

JOHN MAYNARD. Skript

1 Intro

Z# (schreibt und spricht dabei.) „John... May...nard...“

H# Wer ist John Maynard?

Z# Hm. Wer ist John Maynard...

*Die »Schwalbe« fliegt über den Eriesee,
Gischt schäumt um den Bug wie Flocken von Schnee;
Von Detroit fliegt sie nach Buffalo -*

Nur dass die „Schwalbe“ eigentlich „Erie“ hieß und nicht von Detroit nach Buffalo unterwegs war, sondern von Buffalo nach Erie. Sie flog auch nicht „pfeilschnell über den See“, obwohl sie mit einer Spitzengeschwindigkeit von 16 Meilen einer der schnellsten Dampfer auf den Großen Seen war. Am Abend des 9. August 1841 war sie mit halber Kraft und gemütlichen 8 Meilen pro Stunde unterwegs...

2 Die Erie

H# Der *Erie Observer* vom Samstag, den 5. August 1837: „Das neue Dampfschiff, welches in diesen Tagen auf den Docks fertiggestellt wird, ist ein Beispiel herausragender Schiffsbaukunst, sowohl hinsichtlich der Robustheit als auch bezüglich der Reisegeschwindigkeit. Es gibt wohl niemanden, der ihre nun fast vollendete Gestalt ansehen kann, ohne die immense Kraft und Eleganz zu bewundern, die sie mit jeder einzelnen Planke ausstrahlt.“

Z# Die *Erie Gazette* vom 21. Oktober 1837: „Ein Schaufelraddampfer allererster Güte wird in wenigen Tagen zu Wasser gelassen. Wenn man die Gewissenhaftigkeit und Gründlichkeit betrachtet, mit der die *Erie* konstruiert wurde, so ist jetzt schon klar, dass sie sämtlichen anderen Schiffen auf den Großen Seen den Rang ablaufen wird. Der Stapellauf soll am kommenden Dienstag um drei Uhr nachmittags stattfinden.“

H# Der *Buffalo Commercial Advertiser* vom Samstag, den 28. Oktober 1837: „Mit eigenen Augen durften wir am vorigen Samstag den Stapellauf eines großartigen neuen Dampfschiffs erleben. Hunderte von Schaulustigen waren zugegen, darunter auch die Schönen und Reichen der Stadt. Pünktlich zur angekündigten Stunde lief das wimpelgeschmückte Schiff mit vollendeter Grazie vom Stapel, unter dem Jubel der anwesenden Menge. Als die Flasche am Bug zerschellte, erklang laut das Wort „Erie“ in der versammelten Runde. Die lebensfrohe Musik der Kapelle und die Salutschüsse der eigens aufgefahrenen Kanone taten ein übriges. Die *Erie* ist ein Prachtstück und überaus solide gebaut. Ihre Geschwindigkeit wird stolze 16 Meilen pro Stunde betragen.“

Z# Lytle-Holdcamper Liste der amerikanischen Handelsdampfschiffe 1790-1868 (erschienen 1975): „*Erie*, Schaufelraddampfer mit einem Gewicht von 479 Tonnen. Stapellauf am 24. Oktober 1837, gesunken aufgrund eines Brandes am 9. August 1841. Anzahl der Todesopfer: 242“.

3 Die Meldung im Journal

H# *Gewerbeblatt für Sachsen*, erschienen Leipzig den 8. Oktober 1841: „Der Untergang des Dampfbootes *Erie* auf dem Eriesee und die Umstände, unter denen dieser grässliche Vorfall stattfand, sind von solchem Interesse, dass wir das Ausführliche darüber nach den Angaben der nordamerikanischen Zeitungen mittheilen. Es ist nun mit Gewissheit erhoben, dass die *Erie* 230 Reisende an Bord hatte, darunter 130 Deutsche und Schweizer, sodann eine Besatzung von 25 Mann und 10 Musikanten, in allem 265 Personen, von denen nur 29 das Unglück überlebt haben.“

Z# Es gab damals Anfang der Vierziger zwei Hauptlokale in Leipzig, vielleicht existieren sie unter gleichem Namen noch: das *Bonorand* und das *Kinschy*. Ich hielt es mit dem *Kinschy*. Ein auf Holzpfählern ruhendes, weit vorspringendes Dach überdeckte eine Veranda mit einem vorgelegenen Kiesweg, den von der anderen Seite her die großen alten Bäume überschatteten. Kaum dass mein Frühstück erschien, so hüpfen auch schon die Spatzen auf meinem Tisch umher. Es war so reizend, dass ich selbst das Journallesen vergaß, womit ich damals meine Zeit nur allzu gern verträdelte. Doch nein, nicht verträdelte. Die Journale passten ganz genau zu mir, waren mir um einen Schritt voraus, und von einer derartigen Lektüre hat man viel viel mehr, als von solcher, die einem über den Kopf geht. Es ist ein Unsinn, jungen Leuten immer mit dem „Besten“ zu kommen. Man hat sich in das Beste einzuwachsen, und das dauert oft recht lange. Schadet auch nichts. Vor allem ist es ganz unnatürlich mit Goethe zu beginnen. Ich bin glücklich, mit Journalen und Zeitungen begonnen zu haben.

