„Sultan“, um ein Boot auszusetzen. Thatsache ist, daß kein einziger Passagier der „Cimbria“ vom „Sultan“ gerettet worden ist. Mit dieser Thatsache läßt sich die Aussage des Kapitän Cuttill, daß er 12 Stunden an der Unglücksstelle verweilt habe, nicht in Einklang bringen. Hoffentlich wird die gerichtliche Untersuchung bald Klarheit in die Sache bringen. Gestern mittag fand bereits, wie die „Hamb. Nachr.“ melden, auf dem „Sultan“ eine abseiten des Seeamts angeordnete Augenscheinaufnahme durch die Sachverständigen Kapitän Mester und Schiffszimmermeister Snowmann statt, die in Begleitung des Gerichtsschreibers Wannack, Protokollführer des Seeamts, die Beschädigungen des „Sultan“ besichtigten und eine Skizze der Verletzungen aufnahmen. Nach den Aussagen, die hierbei gemacht wurden, soll sowohl vor, als während und nach der Kollision von Offizieren und Mannschaft alles gethan sein, um das Unglück erst zu verhüten und dann nach Kräften zu mildern.

Haus- und Landwirtschaft.

— Nach einer Mitteilung des „Reichsanzeigers“ über den gegenwärtigen Stand der Saaten zufolge den bei dem Ministerium für Landwirtschaft eingegangenen Berichten, ist der Stand derselben in der Provinz Westfalen wie folgt:

1. Regierungsbezirk Münster: Bestellung der Wintersaat stellenweise durch anhaltend nasse Witterung erheblich verzögert; Roggensaat hat vielfach durch Schneckenfraß gelitten. Stand der Winterfrüchte durchweg befriedigend. Futterkräuter lieferten überall reichlichen Ertrag. Die Heuernte war eine reichliche. Die Lage der Landwirtschaft hiernach im allgemeinen günstig. 2. Regierungsbezirk Minden: Kartoffelernte quantitativ und qualitativ mittelmäßig. Rüben, Spörgel, Möhren und Kohl sehr gut geraten, so daß reichliches Futter für das Vieh vorhanden ist. Herbstbestellung verlief unter den günstigsten Witterungsverhältnissen. Roggen steht in den nördlichen Kreisen kräftig und gut; auch die Einsaat des Weizens erfolgte rechtzeitig, bei dem bald eintretenden Froste ist jedoch nur der kleinere Teil aufgegangen. In den südlichen Kreisen dagegen ist die Bestellung der Wintersaat wegen der anhaltenden nassen Witterung noch im Rückstande. 3. Regierungsbezirk Arnsberg: Die Grummeternte litt sehr von der Nässe, ebenso die Kartoffeln. Feldbestellung ist sehr mangelhaft ausgefallen. In den Haubergen ist die Roggenbestellung nur teilweise geschehen. Das verflossene Vierteljahr muß wegen der andauernden Nässe als ein für die Landwirtschaft äußerst ungünstiges bezeichnet werden, und ist zu befürchten, daß die nächste Roggenernte an Ergiebigkeit einbüßen werde.

Verschiedenes.

— [Zur Warnung.] In Eisenach hatte ein junges Mädchen bei Weihnachtsarbeiten den Faden stets mit den Zähnen abgebissen und so war die wahrscheinlich gifthaltige Farbe in Berührung mit einer kleinen Wunde gekommen, die das Mädchen an der Lippe hatte. Es trat eine Blutvergiftung ein, an der das Mädchen starb.

— [Zur Beherzigung für Einschätzungs-Kommissionen.] Für die bevorstehenden Einschätzungen zur Klassen- und klassifizirten Einkommensteuer dürfte nachstehende weise Lehre, welche J. W. Neumayr auf dem Titelblatte seines im Jahre 1632 in Schleusingen erschienenen und im Archive zu Merseburg aufbewahrten Werkes: „Von Schatzungen und Steuern sonderbarer Traktat“ unter einem die „Schafschur“ darstellenden Bilde hat abdrucken lassen, den Steuereinschätzungs-Kommissionen und allen mit der Veranlagung und Verwaltung der Steuern Beauftragten zur Beachtung zu empfehlen sein:

Ein guter Hirt die Woll nimbt ab,
Zeucht aber nicht das Fell gar ab,
So sol mit Maß die Obrigkeit
Auch schätzen ihre arme Leut,
Auff daß sie können geben mehr,
Das wird sie haben Nutz und Ehr.

