abgedichtet. Aber es bestanden in Fachreifen Zweifel, ob die Schotten so weit nach oben durchgeführt waren, daß bei dem Zusammenstoß mit dem Kohlendampfer „Storhead“ das eintretende Wasser abgehalten wurde, von oben her aus einem Raum über die Schottwände in einen anderen fließen konnte. Bei dem furchtbaren Sturm, der gerade auf dem Lorenzströme herrschte, ist anzunehmen, daß der Dampfer während der Katastrophe so stark hin und her geworfen wurde, daß die Sturzwellen von oben in alle Räume hineindrangen. Ferner besteht ein Zweifel, ob die Schotten der „Empress of Ireland“ hinsichtlich des auf ihnen lastenden furchtbaren Wasserdruckes, wie er naturgemäß entziehen mußte, als das Schiff led wurde, richtig berechnet waren. Die Schottwände solcher schon etwas „älteren“ Schiffe sind meist aus dünnem Blech gebaut, mittels zweier Spantwinkel an der Außenhaut befestigt und sonst ganz schematisch durch einige vertikale und auf der anderen Seite horizontal angebrachte Winkelisen leichteren Profils verstärkt. Das hat zur Folge, daß in dem Falle, in dem ein einseitiger Wasserdruck infolge eines Lecks auf das Schott kommt, das Schott durchbiegt, an der Außenhaut abreißt oder in seinen Rierungen so un dicht wird, daß die Wassermasse aus einem Raum in den Nachbarräum überströmt. In solchen Fällen konnte manchmal das Schiff dadurch gerettet werden, daß man das Schott, durch Ballen und Bohlen notdürftig absteifte. Zu solchen Maßnahmen war aber bei der Katastrophe auf dem Lorenzströme wohl kaum noch Gelegenheit. Das Schiff ist ja in unglücklich kurzer Zeit weggesunken. Wir denken uns also die Ursache des schrecklichen Unglücks so: Die Schottwände hätten bei einseitigem rübigen Wasserdruck im legegwordenen Raum wahrscheinlich noch standgehalten; aber bei der äußerst stark bewegten See über Lorenzström hat bei fäther Point eine Breite von 70 Kilometer und eine Tiefe von etwa 200 Meter schlag auf das Schott Wasser mit so großer Wucht gegen die Schottwände, daß diese durchbrechen mußten und das Schiff in kürzester Zeit wie ein Stein hinunter sank.

Durch diese kritischen Bemerkungen soll der englische Schiffbau nicht herabgesetzt werden, aber man darf wohl sagen, daß die englischen Vorschriften über den Einbau des Schottensystems im Passagierschiffe und vor allem die Kontrolle nicht so gründlich und vollkommen sind wie die deutschen Bestimmungen des „Germanischen Lloyd“, die für alle unsere Schiffe seit Ende der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts bis in die letzte Zeit maßgebend waren. Die deutschen Vorschriften geben für die Schotten selbst und ihre Konstruktionen ganz bestimmte Materialarten der Bleche und Berechnungsprofile, der Bemietung usw. an, die beim Bau der Handelsschiffe unter keinen Umständen unterschritten werden dürfen. Die Kontrolle darüber, ob die Vorschriften erfüllt werden, ob die Klassifikationsgesellschaft, in Deutschland der Germanische Lloyd aus. Seit etwa einem Jahre ist die Londoner Konvention über die Sicherheit des Lebens auf dem Meere, das Ergebnis der sog. Titanic-Konferenz, maßgebend. Die Konvention enthält eine Anzahl besonders scharfer Vorschriften hinsichtlich der Schotten, der doppelten Böden und des Steuerapparates. Vor diesen neuesten Vorschriften würden die Sicherheitsanforderungen einer „Empress of Ireland“ wahrscheinlich nicht mehr bestehen. Aber dafür kann niemand verantwortlich gemacht werden. Kapitän Kendall hatte auf dem untergegangenen Schiff die Möglichkeit, die Schotten von der Prade aus zu schließen, er hat sie bei dem herrschenden Nebel auf dem Lorenzströme zweifellos geschlossen. Er hat ferner sofort nach dem Zusammenstoß die Pumpen in Bewegung setzen lassen und alles getan, um den Kampf mit dem Element aufzunehmen. Das Element war stärker, und das traurige Unglück kann uns nur milder Warnungen und Lehren erteilen, was dem Menschengeist im Schiffbau alles noch zu tun übrig bleibt.

