

Deutsche Sozialdemokratie in London.

London, den 26. Mai. Anschläge an den Straßengassen des östlichen Theiles von London haben zu einer auf gestern anberaumten Versammlung ein, die dem Deutschen im fremden Lande ein schönes Fest zu bieten versprach, in der That jedoch zu einer der denkbar peinlichsten Scenen geworden ist. Die Sache erscheint politisch und social wichtig genug, um an dieser Stelle etwas ausführlicher behandelt zu werden. Vier deutsche Vereine in hiesiger Stadt hatten neulich den Beschluß gefaßt, dem gegenwärtig anwesenden deutschen Kronprinzen eine Loyaltitätsadresse und gleichzeitig einen Glückwunsch wegen der Rettung des Kaisers darzubringen. Die Vereine bestanden größtentheils aus Arbeitern und die Absicht ging also auch dahin, vorzugsweise an die Arbeiter zu appelliren. Der betreffende Aufruf wurde nun gestern theils durch Plakate, theils durch das „Londoner Journal“ bekannt gemacht. Es heißt darin: „Die Anwesenheit des deutschen Kronprinzen in London hat in allen Schichten des deutschen Lebens jene fremde Theilnahme erregt, die der Erde des deutschen Ehronen seit je seinem Auftreten in England gefunden, die sich jedoch diesmal in erhöhtem Maße bekundet, da wir in ihm jetzt den höchsten und edelsten Vermittler zwischen dem Volke und dem Kaiser erblickt. Ueberbringung des Ausdrucks der herzlichsten Freude über die glückliche Rettung des Kaisers betrachten. . . Deutsche Arbeiter! Versammelt Euch in Massen Sonntagabend 26. des Monats Mai um 8 Uhr in der Straße des Königs Wilhelm, um die Beschlüsse einer Adresse und Wahl einer Deputation.“ Der Kronprinz hat sich bereit erklärt, die Vertreter der Arbeiter heute Nachmittag zu empfangen.

Zur Versammlung waren reichlich 100 Personen erschienen. Bei der Eröffnung nahm das von jenen Vereinen eingekaufte Comité aus der Tribüne Platz; man verlas zu nächst die Ansprache und gab eine kleine Auseinandersetzung, um den Zweck der Zusammenkunft darzulegen: es wurde betont, daß dieser lediglich darin läge, über die Form der beabsichtigten Adresse zu beraten, eine Delegation über den Werth oder Unwerth des schon beschlossenen Schrittes sei dagegen auszuentscheiden. Diese Erklärung genigte, um in den, gewissermaßen als Gähler der gedachten Vereine erschienenen einen Sturm der Entrüstung zu erregen. Die erste Forderung — nach republikanischer oder socialistischer Weise, nach dem A-B-C der Menschrechte, der Volkssouveränität u. c. — war Bureauwahl, die zweite betraf die vollständige Freigabe der Besprechung. Männer und Jungen, die als Uribid des leidenschaftlichen, rücksichtslosen Agitators gelten können, ergriffen das Wort und führten dasselbe in einer Weise, die aller Beschreibung, die jeder Regel über Anstand und Takt spottet. Die Vereinigungen, soweit sich solche gegenüber diesen Scenen überhaupt noch vorwagten, suchten ihr Hausrecht in ihrem Local geltend zu machen. Vergebens. Ja, nach zwei oder drei Minuten geschah es gar, daß die Sozialdemokraten oder Kommunisten — denn das wollten die Aufseher sein — ohne Weiteres natürlich unter furchtbaren Aufregung, ein eigenes Bureau wählten und die bisherigen Führer von der Tribüne herabdrängten oder vielmehr herabwarfen. Widerstand hätte ohne Zweifel zu einem blutigen Zusammenstoß führen müssen. Was hiernach weiter im Saale erfolgte ist, vermögen wir nicht anzugeben: das Vernehmen eines Menschen, der das geringste Zeichen des Mißfallens über ein solches Verfahren gegeben hätte, wäre unter den sich wie toll gebenden Massen mehr wie befehlisch gemeint. Der ruhige Theil zog sich daher vorläufig in ein anderes Zimmer zurück. Hier wurde beschlossen, in energischer Weise das Hausrecht zur Anwendung zu bringen, um dabei jedoch jede unnötige Ausschreitung zu vermeiden, eine Abtheilung von Politicern zur Unterstützung heranzuziehen. Letztere erschienen und wohl oder übel mußten jetzt die „Sieger“ das Feld räumen. Nachdem sich endlich auch die Menge — namentlich deutsche Arbeiter, natürlich niederen Schichtes, — welche längere Zeit vor der verschlossenen Thür geknarrt, verzogen hatte, begannen die eigentlichen Einberufer ihre Versammlung aufs Neue; an dieser nahmen etwa 60 Personen, mit Ausnahme von drei oder vier Schriftstellern ausschließlich Arbeiter, Theil. Die Sitzung verlief jetzt ruhig und, wenn wir die paar kleinen persönlichen Meinungen bei der Wahl der Deputation unbeachtet lassen, in recht zufriedensvoller Weise.

