Heute
wärmer und Regen;
mäßige wechselnde Winde.

Der Deutsche Correspondent.

THE GERMAN CORRESPONDENT
BALTIMORE, MD.
APRIL 20, 1912
$7.50 PER ANNUM.

72. Jahrgang. | Baltimore, Md., Samstag, den 20. April 1912. | Nr. 111.

Baltimore & Ohio

$1.25

Baltimore nach

Washington

und zurück

Jeden Samstag u. Sonntag

Billete für die Rückfahrt bis zu dem 9 Uhr Morgenzug, der Washington am folgenden Montag verläßt.

Gültig auf allen Zügen.

Einschließlich „Royal Limited".
(Apr6,13,20,27)

Eutaw Savings Bank of Baltimore,

(Incorporirt 1847.)
Südwest-Ecke der Eutaw- und Fayette-Str.
Baltimore, 28. März 1912.

Die regelmäßigen jährlichen Zinsen zur Rate von **drei und ein halb (3½) Prozent**, fällig am **1. April 1912**, werden an diesem Tage einem jedem Conto gutgeschrieben und sind am und nach dem dritten Montag im April (15.) zur Eintragung in die Bücher der Depositoren bereit. Wenn nicht zurückgezogen, sind dieselben vom 1. April an zu Zinsen berechtigt.

Staats- und Stadtsteuern werden von der Bank bezahlt.

William M. Hayden, Präsident.
(März28—30,April—6,8—13,15—20,22—27,29)

The Savings Bank of Baltimore.

25. März 1912.

Die jährlichen Zinsen von **drei und einem halben Prozent**, fällig am 1. April 1912, werden an jenem Datum einem jeden Conto gutgeschrieben und sind am und nach **Montag, den 22. April 1912**, für die Eintragung in die Bücher der Depositoren bereit.

Die Stadt- und Staatssteuern werden von der Bank bezahlt.

William H. Goulding,
Präsident.
(März29—30,April1—6,8—13,15—20,22, 23,24,25)

The Baltimore Trust Company

25 Ost-Baltimore-Straße.

Check-Conti tragen 3 Prozent Zinsen.

(Jan6—)

Sichere Hypothek-Obligationen

von $100.00 an.

Bringen Zinsen von 4% bis 6%.

Riggs & McLane,

Sekuritäten-Makler.
123 Ost-Fayette-Straße.
(Jun10—)

National Exchange Bank

Hopkins-Place und German-Straße.

Kapital $1,000,000
Ueberschuß und Profite 600,000

Ihr Conto wird gewürdigt werden.

Sicherheitskästen zu vermiethen.

Waldo Newcomer, Präsident.
H. B. Lansdale, Kassirer.
Clinton G. Morgan,
Hülfs-Kassirer.
(Juni15,13)

Deutsche Sparbank von Baltimore.

Südwest-Ecke
Baltimore- und Eutaw-Straße.

Offen täglich von 9 bis 3 Uhr.
Donnerstag Abend von 6 bis 8 Uhr.

Die Gelder werden nur in soliden Aktien und Obligationen und ausgewählten Hypotheken angelegt.

Chas. Spilman, Präsident.

Directoren:

Chas. Spilman,	Henry Hertel,
H. Liebertknecht,	William Spilman,
John Mehrling,	John Lange,
N. Henry Schäfer,	Torch F. Lindemann,
Robert Lange,	George H. Kuhlt,
Henry D. Tryer,	George H. Hennemeier.

Wm. Spilman, Schatzmeister.

Genuß erwartet Republikaner.

Abgeordneter Richard Bartholdt, Congreß-Mitglied von Missouri, hält interessante Campagne-Rede

heute, Samstag, 8 Uhr Abends,
„Germania-Männerchor-Halle,"
Nr. 410, West-Lombard-Straße.

Herr Louis P. Hennighausen führt den Vorsitz. Comite — Ernst Schmeisser, Theodor Marburg und William Grecht.

Veröffentlicht im Auftrage von
C. Wilbur Miller,
(Apr20) Schatzmeister.

Maryland Roosevelt Comite

Zimmer 406—408—410
Equitable Building.
Abends offen.
(Apr20,1W)

Pennsylvania-Bahn.

$1.25

nach

Washington

und zurück

Samstags und Sonntags.

Billete gültig für die Rückfahrt bis Montag um 9 Uhr Vormittags.

