

Eingegangen
16 JUL 98
Staatsanwaltschaft
d. k. Oberlandesgericht.

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt

und
Anzeiger.

Amtsblatt des königlichen Land- und Amtsgerichtes Leipzig,
des Rathes und Polizei-Amtes der Stadt Leipzig.

Anzeigen-Preis
die 6 Spalten 20 Pf.
Reclamen unter dem Redaktionsstich (4 Spalten) 50 Pf., vor dem Familiennachrichten (6 Spalten) 40 Pf.
Größere Schriften laut unserem Preisverzeichnis, Ladeblätter und Hefen nach diesem Tarif.
Extra-Beilagen (gratis), nur mit der Morgen-Ausgabe, ohne Postbefreiung A 60.—, mit Postbefreiung A 70.—.
Annahmefluß für Anzeigen:
Abend-Ausgabe: Vormittags 10 Uhr.
Morgen-Ausgabe: Nachmittags 4 Uhr.
Bei den Filialen und Anzeigern je eine halbe Stunde früher.
Anzeigen sind stets an die Expedition zu richten.
Druck und Verlag von G. Volz in Leipzig.

Bezugs-Preis
In der Hauptstadt aber den im Stadtgebiet und den Bezirken errichteten Subskribenten abgeholt: vierteljährlich A 4.50, bei postamtlicher Ablieferung und Post A 5.50. Durch die Post bezogen für Deutschland und Oesterreich: vierteljährlich A 6.—, Directe tägliche Streifenlieferung ins Ausland: monatlich A 7.50.
Die Morgen-Ausgabe erscheint um 7/7 Uhr, die Abend-Ausgabe Montags um 5 Uhr.
Redaction und Expedition:
Johanneßgasse 8.
Die Expedition ist Montags ununterbrochen geöffnet von früh 8 bis Abends 7 Uhr.
Filialen:
Otto Neumann's Verlag. (Alfred Götze),
Unterpoststraße 3 (Sachsen),
Louis Köhler,
Rathhausstraße 14, part. und Königstraße 7.

Nr 355.

Sonnabend den 16. Juli 1898.

92. Jahrgang.

**Bestellungen auf
Reiseabonnements**
nimmt entgegen und führt für jede beliebige
Zeitsdauer aus
Die Expedition des Leipziger Tageblattes,
Johanneßgasse 8.

Die Grenzen.

A. D. Je weiter die Teilung der Erde fortschreitet, je höher der Boden bemohnt ist und je weniger Neuland verfügbar bleibt, eine um so wichtigerer Rolle spielt die genaue Begrenzung der einzelnen Staaten. Die Grenze im modernen Sinne ist ein Product relativer Uebersiedlung, wie der Uebergang zur Selbstständigkeit, ohne den es keine Grenze geben würde, eine Folge relativer Uebersiedlung ist. Je wichtiger und kostbarer der Boden wird, je fester ein Volk mit seinem Boden verknüpft, um so größer wird die wirtschaftliche und politische Bedeutung der Grenze.
Um die Grenzgebiete tadelt der politische Kampf der nach Ausdehnung ihres Bodens trachtenden Staaten, an die Grenzen sind die wirtschaftlichen Maßnahmen zur Förderung der nationalen Unterentwicklung in vorwiegend Theilen gebunden. Wirtschaftskriege und Waffenkriege haben ihren Schauplatz wesentlich an den Grenzen, die darum für das gesamte wirtschaftliche Leben eines Kulturvolkes von größter Wichtigkeit sind.
Localisierte Stämme in wenig bevölkerten Ländern kennen keine Grenze; auch wenn sie kein Nomadenleben mehr führen, sondern an bestimmten Orten sesshaft geworden sind, dehnt sich ihr Land um den Mittelpunkt ihrer Ansiedlungen nach allen Seiten aus, um sich allmählich ins Ungeheure zu vergrößern, in dem Urwald, der nicht eigentlich mehr zu ihrem Gebiete gehört, aber doch noch ihrer Jagd dient. Wird die Bevölkerung dichter, stoßen die einzelnen Stämme näher zusammen, so bleibt zwischen ihnen noch ein Rest unberührter Natur, der sich im Laufe der Zeit allmählich zu einer zusehender Bevölkerung mehr und mehr verengt, um schließlich zu einem Grenzraum zusammenzuschrumpfen, bis endlich die moderne Welt auch nicht mehr den schmalsten Grenzraum kennt. Das Land ist so locker geworden, jeder Staat hat sich so weit wie irgend möglich ausgedehnt, es blieb kein Raum mehr zwischen zwei Staaten, der keinem von beiden zu eigen war — die Grenze wurde aus einem