Bericht des Kapitäns Kendall.

Montreal, 30. Mai. Dem Bericht des Kapitäns Kendall zufolge passierte der Dampfer „Empress of Ireland“ Rimouski um 1 1/2 Uhr nachts. Darnach herrschte auf der Fahrt kein merklicher Nebel, dann aber verdichtete sich das Wetter zu einem dichten Nebel. Kendall stand auf der Kommandobrücke und ordnete langsame Fahrt an. Plötzlich erkannte er die Lichter eines nahe kommenden Dampfers und gab den Befehl zum Stoppen und Wechselauf, welche der Dampfer mit „Verstanden“ beantwortete. Als diese ersten Anordnungen erteilt wurden, waren die Schiffe noch ungefähr zwei Meilen auseinander. Als die Schiffe sich näherten, fanden die Kapitän der „Empress of Ireland“ vollständig hü. Aber da sein Dampfer die Fahrt nicht vollständig verlor, beschloß Kendall „langsam rückwärts“. Der Dampfer „Storhead“ fuhr direkt auf den Trageliedampfer los. Man vermutet, daß Kapitän Anderson glaubte, er könne noch an dem Bug des großen Dampfers vorbeikommen. Seine Ansicht wurde nicht erlangt. Nun erkannte ich folgendes: Der „Storhead“ kam näher und näher, das Vorbeifahren gelang ihm jedoch nicht mehr. Sein Bug bohrte sich Feuerleuchters in die „Empress of Ireland“-mitte. Der Bug des schwer beladenen Kohlendampfers zerbrach die Dampferplatten, dann gab der „Storhead“ rückwärts Dampf und drehte bei. In der „Empress of Ireland“ hatte ein tiefes Riß, durch den das Wasser rasch eindrang.

1032 Personen umkommen.

Montreal, 31. Mai. Die Canadian Pacific-Gesellschaft gibt heute früh die Zahl der bei der Katastrophe der „Empress of Ireland“ umgekommenen mit 1032, die der Berechtigten mit 355 an, nämlich 18 Passagiere erster Klasse, 131 Passagiere zweiter und dritter Klasse und 206 Mannschaften. Au Board befanden sich im ganzen 1387 Personen, nämlich 87 Passagiere erster Klasse, 153 zweiter Klasse, 715 dritter Klasse und 432 Mannschaften.

Schilderungen Heberlebender.

Durazzo, 30. Mai. Ein Mitglied der Heilsarmee, Fowler, ein Heberlebender des Schiffunglücks auf dem Lorenzströme, schildert dieses folgendermaßen: Ich sah gerade aus der Kabinenluke heraus, als eine schwarze Welle auftauchte. Es erfolgte ein lautes Geräusch und die Kabine füllte sich mit Wasser. Ich eilte hinaus. Ein Mädchen mit einem Kinde auf dem Arme hat mich, ihr einen Rettungsgürtel anzulegen. Ich tat dieses. Als ich das

Wasser erreichte, hatte das Schiff bereits Schlagseite, daß sich die Passagiere an dem Geländer festhalten mußten. Darauf sprang ich ins Wasser. Andere waren bereits hineingesprungen, andere, die nachstrangen, stießen auf mich. Einmal mußte ich mich von einem Manne, der sich an mich anklammerte, losreißen. Smart, ein anderes Mitglied der Heilsarmee, erzählt folgendes: Als der Zusammenstoß erfolgte, befand sich der Kapitän auf der Kommandobrücke und ermahnte, durch ein Sprachrohr sprechend, die Mannschaft, ruhig zu bleiben. Als das Schiff sich zur Seite neigte, schrie er: „Beitritt Euch, keine Minute ist zu verlieren! Falls die Türen verschlossen sind, bricht sie auf! Vergeßt nicht, die Frauen und Kinder zuerst zu retten. Trotzdem der Kapitän das Sprachrohr benutzte, wurde seine Stimme bei dem Geräusch und Getöse überhört. Als ich den Kapitän wieder sah, lag er ausgestreckt an Bord der „Eden Creline“ und weinte herzzerberührend.

