

# Danziger Volksstimme

Einzelpreis 15 P oder 30 Gros

Bestpreis monatlich 3.20 G. wöchentlich 0.80 G. in Deutschland 2.70 G. durch die Post 3.20 G. monatlich für Sommermonate 5 Blätter. Anzeigen: Die 10. Spalte 0.40 G. die 11. Spalte 0.20 G. in Deutschland 0.40 und 2.00 G. Abonnement- und Inseratenaufträge in Polen nach dem Danziger Tageskurs.

Organ für die werktätige Bevölkerung der Freien Stadt Danzig

Geschäftsstelle: Danzig, Am Spandauer Nr. 6  
Postfachkonto: Danzig 2945  
Fernsprech-Anschluß bis 6 Uhr abends unter  
Sammelnummer 215 51. Von 6 Uhr abends:  
Schriftleitung 242 98. Anzeigen - Annahme,  
Erscheinung und Druckerei 242 97.

Nr. 233

Montag, den 6. Oktober 1930

21. Jahrgang

## Tragisches Ende des R 101

# Riesenluftschiff mit 50 Personen verbrannt

Das englische Luftschiff explodierte — Das Trümmersfeld auf französischen Boden — Luftfahrtminister unter den Toten

Paris, 5. 10. Das englische Luftschiff R. 101, das Sonntagabend um 7.50 Uhr in Cardington zur Indienfahrt startete, ist Sonntag früh gegen 2.30 Uhr bei Beauvais, etwa 60 km von Paris explodiert. Von den 58 Teilnehmern der Fahrt sind 50 verbrannt, darunter der englische Luftfahrtminister Lord Thomson. Die 8 Überlebenden wurden mit schweren Brandwunden nach Beauvais ins Krankenhaus gebracht. Im Augenblick der Katastrophe flog R. 101 nur 100 m über der Erde gegen eine schwere Regenböe. Von dieser wurde das Luftschiff gegen den Erdboden geschleudert und explodierte.

## Der Hergang der Katastrophe

Gegen 2 Uhr morgens kam das Luftschiff von Nordwesten her sehr niedrig fliegend über Beauvais. Es schien schwer gegen die Regenböen anzukämpfen. Plötzlich ertönte eine fürchterliche Explosion. Man sah riesige Flammen emporkommen und das Luftschiff stürzte ab. Bewohner von Beauvais und Alonne liefen der Unglücksstelle zu, konnten sich aber wegen der ungeheuren Hitze dem Luftschiff nicht nähern. Man sah nur einige gespensterhafte Schatten hin- und herlaufen, es waren ein paar Leute der Besatzung, die ihr Leben retten konnten. Alle Behörden des Departements fanden sich am Platze der Katastrophe ein.

Der Bordingenieur Leach berichtet: Im Augenblick der Katastrophe schielte, abgesehen von den Maschinen und den Piloten, alles an Bord. Die Motoren arbeiteten glänzend. Das Luftschiff war mitten in einen Regensturm geraten. „R. 101“ neigte sich dem Erdboden zu, bis eine äußerst starke Regenböe es zu Boden drückte. In diesem Augenblick ereignete sich die Explosion. „R. 101“ bildet nur noch eine unformliche Masse, aus der an einer Stelle noch immer Flammen aufsteigen. Die Motoren, die zur Hälfte in die Erde gerammt sind, ragen aus dem Gewirr hervor. Das Heck des „R. 101“ ist, als das Unglück eintrat, gebrochen, worauf das Luftschiff abstürzte. Der Führer verlor die Kontrolle, es mit aller Gewalt wieder hoch zu bekommen, doch das Steuer verlagte.

Die acht Überlebenden sind außer Gefahr, drei konnten das Krankenhaus wieder verlassen.

## Das schwierige Rettungswerk

begann, als der Tag anbrach. Zahlreiche Feuerwehrlente und Gendarmen drangen in die Trümmersmassen ein und fanden zunächst vier unbeelebte und verbrannte Körper, die bis zur Unkennbarkeit verkrüppelt waren. Bis gestern nachmittag waren 47 Leichen geborgen. Luftfahrtminister Laurent Eynac leitete den Toten im Namen der französischen Regierung einen Besuch ab. Die Toten sind in Särgen gebettet. Alle bei den Leichen gefundenen Gegenstände wurden bei den Särgen zusammengelegt, um die Identifizierung zu erleichtern.