Randstreifen zu einer Linie, die auf Genauigkeit bestimmt ist.
Der wesentliche Unterschied zwischen dieser modernen Grenze, die in einer mit absoluter Sicherheit festgelegten Linie besteht, und den beiden Randstreifen, die sich zwischen weniger cultivierten Staaten in schwach bevölkerten Ländern erstrecken, das ist, daß letztere viel Unklarheit, viel Unbestimmtheit verursacht; der colossale Euphorer vermochte es nicht, sich mit seiner scharfen Grenzbestimmung in die ganz andere Verhältnisse hineinzufügen, er verstand es nicht, daß jenen Völkern der Begriff der Grenzlinie völlig unbekannt ist, daß es für sie bisher selbstverständlich war, über ihr eigentliches Gebiet hinaus in das weite Grenzland ihre Jagdhühner zu unternehmen; diese Ausübung alter, durch die unvollkommene Vertheilung des Landes bedingter Gewohnheiten hielt er für bloßwillige Grenzverletzung und bezichtigte die „Barbaren“ der Treulosigkeit und des Verrathes, obwohl sie nur handelten, wie es auch ihre alte Aufassung von der Grenze als selbstverständlich gegeben war. In dieser Richtung aufklärend gewirkt zu haben, ist ein Verdienst von Nagel, der auch in seiner vortrefflichen „Politischen Geographie“ der Frage der Grenzen eine eingehende Würdigung geschenkt hat.
Noch heute finden wir z. B. zwischen den Südamerikanischen Staaten keine festgelegte Grenzlinie, sondern nur weite Flächen zwischen den Staaten, die zunächst keinem von beiden zugehören. Je kostbarer nun der Boden wird, um so mehr sucht jeder Staat von dem Grenzgebiet für sich zu gewinnen, um so festiger werden die Grenzverhältnisse, die dort jetzt ununterbrochen toben. Das auch den europäischen Staaten noch in unserer Zeit manche Randfläche bei der Grenzregulierung paßirt ist, daß auch sie sich nicht immer in die Grenzlinie gehalten und bei ihrer Festlegung manchen Schwärzer gemacht haben, dafür sehen wir den besten Beweis in dem förmlichen Verdicten; dieses 159 Quadratkilometer große Flächenstück ist seiner Zeit bei der Grenzregulierung einfach übersehen worden, so daß es jetzt als selbständiger Staat besteht.
Weniger bekannt dürfte es sein, daß auch zwischen Preußen und Belgien ein in ähnlicher Weise bei der Grenzregulierung verfallener Randstreifen liegt; es ist der Flecken Wodroet bei Aachen, der seiner Zeit übersehen wurde und nun wieder zu Preußen, noch zu Belgien gehört, sondern festzusetzen in der Luft schwabte. Die beiden Staaten haben sich zu einer gemeinsamen Verwaltung geeinigt, und noch heute besteht dieser Zustand, der übrigens auch innerhalb der verschiedenen deutschen Bundesstaaten vorkommt, ein Beweis, daß man es bei Friedensverträgen und dergl. mit der Grenzregulierung nicht immer ganz genau genommen hat.