— [Vom Cirkusbrand in Berditscheff.] Wie aus Petersburg telegraphisch gemeldet wird, sind nach amtlicher Mitteilung bei dem Brande des Cirkus in Berditscheff 268 Personen ums Leben gekommen, darunter viele Fremde. Die Leichen sind zum Teil bis zur Unkenntlichkeit verstümmelt. Der Cirkus war im vergangenen Jahre aus Holz gebaut worden, die Zwischenwände waren mit Stroh ausgefüllt.

— Milwaukee ist in Aufregung über die Verhaftung des Mannes, welcher angeblich Newhall House in Brand gesteckt und somit einen so furchtbaren Verlust an Menschenleben verursacht hat. Er heißt Georg Scheller, ist ein Deutscher und war als Pächter des Restaurants des Gasthofs tief verschuldet. Der erwartete Empfang des Versicherungsgeldes ist, wie man glaubt, der Beweggrund für das Verbrechen gewesen. Scheller sitzt im Gefängnis unter starker Bewachung, da Drohungen, ihn zu lynchen, ausgestoßen worden sind.

— [Kälte in Amerika.] Aus verschiedenen Teilen Nordamerikas wird berichtet, daß dort große Kälte herrsche, und es sind bereits mehrere Todesfälle durch Erfrieren zu verzeichnen. Mehrere Personen sind auch im Schnee umgekommen, der in Dakota, Minnesota, Jowa und den nördlichen Bezirken von Wisconsin so hoch liegt, daß das Reisen sehr erschwert wird.

— Das Jahr 1882 wird man mit Recht mit dem Namen das „Regenjahr“ belegen dürfen. Man hat nämlich genau die Tage gezählt, an denen regnerisches Wetter herrschte. Es waren ihrer 208. Von den übrigen 157 regenlosen Tagen hatten 99 bedeckten Himmel und nur 58 Tage waren wirklich schön.

— [Trauerfarben.] In Italien trauern die Frauen in weißen Kleidern, die Männer in braunen; in China wird Weiß von beiden Geschlechtern getragen. In der Türkei, in Syrien, Kappadozien und Armenien ist Himmelblau die erwählte Trauerfarbe. In Egypten wird Gelbbraun, die Farbe des welken Blattes, als passend erachtet, und in Aethiopien, wo die Menschen schwarz sind, bildet Grau das Emblem der Trauer. Alle diese Farben sind Symbole. Weiß symbolisirt die Reinheit als Attribut des Todten; das Himmelblau soll den Ruheplatz andeuten, wo glückliche Seelen den Frieden finden; das Gelb oder die Farbe des welken Blattes will sagen, daß der Tod das Ende aller menschlichen Hoffnung ist, und daß der Mensch fällt, wie das Blatt im Herbste; grau endlich flüstert etwas von der Erde, wohin Alles zurückkehrt. Die Syrier betrachteten das Trauern um einen Todten als eine weibische Beschäftigung und legten deshalb Frauenkleider an, wenn sie trauerten. Thrazier gaben sogar ein Fest, wenn einer ihrer Lieben starb und waren voll Lust und Fröhlichkeit, womit sie andeuten wollten, daß der Verstorbene aus einem Zustande des Elends in jenem der Glückseligkeit übergegangen sei. Schwarz als Farbe des Trauerkleides wurde erst von der Gattin Carl VIII. von Frankreich eingeführt. Vor ihr trugen die Königinnen von Frankreich Weiß zur Trauer und waren bekannt als „weiße Königinnen.“

№ 4 1883.

Samstag, den 27. Jan.

Sonntagsblatt

zur Unterhaltung und Belehrung.

Beilage des Lüdenscheider Wochenblatts.

Verantwortlicher Redact. H. W. Crone

Druck u. Verlag von W. Crone jr.

3)

Das Concert.

Novellette von Felix Roderich.

Nachdruck verboten.

(Fortsetzung.)

2.

Der Conzertmeister Meerheim saß vor seinem Schreibtisch, um die eingelaufenen Briefe und Zeitungen zu durchfliegen. Er war ein sehr hübscher Mann mit dunklen Augen, welche heute ganz besonders ernst und nachdenklich blickten.