Der Schreiber dieses, ein in der jungen Sache durchaus unbeschäftigter Mann, hat mit tiefer Trauer dem ersten Theile des Abends beigewohnt. Arbeiter, deren Herz auch in der Ferne für Vaterland und Kaiser schlägt, hatte eine patriotische Handlung gewollt; sie hatten sich dabei an alle Arbeiter Londons gewandt, die auf demselben Boden stehen. Dem gegenüber erhebt sich eine Partei, welche die Freiheit und Weiblichkeit u. s. w. zu vertreten vorgiebt, mit jener Tendenz aber nicht das Geringste gemein hat, bringt durch eine, wie sich erweisen läßt, schriftliche und mündliche Agitation, ihre schlechtesten Elemente in Bewegung. Auf ihre Majorität jedoch, ist auch der letzte Rest von Anstandsgefühl vergessen und selbst im Auslande wird den eigenen Vankleuten ein Schimpf bereitet, der diesen nicht von dem Pöbel einer fremden, ja feindsüchtigen Nation angethan werden könnte.

Nach 7 Uhr. Vened Austritten der Sozialisten am gestrigen Tage fand heute ein würdiges Nachspiel. Nachmittags 2 1/2 Uhr hat sich am deutschen Posthause-Hotel die aus 28 Personen bestehende Deputation eingefunden. Neben ihnen jedoch und zwar in bedeutend größerer Zahl waren die Aufseher vom Tage vorher vertreten. Sobald das Zeichen zum Eintritt gegeben, waren sie es, die sich in Masse ins Haus drängten. Der hieningelassene Führer der Vereinsmitglieder vermochte

indes noch rechtzeitig ein Zeichen zu ertheilen, so daß dieselben zurückgewiesen werden konnten, bevor sie in die Zimmer gelangten. Jetzt blieb nichts Anderes übrig, als die wirklich Eingeladenen durch eine Hintere- oder Seitenthür vorzulassen, wonach denn auch die Audienz — in welcher der Kronprinz und die Kronprinzessin ihre ganze Lebenswürdigkeit entfalteten — stattfand. Mittlerweile nahmen die Sozialisten vor dem Palais Aufstellung und begannen Reden zu halten, sowie die Marschälle zu singen. Die Folge war natürlich wiederum Einschreiten der Polizei. Der letzte Akt erfolgte endlich nach Entlassung der Delegirten, wo man sich nicht entbidete, von den letzteren einzelne theillich anzugreifen.

Zur Katastrophe von Follstone.

Ueber die Einzelheiten des Unterganges des stolzen Schiffes erhält das „Berl. Tagel.“ von seinen Spezial-Korrespondenten in Follstone und London die nachfolgenden Mittheilungen, welche sie zum Theil den Berichten von Augenzeugen entnommen haben. Wir geben diese Depeschen in der Reihenfolge, in welcher dieselben eingetroffen sind: London, 1. Juni, Morgens 6 Uhr. Die in der Nähe des Schanzenlagers befindliche Flottille von Follstoneer Fischerbooten rettete 87 Personen und brachte sie an Bord der Panzerfregatte „Preußen“. Die Geretteten baten, daß man sie nicht auf den „König Wilhelm“ bringen möge, da sie fürchteten, daß dieses ebenfalls stark beschädigte Schiff auch sinken könnte. Von den herbeieilenden Booten wurden auch viele Uniformen aus dem Meere aufgespült. Die englische Admiralität hat dem Contre-Admiral Batsch angeboten, in Portsmouth für ihn ein besonderes Dock für den „König Wilhelm“ herzurichten zu lassen.

London, 1. Juni, Morgens 7 Uhr. Nach den soeben mir zugehenden Nachrichten beträgt die Gesamtzahl aller an Bord des „Großen Kurfürst“ befindlich gewesenen Seelen 600. Es wurden im Ganzen 255 Mann gerettet. Davon sind 85 an Bord des Schiffes „König Wilhelm“, 170 an Bord des „Preußen“ gebracht worden.

London, 1. Juni, Morgens 7 Uhr 15 Min. Die Panzerfregatte „Preußen“ und „König Wilhelm“ sind wohlbehalten in Portsmouth angekommen. Nach der Ansicht der „Times“ hätte eine größere Zahl von Personen wohl gerettet werden können, da die Zeit, welche zwischen dem Zusammenstoß und dem Sinken des Schiffes lag, für das hülfreiche Einschreiten des nicht betroffenen Schiffes genügend lang war. Die „Times“ meint, daß hierüber eine Erklärung wohl zu erwarten sei. Alle englischen Morgenblätter sympathisiren in warmer Weise mit dem Unglück, welches Deutschland betroffen. Der Lord-Mayor von London beabsichtigt, eine Nationalsubscription zum Besten der Wittwen und Waisen der Verunglückten zu eröffnen.