Auf allen regulären Zügen, ausgenommen „Congressional Limited".
(Apr6—Jun129,12n)

Kummer & Becker,

Deutsches Bank- und Wechselgeschäft,

Mitglieder der Aktienbörse.
26 South-Straße,
„National Bank of Commerce"-Gebäude.

An- und Verkauf von Aktien und Obligationen, Wechsel und Credit-Briefe auf alle hauptsächlichen Städte Europa's. An- und Verkauf fremder Geldsorten, sowie Ausfertigung von Vollmachten, Schiffskarten von und nach Deutschland. (April27—)

Man sehe nach dem Schild am Eingang.

FITZGERALD'S DENTAL PARLORS.

Ecke Lexington-Str. u. Park-Ave.
Eingang an der Park-Avenue, gegenüber Putts.
Ehemals an Charles-, Lexington- und Liberty-Straße.

Schmerzloses Zahnausziehen ..... 25c.
Volles garantirtes Gebiß $5
Füllen ..... 50c.
Kronen und Brücken ..... $3 bis $5
Stunden: 8 Uhr Morgens bis 6 Abends.
Sonntag 10 Uhr Morgens bis 1 Nachm.
Bedingungen nach Belieben.
Zweig: Acme Dental Parlors,
3. und Bank-Straße, Highlandtown.
(Jul2,13b)

Schumacher & Foreman,

Optiker

haben jetzt ihr Geschäftslokal in ihrem neuen Laden, Nr. 36, West-Lexington-Straße. Volle Auswahl optischer Waaren.
Augen kostenfrei untersucht.

Schumacher & Foreman,
Nr. 36, West-Lexington-Straße.
(Aug23—)

Winkelman's Farben

Oelfarben, Lack, Beize.

Alles im Farben-Geschäft.
Kommt zu uns oder schreibt oder telephonirt. Wir geben richtige und volle Auskunft.

C. H. Winkelman & Co.,
Pratt- und Charles-Straße.
(April1,1W)

Alle, die an Catarrh,

Kopfschmerzen, übelriechendem Athem, Taubheit, Ohrenbrausen, Ohrlauf, Polypen, chronischem Husten oder Athemnoth leiden, sollten sich rückhaltlos besprechen mit Dr. Hartley, von 12 bis 8 Abends in Nr. 1204, West-Fayette-Str. Wenn arm, keine Gebühren. (Sep16—n)

Versuchen Sie dieses Experiment:

Thun Sie einen Theelöffel voll Erde in ein halbes Glas Wasser und fügen Sie einen Theelöffel voll verdünntes Ammoniakwasser hinzu. Wenn die Flüssigkeit stark braun oder schwarz wird, nachdem sie einige Stunden gestanden hat, so beweist es, daß die Erde stark gebraucht.

Berkeley gelöschter Kalk

ist der beste und ökonomischste für Ihr Land. Zu mehlartiger Feinheit gemahlen und vollkommen gleich, ist er leicht auszustreuen und reicht am weitesten. Infolge eines speziellen Löschprozesses wird er nicht durch die Luft oder anderweitig verdorben und hält sich auf unbestimmte Zeit hin. Er ist von außergewöhnlicher Reinheit und enthält absolut keine festen Bestandtheile oder Unreinigkeiten. Alles ist Kalk.

Fragen Sie Ihren Händler oder schreiben Sie uns wegen interessanten Informationen über Kalk und Cement.

Security Cement & Lime Company

(März7,6Mieth) 815 Equitable Building, Baltimore, Md.

Security Cement and Lime Co. — Berkeley Products — Berkeley, W. Va.

Henry G. Von Heine

WOOD COAL COKE

Beide Telephone. 859 Columbia-Avenue.

Senator Rayner erhebt wuchtige Anklage.

J. Bruce Ismay, Präsident der "International Mercantile Marine" vor dem Senats-Untersuchungs-Comite.

Capt. Rostron von der "Carpathia" schildert in einfacher Weise seine Erlebnisse.

Maryländer Senator erklärt, der Capitän der „Titanic" habe unzweifelhaft die Befehle J. Bruce Ismay's ausgeführt.—Der Letztere sollte zur vollen Verantwortung gezogen werden.— Wenn auch nicht in den amerikanischen Gerichten, so könnte Ismay doch unter dem britischen Gesetz criminell belangt werden.