Die alten Grenzfehler beidseitigen noch heute die beteiligten Regierungen, in deren Interesse es natürlich liegt, entgültig Ordnung in den seitlang zwischen zwei Staaten schwankenden Gebieten zu schaffen. Die nachträglichen Regulierungen machen jedoch immer besondere Schwierigkeiten, so daß ihre Ausführung Jahrzehnte lang auf sich warten läßt.
Für die Frage wegen der Aufhebung des neutralen Gebietes von Wodroet zwischen den beiden Mitteln Preußen und Belgien wird von belgischer Seite herangezogen, daß, da der Neutralstreifen dieses kleinen Landstriches nicht sowohl politische als internationale Erwägungen zu Grunde gelegen hätten, die jetzt im Wesentlichen hinsichtlich geworden seien, die entgültige Auseinandersetzung darüber jetzt bessere Aussichten biete, als die seit 1816 schon mehrmals, aber immer erfolglos unternommenen Anläufe. Es wird bestätigt, daß der belgischen Regierung darüber jetzt bessere Aussichten biete, als die seit 1816 schon mehrmals, aber immer erfolglos unternommenen Anläufe. Es wird bestätigt, daß der belgischen Regierung darüber jetzt bessere Aussichten biete, als die seit 1816 schon mehrmals, aber immer erfolglos unternommenen Anläufe.
Dieser nun schon fast mehr als acht Jahrzehnten bestehende Zustand zeigt, wie auch zwischen modernen Kulturstaaten die Festigkeit und Genauigkeit der Grenzlinie bisweilen zu wünschen übrig läßt. Im Allgemeinen freilich ist zwischen diesen Staaten die Grenze überall zu einer ganz scharf bestimmten Linie zusammengedrückt, auch dort, wo praktisch von beiden Seiten ein schmaler Randstreifen freigelassen wird.
Für die politische Lage und Sicherheit eines Staates ist natürlich die Lage, Größe, Form und Art seiner Grenzen von größter Wichtigkeit. Gewöhnlich weist die Grenzlinie von der kürzesten Linie stark ab, besonders in den alten Kulturländern. Anders in den neueren Staatenbildungen und Colonien; dort verläuft die Grenze bisweilen auf Hunderten von Kilometern in schrägerer Linie; so die Grenze zwischen den einzelnen australischen Colonien und besonders diejenige zwischen den Vereinigten Staaten und Westindien. Auch Deutschlands Grenzen gegen Frankreich und gegen Rußland sind verhältnismäßig schwach gegliedert, sehr viel stärker die gegen Oesterreich, während z. B. die Langgrenze Italiens eine besonders stark gegliederte Aussehen hat. Je zersplitzter die Grenze, je mehr Aus- und Einspreizungen, um so schwächer ist sie natürlich, um so härteren klimatischen Schwächen bedarf sie.
Am besten läßt sich die relative Länge der Grenze ausdrücken, wenn man berechnet, wie viel Quadratkilometer der gesamten Bodenfläche etwa auf einen Kilometer der Grenzlinie entfallen; es zeigt sich dann am deutlichsten, welche Länder eine verhältnismäßig günstige Grenzlinie haben. So ent-