Follstone, 1. Juni (via London), 10 Uhr 45 Min. Morgens. Ich habe viele Augenzeugen der Katastrophe gesprochen; allein Alle sahen nur den Schiffsstumpf und nicht die wirkliche Katastrophe, den Zusammenstoß, da von den deutschen Schiffen noch kein einziger Mann landete und alle Berichte von englischen Schiffen herrühren, welche mit ihren Booten nahe waren. Alle Berichte, sowohl die der englischen Schiffer in nächster Nähe, als auch die der Beobachter am Ufer stimmen darin überein, daß der „Große Kurfürst“ und der „König Wilhelm“ zu nahe nebeneinander dampften. In einer Distanz von Kobellänge vom Lande konnte man glauben, daß beide Panzerfregatten nur ein Schiff waren. Ich sprach den Schiffer Saunders aus Follstone, welcher der nächste britische Augenzeuge der Katastrophe war. Er erklärte als positiv:

„Das Unglück geschah, weil der „König Wilhelm“ es versuchte den Kurs zu ändern, um einer fremden Barke auszuweichen, welche gerade eine englische Viertelmeile vor seinem Bug steuerte. „König Wilhelm“ steuerte deshalb etwas nördlich, wie um eine Wendung zu machen; im nächsten Augenblick kollidiren auch schon die Schiffe. Der „Große Kurfürst“ wurde vom Stoß an Mittelmast-Vegend getroffen. Von dem rammen den Schiffe fielen die Masten durch die Gewalt des Stoßes. Der „Kurfürst“ begann augenblicklich zu sinken, er legte sich sofort auf die Seite, so daß man den Kiel sehen konnte. Das sinkende Schiff sah einem tiefen Walfische gleich; denn ebenso sprangen aus dem Neffungen, wie Vaken, Schornsteinen u. d. h. sofort die Nothflage, welche „Wir sinken“ besagt, empor. Die Matrosen rannten auf die andere, höher gelegene Seite des Schiffes, und in genau fünf Minuten kam mit unbegreiflicher Schnelligkeit das Schiff. Alles verschwand von der Oberfläche des Wassers. Wlos die in nächster Nähe befindlichen englischen Fischerboote konnten die Schwimmenden retten. Ungefähr achtzig andere Verunglückte wurden von den Booten des „König Wilhelm“ mittels Booten gerettet. So sagte Schiffer Saunders aus, der den Eindruck eines glaubwürdigen und gewissenhaften Mannes macht. Saunders erzählte mir weiter und seine Aussagen wurden mir allenthalben bestätigt, daß das Geschrei der Ertrinkenden ein herzzerreißendes war. Die Schiffer hätten gern Alle retten mögen, aber sie hatten weder Zeit noch genug Hände dazu. Meine Gewährsmänner sahen Hunderte elend untergegangener. Ich selbst sah in Follstone einzelne wenige gerettete angedrängte Gegenstände, wie Nothbücher und dergleichen. Allein nach ungefähre fünfzehn Minuten, so erzählt Saunders weiter, war absolut nichts mehr zu sehen, wo der „Kurfürst“ gesunken war. Ein anderer Augenzeuge, der aus größerer Distanz den Untergang beobachtete, sagte an: er sah durch seine Teleskop deutlich, daß auf den kollidirenden Schiffen

keine Konfusion stattgefunden hatte. Die Mannschaft auf dem sinkenden Schiffe wurde massirt auf einer Seite und ging mit dem Schiff unter, ohne anscheinend weitere Rettungsanstalten machen zu können. Auch sah dieser Augenzeuge deutlich, daß der „König Wilhelm“ seinen Bug wendete (port her helm), wodurch leider eine sofortige Kollision entstand. . . Ich fand hier in Follstone die größte Aufregung und das wärmste Mitgeföhl. Schon auf der ganzen Fahrt hörte man das tiefste Bedauern über die schreckliche Kunde aussprechen. Hier bejammern die Leute zumeist, daß sie nicht mehr hatten retten können. Der deutsche Kronprinz hat sich mit Energie der Rettungsarbeiten angenommen. Ein hier aus London eintreffendes Telegramm zeigt an, daß dort sofort eine Sammlung für die Wittwen und Waisen veranstaltet wird.

Ich behaupte, im Augenblick noch nicht die Namen der geretteten Mannschaften angeben zu können, da Contre-Admiral Batsch darauf beschränkt hat, vorläufig nur die Namen der geretteten Offiziere ans Land zu melden.

Portsmouth, 1. Juni. (Original-Telegramm.) „König Wilhelm“ ist im Dock trocken gelegt; die Werft ist bereit, seine Reparatur in drei bis vier Wochen auszuführen. Der Kronprinz des deutschen Reichs geht morgen nach Portsmouth zum Geschwader. Die Geretteten werden am Montage mit „Preußen“ nach Wilhelmshaven übergeführt werden.