Nach weiteren Erzählungen Berichtete kann man sich allmählich ein Bild von den Ereignissen der furchtbaren Nacht machen. Die Tragödie spielte sich so schnell ab, daß keine Zeit blieb, Rettungsgürtel anzulegen, noch für die Stewards und die Offiziere, die schlafenden Passagiere zu wecken. Gleich nach dem ersten Zusammenstoß erfolgte, sobald das eintretende Wasser die Schiffe erreichte, eine Explosion. Die Dynamonmaschinen arbeiteten nicht mehr und die um ihr Leben kämpfenden Menschen beendeten sich in tiefer Kälte. Der erste Schiffsaufsteiger, wenn die „Storhead“ nicht sobald zurückgekehrt wäre, wäre eine größere Anzahl Menschen gerettet worden. Als der Kohlendampfer zurückkehrte, war, brang die See an das von ihm gerissene Eisen und das Schiff sank mit schrecklicher Schnelligkeit. Mr. James ein Mitglied der Heilsarmee, erzählt, als er das Ufer erreichte, fand er Leute darauf herumgehend. Rettungsmittel waren dort nicht vorhanden. Als das Schiff sank, sei er in Richtung auf das Kohlenloch zurückgekommen, das ihn aufgenommen habe. Als er den Kohlendampfer erreichte, war dieser erloschen. Viele Gestirte befanden sich an Bord. Die Rettung davon war nur notdürftig behelfen. Ein anderer Heberlebender berichtet, das Wetter sei außerordentlich ruhig gewesen. Die Haltung der Mannschaft war im ganzen gut, obwohl sie kaum Zeit hatte, die Rettungs- vorrichtungen schematisch in Tätigkeit zu setzen.

Eine besonders lebendige Schilderung der Katastrophe der „Empress of Ireland“ gab der Vondant Anwalt Duncan: Er sei bereits im Bett gewesen, als er ein zweimaliges lautes Pochen vernahm, das anzeigte, daß der Dampfer stoppte. Er sprang aus dem Bett und trat ins Klosett an, als plötzlich die Wände auslöcher zu arbeiten. Duncan hörte auf das Pochen, was bisher herrschte und ein schreckliches Krachen ertönte. Das Schiff lenkte sich unter einem entsetzlichen aurgelassenen Geräusch auf die Seite. Die Haltung der Schiffsmannschaft war gut. Unter den Kajuiten entband keine Panik. Die Offiziere sahen dem Uebel ruhig entgegen. Der Kapitän blieb auf der Kommandobrücke, bis das Schiff sank. Duncan sah Weibchen, die Passagiere hatten; verschiedene gaben ihre Rettungsgürtel weiblichen Passagieren, doch war keine Zeit, den Hilferufen zu organisieren. Das Schiff schlingerte hinüber. Sämtliche Ausstattungsgegenstände wurden ins Meer geschleudert. Passagiere wurden unter schrecklichen Tosen der See über Bord geworfen. Man hörte Frauen und Männer schreien, dann verschwand sie im Dunkel der Nacht. Andere rangen miteinander im Todeskampf. Duncan fühlte unter seinen Füßen unbestimmte Körper und trieb eine Stunde lang auf dem Wasser.

Bericht des Kapitäns der „Deurefa“.

Montreal, 30. Mai. Eine Mitteilung des Kapitäns des Regierungsdampfers „Deurefa“, der zuerst die Unglücksstätte erreichte, besagt, er habe 30 Leichen und 60 Heberlebende nach fäther Point gebracht. Als er von dem Funkentelegraphen in fäther Point von dem Unglück hörte, habe er sofort die Mannschaft zusammengerufen und sei mit seinem Schiffe nach der Stelle gefahren, wo die „Empress of Ireland“ verunglückt war. Er habe verschiedene kleine Boote aufgeschleppt und die Männer, Frauen und Kinder daraus in sein Schiff übernommen. Die Leichen, lag so wenig Frauen und Kinder gerettet wurden, erklärt sich daraus, daß die Stewards nicht genügend Zeit hatten, die Passagiere zu wecken. Die Geretteten erzählten, sie seien aus dem Bett geschleudert worden, kürzten darauf auf das Deck und hätten gerade noch Zeit gehabt, in die Rettungsboote zu gelangen und abzuhaken. Diejenigen, welche sich um dem Anhalten aufhielten, aber auf den Ruf der Stewards warteten, seien ertrunken. Hunderte mächten im Schlafe ertrunken sein. Die Heberlebenden griffen nach Rettungsbojen, jedoch Art, um sich vor der Kälte zu schützen. Sobald die „Deurefa“ den Ruf von fäther Point erreichte, wurden Boote herbeigerufen. Die „Deurefa“ liefte darauf die Fahrt nach Rimouski fort. Eine Stunde, nachdem sie im dortigen Hafen angekommen war, kam auch der Dampfer „Eden Creline“ mit 20 Toten und 80 Lebenden an.