H# Die *Erie* verließ den Anleger von Buffalo gestern nachmittag um zehn Minuten nach vier Uhr, beladen mit Handelsgütern, die für Chicago bestimmt waren, sowie – nach allem, was bisher bekannt ist – mit ungefähr zweihundertsechzig Personen an Bord, Passagiere inklusive Besatzung. Das Schiff war zuvor gründlich überholt worden, und obwohl eine frischere Brise aufkam, deutete alles auf eine angenehme und problemlose Überfahrt hin. Bis etwa acht Uhr abends, als der Dampfer sich auf Höhe von Silver Creek befand – inzwischen dreiunddreißig Meilen von Buffalo und acht Meilen vom Ufer entfernt – ereigneten sich keinerlei Vorfälle, die diese Aussicht getrübt hätten, als plötzlich --

Z# *Alle Herzen sind froh, alle Herzen sind frei -
Da klingt's aus dem Schiffsraum her wie Schrei,
»Feuer!« war es, was da klang,
Ein Qualm aus Kajüt und Luke drang...*

H# -- als plötzlich ein schwaches Explosionsgeräusch zu hören war, woraufhin das ganze Schiff binnen kurzem, ja beinahe augenblicklich in Flammen stand.

Z# Wir wollen gar nicht erst versuchen zu beschreiben, in welchem fürchterlichem und erschütterndem Zustand sich die Passagiere befanden. Manche waren gelähmt vor Angst, andere sprangen aus Verzweiflung kopfüber ins Wasser, wieder andere klammerten sich an alles Schwimmfähige, dessen sie habhaft werden konnten.

Ein Mann wurde dabei beobachtet, wie er minutenlang am Bug des Schiffes stand, seinen Mantel über den Kopf gezogen, während die Flammen ihn immer enger umringten, bis er schließlich leblos in den Rumpf des Schiffes stürzte. Eine der Frauen ist den Augenzeugen zufolge bei lebendigem Leibe verbrannt worden, während sie an Deck stand. Ein Junge namens Bebee, ein Bursche von zwölf Jahren, hat nach Zeugenaussagen besondere Tapferkeit und Besonnenheit gezeigt, als er die Ruderkette zum Wasser hinab kletterte, deren Glieder bereits so glühend heiß waren, dass er bei jedem Zugriff seiner Hände Fetzen von Haut und Fleisch daran zurückließ. Als er endlich das Ruderblatt erreichte,

zog er seine Jacke aus und tränkte sie mit Wasser, um die Schmerzen an seinen verbrannten Händen zu lindern und um einige Flammen auf seiner Kleidung und nahegelegenen Stellen des Wracks zu löschen. Trotz seiner schlimmen Verbrennungen wird er wohl wieder vollständig genesen.

Kaum zwanzig Minuten nach Ausbruch des Feuers hatte die übergroße Hitze bereits sämtliche Menschen an Bord des Schiffes außer dem Kapitän ins Wasser getrieben, so dass er nun selbst über Bord sprang und den Dampfer seinem Schicksal überließ.

H# Es war dieses Bild –mit dem Schiff als einer einzigen entsetzlichen Feuerwand, mit Passagieren und Besatzungsmitgliedern, die sich schwimmend (oder geklammert an schwimmende Teile) über Wasser zu halten versuchten –, welches sich bot, als die Unglücksstelle gegen zehn Uhr abends von der *Clinton* erreicht wurde. Alle Aufbauten waren niedergebrannt, die Maschinen standen still, doch die Außenhülle war ein einziges tiefrotes, loderndes Flammenmeer. Augenblicklich wurden die Beiboote der *Clinton* bemannt und zu Wasser gelassen und alle Personen, die man sehen oder hören konnte, geborgen und mit dem Nötigen versehen.

Eine Dame wurde gefunden, die eine Rettungsweste trug und so gerettet wurde. Es handelte sich um Mrs. Lynde aus Milwaukee, die einzige weibliche Person, die das Unglück überlebt hat. Die Gemahlin von Charles Lynde aus Milwaukee hatte mit ihrem Gatten am Bug des Schiffes gestanden und gerade vermocht, ihre Rettungsweste anzulegen, als ihr Mann sie in die Höhe hob und ins Wasser hinunter warf. Danach hat sie ihren Gatten nicht wieder zu Gesicht bekommen. – Guten Tag, Ma'm. Guten Tag, Sir.

4 Schwimmwesten

Z# Guten Tag, Steward.

H# Ihr Name, wenn ich bitten darf, Sir?

Z# Charles Lynde aus Milwaukee mit Gemahlin.

H# Jameson... Kyle... Lester... Longwood. Tut mir leid, Sir, aber -

Z# Lynde mit „y“, nicht mit „i“.