Berlin, 2. Juni Vorm. (Original-Telegramm.) Die Admiralität wird morgen früh in der Lage sein, die Namen der Geretteten veröffentlicht zu können. Bis dahin müssen alle Anfragen unbeantwortet bleiben. Eine frühere Namensangabe konnte nicht stattfinden, weil „König Wilhelm“ zunächst seine sichere Ueberführung nach Portsmouth zu bevorzugen hatte.

Die „Nordd. Wg. Ztg.“ schreibt: „Die zu Grunde gegangene Panzerfregatte „Großer Kurfürst“ war ein Turmschiff, dessen Bau im Jahre 1869 begonnen war. Der Schiffskörper der Fregatte bestand aus Eisen. Die Konstruktion derselben war nach dem Jellensystem ausgeführt, d. h. mit Doppelwänden und mit Einschlingung in eine sehr große Zahl wasserdichter, von einander geschiedener Räume. Der Schiffsboden ist doppelt. Bei einer Länge von fast 94 m und einer Breite von 16 m, einer Tragfähigkeit von 6700 Tonnen und einer Maschinenkraft von 5400 indizirten Pferdekraften trug die Fregatte einen 1,10 m unter Wasser reichenden Panzergürtel; derselbe zog sich nach oben bis an die ganz gepanzerte Kajematte, welche die beiden Drehbatterien und den Schornstein umschloß. Die Stärke des Kajemattenpanzers war ca. 21 cm und die der Drehbatterie 21 und 26 cm, der Panzergürtel war in der Mitte 24 cm und verjüngte sich nach vorn und hinten. Die Armirung der Drehbatterie bestand aus je 2 (im Ganzen 4) langen 26 cm Ringgeschützen. Um diesen letzteren ein möglichst weites und freies Schußfeld zu gewähren, war das circa 1 m hohe Schanzkleid zum Umklappen eingerichtet. Außer diesen 4 Turmgeschützen bestand die Armirung noch aus je einer 17 cm Kanone in der vorderen und hinteren Schiffsmitte. Auf diese Weise war Vorlesung getroffen, daß man von dem stillliegenden Schiffe nach jedem Punkte des Horizonts mit wenigstens einem Geschütze schießen konnte. Die aus der Fabrik von Egells zu Berlin hervorgegangenen Maschinen erhielten ihren Dampf aus 6 Kesseln, denen nur ein Dampfmaschinen geschütteter Schornstein entsprach. Außer den zur Fortbewegung des Schiffes dienenden Maschinen waren noch Hilfsmaschinen zum Heben der Anker, zum Drehen der Thürme und zur Steuerung des Fahrganges angebracht. Mit Hilfe der Maschinen zum Drehen der Thürme konnten die Bedienungsmannschaften leicht die Geschütze richten. Der ganze Schiffsraum war von einem Nebenschiffen netzartig durchzogen; mit denselben in Verbindung standen Pumpen zur Bekämpfung des bei etwaigem Ledwerden eindringenden Wassers. Auch für Ventilation und Trintwasser war auf dem Schiffe georgt. Um dasselbe in den Stand zu setzen, auch ohne Benützung der Maschine und ohne seinen über 600 Tonnen betragenden Kohlengehalt in Anspruch zu nehmen, weitere Fabriken unter Segel zurücklegen zu können, besaß es die volle Takelage einer Fregatte. Die Befestigung und Disposition der Takelage auf Deck hatte große Schwierigkeiten, da sie das Schußfeld der Geschütze nicht hemmen, noch einschränken durfte. Um diese Hindernisse zu beseitigen wurde eine Brücke angelegt, welche um den Schornsteinmantel herum über die Thürme bis an den Großmast reichte. Die Takelage hinderte auch die Unterbringung der zahlreichen Boote, unter denen besonders ein Dampfboot schwer anzubringen war, da die Möglichkeit schneller Aussetzens gewahrt bleiben mußte. An Befestigung hatte „Der große Kurfürst“ 470 Mann incl. Offiziere, Seefoaten, Handwerker und Maschinenpersonal.“

Halle, den 3. Juni. Der uns heute zugegangene „Evening Standard“ vom 1. Juni bringt nähere Einzelheiten über den traurigen Untergang des „Großen Kurfürsten“ mit einem Verlust von etwa 300 Menschenleben. Das deutsche Geschwader bestand aus dem „König Wilhelm“ 26 Kan., „Großer Kurfürst“ 6 Kan. und „Preußen“ 6 Kan. Die kleine Flotte, aus den besten Schiffen der deutschen Marine zusammengesetzt, verließ Wilhelmshafen am Mittwoch Abend mit der Bestimmung, sich nach Gibraltar zu geben, vorher aber in Plymouth anzuhalten.