Durazzo, 30. Mai. Ueber 300 Leichen der „Empress of Ireland“ sind bereits geborgen worden. Einige Leichen hatten noch Rettungsgürtel um. Viele ertranken mit hochgeschwungenen Armen. Nur der „Empress of Ireland“ verlor an 1000 Silberbarren. Sein Bordwasi wurde gegen die Mannschaft vernommen. Viele Mitglieder der Besatzung hatten zur Zeit der Katastrophe Verdienst. Heutzutage, welche, nachdem sie den Passagieren behilflich gewesen, über Bord sprangen, konnten schwimmen.

Internationale Regatta in Frankfurt a. M.

Frankfurt a. M., 31. Mai. Erster Tag. Die erste rudererische Veranstaltung in diesem Jahre in Deutschland, die vom Frankfurter Regatta-Verein veranstaltete Internationale Regatta in Frankfurt a. M., brachte trotz des früher als sonst gewählten Termins, der die Vereine noch zum Teil im vollen Training antrat, eine rege Beteiligung. Das der Sport nichts zu wünschen übrig ließ, zeigte die einzelnen Mannschaften, die auch ein Schwimmer und drei beliebige Vereine sich um die Vorherrschaft bewarben. Von den 12 am ersten Tage getretenen Mannschaften konnten den Löwenanteil von 4 Stegen der Kaiser-Ruder-Verein an sich bringen, der mit seinen verschiedenen gut durchgearbeiteten Mannschaften besonders einen Eindruck erzielte, der unvorstellbar war. Auch am 2. Tag holte er vier Preise. Im einzelnen hatte der erste Tag folgendes Ergebnis:

- I. Preis: Kaiser-Ruder-Verein. Zwei für Junioren 1. Kaiser-Ruder-Verein (Lohn, Kern) 3,49 Min. 2. Ruder-Verein des Wiener-Turn- und Sports-Klub (B. Amiesbaum) aufgegeben.
- Kaiser-Ruder-Verein hat auf halber Bahn die Führung; 3. Kaiser-Ruder-Verein (Lohn, Kern) 3,49 Min. 4. Kaiser-Ruder-Verein (Lohn, Kern) 3,49 Min. 5. Kaiser-Ruder-Verein (Lohn, Kern) 3,49 Min. 6. Kaiser-Ruder-Verein (Lohn, Kern) 3,49 Min.
- II. Preis vom Kaiser-Ruder-Verein ohne Steuerfrau. 1. Kaiser-Ruder-Verein 6,34. 2. Frankfurter R.-V. „Sachsenhausen“ 6,40. 3. Kaiser-Ruder-Verein (Lohn, Kern) 6,41. 4. Kaiser-Ruder-Verein (Lohn, Kern) 6,42. 5. Kaiser-Ruder-Verein (Lohn, Kern) 6,43. 6. Kaiser-Ruder-Verein (Lohn, Kern) 6,44.
- III. Preis des Deutschen Ruder-Vereins ohne Steuerfrau. 1. Kaiser-Ruder-Verein 6,30. 2. Frankfurter R.-V. „Sachsenhausen“ 6,34. 3. Kaiser-Ruder-Verein (Lohn, Kern) 6,38. 4. Kaiser-Ruder-Verein (Lohn, Kern) 6,42. 5. Kaiser-Ruder-Verein (Lohn, Kern) 6,46. 6. Kaiser-Ruder-Verein (Lohn, Kern) 6,50.
- IV. Preis des Kaiser-Ruder-Vereins ohne Steuerfrau. 1. Kaiser-Ruder-Verein 6,42. 2. Frankfurter R.-V. „Sachsenhausen“ 6,46. 3. Kaiser-Ruder-Verein (Lohn, Kern) 6,50. 4. Kaiser-Ruder-Verein (Lohn, Kern) 6,54. 5. Kaiser-Ruder-Verein (Lohn, Kern) 6,58. 6. Kaiser-Ruder-Verein (Lohn, Kern) 7,02.