Washington, 19. April. — Eine Anklage, die selten mit solch' vernichtender Gewalt erhoben wurde, schleuderte heute Senator Rayner von Maryland gegen J. Bruce Ismay, den Präsidenten, und andere Beamte der „White Star-Linie", welche er direkt für die „Titanic"-Katastrophe verantwortlich machte. Er bezeichnete Ismay als den „Beamten, welcher die erste Verantwortung für das ganze Unglück trage, und der sicher und ohne Schaden genommen zu haben, den bergenden Hafen erreicht habe. Der Senator wies darauf hin, daß zwar die amerikanischen Gerichte nicht zuständig wären, den Mann zu verfolgen, aber Criminal- und Civil-Klagen könnten auf Grund der britischen Gesetze in England selbst erhoben werden. Das Congreß-Comite habe volle Gewalt, Zeugen-Aussagen von Ismay und anderen Beamten der „White Star-Linie" zu fordern, und es habe die Macht, solche Personen, die sich weigerten, wegen Mißachtung in's Gefängniß zu schicken. „Herr Ismay", rief Herr Rayner, „hat erklärt, er habe sich in dem letzten Rettungsboot in Sicherheit gebracht. Ich glaube es nicht! Und wenn er es that, so war es eine Feigheit für den Leiter einer Schiffahrts-Gesellschaft, irgend ein Rettungsboot zu benutzen, denn er und sein Directorium sind allein an dieser furchtbaren Tragödie schuld. Wenn dies auf einem amerikanischen Schiffe passirt wäre, würde kein Zweifel darüber herrschen, daß eine Anklage erhoben würde, und wenn die Thatsachen sich gegen die Beamten richteten, könnten dieselben wegen Todtschlags, wenn nicht wegen Mord prozessirt werden, denn die Beweise liegen klar da, daß das Schiff nicht genügend mit Lebensrettungs-Apparaten ausgestattet war. Ich bin nicht im geringsten Zweifel, daß die nördliche Route auf Befehl Ismay's genommen wurde, und daß derselbe trotz Warnung die Leben der sämmtlichen Passagiere auf's Spiel setzte. Die schrecklichen Scenen der Verzweiflung der unglücklichen Passagiere sind zu ungeheuer, um sie auszumalen; hier aber steht Ismay, der verantwortliche Beamte und Urheber des Unglücks, und bringt sich schleunigst in Sicherheit. Keine Gesetze können die geopferten Leben wieder zurück bringen. Was wir aber thun können, ist, die Verantwortlichkeit für diese Katastrophe festzustellen, und zu hoffen, daß die englische Gerechtigkeit das schuldige Directorium zur Rechenschaft zieht."

Senats-Comite untersucht.

