

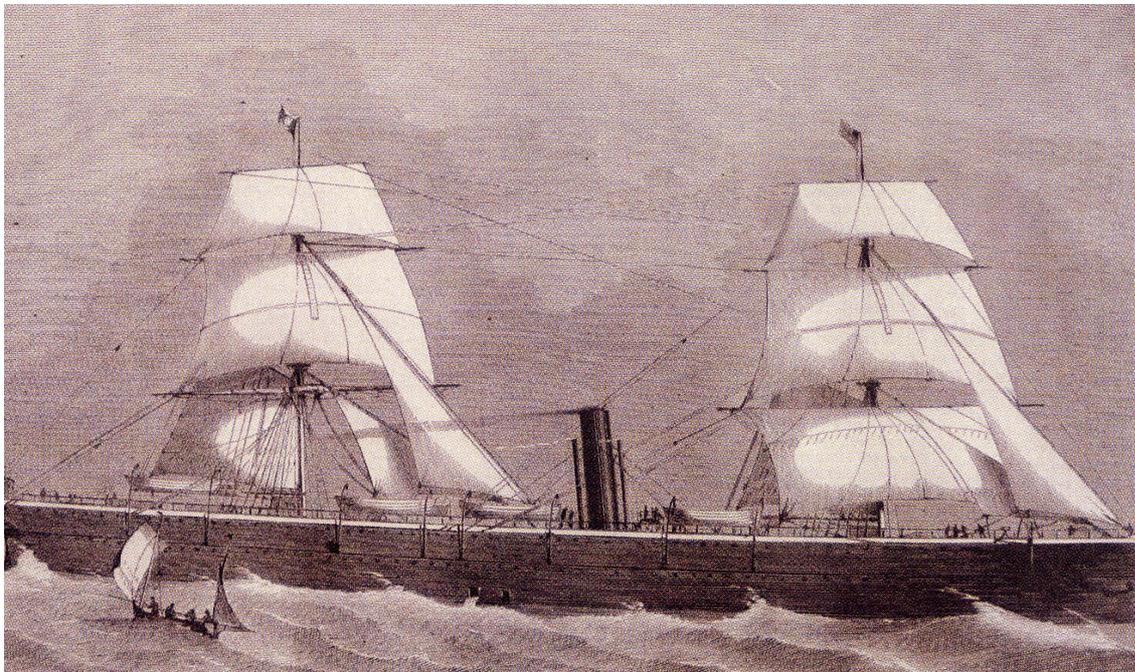
# CIMBRIA 1883

Dirk Meier

## Die SS Cimbria

Die SS Cimbria war ein Dampfschiff der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt Actien Gesellschaft (HAPAG). Sie wurde 1868 bei J. Caird & Co., Greenstock/Schottland gebaut und gehörte zum Typ der Schrauben getriebenen Dampffregatten, wie sie seit 1850 in Mode kamen.

Die Dampfmaschine der *Cimbria* lieferte 1.500 PS und machte das 3.037 Bruttoregistertonnen verdrängende Schiff 12,5 Knoten schnell. Zusätzlich besaß das Schiff zwei Masten mit Rahsegeln und je einem Stagesegel. An Bord fanden 58 Passagiere der 1. Klasse, 120 der 2. Klasse und 500 Zwischendeckspassagiere Platz. Zur Besatzung gehörten 120 Mann. Der Stapellauf erfolgte am 21. Januar 1867, und am 13. April begann die *Cimbria* ihre Jungferreise von Hamburg nach New York. Nur drei Jahre vor ihrer letzten Seereise wurde sie 1880 umgebaut.



Die SS Cimbria

## Die letzte Fahrt der "SS Cimbria"

Die letzte Reise der *Cimbria* beginnt am Nachmittag des 17. Januar 1883. Ziel ist New York. An Bord befinden sich neben 92 Mann Besatzung 401 Frauen, Kinder und Männer als Passagiere. Kapitän Julius Hansen wird als umsichtig und zuverlässig geschätzt. Er springt kurzfristig für den erkrankten Kapitän der *Cimbria* ein, die am schon auslaufbereit im Hamburger Hafen liegt, und gibt hierfür sein Kommando auf der *Alemannia* auf.