H# Oh, pardon, natürlich! Hier hab ich Sie. Kabine 14 auf Deck 2, Sir. Sollen wir Ihr Gepäck nehmen?

Z# Gerne. Die beiden Koffer da drüben, bitte.

H# Und das Paket auch?

Z# Nein danke, das möchte ich bei mir halten. Das sind unsere Rettungswesten...

H# Oh, Rettungswesten? Die *Erie* ist ein sehr sicheres Schiff, Sir, eines der besten auf den gesamten Seen, und erst vier Jahre alt.

Z# Danke, Steward, ich bin mir sicher, Sie haben recht. Trotzdem...

H# Wir haben auch Rettungswesten an Bord, Sir.

Z# Vielen Dank. Aber das hier ist ein neues Modell, das beste auf dem Markt. Man kann es aufblasen.

H# Aufblasen, Sir?

Z# Ja. Wir haben gelesen, dass die normalen Korkwesten weniger Auftrieb geben als eine Luftfüllung. Und meine Frau und ich, wir sind Nichtschwimmer, wissen Sie.

H# Ah, verstehe. Das bin ich allerdings auch.

Z# Tatsächlich? Aber Sie arbeiten doch auf einem Schiff?

H# Stimmt. Und deshalb kann das Schiff schwimmen. Ich hab auch mal auf einer Farm gearbeitet, aber ich konnte keine Milch geben, das haben die Kühe gemacht, hahaha! Gute Reise, Sir!

Z# Vielen Dank. Auf Wiedersehen.

H# Auf Wiedersehen, Sir.

Z# Noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts konnten in Deutschland nur zwei bis drei Prozent der Bevölkerung schwimmen. Der Anteil von Schwimmern um 1840 herum muss noch deutlich geringer gewesen sein. Schwimmunterricht, wenn er überhaupt stattfand, war eine absolut mechanische Körperübung nach den Anleitungen des „Kleinen Lehrbuchs zur Schwimmkunst“ von 1798: Der Schwimmschüler wurde an Land in ein Trockengestell eingehängt und bekam Anweisungen, wie er seine Arme und Beine zu bewegen hatte: vor, zurück, vor, zurück, vor... Ein Kontakt mit dem Wasser war erst für Fortgeschrittene vorgesehen, was zum einen mit der Furcht vor tiefem Wasser zusammenhing, zum anderen aber mit biedermeierlichen Schamgefühlen. Es war die Zeit der Korsagen und Vaternörder...

H# Schwimmwesten spielten selbst in der Berufsschiffahrt fast keine Rolle. Seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts gab es vereinzelt Versuche, Westen für Seeleute an Bord zu haben. Zum Beispiel stattete Napoleon seine Marinesoldaten bei der Schlacht von Trafalgar mit Rettungswesten aus. Aber die erste funktionstüchtige Rettungsweste, die im größeren Umfang eingesetzt wurde, wurde erst zur Mitte des Jahrhunderts von Captain Ward entwickelt, einem Inspekteur der RNLI, der britischen Seenotrettungsgesellschaft. Er konstruierte 1854 eine Feststoff-Rettungsweste aus Kork, die lange Jahre zur Standardausrüstung gehörte. Zu diesem Zeitpunkt war die *Erie* schon seit dreizehn Jahren gesunken.

Z# Trotzdem konnten die Schiffseigner natürlich auf eigene Initiative hin Rettungswesten für die Mannschaft oder bei Fährschiffen auch für die Passagiere anschaffen. Die *Erie* verfügte über einen Bestand an Rettungswesten, der immerhin für rund ein Drittel der Menschen an Bord reichte. Sie wurden zentral in einer Kammer neben dem Damenschlafsaal gelagert...

H# *Buffalo Commercial Advertiser*, 10. August 41: „Captain Titus, der sich zum Zeitpunkt der Explosion auf dem Oberdeck befand, eilte zum Damensaal, um von dort die Rettungswesten zu holen, von denen ungefähr neunzig bis hundert Stück an Bord vorrätig waren. Doch die Flammen hatten sich bereits so rasend schnell ausgebreitet, dass es ihm unmöglich war, den Saal zu betreten... Er rannte aufs Oberdeck zurück und gab unterwegs dem Leitenden Maschinisten Mister Clemens die Anweisung, alle Maschinen zu stoppen, da der Fahrtwind und der Seegang des bewegten Schiffes den Brand noch mehr befeuerten und die Flammen auf das Heck zutrieben. Mister Clemens erwiderte, dass er aufgrund des Feuers den Maschinenraum nicht erreichen könne.“ – Mister Clemens, bitte legen Sie den Eid ab.

5 Unter Eid

Z# Ich schwöre, die Wahrheit zu sagen und nichts als die Wahrheit, so wahr mir Gott helfe.

H# Würden Sie bitte zunächst einige Angaben zu Ihrer Person machen?