fallen z. B. in Deutschland auf 1 Kilometer Grenze 71 qkm Bodenfläche, und während Deutschland im Jahre 1871 um 3 Proc. seiner Fläche und um 4 Proc. seiner Bevölkerung vermehrt wurde, verlor die neue Grenze so günstig, daß die Gesamtgrenze des Reiches relativ — im Verhältniß zur Bevölkerung — eine Verminderung erfuhr. Je kleiner ein Staat ist, um so ungünstiger gestaltet sich seine relative Grenzlinie, die im Leben natürlich davon abhängt, wie weit die Grenzlinie von der geraden Linie abweicht. Welche gewaltigen Unterschiede in der relativen Grenzlinie eintreten können, dafür mögen folgende Beispiele genügen: Es entfallen nach Nagel auf 1 Kilometer Grenze in Deutschland, wie gesagt, 71 Quadratkilometer Bodenfläche, im Canton Basel nur 9,86 qkm, in Baden 9,85, in Sachsen 10,9, in Montenegro 16, in der Schweiz 22, in den Vereinigten Staaten aber 304 qkm! Der enorme Vortheil dieser günstigen Grenzverhältnisse für die Sicherheit des Landes ist ohne Weiteres klar. Ebenso selbstverständlich ist das Bestreben der Staaten, ihre zu schärfere Grenze gegenüber abzukürzen, indem sie mit Nachbarstaaten Bündnisse schließen. Während Deutschlands z. B. seine Grenze durch den Dreikönig und die österreichische Grenzlinie verläuft hat, bewirkt das italienische Bündniß nur eine indirecte Grenzverlängerung insofern, als es einen Theil der französischen Macht von der deutschen Grenze ab- und nach Italien lenkt. Ebenso gestaltet sich die indirecte Grenzverlängerung durch den Zweikönig gegenüber Deutschland. Die günstigste Grenze aber hat das mercurumflossene Albanien — darum genügt es sich selbst zur Noth als „Einbau“. Je weniger aber die Natur die Grenzen eines Staates durch ihren Schuß begünstigt, um so mehr hat der Staat die unabwendbare Aufgabe, den natürlichen Schuß durch künstlichen Schuß zu ersetzen und zu ersetzen zu ergänzen.
Deutsches Reich.
* Berlin, 15. Juli. Die staatliche Haftung für Versehen der Beamten ist eine Frage, welche schon wiederholt als besserer Regelung bedürftig erachtet worden ist. Einen wesentlichen Fortschritt bringt in dieser Richtung das jetzt vorliegende Entwurfsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch in Bayern. Der Artikel über die Haftbarkeit des Staats und der Communalverbände lautet:
„Für den Schaden, den ein Beamter des Staats, einer Gemeinde oder eines Communalverbandes in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt einem Dritten zufügt, haftet der Staat oder der Verband, in dessen Diensten der Beamte steht, in gleicher Weise, wie der Beamte, so weit der Schaden von diesem nicht zu erlangen ist.“

Feuilleton.

Ein geretteter Oesterreicher von der „Bourgoigne“.

Wien, 13. Juli.
Seute Nachmittag erschien, so schreibt die „N. Fr. Pr.“, in unferem Redaktions-Bureau ein sonnenbrannter Mann, der unferen Redaction trug und dessen rechter Arm sammt der Hand bandagiert war. Er war einer von der Mannschaft der „Bourgoigne“, und zwar ein geborener Oesterreicher, der sich aus dem Untergang des Schiffes gerettet hatte und uns nun mündliche Mittheilungen über die furchtbare Katastrophe und über seine eigenen Erlebnisse dabei machte. Der Aufklärung legitimirte sich durch ein Certificat der österreichisch-ungarischen Botschaft in Berlin als Friedrich Heuschel, aus Kalle in Krain gebürtig. Durch das Unglück unserer Botschaft war ihm seine Eisenbahnerlei für die Rückreise in die Heimath und die Unterstützung der Behörden erwirkt worden. Auf Grund seines österreichischen Marinepatentes ist er in den Besitz eines belgischen Marinepatentes gelangt. Die Berliner Botschaft besitzte auf dem auch von der Wiener Polizei-Direction videnten Documente, daß Heuschel als Quartiermeister auf der „Bourgoigne“ gebürtig hat und Kugenauge der Katastrophe bei Sable Island gewesen ist. Er stand in der kritischen Nacht vom 3. auf den 4. dieses Monats als Quartiermeister am Steuer der „Bourgoigne“ und hat die entsetzlichen Kampfszenen zwischen der Mannschaft und den Passagieren des untergehenden Dampfers mit eigenen Augen angesehen. Er trägt auch die Spuren derselben an seinem Leibe, denn die Wunden am rechten Arme sind die Folgen von Schüssen mit dem Kubler, welche ihm die französischen Matrosen beigebracht haben, als er in einem der Boote zu gelangen suchte.
Der Heuschel, der sich von hier nach Laibach begibt, wo seine Familie lebt, ist nicht der deutschen und der englischen, französischen und italienischen Sprache vollkommen mächtig. Die Kenntniß des Italienischen hat ihm, wie aus der nachfolgenden Erzählung erhellt, sein Leben gerettet. Er hat früher bei der österreichisch-ungarischen Marine und beim Oesterreichischen Lloyd gedient, hand seit sechs Jahren im Dienste der Compagnie Transatlantique, deren Eigenthum die „Bourgoigne“ war, und hatte schon zweimal auf diesem Schiffe den Ocean durchquert. Seine Darstellung enthält Vieles, was bis jetzt noch nicht bekannt war, und ist darum von Werth, weil durch sie dem Leser ein Bild von dem gemachten Verbrechen gegeben werden kann, die vollen, unerschütterlichen Gewaltthatigkeiten der französischen Matrosen abzuliegen.
Der Steuermann Heuschel begann seine Darstellung ungefähr folgendermaßen: Wir hatten New York am 2. Juli verlassen und waren beinahe 18 Stunden unterwegs, als die Katastrophe sichtlich von Sable Island sich ereignete. In der kritischen Nacht hatte ich die Wache auf der Steuerbordseite und stand an den Mast gelehnt. Rings um und herbelebte dichter Nebel und tiefe, finstere Nacht. Nur eben alle fünf Minuten erklingenden Signalpfeifen des