New-York, 19. April. — Das aus den Senatoren Smith, Newlands und Bourne bestehende Unter-Comite des Senats, welches mit einer Untersuchung der „Titanic"-Katastrophe betraut wurde, begann heute die Vernehmung von Zeugen in einem Zimmer des „Waldorf-Astoria". Senator William Alden Smith, der Vorsitzer des Comites, rief als ersten und Hauptzeugen Herrn J. Bruce Ismay, den Präsidenten der „International Mercantine Marine", zu welcher die „White Star-Linie" gehört, auf den Stand. Herr Ismay, der sehr nervös zu sein schien, gab auf die verschiedenen Fragen des Senators die folgende zusammengefaßte Auskunft: „Ich bedauere das schreckliche Unglück auf das Tiefste und werde nach bestem Wissen und Gewissen eine Beschreibung desselben geben. Wir haben nichts zu verheimlichen und zu verbergen. Das Schiff verließ Belfast, ich glaube, am ersten April. Es bestand seine Probefahrt und kam am Mittwoch, den dritten April, in Southampton an, von wo es am Mittwoch, den 10. April, um 12 Uhr Mittags abfuhr. An diesem Abend erreichte der „Titanic" Cherbourg bei einer Geschwindigkeit von 68 Turbinenumdrehungen. In Queenstown kamen wir am Donnerstag Mittag an. Den ersten Tag legten wir, so viel ich weiß, 467 Meilen zurück. Am nächsten Tage wurde die Schnelligkeit der Fahrt erhöht, und wir machten 519 Meilen. Diese vergrößerte sich den folgenden Tag bis auf 549 Meilen. Das Unglück fand in der Nacht vom Sonntag auf Montag statt. Die genaue Zeit kann ich nicht angeben, weil ich schlief. Das Schiff sank, wie mir gesagt wurde, um ½3 Uhr Morgens. Ich vernahm, man habe Ihnen gesagt, der „Titanic" sei mit voller Geschwindigkeit gefahren. Dies ist nicht wahr. Die Maschinen waren gebaut, um 80 Umdrehungen zu machen; diese Geschwindigkeit erreichten wir aber niemals. Wir beabsichtigten, am Dienstag das Schiff mit voller Kraft fahren zu lassen, die Katastrophe kam jedoch dazwischen. Ich machte die Reise mit, um zu beobachten, wie der „Titanic" die Fahrt bestehen würde. Zwischen dem Capitän Smith und mir bestand das Uebereinkommen, in New-York nicht vor Mittwoch Morgen um 5 Uhr anzukommen. Es würde nicht von Vortheil gewesen sein, den Hafen früher zu erreichen." Von dem Senator Smith gefragt, ob er gewußt habe, daß sich Eis in der Nachbarschaft befinde, antwortete Herr Ismay: „Ich hatte davon gehört. Von den Warnungs-Signalen des deutschen Dampfers „Amerika" weiß ich jedoch absolut nichts." In Bezug auf die Rettungsboote befragt, erklärte der Zeuge, der Capitän habe sofort den Befehl ertheilt, die Rettungsboote klar zu machen. „Daraufhin", so fuhr Herr Ismay fort, „verließ ich die Brücke und bestieg eines der drei Boote, welche niedergelassen wurden. In demselben befanden sich vier Mann der Besatzung und 15 Passagiere. Von einem Kampfe um die Rettungsboote habe ich nichts bemerkt. Die Frauen nahmen wir der Reihe nach, wie sie an dem Schiffsgeländer standen, in's Boot." Senator Smith fragte Herrn Ismay, wie lange er sich an Bord des „Titanic" befunden habe, und erhielt zur Antwort: „Das kann ich nicht genau sagen. Es war nicht lange vor dem Untergang des Schiffes — vielleicht 1½ Stunde. Das Schiff füllte sich mit Wasser, und die Offiziere riefen, ob sich irgend welche Frauen an Bord befänden. Da keine mehr an Deck waren, bestieg ich das Boot, und wir wurden herunter gelassen." „War das Schiff zu dieser Zeit im Sinken begriffen?" fragte Senator Smith. „Ja", erwiderte mit leiser Stimme Ismay. „Ehe wir von der „Carpathia" aufgenommen wurden, mußten wir vier Stunden lang in dem Boote ausharren." Befragt, wie viel Rettungsboote sich auf der „Titanic" befanden, sagte der Zeuge, im Ganzen wären es zwanzig gewesen. Er wußte nicht, daß zwei der Boote untergingen, und sah auch nicht den „Titanic" im Meere versinken. Wie Herr Ismay erklärte, befand er sich am Ruder und drehte sich nicht um, weil er den Untergang des Schiffes nicht sehen wollte. Aus diesem Grunde konnte Herr Ismay auch nicht angeben, ob auf dem unglücklichen Schiffe große Confusion herrschte, oder nicht. Er hatte gar nichts gesehen; auch nicht den Capitän mehr, nachdem er denselben auf der Brücke verlassen hatte. In Bezug auf die Zahl der Funken-Telegraphisten meinte der Zeuge, seines Wissens nach hätten sich zwei auf dem Dampfer befunden. Er habe gehört, einer derselben sei ertrunken, jedoch wisse er persönlich nichts davon. „Können Sie uns etwas über das Inspektions-Certifikat der Regierung sagen?" fragte Senator Smith weiter. „Ich weiß, daß das Schiff einer gründlichen Inspektion seitens der Regierungs-Beamten unterzogen wurde, anderen Falles es uns nicht erlaubt worden wäre, zu fahren. Wir besaßen die vorgeschriebene Zahl von Rettungsbooten an Bord, zusammen etwa zwanzig Stück. Der „Titanic" war so construirt, daß im Falle sich zwei der Schotten mit Wasser füllten, er nicht untergehen konnte. Hätte der Dampfer den Eisblock mit seinem Bug getroffen, so würde er sich über Wasser gehalten haben." Die Beschuldigung, er habe sich in die dienstlichen Angelegenheiten der Funken-Telegraphisten auf dem Dampfer „Carpathia" gemischt, wies Herr Ismay zurück, indem er erklärte, Capitän Rostron könne bezeugen, daß er sich während der ganzen Fahrt nicht aus seinem Zimmer entfernt habe. Damit endete das Verhör des Präsidenten der Dampfer-Gesellschaft.