Z# Mein Name ist Edgar Clemens, Euer Ehren. Ich wurde 1813 geboren und bin, Entschuldigung, *war* Leitender Maschinist auf dem Schaufelraddampfer *Erie*.

H# Seit wann hatten Sie diese Stellung inne?

Z# Seit drei Jahren, Euer Ehren.

H# Bitte schildern Sie dem Hohen Gericht, wo Sie am Montagabend waren, als das Feuer ausbrach.

Z# Ich war bei Ausbruch des Feuers an Bord des Schiffes.

H# Waren Sie auf dem Kesseldeck?

Z# Nein, und ich habe auch die erwähnten Glasballons mit Terpentin selber nicht gesehen. Etwa eine halbe Stunde vor der Explosion bin ich noch einmal unter Deck gewesen, um die Kessel zu inspizieren, aber da war nichts Außergewöhnliches zu sehen.

H# Was war der Anlass für diese Überprüfung der Kessel?

Z# Das war der übliche Kontrollgang, der alle sechs Stunden stattfindet.

H# Und was genau haben Sie da gemacht?

Z# Der Boden im Kesselraum und vor dem Aschekasten war vor Kurzem neu gekachelt worden, deswegen habe ich alles überprüft und dabei auch die Unterseite des Kesseldecks in Augenschein genommen, und ich kann sagen, dass da kein Feuer war.

H# Verfügte der Kesselraum über irgendwelche Vorkehrungen gegen Feuer?

Z# Die Seitenwände des Kesselraums waren mit Kalk und Salz verputzt, aus Brandschutzgründen.

H# Und nach oben, zum Kesseldeck hin?

Z# Es gibt fünfzig Zentimeter Sicherheitsabstand zwischen der Kesseloberseite und den Planken des Kesseldecks. Außerdem ist das Kesseldeck an der Austrittsstelle des Schlotes mit Zinn und Zinkblech versiegelt. Und schließlich gibt es in der Decke des Kesselraums, also im Boden des Kesseldecks eine Anzahl von Lüftungsgittern, damit die heiße Luft aus dem Raum entweichen kann.

H# Aber wird das Kesseldeck durch die austretende heiße Luft nicht selber sehr heiß?

Z# Das Deck wird warm, aber nicht so heiß, dass man nicht zum Beispiel darauf liegen könnte.

H# Was sonst können Sie uns über das Kesseldeck sagen?

Z# In den Ecken des Kesseldecks befinden sich vier Kontrollstutzen, durch die der Wasserstand in den Kesseln alle 15 Minuten kontrolliert wird. Das hatte ich eine Viertelstunde vorher noch gemacht.

H# Wo genau haben Sie sich aufgehalten, als das Feuer ausbrach?

Z# Ich war gerade im Maschinenraum, bei den Kolben. Ich habe einige Teile neu gefettet und justiert, weil ich eine stürmische Nacht fürchtete.

H# Und dann?

Z# Dann habe ich eine Art Explosion gehört.

H# Beschreiben Sie bitte das Geräusch.

Z# Das ist schwer zu sagen. Es klang ein bisschen so wie bei einer kleineren Felsprengung.

H# Wie lange hat es danach gedauert, bis Sie auch das Feuer gesehen haben?

Z# Das ging alles innerhalb weniger Augenblicke. Man hat sofort die Flammen direkt beim Schlot gesehen, zuerst hab ich ein paar Kinder schreien hören und bin nachsehen gegangen, dann gab es die Explosion und anschließend die Flammen und dann eine ganze Reihe von Farbeimern und Lackdosen, die kreuz und quer über das Deck rollten.

H# Waren das die Lacke, die die Anstreicher von Mr. Miller an Bord gebracht hatten?

Z# Das kann ich nicht sagen. Ich hab im Hafen gesehen, dass die Anstreicher ein paar Eimer und Flaschen an Bord gebracht haben, aber mehr weiß ich nicht.

H# Zurück zum Feuer. Was passierte als nächstes?

Z# Zuerst hat man nur so eine schwarze Rauchwolke gesehen, wie eine Verpuffung. Der Qualm roch nach Terpentin, sehr intensiv, sehr stechend. Dann kamen direkt die Flammen. Ich bin dann sofort wieder nach unten gerannt, um die Maschinen zu stoppen. Aber es ging nicht, es war so heiß beim Maschinenraum, dass ich Verbrennungen im Gesicht bekommen habe. Außerdem bin ich von dem Qualm fast ohnmächtig geworden. Ich wollte dann noch einen anderen Raum überprüfen, aber ich kam nicht mehr durch.

H# Warum nicht?

Z# Da waren sehr viele Leute, die mir entgegengerannt kamen, die ganze Gangway war voll von Menschen. Ich habe noch eine Zeit lang versucht durchzukommen, aber dann bin ich stattdessen zur Drosselklappe gelaufen und habe den Verschlussriegel gezogen.

H# Was hat es damit auf sich?