Rebelhorns, welche das Signalment bei Nebel vorschreibt, war kein Laut zu hören. Die Passagiere und die Mannschaft — die Wache abgenommen — schliefen; Capitain Deloncle kam gegen 1 Uhr Nacht auf Deck, um wegen der bei Sable Island gelagerten zahlreichen und gefährlichen Sandbänke den Kurs zu wechseln. Wir fuhren in der Richtung Nordost, wend Wind vor dem Segel, mit einer Geschwindigkeit von 12 Seemeilen in der Stunde. Da, gegen 1/2 Uhr Nacht, vier plötzliche der Kullager auf Bug: „Segel an Steuerbord!“
Capitain Deloncle, welcher dem fremden Schiffe ausweichen und in parallele Richtung mit demselben kommen wollte, befahl sofort: „Hart Backbord!“ Doch war es bereits zu spät. Der Steuermann konnte das Ruder nicht mehr anführen. Das fremde Schiff fuhr direct auf unsere Schiffsmitte los. Ein furchtbarer Stoß, ein dröhnendes Krachen, und das entsetzliche Unglück war geschehen.
Es ist schwer, die nun folgenden Szenen zu schildern. Capitain Deloncle wurde vom Schreden so erfaßt, daß er verzag, die Schotten zu schließen. Auf der Steuerbordseite befindet sich nämlich ein elektrischer Leiter. Ein Ringstrom auf diesen Leiter hätte genügt, um sämtliche Schotten — es sind dies die wasserdichten Wände zwischen den Cabines — zu schließen. Der Capitain rief nun unablässig in voller Verzweiflung: „Mon Dieu! Mon Dieu! Tout est perdu!“ Er hatte überdies noch, schwere Dichtungsstellen an, die ihm zu Fall brachten, als er von der Commandobrücke aus auf das Deck springen wollte. Dem Stoß folgte augenblicklich wildes Krachgeschrei, denn durch das mindestens zehn Quadratmeter weite Loch ergoß sich das Wasser wie ein brausender Wildbach in das Innere des Schiffes. Die „Bourgoigne“ hatte Kern geladen, das begierig das Wasser aufzug und so zu dem rapiden Sinken des Schiffes noch beizug.
Nach dem Zusammenstoß hatte sich die „Bourgoigne“ auf die Steuerbordseite gelegt, so ließ, daß die Deckfläche fast vertical stand und zum Theil unter Wasser gerieth. In Folge dessen trauten alle, die auf Deck kamen, bread und Biele ertranken so auf dem Schiffe selbst. Dies geschah namentlich den zahlreichen Kindern italienischer Auswanderer, die mit ihrem Familien an Bord der „Bourgoigne“ die Rückreise nach Europa angetreten hatten.
Für die Rettungsaction selbst kamen von dem auf dem Schiffe befindlichen neun Rettungsbooten nur die vier Boote auf der Steuerbordseite in Betracht, da in Folge der starken Neigung des Schiffes die an der Steuerbordseite befindlichen Boote über das Bord hinausgingen, so daß sie nicht in das Wasser gelassen werden konnten.
Um die Hilfe in diesen vier Booten entspannen sich nun furchtbare Kämpfe, welche den jenseitigen Schreden noch vermehrten, von dem Alles erfüllt waren. Die Matrosen der Steuerbordwache führten sich sagendlich auf die noch in der Luft hängenden Boote. Eines der Boote, an welchem das mir zunächst befindliche Boot hing, wurde von Jemandem gefaßt. Die Besatzung führte aus dem nun senkrecht herabhängenden Boote ins Meer. Dann fiel das zweite Boot. Wie rasend führten die Matrosen auf das Boot zu und hatten im Nu alle Plätze besetzt. All dies ging blitzschnell vor sich.
Eine schauerliche Beleuchtung empfangen diese Szenen durch