3. Hanauer Ruder-Gesellschaft 1879 5,53. 4. Frankfurter R.-G. „Sachsenhäuser“ 7,01.

V. Damen-Preis. Winer 1. R.-M. „Reifen“ von 1874 Halle a. S. (Walter Fitting) 7,13. 2. Giechener R.-G. 1877 (Karl Jodt) 7,15. 3. Rasteler Ruder-Gesellschaft (Ludw. Fern) 7,34. 4. Ruderregatta des Wiener Turn- und Reichsclubs (D. Kniedl) 7,45. Der Sieger hat bereits bei 1000 Meter die Führung, wird jedoch stets von Jodt hart bedrängt, der indessen dadurch, daß Fitting in sein Schwammgerät kommt, behindert wird und nicht mehr Spurt ziehen kann. Der von Giechen gegen dieses Rennen eingelegte Protest wurde zurückgewiesen.

VI. Straßberg-Preis. Winer 1. Ruderklub „Kurbelien“ Rastel 6,55. 2. Ruderklub Wiesbaden 1888 6,59. 3. Ruderverein Nürnberg 7,02. 4. R.-G. „Vellus“ Offenbach 7,03.

VII. Preis von Frankfurt a. M. Winer 1. Rasteler Ruder-Gesellschaft 6,51. 2. R.-M. „Reifen“ von 1874 Halle a. S. 6,54. 3. Rasteler Ruder-Gesellschaft.

VIII. Staats-Preis. Winer für Junioren. 1. Rasteler Ruder-Verein 6,16. 2. Offenbacher R.-G. „Urbine“ 6,18. 3. Frankfurter R.-G. „Germania“ 6,23. 4. Ludwigsbader Ruder-Verein 6,25.

IX. Präsidenten-Preis. Doppelsitzer ohne Steuerfrau. 1. Ulmer R.-M. „Donau“, Ulm (Herrn Steinbäuer und G. Bögel) 6,57. 2. Cercle des Régates, Brüssel (Daniel Garenbaur und Joseph Demmans) 6,58.

X. Universitäts-Preis. Winer 1. Akadem. R.-M. „Rhenus“, Bonn 6,54. 2. Rasteler Ruderklub 7,00. 3. Giechener R.-G. 1877 7,02.

XI. Preis vom Rhein Winer ohne Steuerfrau. 1. Rasteler Ruder-Verein 6,16. 2. Offenbacher R.-G. „Urbine“ 6,25. 3. Rasteler Ruder-Gesellschaft 6,06. 2. Frankfurter R.-G. „Sachsenhäuser“ 6,09. 3. Rasteler Ruderklub 6,09.

XIII. Ermunterungs-Preis. Winer 1. Ruder-Gesellschaft Worms 7,05. 2. Ruderklub Griesheim a. R. 7,10. 3. Ruderklub „Kurbelien“ Rastel 7,13. 4. Rasteler Ruder-Gesellschaft 7,25.

XIV. Lausus-Preis. Doppelsitzer ohne Steuerfrau. 1. Frankfurter Ruder-Verein (Hugo Döring und Ch. Emmerich) 6,59 auf 1000 Meter. 2. Cercle des Régates und Royal Sport Nauhaue Brüssel (Karl Joymans und Georges Léoner) 4,04.

3. Frankfurter Ruderklub (Wabr. Weidard und Emil Neubold), ausgegeben.

XV. Kaiser-Preis. Winer 1. Rasteler Ruder-Verein 6,44. 2. Rasteler Ruderklub Jülich 6,49. 3. Offenbacher Ruder-Gesellschaft „Urbine“ 6,57.

Rastel kann seinen Vorprung durch energischen Spurt noch im Ziel erheblich gegen die vorjährigen Sieger vergrößern.

XVI. Regatta-Vereins-Preis. Winer 1. Rasteler Ruder-Gesellschaft 6,50. 2. Rasteler Ruderklub 7,00. 3. Frankfurter R.-G. „Germania“ 7,01. 4. R.-M. „Reifen“ von 1874 Halle a. S. ohne Zeit.

XVII. Preis vom Roten Hamm. Jungmann-Winer. 1. Giechener Ruder-Gesellschaft (Karl Jodt) 7,29. 2. Rasteler Ruder-Gesellschaft (Philipp Schmitt) 7,30. 3. Frankfurter R.-G. „Germania“ (Adolf Krafft) 7,48. 4. Rasteler Ruderklub Jülich (James W. Schmidt) 7,55. In der Revidenfolge der Sieger liegt das Rennen über die ganze Bahn. Im Ziel scheint Schmitt gefährlich werden zu wollen, doch wird ihn Jodt sicher zu halten.