Der „König Wilhelm“ 1868 in England gebaut, 8000 Pferdekraft, ist mit 8 1/2 sölligen Eisenplatten gepanzert und mit 26 Geschützen zu je 12 Tonnen armirt. Der „Große Kurfürst“ und „Preußen“, je zu 5400 Pferde-

kräftig, sind mit 4 Geschützen zu 21 Tonnen und 2 Geschützen zu 26 Tonnen ausgerüstet und ebenfalls mit 8 1/2 zölligen Eisenplatten gepanzert. Diese beiden Schiffe sind auf deutschen Werften gebaut.

Alles ging gut bis am Freitag früh. Vom Ufer aus konnte man aus einer nur 5—6 engl. Meilen betragenden Entfernung deutlich beobachten, wie die Besatzung bei dieser Uebungsfahrt instruiert wurde. Um 9 Uhr kam das Signal, „Wolf Dampf, in großer Linie vorwärts!“ Das Admiralschiff voran, der „Große Kurfürst“ folgte, „Preußen“ zuletzt. Ohne Gefahr eine halbe Stunde später passierte das Geschwader Fockelone nur 3 Meilen vom Lande. Um diese Zeit kam eine norwegische Barke in Sicht. Die Barke wich nicht und der Defossier des „König Wilhelm“ eingehend des Sprechers, daß Dampfschiffe den Seeglern stets auszuweichen haben, gab Befehl kurz zu wenden. Da der „Große Kurfürst“ nun das gleiche Signal gegeben, ist bis jetzt nicht ermittelt, dieser Befehl seinen Cours bei und das Resultat war, daß in nächster Minute das Flaggen-Schiff dem „Großen Kurfürst“ in die Seite fuhr und ihn bis auf die Wasserlinie sprengte. Die Schiffe blieben kaum eine Minute in dieser Kollision und sobald dieselben sich getrennt, stellte sich das Unglück in seiner ganzen Größe dar: der Stög hatte die Mitte des Schiffes so getroffen, daß die wasserdrückenden Abteilungen, welche das Schiff sonst vor dem Sinken schützten, nutzlos waren; die Feuer verloschten und in einigen Minuten sank das Schiff.

In der Zwischenzeit wurden alle Anstrengungen auf dem „König Wilhelm“ gemacht, Menschenleben zu retten; von Fockelone kamen sofort alle vorhandenen Fischerboote zur sofortigen Hilfe und trotz der Gefahr, die ihnen durch die erwartete Explosion der Kessel drohte, umsetzten sie die Unglücksfälle und retteten 72 Mann. Die Boote des „König Wilhelm“ waren in vollster Thätigkeit, Augenzeugen behaupten jedoch, daß „Preußen“ unerklärlicher Weise, Boote nicht herabgelassen habe. Nach einer halben Stunde waren von den 500 Mann der Besatzung etwa 200 gerettet. Der Offizier der Küstenwache begab sich sofort mit dem nächstbenachbarten Schiffe zum Admiral Datsch ihm seine Hilfe in jeder Beziehung anzubieten, da jedoch Menschenleben nicht mehr zu retten waren, ersuchte er ihn, Telegramme an den deutschen Kaiser, die Admiralität in Berlin und an die Frau des Capitän von „Großen Kurfürsten“, der mit seinem Schiff untergegangen war, abzusenden.

Alle Aufmerksamkeit wurde nun dem Flaggen-Schiff gewidmet, um es vor dem Sinken zu bewahren; Taucher mußten sofort den Schaden untersuchen, während der zertrümmerte Vorberthel des Schiffes, so gut es in der Eile ging, verpackt und die Pumpen in Bewegung gesetzt wurden. Um 2 Uhr 30 Min. gab der Admiral Befehl, nach Portsmouth weiter zu fahren, den Schaden auszubessern zu lassen. „Preußen“ hatte die geretteten Mannschaften aufgenommen und folgte.

Der „Große Kurfürst“ liegt etwa 13 Faden unter Wasser, 4—5 engl. Meilen vom Lande, SSW. von Fockelone. Taucher untersuchten bereits das Wrack. — Beim Zusammenstoß der Schiffe muß ein großer Theil der Mannschaft unter Deck und in der Bestückung nicht im Stande gewesen zu sein, schnell genug heraus zu kommen, nur so erklärt man sich den ungeheuren Verlust von Mannschaften bei ruhiger See und klarem Wetter.

Die engl. Admiralität hat am Ort des Unglücks ein Schiff zur Warnung stationirt. Am Sonnabend Morgen bei Ebbe zeigten sich die Masten des gesunkenen Schiffes über Wasser, Leichen waren aber bis dahin nicht an das Ufer gespült.

Dr. Richard, der Offizier der Küstenwache, hatte nicht nur die ihm aufgegebenen Telegramme besorgt, sondern auch noch die englische Admiralität und den Kommandanten von Portsmouth von dem Unglück telegraphisch benachrichtigt, um sofort die nöthigen Befehle zur Hilfeleistung zu veranlassen. Am 11 Uhr langte der „König Wilhelm“, von mehreren Schleppern gezogen, glücklich in Portsmouth an.