Unter den Toten befindet sich Major Scott, der das Luftschiff „R. 100“ bei seinem kürzlich nach Kanada unternommenen Flug führte, und der auch das Luftschiff „R. 94“ bei seinem ersten Flug über den Atlantischen Ozean befehligte, und der Direktor der zivilen Luftfahrt, Seston Brander. Als sich die Katastrophe ereignete, verließen zwölf Mann den Dienst im Luftschiff, während alle anderen schliefen.

## Stück im Unglück

Die acht geretteten Passagiere befanden sich in der mittleren Kabine, während die übrigen in den Seitenkabinen untergebracht waren. Zwei Gerettete erklärten, daß sie während des Absturzes ein über ihnen beständiger Wasserbehälter öffnete, und daß sie dadurch vor dem Flammentod bewahrt wurden. Der Vordersteil des Luftschiffes ist völlig zusammengedrückt, während der hintere Teil noch teilweise erhalten ist.

## Die letzte Nachricht

Die letzte Nachricht des „R. 101“ vom 1.50 Uhr, die im Hinblick auf das bald darauf erfolgte Unglück von erheblicher Tragik ist, lautet: „Zur Zeit befinden sich die Passagiere nach einem ausgezeichneten Mahl, und nachdem sie ihre Zigarre geraucht haben, im Begriffe, schlafen zu gehen.“

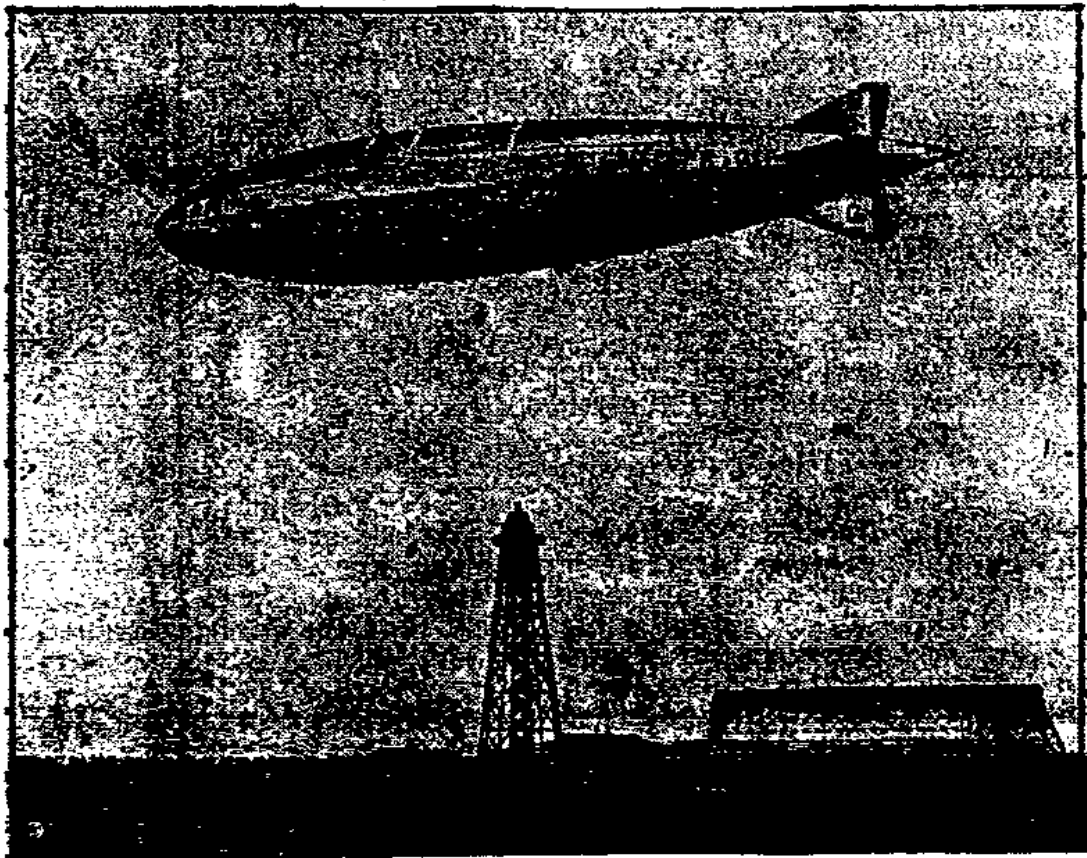
Der britische Militärattaché in Paris ist an der Unglücksstelle eingetroffen und ließ im Einvernehmen mit den französischen Behörden die Identifizierung der Leichen vornehmen. Bisher konnten nur 15 identifiziert werden.