Gleichgültig warf er einige Geschäftsbriefe auf die Seite, als sein Blick auf den Poststempel H. fiel. Mit einer sonderbaren Hast riß er das Kouvert auf, um zuerst nach der Unterschrift des Briefes zu blicken, wie das überhaupt seine Gewohnheit war.

„Josef Steinhaus“, las er kopfschüttelnd, indem er mit wachsendem Erstaunen das Schreiben überflog.

„Nun, das gesteh' ich“ brummte er, halb lachend, halb ärgerlich, „etwas Unverständlicheres ist mir noch nicht vorgekommen. Wer ist denn eigentlich dieser Josef Steinhaus, der mich für seinen Hauswirt hält und eine Zahlungsfrist der Miete von mir fordert? — Ah, was ist denn das? — Der Brief ist ja gar nicht an mich gerichtet. — Herr Rentier Kraus — Wohlgeboren — hier.“

„Er griff nach dem Kouvert das allerdings seine Adresse trug, und überflog auf's Neue das wunderliche Schreiben.

„Hm, jetzt geht mir ein Licht auf,“ sprach er halblaut, „hier steht ja von einem Concerte, das dieser Herr Josef Steinhaus geben will. Richtig, richtig, ich entsinne mich, unser erster Geiger sprach mir von dem Manne, der mit Sohn und Tochter hier in B. konzertiren möchte und meine Mitwirkung dazu wünschte. Ich riet davon ab, es wird hier zu viel Musik gemacht, — nun wird er doch an mich geschrieben und den Brief verwechselt haben. — Das geht gar zu leicht. — Herr Rentier Kraus hat sicherlich den für mich bestimmten empfangen. — Hm, hm.“

Der Concertmeister erhob sich und schritt in Gedanken auf und nieder; sein ernstes Auge wurde dabei nach und nach immer heller und freundlicher.

„Ich hätte ihm jedenfalls davon abgeraten,“ sprach er halblaut, „ohne zu ahnen, daß des armen Mannes letzte Hoffnung an diesem Concerte hing. — Jetzt segne ich die Verwechselung, da sie mir einen neuen Einblick in des Künstlers Erdenlos gegeben. Er soll hier in B. mit seinen Kindern concertiren, und ich selber werde für die Subskription sorgen.“ Mit diesen Worten ergriff der wackere Herr eine Glocke, um einen dienstbaren Geist herbeizurufen, dem er den Auftrag erteilte, zu dem ersten Geiger der Kapelle zu gehen und diesen womöglich sogleich herzuzitiren.

Nach einer kleinen halben Stunde erschien der Geiger.

„Wie heißt doch Ihr Freund H., der hier ein Concert geben wollte?“ rief er demselben entgegen.

„Steinhaus, — Herr Concertmeister!“

„Ah, dann ist es derselbe; er schreibt mir soeben darüber, ich bin Willens, ihm meine Mitwirkung zuzusagen. Ihre Freundschaft für ihn bürgt mir für den Herrn.“

„Steinhaus ist ein höchst ehrenwerter Mann.“

„Er spielt die Geige?“

„Nein, Klavier und Violoncello, sein zwölfjähriger Sohn spielt die Geige, während die Tochter eine tüchtige Pianistin und Sängerin ist. Hat er Ihnen das nicht geschrieben, Herr Conecrtmeister?“

„Nur oberflächlich, mein Lieber! — Herr Steinhaus gibt Unterricht?

„Ja, — die Tochter ebenfalls; die Mutter starb vor einem Jahre, ihre lange Krankheit hat den Wohlstand der Familie zerrüttet“

„So, so, ich danke Ihnen, das Concert soll jedenfalls zu Stande kommen; ich werde ihm heute noch antworten.“

Als der Geiger fort war, setzte sich Meerheim wieder an seinen Schreibtisch, um den Brief des Musiklehrers zu beantworten. Er sicherte ihm in kurzen Worten seine Mitwirkung bei dem beabsichtigten Concert zu und versprach außerdem, nicht allein für das Zustandekommen sondern auch für den Saal, die Subskription, ja sogar für den obrigkeitlichen Erlaubnisschein Sorge zu tragen.

„So, jetzt gesiegelt und die Adresse darauf,“ lächelte der Concertmeister, nachdem er sein Schreiben noch einmal überschlagen, „der gute Mann wird sich eine solche Gefälligkeit gewiß nicht träumen lassen. Was aber der Hauswirt nur zu seinem Briefe sagen wird? Es ist wirklich originell!“

3.