#### Liste der Geretteten vom „Großen Kurfürst.“

- Capt. zur See: Graf v. Monts.
- Korvetten-Capt.: Krochfus.
- Unterlieutenant zur See: Schnars, Wagner.
- Kadetten: Ahrens, Schmidt, Becker.
- Maschinenisten: Kroll, Videmann.
- Capt.-Leut.: Junge.
- Leutenants: Vog, v. Franzius, Stubenrauch.
- Unter-Leutenants: Meyer, Reßlaff, v. Vierbrauer-Dremmler.
- St.-Leutenant: Schnadenburg.
- Affiziers-Arzt: Dr. Hüster, Dr. Gaffth.
- Maschinenbau-Ingenieur: Schulze.
- Kadetten: Habermast, Schröder, Schliebener, v. Galen.
- Overmaschinist: Beders.
- Bootsmann: Schulz, Wießbeck.
- Feldwebel: Pfeife.
- Overmaschinistenmaat: Koope.
- Overbootsmannsmaat: Steinle, Czerezewki.
- Bootsmannsmaat: Kralowstki, Horn, Walfser, Johannsen, Fendellmann.
- Overbootsmannsmaat: Paul.
- Feuerwerksmaat: Wicht.
- Maschinistenmaat: Werfel.
- Overmatrosen: Kelling, Ehrler, Nidel, Bargmann aus Travemünde, v. Voigt, v. Voh, Schönemann, Krepe, Schwarz, v. Harden.
- Matrosen: Bahrs, Peters aus Lönning, Marquardt, Bruhn aus Thelen, Westphal, Dewall, Meyer, Hochwedder, Tremmer, Jacobs aus Rostock, Spilke, Vosgraun, Befrennd aus Doochke, Hövermann, Wieje, Krufe, Kofbe, Schumm, Witt, Schulz aus Heiligenhafen, Clausen aus Lönning, Goppmann, Känger, Dänisch, Gelle, Stiefenpagen, Krug, Kämpf, Nölse, Meyer aus Fähr, Saathoff, Nöble, Willems, Hansen aus Almoer, Hennen, Kästner, Kremier, v. Nagner,

Simle, Hemmingen, Boenig aus Cöppchenham, Mühl, Petersen aus Hensburg, Reinde, Döben, Holm, Müller aus Caternförde, Bottmeyer, Kramer, Meeus, Steenen, Schaa, Hempel, Hinrichs, Bruhn aus Maas-holm, Botter, Stein, Kanning, Ballefagen, Bayen, Viddig, Aken aus Großefehn, Giese, Jensen aus Kappel, Hartmann, Schulz aus Neunap, Pauls, Brandes, Waaß, Kangein, Janßen II. aus Norderne, Koelke, Heinsau, Tannemann, Fischer, Blumenberg, Kope, Kuch, Pomat, Meyer aus Hensburg, Kange, Schulz aus Elbing, Wöller aus Hensburg, Morlet, Schandemil, Geiger, Stubben, Jens aus Bredelstede, Beckmann aus Grömmig, Bergstedt, Baruth, Bock, Broer, Kuhn, Seyer, Fittel, Poort, Fooker, Johannsen, Gunte, Müller aus Emden, Westberg, Ratmann. Over-Matrosen: Wedr, Koelkow, Stridshen, Janßen aus Sonderburg.

Maschinistenmaat: Maertens, Thoebe, Heermann. Bootsmannsmaat: Poffjente. Feuerwerksmaat: Lugowski. Zahlmeister-Applikant: Wichmann. Weislermaat: Heeran. Bazarettgehilfen: Stord, Schmalte. Dberheizer: Weber, Freund. Heizer: Pilates, Dirichauer, Rumow, Koch, Hanefeld, Janmann, Sinn, Reichelt, Kayser, Peter, Jung, Soermann. Overheizer: Bornhagen, Wendel. Overhandwerker: Rande. Handwerker: Altmann, Poffsch. Handwerker: Neumann, Deuber, Orthaus, Schuere-nfeldt, Schöning. Stabsgefreite: Niemeir, Christensen. Seefoldaten: Sachse, Bittner, Jacobelt, Naßfeldt, Klauewitz, Schulz aus Iröbeln, Thobe, Schulz aus Wrandenburg, Woeber, Schner, Detloff, v. Helldreich, Zeiper, Barteld, Wolff, Moser, Heberlein, Fleischer, Eulich, Eichow. Bootsmannsmaat: Naumann.

Außerdem sind die nachstehenden Namen vom Admiral Datsch als gerettet gemeldet, doch finden sie sich in dem Gesamtverzeichnis der Mannschaften des „Großen Kurfürst“ nicht, sind mithin wahrscheinlich durch den Telegraphen ver-sümmelt.

Overmatrose: Deberis. Matrosen: Stahl, Weimann. Heizer: Schläber.