## Der Chefingenieur schildert die Katastrophe

Ueber die Umstände, die zu der Katastrophe führten, hat der Chefingenieur der Firma, die das Luftschiff gebaut hat, Leach, im Laufe des Nachmittags eine eingehende Darstellung gegeben. Er erklärte: Die zwölf Mann des Nachdienstes waren auf ihren Posten. Ich selbst befand mich im Pilotenabteil. Die Reise war ohne Zwischenfall vor sich ge-

gangen, als wir kurz vor Beauvais von einem starken Gewitter- und Regensturm überrascht wurden, der das Luftschiff hin und her schüttelte. Ich hatte jedoch zu der Wichtigkeit des Luftschiffes volles Vertrauen. Es setzte seinen Weg fort, und ich war durchaus beruhigt.

Gegen 1.40 Uhr jedoch, als das Luftschiff über Beauvais stand, schien es mir, als ob der Hinterteil in ein starkes Schlingern geraten war. Die Fahrt verlangsamte sich. Um 1.48 Uhr gab die Funkstation des Flughafens Le Bourget



„R. 101“ auf einer Probefahrt

unsere Position mit 2 Kilometer von Beauvais an. Ich wählte nicht mehr, in welcher Höhe ich mich befand und suchte einen Ausweg, um dem Unwetter zu entgehen. Es gelang auch, dem fürchterlichen Winde Widerstand zu leisten. Jetzt lehte der Regen mit aller Kraft ein, und das Luftschiff wurde schwer. Ich ließ volle Kraft geben, um wieder hoch zu kommen. Plötzlich trat die Katastrophe ein.

Die fürchterliche Explosion trat ein. Ich stürzte an die Wand und suchte einen Ausweg. Es gelang mir, ein Loch zu brechen, durch das ich kopfüber, ziemlich schwer verbrannt, aber im übrigen gesund, das Freie gewann.

## Augenzeugen berichten

Der Funker Disley, der sich unter den Geretteten befindet, erklärte: Die meisten der Überlebenden schliefen. Wir wurden geweckt, um unsere Posten einzunehmen, als das Schiff etwas schwankte. Bevor ich wachte, war ich von Flammen eingeschlossen. Das einzige, was wir tun konnten, war, herauszujpringen im Vertrauen darauf, daß wir uns nicht in zu großer Höhe befanden. Keiner von uns hatte einen Fallschirm und wenn wir in größerer Höhe gesunken wären, wären wir alle verbrannt.

Ein anderer Überlebender mit Namen God, der schwere Brandwunden erlitten hat, erklärte: Fürchterlich! Der Kapitän des Luftschiffes, Irwin, erwies sich als Held. Als ich mir einen Weg durch die Flammen bahnte, sah ich ihn ruhig an seinem Posten sitzen, Befehle geben, und er starb auch auf seinem Posten.

## Die Ursache der Katastrophe

### Zerreißen der Leitungsdrähte

Der gerettete englische Ingenieur Leach hat, wie Gavas aus Beauvais berichtet, im Laufe des Abends noch erklärt, daß die Explosion des Luftschiffes „R. 101“ zweifellos auf das Zerreißen von elektrischen Leitungsdrähten zurückzuführen sei. Gestern um 21 Uhr brannte das Öl in den Tanks noch sicher. Die gemischte englisch-französische Untersuchungskommission wird heute unter der Leitung eines Engländers ihre Arbeiten aufnehmen. Die genauen Ursachen des Unglücks lassen sich noch immer nicht erkennen.