Dieser (der Hauswirt und Rentier Kraus nämlich) ging nach Empfang und Lektüre des Steinhaus'schen Briefes ebenfalls mit so langen Schritten, wie es dem kleinen kugelrunden Manne möglich war, in seinem Zimmer auf und nieder, sein bischen Gehirn zu der Lösung des wunderlichen Rätsels anstrengend.

Herr Kraus war ein Witwer von fünzig Jahren, ebenso häßlich wie reich, ein Mann, dem jedes Mittel zum Erwerb und zur Vermehrung seines großen Vermögens recht war.

Seine Freunde hatten ihn so lange und so reichlich mit Weihrauch beräuchert, daß er sich endlich wohl ohne Selbstüberschätzung für einen zweiten Cäsar halten und das bekannte: „Er kam, sah und siegte!“ auf seine Persönlichkeit anwenden mußte.

Um so fürchterlicher mußte ihn deshalb die schnöde Abfertigung des Musiklehrers treffen, den er vielmehr durch seinen Antrag so himmelhoch zu ehren und zu beglücken geglaubt, und racheschnaubend hatte er dem „Hungerleider," dem „Schlucker," gleich am nächsten Tage eine drohende Mahnung zugeschickt, welche das Ultimatum „Zahlen oder Exekution" enthielt.

Das Antwortschreiben, welches er soeben empfangen hatte den Herrn Rentier ganz verwirrt, und er war nicht recht sicher, ob der Hungerleider von Musiklehrer ihn foppen wollte oder sein eigenes Gehirn von dem schrecklichen Aerger vielleicht gar gelitten habe.

Da trat einer seiner vielen Freunde zu ihm in's Zimmer.

„Gut, daß Ihr kommt!" schrie der Rentier ihm entgegen, „enträtselt mir diesen Brief."

„Wozu, mein Bester?" versetzte der gefällige Freund, „dieser Brief ist ja gar nicht an dich gerichtet."

„Nicht an mich?" fragte der Rentier, erstaunt das Couvert ergreifend, „da steht ja doch groß und deutlich meine Adresse."

„Wahrhaftig, — hier drinnen aber steht ebenso groß und deutlich: dem Herrn Concertmeister Meerheim in B. — und an diesen ist, wie ich sehe, der Brief gerichtet."

„So hat der Kerl mich zum Besten gehalten!" schrie der Rentier mit kirschrotem Gesicht.

„Bewahre," lachte der Freund, „die Briefe sind einfach verwechselt, den für Euch bestimmten hat der Concertmeister in B. erhalten. Das ist köstlich, ha, ha, ha!"

Nun lachte der Rentier ebenfalls, daß die Wände bebten.

„Der mag Augen gemacht haben!" rief er sich verschnaufend. „Es war die Antwort auf meine Exekutions-Drohung. Der Concertmeister bekommt da sogleich eine Biographie der ganzen Familie."

„Das schönste Concert-Programm von der Welt," setzte der witzige Freund hinzu. „Gewiß hat der Musikant Euch mit den Lorbeeren, die seine Tochter dort ernten sollte, bezahlen wollen."

Der Rentier runzelte die niedrige Stirn und zog die Brauen drohend zusammen, was ihm ein ungeheuer komisches Ansehen verlieh.

„Ich muß mich für den Schimpf, den diese Bettel-Sippschaft mir angethan, rächen," sprach er mit dem Fuße stampfend, „helft mir dabei, ich bin Euch wieder gefällig, Freund! Das Concert darf nicht zu Stande kommen!"

„Kleinigkeit für mich, wir müssen uns zu diesem Zweck vor allen Dingen mit dem Concertmeister Meerheim in Verbindung setzen. Ihr sendet ihm diesen Brief und erbittet dafür den Eurigen zurück, wobei Ihr einige absichtslose Pfefferkörner über diese Künstlerfamilie mit einstreut. Ich habe die tugendhafte Tochter nämlich heute Morgen ganz früh Arm in Arm mit ihrem Vetter, dem liederlichen Schauspieler, durch die Straßen schlüpfen sehen."

„Wahrhaftig?"