XVIII. Preis von Oberrod. Jungmann-Winer. 1. Rasteler Ruder-Gesellschaft 6,26. 2. Ruder-Verein Hechenheim 6,30. 3. Frankfurter R.-G. „Germania“ 6,31. 4. R.-G. „Vellus“ Offenbach 6,44.

XIX. Preis von der Gerbermühle. Winer 1. Rasteler Ruder-Verein (Hof. Fremersdorf) 7,28. 2. Club Nautique et Athlétique Rouen (Roland Lefort) 8,03.

XX. Preis von Sachsenhausen. Winer 1. Ruder-Gesellschaft Worms 6,48. 2. Hanauer Ruder-Gesellschaft 1879 6,53. 3. Akademischer R.-M. „Rhenus“ Bonn 6,59.

XXI. Insel-Preis. Zweier ohne Steuerfrau. 1. Rasteler Ruder-Verein (Bernhard Furtmann und Erich Beyer) 7,41. 2. Rasteler Ruder-Verein geht allein über die Bahn.

XXII. Preis von der Kaiserlay. Jungmann-Winer. 1. Ruder-Gesellschaft Worms 6,49. 2. Offenbacher Ruder-Verein 6,51. 3. Frankfurter R.-G. „Sachsenhäuser“ 6,56. 4. Frankfurter R.-G. „Germania“ 7,05.

XXIII. Germania-Preis. Winer 1. Rasteler Ruder-Verein 6,22. 2. Rasteler Ruder-Verein geht allein über die Bahn.

(Zweiter Tag)

Nach Schluß der Rennen verteilte der Vorsitzende des Regatta-Vereins, Bankier Bernhard Kahn, die Preise an die einzelnen

Steuer. Es erhielten danach der Winger Ruder-Verein 3 Preise, die Rasteler Ruder-Gesellschaft 3 Preise, die Rasteler Ruder-Gesellschaft und die Winger Ruder-Gesellschaft je 2 Preise usw.

Eutichfahrt.

Johannisthal, 30. Mai. Am Start zum Dreiflügel Johannisthal—Leipzig—Dresden—Johannisthal fanden sich heute 35 Flieger ein, von denen 32 in Leipzig gelandet sind. Bis Dresden sind bereits 9 Flieger geflogen und dort gelandet. Friedrich auf Kumpflertaube mußte bei Throtwegen wegen Motordefekt landen, nachdem er kurz nach 4 Uhr gestartet war. Hennig auf Schwabe-Stahlherz-Doppeltdecker startete kurz nach 5 Uhr und mußte wegen Motordefekts bei Großbeeren landen. König auf Curt-Einbecker startete gleichfalls kurz nach 5 Uhr und landete bei Rohnstadt in Sachsen-Altenburg. Bei der Landung überschlug sich die Maschine und wurde leicht beschädigt. Er erwartet Ersatzteile und wird morgen weiterfliegen. J. J. J. startete viermal. Das erste Mal kurz nach 5 Uhr, zum letztenmal gegen 8 Uhr. Nur Rückenflüge unternahm er nicht. Er erntete für seine Leistungen großen Beifall.

Leipzig, 30. Mai. Auf dem hiesigen Flugplatz landeten in der Zeit von 5.21 bis 5.34 Uhr Janisch, Rosenstein, Freund, Decker, Kühne und Schüler. Janisch ist um 5.39 Uhr nach Dresden weitergefliegen.

Leipzig, 30. Mai. Leutnant Freiherr v. Thüna ist mit seinem Begleitoffizier heute nachmittag hier gelandet. Er war in München zu einem Flug nach Wien aufgestiegen, wohin er morgen weiter zu fliegen beabsichtigt.

Schönen Sie Ihren Teint nicht durch raube, ägende Seifen. Verwenden Sie ausschließlich die milden und Myrrhollinseife, die Sie durch ihren Gehalt an edlem Myrrhollin mit seinen antiseptischen, heilenden und neubildenden Eigenschaften seit fast 20 Jahren als einwirkende Toilette-Geliebtheitsseife bewährt.

Dr. Weinreich's Mottenäther

Um nicht minderwertige Nachahmungen zu erhalten, achte man stets auf den Namen „Dr. Weinreich“.