## Das Luftschiff zerrissen?

### Ein amtlicher Bericht

Neuer berichtet aus Beauvais, zur Aufklärung der Katastrophe des Luftschiffes „R. 101“ müsse erst die amtliche Untersuchung aller verfügbaren Tatsachen abgewartet werden. Unter den Überlebenden, so heißt es in der Neutermeldung weiter, befinden sich einige, die fähig sein werden, die Lage des Luftschiffes unmittelbar vor der Katastrophe zu beschreiben, während auch die Aussagen von Personen verfügbar sein werden, die das Unglück von der Erde aus verfolgten.

Der wichtigste Punkt, der aufgeklärt werden muß, dürfte sein, ob der endgültige Sturz des Luftschiffes auf augenblickliche Umstände zurückzuführen war, oder ob das Luftschiff bereits vorher einige Schäden erlitten hatte. Im Zusammenhang damit ist interessant, festzustellen, daß Teile des Luftschiffes einige Meilen vom Bruch entfernt aufgefunden worden sind. Aus den von Überlebenden abgegebenen Erklärungen scheint hervorzugehen, daß das Luftschiff sich zweimal neigte, bevor es endgültig aus einer Höhe von etwa 1000 Fuß zur Erde stürzte.

Zu dieser Zeit hatte das Riesenluftschiff eine Geschwindigkeit von etwa 55 Meilen in der Stunde. Es fiel auf die Spitze, und eine Explosion folgte unmittelbar darauf. Eine riesigen Flamme hüllte das Luftschiff von einem Ende zum anderen ein. Es steht außer Zweifel, daß das Wasserstoffgas des Luftschiffes explodiert ist und nicht der schwere Verbrennstoff. Die Gasventile des Luftschiffes wurden durch die Explosion aus dem Bruch herausgeschleudert. Es ist bisher noch nicht festgestellt worden, ob die Navigatoren eine Warnung erhalten hatten, daß sie in das Sturzgebiet hineinführen.

## An der Unglücksstelle in Beauvais

Am späten Sonntagnachmittag wird von Beauvais über die Luftschiffkatastrophe noch folgendes berichtet: Die drei Leichen, die unter den Trümmern des „R. 101“ gesucht wurden, konnten bis jetzt noch nicht geborgen werden. Man befürchtet, daß nur 15 der gefundenen Leichen identifiziert werden können. Die Stadt Beauvais hat die mit schwarzen Crepe umflossenen Fahnen auf Halbmast gesetzt.

Der unter den Geretteten befindliche Funker des Luftschiffes berichtet über das Unglück: Nach Überfliegen von Beauvais befanden wir uns in vier- bis fünfhundert Meter Höhe, als wir in ein Luftloch gerieten. Das Luftschiff kam leicht wieder hoch, geriet aber in ein zweites Luftloch und wurde gegen den Boden geschleudert. Der Steuermann versuchte, das Höhensteuer ganz auszunutzen, um das Luftschiff wieder in die Höhe zu reißen, aber in gleichem Augenblick berührte das Luftschiff mit dem Mittelteil den Boden, und es ereignete sich eine Explosion.

Ich wurde aus dem Luftschiff geschleudert und befand mich auf einmal in Herabstürzen etwa 100 Meter vom Luftschiff entfernt, ohne daß ich sagen könnte, wie ich herangeschleudert wurde.

## Englische Offiziere an der Unglücksstätte

Dem englischen Militärflugzeug, das an der Unglücksstätte eintraf, entgingen Marschall John Chalmond, Stabschef des englischen Luftfahrtwesens und Fliegermajor Holt. Nach einem Augenblick der Sammlung vor den aufgebahrten Särgen begaben sich die englischen Offiziere zur Unfallstelle, wo sie sich durch einen Gendarmeriekommandanten, der einer der ersten Augenzeugen des Unfalls war, die näheren Einzelheiten erklären ließen. Der Kommandant des französischen Militärflugwesens teilte mit, daß man den Beförden den Vortritt lassen wolle und deshalb keine Untersuchung über die technischen Ursachen der Katastrophe angeht.

Der englische Fliegerattaché in Paris wurde mit der Identifizierung der Opfer der Katastrophe beauftragt. Er suchte die Leiche des englischen Luftfahrtministers Thomson festzustellen. Es sei ihm bisher nicht gelungen. Die weiteren Nachforschungen sind auf heute vormittag vertagt worden.