den in der Küche entstandenen Brand. Durch die Festigkeit des Stoßes war das Feuer aus den Herden, auf denen eben der Kaffee für die neue Wache bereitet wurde, herausgeschleudert worden und steuerte sich jäh dem in der Küche zum Troden aufgespeicherten Reisholz mit. In dem Flammenschein sah man deutlich die todbringende Verwirrung. In allen Sprachen hörte man um Hilfe rufen, und die Schreie der Todesangst klangen die Höhe und das Wuthgeschrei der Passagiere, die durch die Matrosen gehindert wurden, die Rettungsboote zu erreichen. Die Italiener leisteten verzweifelte Gegenwehr und jagten ihre Messer. Die Boote, die für dreißig Personen berechnet waren, trugen 70 und mehr Insassen, die in dem Boote bereit, seinen Nachbar über Bord zu stoßen, um sich selbst zu retten.
Die Sicherheitsgürtel und die Schwimmhölzer, die vor die Brust gebunden werden, verfielen fast vollständig. Die meisten liefen über Bord, und der Rest war unbrauchbar. Jammerliches Geschrei stand eine Gruppe von drei polnischen Frauen, ihres Reichthums Kürdiner, die Gebrauterteiler über dem Kopf, die in fatalistischer Wuth des Todes harrten.
Alle diese Szenen hatten kaum zwei Minuten gedauert. Das Schiff begann sich auf die andere Seite zu neigen. Ich benutzte diesen Augenblick und sprang über Bord. Ich schlief den Rand des Raub eines der Rettungsboote. Sofort schlugen die französischen Matrosen mit Kubern auf meinen Kopf und auf meinen rechten Arm. Ich ließ aber nicht los und rief einem Italiener in seiner Muttersprache zu, mir ins Boot zu helfen, was dieser auch mit Aufseher aller Kräfte that. Hierbei erhielt ich noch einige Diebe auf den Rücken und den Hüften. Nun lag ich ebenfalls mein Messer, um mich zu wehren, und gelangte endlich in das Boot. Die „Bourgoigne“ machte noch etliche Wenden und versank endlich, einen weiten und tiefen Strudel ziehend. Mit ihr ertranken der Capitain, die Officiere bis auf den dritten Mann, der sich retten konnte, der Arzt, die Backbordwache, welche ihre Schlagheit hatte, daher zu jener Zeit unter Deck war, die auf dem sofort gesunkenen Theile des Schiffes schlafenden Capitain-Passagiere und das Maschinenpersonal. Das letztere dürfte verbrannt sein, da auch aus den Resten die beste Noth herausgefallen sein mußte.
In anderem Boot begann ein neuer Kampf. Die französischen Matrosen hatten sich von dem in dem Boot befindlichen Steuermann, welcher aus einem höchsten Kam, einem Haß Wasser, Salzleisch und Zwieback besteht, das Ruder bemächtigt und begannen zu trinken. Ich besprach mich aber mit den Italienern. Wir überließen die Franzosen, nahmen ihnen das Ruder ab und warfen es in das Meer. Nun mußte an das Herkommen gedacht werden. Dem Ruder konnte der Überführung des Bootes wegen natürlich keine Rede sein. Die Franzosen weigerten sich, zu steuern, die Italiener verstanden nicht davon. Mein Arm hatte bei dem Kampfe erhebliche Verletzungen davongetragen, so daß ich allein das Steuer nicht handhaben konnte. Ich übergab dasselbe einem Italiener, und mit Hilfe meiner Weisungen gelang es, das Boot vor dem Untergang zu halten.
Von dem fremden Schiffe, mit dem wir zusammengekommen waren, konnten wir in dem dichten Nebel nichts erkennen.