Über der Elbe liegt dichter Nebel. In der Elbmündung gibt es beinahe einen Zusammenstoß mit der *Hansa*. Später erfolgt eine Grundberührung. Auf der Unterelbe muss das Hamburger Schiff dann vor Anker gehen. Nach einem Tag Zeitverlust sind die Sichtverhältnisse noch immer ungünstig. Aber Kapitän Hansen entscheidet am 18. Januar die Reise fortzusetzen. Trotz einer Grundberührung entschließt er sich weiterzufahren. Am Abend des 18. Januar passiert die *Cimbria* die Elbmündung und nimmt Kurs auf das Seegebiet „Borkum-Riff“. Bei der Nebelfahrt müssten eigentlich zur Sicherheit die Querschotten geschlossen werden. Dies ist jedoch nicht möglich, da ansonsten die Passagiere des Zwischendecks, die Auswanderer, keine Luft zum Atmen hätten. Ein verhängnisvoller Konstruktionsfehler.



Die letzte Fahrt der SS Cimbria. Grafik: © Dirk Meier

Um 2 Uhr in der Nacht des 19. Januar peitscht ein eisiger Wind über das Meer, dichte Nebelschwaden machen die Sicht unmöglich. Die *Cimbria* hat ihre Fahrt verlangsamt und gibt in regelmäßigen Abständen akustische Alarmsignale. Auf einmal ertönt ein Nebelhorn von einem anderen Schiff in der Nähe. Ein schwaches, grünes Signallicht lässt sich ausmachen. Plötzlich taucht aus dem Nebel in etwa 30 m Entfernung ein riesiger Steven an Backbord auf. Es ist der englische Dampfer *Sultan* der britischen „Hull and Hamburg Line“. Bevor der Kapitän der *Cimbria* reagieren kann, bohrt sich mit einem fürchterlichen Krachen, Quietschen, Knirschen und Schleifen der englische Dampfer in die Seite des deutschen Schiffes.

Sofort gibt der englische Kapitän Cuttil die Anweisung: „Voll Rückwärts“. Die *Sultan* – selbst schwer beschädigt – löst sich von der *Cimbria*. Ohne helfen zu können, verschwindet die *Sultan* im Nebel und erreicht zwei Tage später schwer beschädigt Hamburg.

Die Wucht des 1025 Tonnen schweren englischen Kohledampfers hat ein riesiges Loch in der Bordwand des Auswandererschiffs hinterlassen. Wassermassen überfluten das Deck und dringen infolge der nicht geschlossenen Querschotten schnell ins Schiffsinnere. Infolgedessen neigt sich die *Cimbria* stark zur Steuerbordseite.



Die Havarie

Panik herrscht an Bord. Die Passagiere schreien und versuchen, die Rettungsboote zu erreichen. Kapitän Hansen und seine Männer tun alles, um zu helfen und das Chaos zu meistern. Vermeiden

können sie den Kampf um die Rettungsboote nicht. Einige der über Bord gefierten und zu Wasser gelassenen Rettungsboote kentern aufgrund der Überfüllung.

Etwa 20 Minuten nach der Kollision sinkt das Schiff und berührt den Meeresboden, richtet sich jedoch so wieder auf, dass seine Masten mehrere Meter aus dem Wasser ragen. Der Schiffsarzt erkennt eine Überlebenschance: Manche Passagiere und Mitglieder der Besatzung klettern die Takelage hinauf, um auf den Mastspitzen Sicherheit zu finden. Zum Glück für diese 17 Schiffbrüchigen, die noch auf dem Schiff in Eiseskälte aushalten. Sie werden tags darauf, am 20. Januar, von der Bremer Bark Diamant gerettet. Zudem nimmt das englische Schiff Theta 39 Überlebende aus 2 Rettungsboten auf. 437 Menschen aber kommen in dieser grauenvollen Nacht ums Leben, darunter auch eine große Anzahl von Frauen und Kindern.



*Im Mast. Mischtechnik von Jens Rusch ©*

### **Die Bergung**

Im Mai 2007 begannen die Cimbria Operations Ltd. & Co. KG unter Leitung von Andreas Peters 18 Seemeilen nordwestlich von Borkum mit dem operativen Einsatz und den Bergungsarbeiten am Wrack der Cimbria. Die lokalisierte Position wich sowohl von der in der Seekarte angegebenen als auch von der archivalisch recherchierten Position um jeweils etwa 200 m ab. Dank der modernen Technik an Bord des Forschungs- und Expeditionsschiffs Venus konnten wir nach 2 Stunden das Wrack in 30 m Wassertiefe aufspüren. Bei den ersten Tauchgängen, die der Orientierung unter Wasser und der Feststellung des Objektzustands dienten, wurden immer wieder kleinere Funde gemacht: Perlmutter- und Trachtenknöpfe sowie Porzellanbruchstücke und Bronzeteile.