Aus England sind zahlreiche Journalisten im Flugzeug an der Unfallstelle eingetroffen. Marschall Chalmond ist im Laufe des Abends wieder nach London zurückgekehrt. Sein Begleiter, Major Holt, wird im Anitrag des englischen Luftfahrtministeriums die Vergütungs- und sonstigen Operationen leiten.

## Die Trauer in England

„R. 101“, das größte Luftschiff der Welt, der Stolz der britischen Luftschiffahrt, liegt in einem französischen Obdgarten, eine Masse verbogener geschwärtzter Metallstücke. Von den 54 Männern, die so frohen Mutes im Luftschiff geistern, sind 50 abgestorben, zuversichtlich, daß sie einen epochenmachenden Flug nach Indien unternahmen würden, sind alle außer acht tot.“

Mit diesen Worten wurde der englischen Öffentlichkeit die fürchterliche Luftschiffkatastrophe mitgeteilt. Die Nachricht, daß sie die „Titanik“-Katastrophe der Luft genannt wird, hat Trauer in ganz England verbreitet.

Ueber den öffentlichen Gebäuden und vielen Privathäusern wehen die Flaggen auf Halbmast und in fast allen Kirchen nehmen die Geistlichen in ihren Predigten auf das fürchterliche Unglück Bezug. Das Luftfahrtministerium hat gestern früh den







Von Gefühlsverwirrung geleiitet

Sie konnten nicht auseinander

Schuß auf die Braut — Verurteilung: Noch einmal Schuß auf die Braut

Einen seltenen Fall von Gefühlsverwirrung erlebte man gestern in einem Berliner Gerichtssaal... Im Februar dieses Jahres verurteilte das Landgericht I den 23jährigen Arbeiter N. wegen versuchten Totschlages an seiner Braut zu sechs Monaten Gefängnis.

Am 18. Mai erhielt der Verurteilte eine Bewährungsfrist angebilligt.

Vier Tage später feuerte er aus der neu erworbenen Pistole drei Kugeln ab; wie seine Braut behauptete, flogen zwei davon dicht über ihren Kopf hinweg.

Er habe aber diesmal keinen Grund sie zu schonen und wolle nicht, wie in der ersten Verhandlung, das Schlimme über sie zu verschweigen. Und nun entrollte der Angeklagte vor Gericht ein Bild unglaublicher Gefühlsverwirrung.

Im Jahre 1927 lernte N. Ella B. kennen. Bald darauf gestand sie ihm, von ihrem früheren Freunde in anderen Umständen zu sein. Er gab sich vor Kummer wegen der Untreue seiner Freundin drei Monate lang dem Alkohol.

Sie suchte ihn auf, versprach vernünftig zu werden, er beschimpfte sie und wies ihr die Tür. Sie kam wieder; er widerstand nicht, die Beziehungen wurden hergestellt.

Drei Wochen später kam die B. erneut zu ihm. Er entfernte sie gewalttätig aus seiner Wohnung. Sie kam ein zweites Mal. Er liebte das Mädchen noch immer, gab klein bei und verlobte sich ein zweites Mal.

Außer sich vor Wut und Eifersucht griff N. zur Waffe. Die Begründung des ersten Urteils hatte seinen Affektzustand Rechnung getragen.

Nach Verlassen der Untersuchungshaft waren Mutter und Schwägerin des jungen Mädchens gegen die Wiedervereinigung der Beiden. Er schießt noch ein zweites Mal auf dich, meinten sie und sollten beinahe Recht behalten.

einen dauernden Affektzustand beim Angeklagten

an. Daß er auf seine Braut gezielt habe, konnte weder diese noch deren Schwägerin mit Bestimmtheit sagen. Das Gericht erachtete die Absicht, die Braut zu töten, für nicht erwiesen.

Wird der junge Mann endlich nun von Ella B. geheilt sein? Vielleicht wäre es richtig gewesen, die Zuhilfenahme einer Bewährungsfrist von der Bedingung abhängig zu machen, daß er sich von ihr fernhält.