„Auf mein Ehrenwort; es war noch nicht einmal hell, Gott mag wissen, wo sie die Nacht zugebracht."

„Also dieser Vetter," rief der Rentier. „Wie man sich in einem frommen Lärvchen täuschen kann, ich hielt das Mädchen für eine Heilige."

„Bah, ich hielt sie nie dafür, — soll ich das Schreiben an den Concertmeister in B. aufsetzen, Freund Kraus?"

„Ja, thut das, — ich kann nicht schlafen, bevor ich mich gerächt habe und anstandshalber müßte ich doch mit der Exekution bis nach dem Concerte warten. Wir Hauswirte werden so schon für wahre Währwölfe gehalten. Setzt Euch an meinen Schreibtisch, ich sorge mittlerweile für einen guten Imbiß."

(Fortsetzung folgt.)

Der Untergang der „Cimbria."

Bis heute sind weitere Nachrichten über Gerettete nicht mehr eingetroffen. Die Gesamtzahl der Umgekommenen ist demnach 434, nur 56 Personen wurden gerettet, darunter 35 Passagiere und 21 Mann von der Besatzung. Unter den Umgekommenen befinden sich 125 Preußen, 52 Personen aus anderen Teilen Deutschlands, 72 Angehörige der österreichisch-ungarischen Monarchie, ferner 16 Russen und 14 Amerikaner. Die Direktion der betroffenen Aktiengesellschaft bringt über den Zusammenstoß folgende Darstellung: Zur Zeit als die „Cimbria" bei Borkum von dem englischen Dampfschiff „Sultan" angerannt und zum Sinken gebracht wurde, herrschte ein dichter Nebel. Der verhängnisvolle Zusammenstoß erfolgte um 2¼ Uhr, in der Nacht vom Donnerstag auf Freitag. Am Bord der „Cimbria" waren, den Wetterverhältnissen entsprechend, alle Vorsichtsmaßregeln in ausgedehntestem Maße getroffen. Der Nebel hatte sich erst um 1½ Uhr verdichtet und von diesem Zeitpunkt an war die Fahrgeschwindigkeit der „Cimbria" vorsichtigerweise bereits auf die halbe Maschinenkraft verringert worden. Der Kapitän, der 1. Offizier, sowie auch der von Hamburg mitgenommene Havre-Lootse befanden sich unausgesetzt auf der Kommandobrücke und der 4. Offizier auf seinem Posten beim Steuerruder. Es wurden fortwährend in den kürzesten Zwischenräumen Signale mit der Dampfpfeife gegeben. In der Maschine stand infolge vom Kapitän erteilter Ordre, der wachthabende Maschinist an de Maschinenumsteuerung bereit, um jeden Augenblick die etwa plötzlich von der Kommandobrücke telegraphisch übermittelten Ordres unverzüglich ausführen zu können. Von 2 Uhr an wurde die Fahrgeschwindigkeit des Schiffes noch mehr gemindert und die Maschinenkraft auf „langsam" gestellt und gleichzeitig gelotet. Als man von der „Cimbria" aus durch den Nebel die Lichter des anderen Dampfers erblickte, wurde die Maschine sofort gestoppt unter beständiger Wiederholung mit der Dampfpfeife. Gleichzeitig wurde das Steuer hart Backbord gelegt, doch vergingen kaum einige Minuten, bis der andere Dampfer mit seinem scharfen Bug die Seite der „Cimbria" durchbohrte. Ebenso schnell und plötzlich, wie der englische Dampfer sich der „Cimbria" unheilvoll genähert, war derselbe auch wieder verschwunden, und nur einer der Offiziere glaubt, nachdem er bereits im Wasser schwamm, auf kurze Zeit einmal noch die Lichter des andern Dampfers erblickt zu haben. Die Wassermenge, welche sich durch die in der Seite der „Cimbria" entstandene Oeffnung sofort nach dem Zusammenstoß in das Innere des Schiffes ergoß, war so gewaltig, daß der Kapitän, die Gefährlichkeit der Sachlage richtig erfassend, sofort den Befehl erteilte, sämtliche Boote klar zu machen. Offiziere und Mannschaften, die alle an ihren Posten geeilt waren, hatten indes kaum die erste Hand an die Boote legen können, als vermutlich infolge der nach Steuerbordseite plötzlich überströmenden, gewaltigen Wassermenge die „Cimbria" sich sofort nach der Steuerbordseite hin überlegte, wodurch, da diese Neigung sich mit der anhaltend einströmenden Wassermasse von