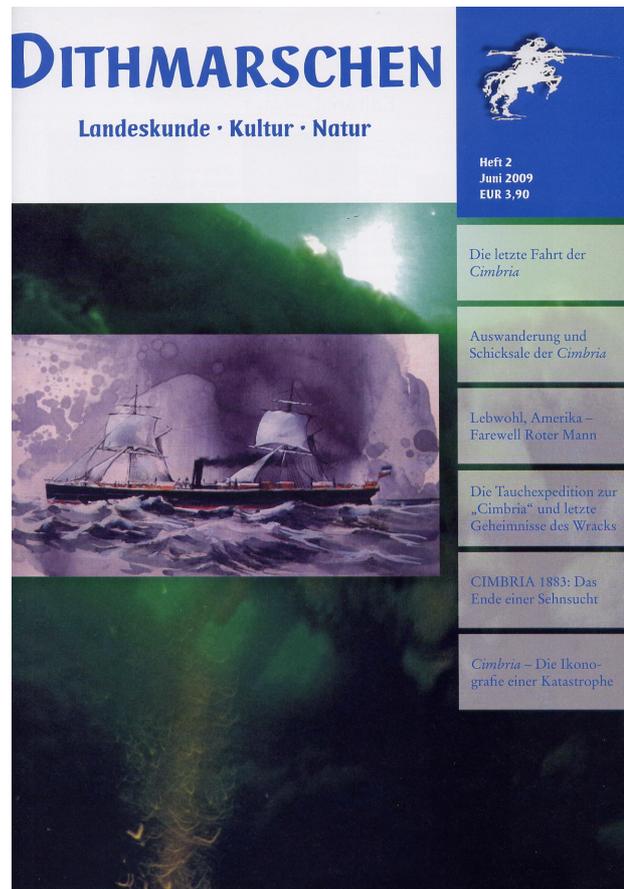
Das Wrack ist stark zerfallen und bildet ein Trümmerfeld von 115 m Länge und 30 m Breite. Man erkennt keine Schiffsstruktur mehr. Die markantesten Punkte des Wracks sind am Bug die Ankerwinde mit den Spillköpfen (Spill: drehbare Vorrichtung zum Einholen von Trossen und der Ankerkette, das sich mit Muskelkraft oder mechanisch betreiben lässt), mittschiffs die vier frei

liegenden Dampfkessel und die aufrecht stehenden Kolben der Expansionsdampfmaschine und am Heck das Ruderblatt sowie die Schraube. Beides bis zur Hälfte im Sand verschwunden. Im gesamten Bereich des Schiffs sind keine Decks und nur noch Bordwandreste vorhanden. Die Decks sind nach unten zusammengefallen und lösen sich langsam immer weiter auf. Die Bordwände liegen nach außen geklappt neben dem Wrack im Sand und sind teilweise nur schwer zu erkennen.

Wer sich das Wrack der Cimbria in Verbindung mit außergewöhnlichen Szenen vorstellt, wie sie James Cameron in seinem Film über die Titanic gelungen sind, wäre enttäuscht. Alles, was einst Schiff war, ist aufgrund der reichhaltigen Unterwasserflora und -fauna bewachsen und umhüllt. Tiere wie Taschenkrebse und Hummer finden am Wrack einen idealen Lebensraum.

Mit jedem Tauchgang wurde das Wrack systematisch abgesucht und der Meeresboden um das Wrack mit Metalldetektoren abgesucht. 80 m hinter dem Wrack orteten wurden größere Trümmer, wohl die einstigen Aufbauten des Dampfers geortet. Nach über 250 Tauchgängen ist davon auszugehen, dass die Laderäume leer sind. Im Bereich der Laderäume lagen nur Reste von Kisten. In einigen Jahren wird wohl das Wrack der Cimbria verschwunden sein, zersetzt von Strömen, Bakterien und dem aggressiven Salzwasser. Die letzten Überreste verlören sich schließlich im Sande. Fraglich bliebe dann, wann oder ob überhaupt der Meeresgrund noch Geheimnisse des Wracks preisgibt.

Mehr Information bietet der Ausstellungskatalog Cimbria, das als Themenheft der Zeitschrift Dithmarschen 2009 bei Boyens erschienen ist ([www.boyens-buchverlag.de](http://www.boyens-buchverlag.de)).