Seit Jahren laut Attest des Oberhofmarschallmeisters von den Hofhaltungen **Sr. Majestät des Kaisers** zahlreichen anderen Hofhaltungen, militärischen Bekleidungskammern u. viel. Privathaltungen ständig verwendetes, zuverlässig wirkendes Mottenschutzmittel. Zu beziehen d. alle Drogerien, Apotheken, Parfümer. **Pharmakon-Gesellschaft Chemische Fabrik**, Frankfurt a. M. und Berlin. [5195v]

19. Ziehung 5. Kl. 4. Preuss.-Süddeutsche (230. Königlich Preuss.) Klassen-Lotterie

Ziehung vom 20. Mai 1914 vormittags.

Auf jede gezogene Nummer sind zwei gleich hohe Gewinne gefallen, und zwar je einer auf die Loss gleicher Nummer in den beiden Abteilungen I und II

Nur die Gewinne über 200 Mark sind den betreffenden Nummern in Klammern beigefügt. (Ohne Gewähr.) (Nachdruck verboten.)

119 235 38 377 560 744 54 888 081 91 1121 55 94 305 74 454 96 74 552 703 872 2119 81 245 80 082 430 1000 53 543 886 747 3342 78 417 55 807 15 31 997 948 72 972 4132 79 83 3000 349 74 551 11 59 778 5175 340 623 34 868 89 95 922 500 24 50 6134 226 612 669 870 72 996 7043 130 337 340 83 512 753 831 500 820 26 80 101 12 200 433 080 83 820 47 9675 98 624 73 961

120151 214 875 500 955 121349 896 727 873

955 122271 313 500 65 458 500 545 629 771 883 823 500 53 58 123081 94 95 154 200 3 364 65 484 821 124000 421 83 895 97 99 790 500 125130 500 291 754 834 88 998 96 126044 119 336 500 302 24 35 90 457 83 1000 655 681 507 85 97 943 127115 38 40 207 90 803 519 959 128038 51 1000 172 322 438 639 96 686 702 33 803 978 129044 60 500 10 111 1000 374 483 842 3000 941

19. Ziehung 5. Kl. 4. Preuss.-Süddeutsche (230. Königlich Preuss.) Klassen-Lotterie

Ziehung vom 20. Mai 1914 nachmittags.

Auf jede gezogene Nummer sind zwei gleich hohe Gewinne gefallen, und zwar je einer auf die Loss gleicher Nummer in den beiden Abteilungen I und II

Nur die Gewinne über 200 Mark sind den betreffenden Nummern in Klammern beigefügt. (Ohne Gewähr.) (Nachdruck verboten.)

1 94 204 66 300 1 470 978 92 1345 83 481 551 5000 62 500 64 89 712 2518 32 805 678 3087 93 143 69 98 225 345 432 500 531 87 603 708 804 78 4011 380 445 60 607 85 500 748 5005 140 283 442 89 838 803 8021 1000 190 342 95 458 523 846 77 7189 299 631 43 611 14 16 26 804 36 907 8048 168 86 267 645 66 78 855 952 9708 220 30 364 481 879 93 15 96

110003 474 583 98 885 500 91 768 854 941

111028 62 378 413 19 56 557 687 880 82 901 4 112244 64 91 499 860 956 113126 209 406 81 64 514 57 718 114074 207 338 62 482 538 500 65 115102 500 75 236 328 48 89 798 947 116006 77 239 80 342 407 66 582 714 30 827 39 972 68 1000 117076 405 58 821 1000 932 118060 130 414 625 68 879 119067 75 354 269 83 89 600 725 89 884 920 79 84

30084 272 306 1000 433 829 614 65 718 878

1000 31171 518 550 96 272 79 32185 875 401 500 78 500 568 23031 282 670 1000 80 800 797 500 34614 37 305 500 626 81 92 824 47 1000 35118 83 903 19 323 407 504 43 500 46 839 80 703 11 20 65 948 970 38306 613 628 739 42 806 25 82 37007 118 65 75 253 500 88 64 333 1000 36 99 482 87 1000 38065 95 154 406 35 41 629 999 89 606 188 648 725 81 733 73 980