Z# Wenn die Klappe zu ist, kann der Dampf nicht mehr so leicht entweichen, dadurch verliert das Schiff an Fahrt.

H# Und warum haben Sie das getan? Wäre es nicht besser gewesen, so schnell wie möglich aufs Ufer zuzusteuern?

Z# Der Captain und ich waren der Meinung, dass der starke Fahrtwind das Feuer nur noch weiter anfacht. Das wollten wir verhindern. Wir wollten doch nur, dass das Feuer gebremst wird!

H# Ich verstehe, Mister Clemens, schon gut. Was haben Sie sonst noch mit Captain Titus besprochen?

Z# Zuerst hat er mich gefragt, ob ich die Maschinen stoppen kann. Ich habe gesagt, dass ich dabei draufgehen würde und trotzdem nichts erreiche. Dann sind wir aufs Oberdeck gerannt und der Captain meinte, das Schiff sei verloren, wir hätten keine Chance, es zu retten. Anschließend ist er zusammen mit dem Zweiten Offizier, dem Zweiten Maschinisten und einem Passagier losgelaufen, um die Rettungsboote zu Wasser zu lassen.

H# Und ist ihnen das gelungen?

Z# Sie haben eines der Boote über Bord geschwenkt. Aber als sie es abgeseilt haben, sind die Passagiere vom Hauptdeck in das hängende Boot gesprungen, so dass es sich aus der Halterung gelöst hat und ins Wasser gestürzt ist. Dabei ist der zweite Maschinist vom zurückschwingenden Kran getroffen worden. Ich glaube, er war tot.

H# Warum haben die Passagiere nicht gewartet, bis das Boot im Wasser war?

Z# Die Flammen schlugen inzwischen überall aus dem Schiffinneren nach außen, das Feuer war überall. Die Leute mussten runter vom Schiff.

H# Natürlich. Und wie haben Sie das Schiff verlassen?

Z# Ich habe mir zuerst eine Holzbank ins Wasser geworfen, um mich daran festzuhalten. Aber da kamen direkt zwei Männer angeschwommen und haben sie für sich genommen. Dann hab ich die Reiling angefasst, um darüberzuklettern, aber der Holm war so glühend heiß, dass ich mir die Hände verbrannt habe. Also hab ich sie losgelassen, habe ein paar Meter Anlauf genommen und bin darüber weg ins Wasser gesprungen, hinten am Heck.

H# Mister Clemens, was denken Sie, was die Ursache für das Feuer war?

Z# Ich bin mir sicher, es war das Terpentin, Euer Ehren.

H# Weshalb sind Sie sich so sicher?

Z# Ich habe nach unserer Rettung mit dem Schiffszimmermann gesprochen. Er hat mir erzählt, dass auf seiner Werkzeugkiste zwei große Ballonflaschen voller Terpentin gestanden haben. Aber er dachte, das sei nur Öl. Ich hatte ihm gesagt, er soll mir zwei neue Zapfen schneiden, das war gegen sieben Uhr, und da ist er zu seiner Kiste gegangen, die auf dem Kesseldeck unter einer Treppe stand, und hat die beiden Flaschen, die darauf standen, zur Seite gestellt, direkt zum Schlot rüber.

H# Aber sagten Sie nicht, dass Sie danach noch selber auf dem Kesseldeck waren, um die Wasserstutzen zu prüfen?

Z# Jawohl, Euer Ehren. Aber da waren so viele deutsche Einwanderer auf dem Deck, die nicht in ihren Schlafsälen bleiben wollten, wegen der Hitze und wegen der Seekrankheit, da stand alles voller Leute, ich konnte die Flaschen am Schlot nicht sehen.

H# Natürlich nicht, Mr. Clemens. Können Sie uns bitte noch den Namen des Zimmermanns nennen?

Z# Das ist Harrison Foster, Euer Ehren.

H# Und Sie sagen, er hat überlebt?

Z# Ja, aber er ist jetzt nicht hier im Saal.

H# Gut. Angenommen, es war das Terpentin – was genau könnte dann passiert sein?

Z# Foster sagt, dass die Ballonflaschen direkt beim heißen Schlot standen, keinen halben Meter davon entfernt. Ich bin der Meinung, dass die Flaschen durch die Hitze geplatzt sein müssen. Dann ist die Flüssigkeit durch die Ritzen nach unten in den Kesselraum geflossen und auch auf den großen Kesselofen. Und dann ist alles explodiert.

H# Könnte es nicht auch sein, dass der Kessel explodiert ist?

Z# Nein, Sir, das hätte ich mitbekommen. Und wir fahren ja nur auf einer 17-Zoll-Dampfsäule, normal sind 18 bis 20 Zoll, und über zwanzig Zoll schließt sich das Sicherheitsventil und die Maschinen werden gestoppt, bevor der Kesseldruck weiter ansteigt.

H# Aber die Maschinen liefen während des Feuers weiter, richtig?

Z# Jawohl, Sir. Die Maschinen liefen weiter, die ganze Zeit.