Capitän Rostron, Führer der „Carpathia".

Capitän Rostron, der nächste Zeuge, beschrieb dann, wie er die Noth-Signale von dem „Titanic" empfing, und sich sofort nach der Unglücksstelle begab. „Als ich an der Stelle ankam", erzählte der Capitän, „sah ich einen mächtigen Eisberg gerade vor mir, und um 4 Uhr 10 Minuten traf ich auf das erste Rettungsboot, dessen Insassen ich an Bord nahm. Bis diese Arbeit gethan war, brach der Tag an, und ich konnte in einem Radius von vier Meilen alle anderen Boote von dem „Titanic" beobachten. Rings umher schwammen Eisberge, von welchen etwa zwanzig 150 bis 200 Fuß hoch waren. Ferner trieben viele Trümmerstücke auf dem Wasser umher. Um ½9 Uhr hatten wir alle Ueberlebende von dem „Titanic" aufgenommen."

Trauer- und Dankesgottesdienst.

Mit Thränen in den Augen fuhr der wackere Capitän dann fort: „Darauf theilte ich Herrn Ismay mit, ich wolle einen Trauergottesdienst für die Unglücklichen auf dem Meeresgrund und einen Dankesgottesdienst für die Geretteten abhalten lassen. Unter den Passagieren befand sich ein Pastor, welcher dann den ergreifenden Gottesdienst leitete. Das Nächste, was wir thaten, war, nach anderen Schiffbrüchigen Ausschau zu halten. Nur eine Leiche, mit einem Rettungsgürtel umschnallt, fanden wir, die wir jedoch aus Rücksicht für die Geretteten, deren Zustand traurig war, nicht an Bord nahmen."

Ueberlebende hielten sich brav.

„Ich muß sagen", erzählte Capitän Rostron weiter, „daß sich alle Leute, die wir von dem „Titanic" gerettet hatten, sehr wacker verhielten. Sie saßen alle ruhig in den Booten, bis sie die Ordre erhielten, der Reihe nach die Schiffsleiter zu besteigen. Drei Mann der Besatzung von dem „Titanic" wurden als Leichen aus den Booten gehoben. Sie starben wahrscheinlich aus Erschöpfung. Unter den Trümmern des „Titanic" fand ich nur ein leeres Rettungsboot treiben. Mehrere der von uns an Bord genommenen Boote des untergegangenen Dampfers sind gestern Abend herunter geholt und auf Waggons fortgeschafft worden; wohin, kann ich nicht sagen. Dieselben waren alle neu und nach den englischen Vorschriften gebaut. Die letzte von dem „Titanic" empfangene Botschaft war: „Maschinenraum voll Wasser." Ich antwortete: „Eile rasch zur Hülfe, erwarte um ½5 Uhr anzukommen."

„Titanic" hielt richtigen Kurs ein.

Auf die Frage, ob das untergegangene Schiff den richtigen Kurs eingehalten hat, erwiderte der Zeuge: „Es befand sich absolut auf dem regelmäßigen Weg nach New-York. Es fuhr auf der südlichen Route, um Eisberge zu vermeiden." „Glauben Sie," fragte Senator Smith, „daß es weise war, diese Route für den „Titanic", der sich auf seiner Probereise befand, in dieser Jahreszeit zu nehmen?" „Ganz gewiß," antwortete Rostron. In Bezug auf die wenigen Nachrichten, die von der „Carpathie" an's Land telegraphirt wurden, erklärte der Capitän: „Wir schickten die ersten Depeschen, alle substantiell dieselben, an die „White Star-Linie", die „Cunard-Linie" und die „Associirte Presse"."

Daraufhin wurden die Listen der Ueberlebenden von dem „Titanic" übermittelt, worauf der drahtlose Apparat außer Ordnung gerieth. Der Capitän erklärte auch, er habe von dem Präsidenten Taft keine direkte Anfrage in Bezug auf Major Butt erhalten.

Dampfer-Linie hielt Untergang der „Titanic" geheim.

Um halb 10 Uhr Montag früh wurde Ex-Lieutenant Gouv. Woodruff von der Office der „White Star-Linie" davon benachrichtigt.