160300 64 805 80 933 161000 2 3 55 91 160

264 461 71 87 551 819 54 935 80 162013 31 81 349 89 411 627 45 785 801 18 923 65 163091 136 394 574 86 625 751 164148 324 84 412 79 899 915 93 165113 76 305 74 588 86 500 641 48 166779 362 1000 487 965 98 500 167081 161 821 47 832 1000 92 845 1000 168113 96 338 78 757 78 930 48 169215 316 633 500 764 828 83 1000 951 171025 42 199 201 385 268 630 90 714 86 945 97 171050 56 387 450 83 816 41 172146 374 500 624 65 629 708 815 960 173065 314 16 414 23 581 551 174138 3000 38 500 63 500 282 95 317 511 22 30 700 633 95 834 41 975 175076 291 404 500 82 378 500 176386 309 405 177024 227 361 521 77 557 833 178228 1000 59 500 388 411 33 500 80 552 75 659 92 179026 242 55 74 316 1000 749 62 890 56 99

180005 3000 78 378 387 470 781 805 78 910

181168 203 92 401 1000 521 182040 320 33 453 622 1000 60 72 851 1000 183758 342 97 783 921 184374 442 617 25 24 44 1000 724 814 20 72 903 12 185182 90 333 304 1000 454 599 624 784 909 186031 131 281 545 848 842 851 90 95 187099 318 1000 459 88 500 870 924 188104 17 367 58 70 530 760 876 88 999 189374 487 604 619 843 87 1000 891 190853 120 1000 97 431 591 768 807 940 90 191308 79 397 660 887 192008 115 741 77 817 932 193005 185 95 1000 97 120 1000 302 404 500 838 744 194115 217 426 535 974 195011 258 513 805 50 67 1000 69 910 196008 131 333 78 471 804 87 800 64 872 962 197279 710 655 88 833 47 927 72 198113 211 85 811 26 420 764 62 803 937 83 1000 199023 163 432 500 658 715 94 94

160199 289 811 963 181094 389 348 555 681 675

182055 100 303 21 44 330 614 663 846 809 85 927 183106 226 88 353 74 454 663 900 184085 190 427 717 185007 72 409 17 820 613 186008 203 42 64 810 846 801 46 500 187135 74 428 43 590 800 737 68 839 188102 23 1000 81 224 40 1000 86 498 585 783 839 997 189041 60 161 227 505 001 190021 185 95 210 93 430 69 3000 555 738 191071 84 135 77 806 96 955 192233 717 21 910 193124 1000 240 611 69 831 500 62 75 90 967 93 194124 82 1000 287 515 17 60 817 920 195183 27 500 795 945 196322 423 588 81 780 1000 95 197238 413 611 16 93 725 500 83 882 920 198058 67 119 312 427 40 45 545 500 897 199001 175 634 600 701 63 200013 500 43 126 517 616 91 724 1000 45 873 901 201053 500 124 256 397 616 41 804 82 202055 310 30 45 85 568 707 23 500 814 203158 249 890 910 93 204450 710 77 955 89 205133 1000 224 47 500 206530 206187 210 11 49 392 478 671 839 98 207030 41 358 60 74 84 93 487 608 47 89 815 61 208009 95 197 98 252 455 95 647 710 93 839 923 87 94 209043 218 71 612 66 679 1000 782 655 1000 87 83 210032 154 70 99 202 500 743 823 211010 500 47 228 77 1000 84 822 88 95 1000 781 884 90 902 1000 38 212010 320 452 500 851 213024 6000 78 154 236 376 624 48 921 214068 130 286 390 440 574 812 47 937 215103 45 61 313 216001 3000 83 235 378 846 68 725 91 921 217119 21000 85 639 24 79 748 837 79 87 95 1000 928 218088 69 93 124 282 218201 81 601 88 786 846 887 59 921 219 219258 94 231 500 817 98 866 221198 272 262 498 528 429 783 222007 187 261 453 680 87 80 851 975 223005 33 311 500 57 527 680 80 71 224133 205 78 84 475 500 870 225002 33 102 227 308 78 482 78 84 91 809 1000 226225 341 62 3000 401 9 664 879 227064 228 1000 44 485 579 86 1000 693 856 62 935 1000 228073 64 148 253 903 414 16 41 582 702 21 809 928 68 500 229029 285 450 62 640 91 779 848 885 230033 261 84 86 275 322 33 461 833 93 231055 82 179 332 37 607 80 648 99 1000 88 783 232017 47 390 92 583 1000 887 742 898 233165 47 500 76 1000 83 271 209 20 23 82 65 87 424 631 28 31 744 897 972

Drucksachen aller Art liefert schnell und preiswert Brühl'sche Univ.-Druckerei