H# Danke, Mister Clemens. Sie können wieder auf Ihren Platz gehen.

6 Das Taucherparadies

Z# Laut den Angaben der englischsprachigen *Wikipedia* zählt der Eriesee zu *den* nordamerikanischen Taucherparadiesen schlechthin: „a favorite for divers since there are many shipwrecks“ – zwischen vierzehnhundert und achttausend Wracks als Taucherattraktion, von denen die meisten gut erreichbar in Wassertiefen unter zwanzig Metern liegen. *Lake Erie* ist mit durchschnittlich 19 Metern der flachste der vier *Great Lakes*. Was ein Teil der Gefahr für die Schifffahrt ist: Schon vergleichsweise schwache Winde können in dem flachen Wasser für hohen Wellengang sorgen, der hunderten Schiffen zum Verhängnis wurde.

H# Hinzu kommen die Sediment-Ablagerungen, die sich im Flachwasser zu ständig neuen, veränderlichen Sandbänken auftürmen. Diese unterseeischen Wanderdünen, von denen keiner weiß, wann und wo sie auftauchen, haben so manches Schiff auf Grund laufen lassen.

Z# Fallwinde, Untiefen, hoher Seegang. Und zwei Flaschen Terpentin... *Buffalo Commercial Advertiser*: „Unter den Passagieren befanden sich sechs Anstreicher, die in den Diensten von Mister William G. Miller hier aus Buffalo standen und die auf dem Weg nach Erie waren, um das dortige Dampfschiff *Madison* neu zu lackieren. Zu ihrer Ausrüstung gehörten auch mehrere Ballonflaschen, die mit Terpentin und Bootslack befüllt waren und die ohne Kenntnis von Captain Titus auf dem Kesseldeck unmittelbar oberhalb der Kessel verstaute worden waren. Ein Feuerwehrmann, der zu den Geretteten zählt, berichtet, dass er zufällig über das Kesseldeck kam und die Glasballons, nachdem er ihrer gewahr wurde, unter einer Treppe verstaute. Indessen wurden sie wieder zurückgestellt, wobei bislang unklar ist, von wem.

Unmittelbar vor dem Ausbruch der Flammen war nach Aussage mehrerer von uns befragter Überlebender ein kleiner Knall zu hören. Aller Wahrscheinlichkeit nach sind die gläsernen Ballons infolge der Hitzeeinwirkung geplatzt, und ihr leicht entflammbarer Inhalt, der augenblicklich in Brand geriet, floss anschließend durch die Schiffsbewegungen in alle Bereiche des Dampfers, welcher seinerseits erst jüngst frisch lackiert worden war und deshalb Feuer fing, als habe es sich bei ihm um Schießpulver gehandelt.“ - Möchte der Zeuge bitte die Angaben zu seiner Person zu Protokoll geben?

7 Der Schiffszimmermann

H# Mein Name ist Harrison Foster, Alter 26 Jahre. Ich war Schiffszimmermann auf der *Erie*.

Z# Und Sie waren in der Unglücksnacht an Bord des Schiffes?

H# Jawohl.

Z# Wie wir durch den Zeugen Clemens erfahren haben, waren Sie es, der die Terpentinflaschen neben den heißen Schlot gestellt hat?

H# Euer Ehren, als ich mein Werkzeug bei der Abfahrt aus Buffalo überprüft habe, stand die Kiste wie üblich unter der Treppe auf dem Kesseldeck. Aber da standen keine Flaschen drauf...

Z# Bitte beantworten Sie die Frage, Mister Foster.

H# Am frühen Abend gab mir Mister Clemens den Auftrag, zwei neue Zapfen für die Speigatten zu schneiden, also bin ich gegangen, um mein Werkzeug zu holen, und als da die Flaschen auf meiner Kiste standen –

Z# Mister Foster!?

H# -- da hab ich sie beiseite gestellt, ja. Aber Euer Ehren, die Flaschen waren überhaupt nicht gekennzeichnet, ich konnte also nicht wissen, was sich darin befindet. Und weil da beim Schlot noch sieben oder acht Lackeimer und drei oder vier andere Ballonflaschen standen, hab ich die beiden mit dazugestellt.

Z# Acht Lackeimer und weitere vier Terpentinflaschen, sagen Sie?

H# Ungefähr. Ich hab sie nicht gezählt.

Z# Wann genau war das?

H# Ich weiß nicht genau. Vielleicht so gegen sechs Uhr abends.

Z# Und Sie hatten keine Ahnung, was sich in den Flaschen befand.

H# Nein, Sir, keiner hat mir irgendwas davon gesagt.

Z# Hatten Sie eine Vermutung?

H# Auf meiner Kiste hab ich einen kleinen öligen Fleck gesehen, deswegen dachte ich, es könnte irgendein Öl sein. Aber jetzt glaube ich, dass da was vom Lack auf die Kiste getropft ist.

Z# Aber Sie haben den Fleck nicht näher betrachtet?