New-York, 19. April. — Aus einer gestrigen Erklärung des früheren Lieutenant-Gouverneurs Timothy L. Woodruff geht unwiderleglich hervor, daß die leitenden New-Yorker Vertreter der „White Star-Linie" bereits am Montag Vormittag um zehn Uhr von dem Untergange der „Titanic" unterrichtet waren.

Der frühere Lieutenant-Gouverneur wohnte Montag Vormittag einer Sitzung des Direktorenrathes der „Union Typewriting Co." bei, als er einem Clerk den Auftrag gab, sich telephonisch bei der „White Star-Linie" nach dem damals noch für geringfügig geltenden Umfang der Beschädigung der „Titanic" zu erkundigen.

„Nur noch eine halbe Stunde."

„Das war", erzählte Woodruff gestern, „um halb zehn Uhr Vormittags. Eine Stunde später kam der Clerk zurück. Er hatte die ihm von einem Beamten der Dampfer-Gesellschaft abgegebene Erklärung niedergeschrieben. Dieselbe besagte, daß die „Titanic" gegen einen Eisberg rannte und aller Voraussicht nach in einer halben Stunde untergehen werde.

„J. W. Earle, Präsident der „Union Typewriting Co.", Barton Hepburn, C. W. Seaman und andere Direktoren der Gesellschaft waren bei der Rückkunft des Clerks zugegen. Da seit dem Zusammenstoß mit dem Eisberg schon zehn Stunden verflossen waren, nahm ich natürlich an, Passagiere und Bemannung des Dampfers seien gerettet. In dieser Voraussetzung wurde ich noch bestärkt, als ich in den Nachmittagsblättern las, daß die „Titanic" im Schlepptau nach Halifax gebracht werde.

Unglücksbotschaft bestätigt.

„Groß war daher meine Ueberraschung, als ich am Abend des gleichen Tages im Theater von einem Bekannten die wahre Größe der Katastrophe hörte. Ohne Verzug fuhr ich im Automobil nach Manhattan, um die Wahrheit zu erfahren. Zu meinem Erstaunen mußte ich hören, daß die Unglücksbotschaft den Thatsachen entsprach."

Angesichts der bestimmten Erklärung Woodruff's kann es keinem Zweifel unterliegen, daß Diejenigen Recht hatten, welche sagten, die „White Star-Linie" sei schon am Montag von der entsetzlichen Wirklichkeit in vollem Umfang unterrichtet gewesen. Die Worte des ehemaligen Lieutenant-Gouverneurs erhärten auch die Versicherung Stead's von der Cunard-Linie, der sagte, er habe schon am Montag Vormittag 10 Uhr um den Untergang der „Titanic" gewußt.

Antheilnahme des Papstes.

Ist über den Tod des Majors Butt tief erschüttert.

Rom, 19. April. — Die „Osservatore Romano" veröffentlicht folgende offizielle Mittheilung:

„Der Papst hat mit tiefem Bedauern vernommen, daß unter den Opfern der „Titanic"-Katastrophe, die ihn auf's Tiefste ergriffen hat, Major Butt ist, der sich auf der Heimfahrt von einem Besuch in Rom befand. Major Butt war der Ueberbringer eines Handschreibens des Präsidenten der Ver. Staaten an den Papst und nahm ein persönliches Schreiben des Papstes an Präsident Taft mit zurück, desgleichen eine Antwort vom Kardinal Merry del Val, dem päpstlichen Sekretär, auf ein von dem Präsidenten an ihn gerichteten Brief.

Während der Papst dem Präsidenten Taft seine tiefste Sympathie und sein Mitleid für Alle ausdrückte, erbat er sich zugleich Auskunft über das Schicksal des Majors Butt ein. Präsident Taft antwortete dem Papst eingehend und drückte ihm seinen tiefgefühlten Schmerz über den plötzlichen Tod des Majors aus."

Mord und Selbstmord.

Boston, Mass., 19. April.—Frl. Ida Martine, Werkführerin in der Blusenfabrik von Markwett, Paul & Mark, welche vor zwei Jahren aus New-York hergekommen war, wurde heute im Büreau der Firma vom 22-jährigen Julius L. Rosnickoff aus Brooklyn erschossen, worauf derselbe auch sich erschoß. Die Polizei glaubt, daß Eifersucht der Grund der That war.