Sekunde zu Sekunde vermehrte, das Ausschwingen der an Steuerbordseite befindlichen 4 großen Rettungsboote erschwert und die Ausschwingung der an Backbordseite befindlichen gleichen Zahl Boote unmöglich gemacht wurde. Dennoch gelang es dem thatkräftigen und kaltblütigen Eingreifen der Offiziere und Mannschaften, die vier an Steuerbordseite befindlichen Boote flott zu machen, wenn es auch leider nicht verhindert werden konnte, daß das erste flotte Boot kenterte. — Da die „Cimbria" sich immer mehr nach Steuerbord überneigte, flüchteten die fast ohne Ausnahme mit Rettungsgürteln versehenen Passagiere begreiflicherweise alle nach der hohen Seite des Schiffes, und gelang es angesichts dieses Umstandes bedauerlicherweise nur bei Wenigen und zwar durch die Anwendung körperlicher Gewalt, sie von dort in die an Steuerbordseite befindlichen Boote zu dirigieren. Was das Verhalten der Besatzung betrifft, so kann man es nicht treffender zusammenfassen, als wenn man die folgenden Thatsachen anführt: Kapitän Hansen zuletzt auf seinem Posten auf der Kommandobrücke gesehen und bis zur Stunde vermißt; der 1. Offizier Karlowa bis zum letzten Augenblick in aufopferndster Weise in der Erfüllung des Rettungswerkes thätig, zählt bis jetzt zu den Vermißten. Der zweite Offizier Spruth, nachdem er, als schon das Wasser die Steuerbordseite der „Cimbria" überflutete, noch mit dem Beil in der Hand thätig war, durch Lösung von Holzteilen den Passagieren schwimmende Hülfsmittel zu schaffen, wurde von dem Untergangswirbel des Schiffes unter Wasser gezogen und erreichte, nachdem er wieder an die Oberfläche gekommen, schwimmend eins der Rettungsböte. Der 3. Offizier Heidorn blieb auf dem Verdeck, bis das Schiff in den Wogen verschwand und trieb auf schwimmenden Holzteilen, bis er von einem Boote aufgenommen wurde. Der 4. Offizier Voß wich nicht von dem untergehenden Schiffe, bis ihn die Wellen davontrugen, und auch ihm war es möglich, schließlich bis in die Nähe eines Bootes zu schwimmen, in welchem er Aufnahme fand.

Was bisher über den Unglücksfall bekannt geworden ist, spricht durchweg dafür, daß diesem Bericht Glauben zu schenken ist, so weit sich derselbe auf das Verhalten der Schiffsmannschaft bei der Katastrophe bezieht. Alle Augenzeugen melden, daß Kapitän, Offiziere und Matrosen bis zum letzten Augenblick ihre Pflicht erfüllt und hierbei zum größten Teil den Tod gefunden haben. Fast sämtliche Passagiere sind mit Schwimmgürteln versehen worden. Aber dieselben erwiesen sich infolge der kalten Temperatur ohne Nutzen, da die armen Menschen erstarrten, ehe sie ertranken. Wie die Geretteten in Cuxhaven erzählten, seien sie mit ihrem Boote zwischen erstarrten Leichen durchgefahren, die mit ihren Rettungsgürteln an der Oberfläche des Wassers schwammen und deren viele von den Geretteten erkannt wurden.

Herzzerreißende Momente werden natürlich noch mehr gemeldet. Die pflichtgetreuen Leute der Mannschaft, welche bis zuletzt an Bord des Schiffes blieben, reichten sich, als sie ins Wasser sprangen, die Hand und nahmen sich das feierliche Versprechen ab, daß die Ueberlebenden den Anverwandten der Umgekommenen die letzten Grüße überbringen würden. Der 1. Offizier Karlowa, welcher bis zuletzt Blaufeuer abgebrannt hatte, damit die Leute die Boote sehen konnten, ist mit dem Schiff untergegangen, aber später noch schwimmend auf einem Stück Holz gesehen. Er wurde durch andere ihn fassende Ertrinkende in den Grund gezogen. Ein junges Ehepaar nahm sich vereint durch Aufschneiden der Pulsadern das Leben. Der Schiffsarzt Dr. Feige, der Proviantmeister Otto Doß, der Oberstewart der zweiten Kajüte Drechsler, der Stewart H. Rueß und die Stewardeß Frau Bauerin verteilten bis zuletzt an die Passagiere die Rettungsgürtel. Diese wackeren Leute ertranken leider sämtlich. Der alte französische Havre-Lootse Mazeras, welcher seine letzte Lootsenreise machen wollte, da er sich bereits zur Ruhe gesetzt hatte, fand gleichfalls den Tod in Erfullung seiner Pflicht.