Leo Rosenthal

Ein 5000jähriges Hünengrab gefunden. Auf dem Heideberge bei Rhaden im Kreise Halberstadt wurde beim Pflügen eines Acker-

jüdes ein Hünengrab aufgedeckt, das nach sachverständiger Ansicht 5000 Jahre alt ist. Im Grab befanden sich außer dem vollständigen Skelett eines Menschen in üblicher Haltung keine weiteren Gegenstände.

Schweden ehrt seine Polarforscher

Die Trauerfeierlichkeiten für André in Stockholm Die sterblichen Reste Andréas, Sirindbergs und Fränkels wurden gestern unter großen Feierlichkeiten in der Storkirche in Stockholm beigesetzt.

Nachdem das Schiff angelegt hatte, ging der König an Bord, um im Namen des schwedischen Volkes den Toten die letzte Ehre zu erweisen. Unter Trauermusik wurden dann die Särge an Land gebracht.



Else Frenzel sagt aus

Immer wieder Zusammenstöße

Im Potsdamer Blutbandenprozess wurde am Sonnabend Else Frenzel, die älteste Tochter des Angeklagten, als Zeugin vernommen. Else Frenzel blieb bei ihrer Behauptung, daß ihr Vater niemals etwas Unethisches von ihr verlangt habe.

Das Gericht muß sich wundern

In der Sonnabendmorgensitzung des Frenzel-Prozesses kam es wieder zu sehr erregten Auftritten und Zusammenstößen zwischen dem Vorsitzenden Landgerichtsdirektor Dr. Hellwig und der Verteidigung. Es handelte sich abermals um die dem Gericht unerklärliche Herkunft der täglich erscheinenden Presseberichte.

Aus Angst vor der Zensur erschossen

Wieder Schülerelbstmord

Der 15jährige Sohn des Lehrers in Borstel bei Stendal erschoss sich aus Angst vor der Zensur in Abwesenheit der Eltern.

G 38 in Wien und Budapest

Das Riesenflugzeug überall begrüßt

Das Riesenflugzeug Junkers G 38 ist Sonnabend von Prag kommend auf dem Flugplatz Mierum um 12.45 Uhr gelandet. Es wurde von vielen Tausenden von Menschen jubelnd begrüßt.

Nach Besichtigung des Flugzeuges durch das Publikum und zwei weiteren kurzen Rundflügen, an denen auch Vertreter der Presse teilnahmen, startete G 38 um 15.38 Uhr nach Budapest.

Weiter nach Belgrad

Das Großflugzeug G 38 ist gestern vormittag um 8.50 Uhr zu seiner Weiterfahrt nach Belgrad gestartet.

Unsere Bilder zeigen: „G. 38“ und ihre beiden Führer: Flugkapitän Zimmermann (rechts) und Flugkapitän Brauer (links).

Schweres Bauunglück in der Bretagne

Drei Bauarbeiter getötet — Der rettende Griff ans Seil

Ein schweres Bauunglück hat sich am Sonntag in St. Brieg in der Bretagne ereignet. Bei einem Rinneneubau waren fünf Arbeiter damit beschäftigt, die Verschalung einer Eisenbetondecke abzunehmen.

den Namen will ich wissen". Die sündige Gattin stand diesem Butanbruch kühl gegenüber und schwieg. Entrüstet über dieses Schweigen machte der Gatte kurzen Prozeß. Er fuhr mit der Ungetreuen nach der Polizeidirektion, und da er dort persona grata war, entsprach man auch willig seiner Bitte, das Gesicht der Gattin auf Fingerabdrücke zu untersuchen.

Die Springbockmenschen

Ein neuer Vormenschen-Fund

Kürzlich wurde in den Springbock-Platz (Springbock-Ebenen) im nördlichen Transvaal in Südafrika ein neuer Fund aus der Vorgeschichte der Menschheit gemacht. In der Nähe von Knochenresten eines riesigen, heute in Afrika ausgefallenen Büffels wurden verschiedene zertrümmerte menschliche Schädel- und Skelettteile gefunden.

Man glaubt, zu der Annahme berechtigt zu sein, daß er kein Angehöriger der Negerrasse war, sondern zu jenen hamitischen Rassen gehörte, die in der Vorzeit von Nordafrika nach Süden wanderten. Es ist wahrscheinlich, daß solche hamitischen Völker (zu denen u. a. auch die nordafrikanischen Berber gehören) damals über die eigentlichen Negerrassen geherrschten.