Die Namen der Vermissten sind: Kapitän-Leutenant Adewig Graf v. Schwerin. Unter-Leutenant zur See: Mac Lean, Fouquet. Maschinen-Ingenieur Ehrenkänig. Unter-Zahlmeister Brauner. Feuerwerker Ränge. Overmaschinist Etzhmann. Maschinenisten: Bernsburg, Wüste. Over-Magazin-Berwalter Erner, Meiser, Kramp. Kadet Maier. Overmaat: Hensel, Müßner, Schramm, Weiß. Maat: Hagen, Macgowski, Mayer, Rath, Saule, Schneider.

Matrosen: Axel, Bachhaus, Bähr, Bahr, Badermann. Over-Matrose: Barendorf, Baumann. Matrose: Becker, Heil, Horn, Bodt. Over-Matrosen: Borchlaff, Bredewald, Christianßen, Eghel.

Matrosen: Borning, Bothe, Bräsch, Bröhan, Broje, Bruhn III., Bruhn II., Camp, Christianßen, Daase, Dall, Deuter, Feing, Tuit, Ehrlich, Elenkamp. Over-Matrosen: Erdmann, Feller.

Over-Matrosen: Fennelhof, Föh, Follers, Frederdsorf, Fre-ricus, Venien, Gerretts, Gierloff, Grawe, Gregor, Gruber, Gyllow.

Over-Matrose Harwich. Matrosen: Hauschild, Hein, Heitmann, Hermann, Hef-sencius, Deven, Huchfeld, Hädel, Hart, Hing, Halchagen, Hillmann, Hölstein, Janßen III., Janßen I., Julius, Raut, Kleib, Klughit, Dehn alias Koch, Krabbe, Krufe.

Over-Matrose Laß. Matrosen: von Lengen, Leuchter, Lorenz, Lofe, Maate, Göcke, Meyer VI., Miesegabert, Müller I., Moritz, Müll-ler III., Münster, Münzer, Wumm, Rantemann, Neuhaus, Neumann, Nissen, Normann, v. Oeffen, Osterkamp.

Over-Matrose Pauljan. Matrosen: Platte, Pöhl alias Peters, Poffmann, Pöhl, Pregel, Rähbe, Rantenberg, Rathmann, Raave, Rothje, Schmidt, Schipmann, Schübbe, Schuhmacher, Schoone, Schulz, Seeger, Siebte, Spangenberg.

Over-Matrose Stratzmann. Matrosen: Stalbaum, Sturm, Staube, Torner, Vijfer, Over-Matrose de Vries.

Matrose Waldemar. Over-Matrose Wahrheit. Matrosen: Weidmann, Wernicke, Wilhelm, Wißch, Witt, Woltmann.

Maschinistenmaat: Euen, Finf, Alkme, Mammen, Nitsche, Carnowstki, Streblau, Vogt. Over-Feuermeister: Rantthum.

Feuermeister: Achtenstein. Overheizer: Groth, Rudtsher, Lauterbach, Schumburg, Weber.

Heizer: Altmeyer, Banjen, Bauch, Beije, Bornmann, Brümmer, Caro, Dackström, Deffau, Duns, Erner, Fells-bach, Frümman, Funt, Grother, Haage, Hans, Hansmann, Harborit, Hoffmann, Kiel, Johannsen, Köpfein, Kaller, Köpfe, Lerne, Maubrich, Meßdorf, Nissen, Oellers, Köpfe, Schie-ber, Schupmann, Springmann, Strudtsberg, Bagel (oder Nagel), Bagel, Wendorf, Wernick, Zachmann.

Handwerker: Wichmann. Blüchsenmachersgeist: Radek, Krause. Schneidersgeist: Kurfürst.

Zimmermannsgeist: Peters, Rüdener.

Segelmachersgeist: Hummel. Dichtersgeist: Jörnig. Seemann: Grooberg. Unteroffiziere: Graud, Halse, Karwieje, Kestle, Werchan, Seefoldaten: Wulsh, Wuttus, Demnich, Ernst, Franlen, Gelle, Garkte, Gehrmann, Geiß, Giel, Gaslowstki, Gohl, Goll, Hauelsen, Janßen, Kampler, Kräger, Kruganowstki, Kuhn, Kuropat, Kint, Küster, Nothnagel, Nowak, Paetsch, Peip, Preußner, Reine, Reuprecht, Sanfelen, Schummel-pennig, Schneider I., Schneider II., Schöppner, Schultze, Selzer, Sommerfeld, Sunke, Thelen, Thom I., Thom II., Trendel, Preuß, Urban, Werling, Bobet, Vogt, Werlich, Werner, Witowstki, Wolff, Ritta. Stabsgefr.: Schütt. Offiziersloch: Tiede. Steward: Poppfen. Segelmachersgeist: Zinte. Garantiemaschinist: Keeg.