Der heillose Wirrwarr unter den Passagieren bei der entsetzlichen Katastrophe ist nach Aussage von Augenzeugen dadurch herbeigeführt worden, daß das Schiff sich binnen wenigen Minuten so stark auf die Seite legte, daß niemand auf dem Verdeck stehen konnte, und jeder, welcher nicht ein Tau oder irgend einen andern festen Gegenstand erfassen konnte, ins Wasser fiel. Eine große Anzahl Menschen flüchtete sich in die Takelage, jedoch vergebens. Dieselben wurden, da ihnen Hilfe nicht gebracht werden konnte, mit dem sinkenden Schiffe in die Tiefe gerissen. Es spielten sich unbeschreibliche Szenen ab. Sobald ein gefülltes Boot abfahren wollte, klammerten sich Hunderte, welche im Wasser schwammen, an dasselbe an und rissen es um. Ein Offizier verteidigte mit einem Beil in der Hand ein schon überfülltes Boot gegen die nachdrängende rasende Menge, aber all' seine Bemühungen waren vergebens. Es stürzten sich, ehe es vom Schiff abkommen konnte, so viel Menschen in dasselbe, daß es, wie drei andre Boote, ebenfalls umschlug. Ein anderes Boot kenterte drei mal und wurde von den im Wasser Schwimmenden immer wieder aufgerichtet, bis es schließlich mit zwölf Insassen sich aufrecht erhielt. Diese wurden bis auf drei, welche in dem Boote starben, gerettet. Nach Aussage der Geretteten war der Anblick, der sich ihnen nach dem Untergange des Schiffes darbot, ein geradezu grauenerregender. Ueberall schwimmen, laut jammernd, mit wahnsinniger Angst nach einem Rettungsmittel ausschauende Passagiere und Mannschaften durcheinander, kreischende Weiber, schreiende Kinder, ein wildes furchtbares Bild der schrecklichen Todesangst und — keine Rettung, denn die drei flott gebliebenen Böte, so gern die Insassen hierzu bereit waren, konnten mit dem besten Willen nicht alle retten, wenn sie sich nicht selbst dem unfehlbaren Untergange weihen wollten.

Auch soviel kann nach dem Bericht der Direktion und den Aussagen der Geretteten als feststehend angenommen werden, daß von dem Kapitän der „Cimbria" nichts unterlassen ist, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Er fuhr vorschriftsmäßig im Nebel, der um Mitternacht (Donnerstag) sehr dicht wurde, mit kaum halber Dampfkraft, und gegen 1¾ Uhr, als der Nebel sich noch mehr verdichtete, gab der Kapitän den Befehl, die Maschine auf „ganz langsam" zu stellen, wie es das Straßenrecht auf See vorschreibt. Unklar bleibt noch immer das Verhalten des „Sultan" vor und nach der Katastrophe. Ein Matrose, der gerettet worden, sagt aus, daß der „Sultan" sich durch das Nebelhorn bemerklich gemacht. Aber unmittelbar, nachdem das Warnungssignal gehört worden, erfolgte auch schon der Zusammenstoß. Wie sich aus der furchtbaren Beschädigung, die die „Cimbria" erlitt, und auch aus den Verheerungen am „Sultan" selbst ergiebt, muß letzteres Schiff mit vollem Dampf auf die „Cimbria" losgefahren sein. Rätselhafter bleibt noch das Verhalten des Kapitän Cuttill nach der Katastrophe. Nach der Aussage eines Passagiers des „Sultan" erklärte derselbe nach dem schrecklichen Zusammenstoß, der die „Cimbria" in die Tiefe senkte: er habe keine Zeit, sein Schiff sei selbst beschädigt, er müsse sehen, daß er selbst in Sicherheit komme. Nicht einmal Anstalten traf der Kapitän des