Der geraubte Kuh

Eifersucht und Daktyloskopie

Eine italienische Schauspielerin hatte sich kürzlich von einem Kollegen in ihrer Garderobe einen Kuh rauben lassen. Gerade in diesem Augenblick tauchte ihr Gatte auf, der als Hauptaktionär des Theaterunternehmens jederzeit Zutritt zur Bühne und zu den Garderoben hatte.

Der Aufstieg in die Stratosphäre

Vor Dienstag nicht

Wie B. T. B. von Prof. Piccard persönlich erfährt, ist mit dem Aufstieg zu seinem Stratosphärenflug vor Dienstag bestimmt nicht zu rechnen.

Eine kühne Rettungsstat

Eine ganze Schiffsbesatzung gerettet

Beim Schiffsbruch des belgischen Dampfers „Jda“ in der Nähe der Küste von Devon (England) rettete der Matrose Raevack die gesamte Mannschafft. Er sprang mit einem Tau in die See und schwamm bis zur Küste, wo es ihm gelang, das Tau zu befestigen.

Der Schwan auf dem Krankenbett

Der auf dem Belvoir Park in Welsch beheimatete Schwan Frederic, die Freude aller Welscher Kinder, hat sich bei einem Flugversuch einen Flügel gebrochen. Der Gärtner, der an dem außergewöhnlich schönen Exemplar mit großer Liebe hing, widerlegte sich dem Vorschlag der Gartenverwaltung, das Tier zu töten, und ließ es auf seine eigenen Kosten von einem Tierarzt behandeln.

Unter dem Brückenbogen geendet. In der Nähe von Schlis bei Paris fand man unter dem Brückenbogen einer alten Wasserleitung die Leiche eines Mannes von etwa 40 Jahren, der an Hunger und Entkräftung gestorben war. Die Nachforschungen ergaben, handelt es sich um einen Schweizer Industriellen namens Dingarets, der vor einigen Monaten bankrott gemacht hatte.















Versammlungsanzeiger

Soz. Arbeiterjugend Danzig. Die gezielte Teilnahme an der Bismarckführer... Dr. Ernst Cohn Langgarten Nr. 80b

Zurückgekehrt Dr. Ernst Cohn Langgarten Nr. 80b

Danziger Stadttheater

Generalintendant: Rudolf Schaper. Sprechstunden: 10 bis 12 Uhr. Abends 7 Uhr: Öffentliche Versammlung

Danziger Goethewoche Goethe-Ausstellung im Stadtmuseum

Volkshochschule Petrischule, am Hansaplatz Esperanto-Kursus

Licht-UT-Spiele Ab morgen, Dienstag: Die drei Tankstelle Eine Tonfilm-Operette der Erich-Pommer-Produktion der Ufa

Großer Preissturz in spanischen Weinen Vom Fab Tarragona, rot... Woythaler DANZIG LANGFUHR

Dächer, die nie dicht hielten, sind und bleiben nach dem Anstrich mit Isollin dicht

Schuppen (Fachwerk) auf Abbruch zu verkaufen "Altersheim Pelonken" bei Danzig-Oliva

Jede Frau "Frauenwelt" Aus dem Inhalt der heutigen Nummer: Der Wert des lässigen Körpers

Mobiliar-Auktion Borstädtischer Graben Nr. 2 Morgen, Dienstag, den 7. Oktober d. J.

Pietro Nenni: Todeskampf der Freiheit Wichtigste Neuerscheinung über den italienischen Faschismus

Restaurateur in Danzig mit modernem Saal u. Kichen zum 1. d. d. sehr billig zu verkaufen

Verkäufe Johann Götterich in Danzig

Kredit! geben wir an jedermann

Wohn-Gesuche Wohn-Tausch

Schlafstelle in der Bismarckstraße

Schlafstelle in der Bismarckstraße

Schlafstelle in der Bismarckstraße

Schlafstelle in der Bismarckstraße

Schlafstelle in der Bismarckstraße

Provisions-Betreter Stellengesuche Schneiderinnen