H# Nein, Sir. In dem Moment hat mich der Maat gerufen und gesagt, ich soll eine kleine Spundwand ziehen, damit das viele Spritzwasser vom Bug nicht bis aufs Achterdeck fließt. Wir hatten ziemlich hohen Seegang...

Z# Natürlich, Mister Foster. Wieviel Zeit ist dann vergangen zwischen Ihrem Gang zur Werkzeugkiste und dem Ausbruch des Feuers?

H# Ich schätze, ein bis zwei Stunden, nachdem ich die Flaschen umgestellt habe, Euer Ehren. Da lag ich aber schon in meiner Koje. Das muss so gegen acht Uhr abends gewesen sein.

Z# Und was haben Sie dann gemacht?

H# Ich bin vorn am Bug über die Reling gesprungen und hab mich an einer von den kleineren Ankerketten festgehalten, bis ein Fender vorbeigeschwommen ist, auf dem ich vom Schiff wegschwimmen konnte.

Z# Könnten Sie dem Gericht bitte erklären, was ein Fender ist?

H# Das ist ein dicker runder Holzpfosten, ungefähr zwei Meter lang, der beim Anlegen nach draußen gehängt wird, damit die Bootswand nicht direkt am Steg entlangschrammt.

Z# Und an dem haben Sie sich dann festgehalten.

H# Ich und ein paar andere, ja. Ich bin Nichtschwimmer, müssen Sie wissen. Ich war sehr froh, als die *Clinton* uns nach zwei Stunden aus dem Wasser gezogen hat.

Z# Gut, Mister Foster. Es freut uns auch, dass Sie überlebt haben. Sie können wieder zu Ihrem Platz gehen.

H# Danke, Euer Ehren.

8 Der Apothekergehilfe

Z# Fontane! Komm mal rüber!

H# Jawoll, Doktor Adler! – Bitte!?

Z# *(Mit einem Zettel.)* Hier, stell das mal zusammen.

H# Mach ick, Herr Dokter.

Z# Und habt Er die neueste Ausgabe vom *Sächsischen* schon ausliegen?

H# Liegt schon am Pult, Herr Dokter. Jehn Se nur rüber, ick bring Ihnen den Krempel gleich.

Z# Sehr gut, Fontane, sehr gut.

H# Mein Leben als Apothekergehilfe war nicht das schlechteste, muss ich sagen. Erst um acht oder gar neun brauchten wir an unsrem Geschäftstisch zu erscheinen. In der ersten Stunde gab es noch wenig zu thun. Aber bald danach kamen die Doktoren und verschrieben ihre Rezepte. Freilich gab es auch solche, die wenig Praxis hatten und die sich nur einfanden, um sich an einem großen Lesepulte, das für sie hergerichtet war, in die verschiedenen Leipziger Zeitungen zu vertiefen. Für sie war die Apotheke bloß Lesehalle, Doktor-Börse, Klub-Lokal. Unter den Aerzten, die zu dieser Gruppe gehörten, war ein Dr. Adler der Interessanteste – überhaupt das Prachtstück unter denen, die die Doktorbörse besuchten. Er galt auch bei den eigenen Kollegen, was immer was sagen will, als der Klügste, vielleicht sogar als Arzt, sicherlich aber als Mensch. Nebenher stand er leider in den Anfängen des *Delirium tremens*...

Z# *(Ruft von draußen.)* Hast du was gesagt, Fontane?

H# Nix, Herr Dokter, nix gewesen. *(Erzählt weiter.)* Natürlich war er auch Dichter, - sogar ein sehr guter – was meine nähere Bekanntschaft mit ihm herbeiführte. Er hatte damals Thomas Moore's „Paradies und Peri“ übersetzt und trug mir spät abends, wo wenig zu thun und ein Unterbrochenwerden von Seiten des Publikums fast ausgeschlossen war, die ganze Dichtung vor. Er ging dabei beständig auf und ab, seine von Trunk und Begeisterung seltsam verglasten Augen nach oben gerichtet und hingerissen vom Wohlklang der Strophen, und nur ich war womöglich noch hingerissener als er selbst. All dies führte bald dazu, daß ich ihn eines Tages bat, ihm einige meiner Arbeiten vorlegen zu dürfen. Er ging auch freundlich darauf ein, aber doch zugleich mit einer gewissen, nur zu berechtigten Verlegenheit. Was konnt es am Ende sein? Er hatte sich selbst zu lange und zu ernsthaft mit derlei Dingen beschäftigt, um nicht zu wissen, daß von einem zwanzigjährigen Springinsfeld mutmaßlich nicht viel zu gewärtigen sei. So kam es denn auch. Es war eine tüchtige Niederlage. Dem Konvolut, drin ich vorerst meine Gedichte zurückerhielt, waren folgende Strophen beigegeben:

Z# *(Kommt zurück.)* Zweies muss der Dichter haben:

Erst sei er sich selber klar;

Und die zweite seiner Gaben

Ist: er sei auch immer wahr...