Erfahren Sie mehr im Ausstellungskatalog zur Cimbria. Themenheft der Zeitschrift Dithmarschen 2009. Redaktionsleitung: Dr. Dirk Meier. Bestellen Sie bei: [www.boyens-buchverlag.de](http://www.boyens-buchverlag.de)

## Die Ausstellung

Von Anfang des 19. Jahrhunderts bis Mitte des 20. Jahrhunderts verließen über fünf Millionen Menschen aus ganz Europa ihre Heimat. Sie fuhren mit dem Schiff von Hamburg aus mit dem Ziel New York, in die „Neue Welt“. Ob aus sozialen, ökonomischen, religiösen oder politischen Gründen, für sie alle begann ein neues Kapitel ihrer Lebensgeschichte. Jeden Monat liefen viele Schiffe aus dem Hamburger Hafen aus. Einige von ihnen kamen allerdings nie an ihrem Zielhafen an. Und so wurden aus ihnen tragische Schicksale.

Eine einzigartige Geschichte schrieb in diesem Zusammenhang das Postdampfschiff SS Cimbria der HAPAG. Am 19. Januar 1883 sank das Auswandererschiff 2 Tage nach dem Auslaufen in der Nordsee vor der Hochseeinsel Borkum. Bei dieser Katastrophe kamen 437 Menschen ums Leben. Nach dem anfänglichen weltweiten Entsetzen über dieses Unglück vergaß die Öffentlichkeit die Geschichte der „Cimbria“. Nur noch vereinzelt wurden noch überlieferte Lieder über den Untergang gesungen. Dieses Unglück galt bis zum Untergang der „Titanic“ als größte zivile Schiffskatastrophe in Friedenszeiten.

Der Besucher durchläuft in der Ausstellung eine Zeitreise, in der er die Geschichte der „Cimbria“ erleben und nachvollziehen kann. Die Aufarbeitung der Geschichte, der Schicksale und Mythen, die es über die „Cimbria“ gibt, sollen den Besucher in ihren Bann ziehen. Schautafeln, Bilder, Lithographien, Stiche, Zeitungen, Briefe und viele Originalunterlagen erläutern das Geschehen. Aus den vielen Schicksalen des Cimbria-Unglücks werden einige vorgestellt, um den Ausstellungsbesuchern die persönlichen Tragödien näher zubringen. Seit dem Untergang der „Cimbria“ versuchten immer wieder Bergungsunternehmen und Glücksritter, den Geheimnissen des Wracks auf die Spur zu kommen. Anhand von Zeichnungen, Skizzen, Dokumenten, Fotos und Filmen sowie einem Diorama skizzieren wir die Arbeit der Männer auf See und unter Wasser. In unserer Ausstellung sind neben Bullaugen der „Cimbria“ und verschiedene andere Wrackteile zu sehen. Weiterhin werden originale Exponate der „Cimbria“ in Vitrinen ausgestellt. Es handelt sich überwiegend um hochwertiges und einzigartiges Porzellan, Dinge des täglichen Lebens sowie einige Unikate, die das Leben in der betreffenden Zeit widerspiegeln.

Zur Ausstellung gehören verschiedene Events rund um das Thema „Cimbria“. Anhand von Lesungen, Vorträgen, Eventabenden und eines Theaterstücks kann jeder auf die Art und Weise, die ihm am besten liegt, mehr über das Wracktauchen, über die Flora und Fauna, die Arbeit unter Wasser sowie die Schicksale und die Geschichte der „Cimbria“ erfahren. „Durch Sehen, Hören, Anfassen, Schmecken erfahren!“ ist unser Motto für das Gesamtkonzept „Cimbria-1883“.

Unser Ziel ist es, mit der mobilen Ausstellung die Öffentlichkeit über die größte zivile Schiffskatastrophe in Friedenszeiten zu informieren und den regionalen Bezug zu den einzelnen Schicksalen herzustellen. Darüber hinaus soll die Philosophie unserer zu gründenden maritimen Stiftung vorgestellt werden.

### Editorial Board der Ausstellung:

Andreas Peters, Geschäftsführer Cimbria Operations Ltd.&CoKG  
Isabell Trost, Assistentin der Geschäftsführung und office der Ausstellung  
Dr. Dirk Meier, Wissenschaftliche Beratung  
Jens Rusch, Künstler

Mehr Informationen finden Sie unter Ausstellungen auf dieser Homepage oder unter:  
[www.cimbria-1883.de](http://www.cimbria-1883.de)



*Ausstellung Cimbria 1883. Foto: © Dirk Meier.*



*Spucknäpfe und Porzellan.*