So trieben wir zwölf Stunden auf hoher See herum. Unschlüssig tauchte die „Gromatysbire“ vor unseren Augen auf. Wir besichtigten unsere Pranken auf den Kubern und gaben dem Schiffe Signale. Dieselben wurden erwidert. Der Dampfer näherte sich uns. Wir waren gerettet. An Bord der „Gromatysbire“ waren bereits zahlreiche andere Schiffbrüchlinge von der „Bourgoigne“, die von dem Schiffe aufgefressen worden waren. Die „Gromatysbire“ hatte bei dem Zusammenstoß ebenfalls ein Deck davongetragen und die Mannschaften mußten die ganze Zeit an den Pumpen arbeiten, um das Wasser zu entfernen. Das Schiff fuhr nach Halifax.
Auf dem Wege dahin wurde ein Theil von uns von dem nach England fahrenden „Egyptian“ übernommen. Wir landeten in Kingston, wo ich bei den englischen Behörden in Hamefence des französischen Consuls die hier angeführten Ursachen berichtete und bezeugen mußte. Ich selbst bin ohne alle Mittel und bin auf die Wohlthätigkeit der Compagnie Transatlantique angewiesen. Heuschel behauptet auch, daß er bereits in früheren Berichten einwärtigen Angländerin sei noch eine Frau, eine deutsche Wunderrante, gerettet worden, und zwar in demselben Boote, in welchem er sich selbst.
Friedrich Heuschel theilte uns ferner mit, daß die Vermannung der „Bourgoigne“ meistens aus Corfen bestand. Die Disziplin auf dem Schiffe sei die denkbar schlechteste gewesen. Das Schiff war auch mangelhaft angefertigt. Obwohl erst in jüngster Zeit erbaut, hatte die „Bourgoigne“ nur eine Schraube, während die modernen Dampfer fast alle zwei Schrauben besitzen. Ueber jeder Noje soll ein sogen. „Lebensretter“ angebracht sein. Auf der „Bourgoigne“ haben die meisten „Lebensretter“ überhaupt gefehlt, und auch Angaben Heuschel's soll erst auf je drei oder vier Nojen einen entfallen sein. Der Steuermann, der nach dem Untergang des Schiffes auf jedem Rettungsboote befinden muß, bestand aus einem verheimlichten Zwischad, der von den Wäckern bereits angegriffen war, und aus schlechtem Wasser.
Auf den deutschen und auch den meisten anderen Schiffen wird täglich Vermittlungs das „Mar an die Rettungsboote“ und Nachmittags werden die „Retterpfeifen“ geblät, damit bei einem Unglücksfälle die Mannschaft gefahrlos gerettet wird und gerettet ihre Pflicht erfüllen kann. Auf der „Bourgoigne“ fanden, wie Herr Heuschel erzählt, überhaupt keine solchen Uebungen statt, wodurch auch die Disziplinlosigkeit und die Panik, die auf dem Schiffe herrschte, erklärlich wird.
Nach dem Untergang Heuschel's soll der Zusammenstoß nicht, wie immer berichtet wurde, um 5 Uhr früh, sondern schon um halb 2 oder höchstens um 2 Uhr Nacht bei tiefer Dunkelheit erfolgt sein. Er sucht dies folgendermaßen zu beweisen: Um halb 12 Uhr Nacht wurde, wie gemeldet, die Wache getriebselt und ich kam auf Posten. Eine halbe Stunde brauchten wir, um Posten zu trinken. Das Backbordboot dauerte ebenfalls eine halbe Stunde, und es kann höchstens eine Stunde vergangen gewesen sein, als der Zusammenstoß erfolgte. Ueberdies lag dichter Nebel über der See, es herrschte tiefe Dunkelheit, und auf hoher See beginnt es jetzt bereits um 3 Uhr zu regnen, um welche Zeit ich auch der Nebel hebt.
Ich habe — schloß Heuschel seine Mittheilungen — heute noch in meine Heimath zu meiner Frau und meinen Kindern. Was ich weiter machen werde, weiß ich noch nicht, jedenfalls trete ich nicht mehr bei einer französischen Gesellschaft ein.