#### M u r s t.

Das entsehlige Unglück, welches so plötzlich durch die Katastrophe, die dem „Großen Kurfürst“ betrafen, über Hunderte und aber Hunderte heringebrochen, fordert zu schneller und energischer Hilfeleistung für alle heraus, denen der Untergang dieses Schiffes den Ernährer, die Stütze des Alters geraubt hat. Zwar wird der Staat innerhals der entgegenzogen Grenzen seiner Leistungsfähigkeit für jene eintreten, die sich so plötzlich herübergehender Noth preis-gegeben sehen. Wir alle aber wissen, daß diese Hilfe nicht ausreicht. Die grenzenlose Bestürzung, welche sich aller Gemüther bemächtigt hat, konnte den nabellegenden Obenanen, für schnelle und ausgiebige Hilfe Sorge zu tragen, nicht zurückdrängen. Wir richten daher an Alle, denen das trauervolle Gescheh so vieler Mitbürger und Vaterlandsvertheidiger gleich uns nahe geht, die bringende Bitte, nicht zu zögern mit ihrem Beiträge zur Linderung der drohenden Noth. Auch die Todten von Fockelone starben den Tod fürs Vaterland; das Vaterland hat die Pflicht, für ihre hinterlassenen Lieben zu sorgen. Halle, den 2. Juni 1878.

Redaktion und Verlag des Tageblatt. Die Expedition des Tageblatt ist bereit, Beiträge entgegenzunehmen und für deren zweckentsprechende Ver-wendung Sorge zu tragen.

#### Aus Halle und Umgegend.

Die aus Anlaß der Bezeichnung von Sachverständigen für die Enquête über die Lage der Eisen-, Baum-wollen- und Leinenindustrie in Halle versammelten Delegirten der Handelskörperschaften der Provinz Sachsen, der Handels-kammern Erfurt, Halberstadt, Halle, Nordhausen und der Kaufmannschaft Magdeburg haben nachstehende Adresse an Sr. Majestät den Kaiser gerichtet.

Halle a/S., den 3. Juni 1878. Allerhochschlauchtigster, Großmächtigster Kaiser und König! Allerzähligster Kaiser, König und Herr!

Noch haben sich die Wogen nationaler Entrüstung über den auf Ew. Majestät geheiligte Person von ruchloser Hand verübten Mordversuch nicht gelegt, noch sind die von edelster Begeisterung über Ew. Majestät glückliche Errettung aus Lebensgefahr eingegebenen patriotischen Kundgebungen nicht verklungen, da erschüttert sich von Neuem die Schreckens-kunde eines wiederholten Versuches, das dem Volke des Vaterlandes geweihte Leben Ew. Majestät zu verkürzen, die Welt!

Gottes Allmächtiger Wille mochte es fügen, daß das Mordgeschöw Ew. Majestät diesmal nicht unvertet gelassen, — ein Zeichen und Mahnung an die gesammte Nation, den sich gegen Ordnung und Gesetz aufhebenden Elementen der Gesellschaft entgegen zu treten.

Wäre eine Entsehr in sich bei der ganzen großen deutschen Nation, eine Umkehr vom Wege des Verbrechenes bei jenen der Ordnung widerstrebenden Elementen eine Frucht der furchtbaren blüthen Saat sein!

Wir stehen mit heißem Gebet zu Gott, Er, der Herr der Heerschaaren, möge Ew. Majestät theueres Leben auch fernhin göttlich bewahren zum Heil unseres vaterländischen und des gesammten deutschen Vaterlandes!

In tiefster Ehrfurcht Ew. kaiserl. und königl. Majestät Allerunterthänigste.

#### Die Delegirten der Handelskörperschaften der Provinz Sachsen.

- gez. Weichsel — Magdeburg.
- „ Zwider — Magdeburg.
- „ Bethcke — Halle a/S.
- „ Brandt — Halle a/S.
- „ Dr. A. C. Jürgens — Halle a/S.
- „ Lucius — Erfurt.
- „ F. Nitsch — Halberstadt.
- „ C. Niemann — Nordhausen.

— In der Nacht vom 1. zum 2. d. M. wurde der Student G. in der Brunnengasse durch einen Soldaten der hiesigen Garunion ohne jede Veranlassung mit dem Hüft-messer über den Kopf geschlagen und so schwer verletzt, daß seine Aufnahme in die königl. Klinik erfolgen mußte.

— In unsem letzten Extrablatt ist bei Charakteris-irung der Persönlichkeit des Menehmers Nobiling in der Eile der Herstellung die Quelle angegeben verfehen worden. Wir entnehmen diese hochinteressante Noth, wie wir nachträglich bemerken, der „Saale-Zeitung“.

— Wir fühlen uns zu der ausbrüchlichen Erklärung verpflichtet, daß von uns den Herantütragen die ausgegebenen Extrablätter gratis überwiehen worden sind. Exped. d. Z.

— Am gestrigen Tage extrant im Saalman hinter der Rabeninsel der dreizehnjährige Knabe Karl Donath, gebürtig aus Magdeburg, Schüler der 2. Klasse der deut-schen Schule der Franck'schen Stiftungen. Er war mit mehreren schon der Schule entwichenen Knaben spazieren