Mit der Sonne zu vergleichen

Ist die echte Poesie,

Alles Dunkel muss ihr weichen,

Keinen Nebel duldet sie.

Zwar aus dunklen Wolken weben

Lässt sie sich des Kleides Saum,

Aber frei darüber schweben
Muss sie hoch im lichten Raum.

H# „Alles Dunkel muss ihr weichen... Frei darüber schweben muss sie ...“ Man könnte meinen, der weinselige Doktor Adler habe dem dichtenden Apotheker Fontane sein zukünftiges poetisches Programm ins Poesiebüchlein diktiert.

Z# Zitat: „Naturalismus und Realismus haben die gleiche poetologische Grundlage: In der programmatischen Literatur beider Richtungen wird gefordert, dass der Dichter die erkennbare Welt abbilden solle. Aber in Werken des Realismus wird das Negative nicht dargestellt, sondern zugunsten einer höheren, idealen Idee ausgeschlossen, während der Naturalismus darauf abzielt, genau dieses Negative mit einzubeziehen und detailliert wiederzugeben. Dies lässt sich darauf zurückführen, dass der Naturalismus die *äußere* Wirklichkeit wiedergibt (mit all ihren Facetten), während der Realismus die *innere* Wahrheit darzustellen und poetisch zu überhöhen versucht.“

H# Theodor Fontane lehnt als einer der Hauptvertreter des Realismus „das nackte Wiedergeben alltäglichen Lebens, am wenigsten seines Elends und seiner Schattenseiten“ ab. Er definiert den Realismus als „die Widerspiegelung *alles* wirklichen Lebens, *aller* wahren Kräfte und Interessen - im Elemente der Kunst“.

Z# So weit so gut. Aber was ist die „innere Wahrheit“ eines Schiffsbrandes? Was gibt es an zweihundertfünfzig verbrannten oder ertrunkenen Männern, Frauen und Kindern „poetisch zu überhöhen“?

H# Wo ist Doktor Adlers Licht, das über dem Dunkel schwebt?

9 Young Beebee

Z# *Cleveland Herald*, 12. August: „Vieles wurde geredet und vieles gedruckt über die wunderbare Rettung von Levi T. Beebee, einem zwölfjährigen Jungen aus Cleveland. Die Schilderungen weichen in manchen Punkten voneinander ab, und zuweilen erscheinen sie etwas übertrieben. Deshalb haben wir die Geschichte dieses erstaunlichen jungen Mannes aus seinem eigenen Munde erfahren wollen. Und so folgt hier seine Beschreibung dessen, was er während jener fürchterlichen Nacht erlebte und tat.

Bevor wir seinen Bericht wiedergeben, scheint es angemessen darauf hinzuweisen, dass Beebee für sein Alter ungewöhnlich athletisch und kraftvoll wirkt. Im vergangenen Jahr war er an Major Duff's *Militärschule für Knaben* in Cooperstown eingeschrieben und hat dort ein- bis zweimal pro Woche am Schwimm- und Tauchunterricht im nahegelegenen See teilgenommen.

Es mag dieses Training gewesen sein, das den Jungen in die Lage versetzte, sein eigenes Leben zu retten: er behielt einen kühlen Kopf und ein ruhiges Gemüt, während um ihn her Panik und Entsetzen herrschte. Es mag dieses Training gewesen sein, dass ihn mit standhaftem Herzen aushalten ließ, was die meisten erwachsenen Männer in die Verzweiflung getrieben hätte. Es mag dieses Training gewesen sein, das es ihm ermöglichte, stundenlang Welle um Welle über sich hinweggehen zu lassen, ohne zu ertrinken oder ohnmächtig zu werden. Aber: es war seine eigene angeborene Charakterfestigkeit, die ihm die Nervenstärke gab, sich an einer Kette festzuhalten, während geschmolzenes Blei auf seine Kopfhaut floss und seine Hände in Flammen standen.

Hier ist seine Geschichte:

H# „Der Seegang war sehr stark, so stark, dass die Wellen bis in den Herrensaal am Achterdeck des Schiffes hochgeschlagen sind und die Bullaugen geschlossen werden mussten. Sogar ein paar von den Passagieren auf dem Oberdeck sind nass geworden. Um acht Uhr bin ich in den Herrenschlafsraum gegangen, da waren noch zwei andere Passagiere, aber die übrigen waren alle an Deck, weil es wegen der geschlossenen Bullaugen so warm drinnen gewesen ist und wegen ihrer Seekrankheit.

Ich hab meine Stiefel und Strümpfe ausgezogen und mich auf die Kommode an der Heckseite gelegt. Ich hatte mich gerade hingelegt, da hab ich ein Geräusch gehört, so ein „Puff“ wie bei einem Dampfboot. Als ich die Augen aufgemacht hab, da hab ich ein paar von den Stewards die Treppe hochlaufen sehen. Ich bin hinterher gelaufen, bin aber nochmal zurückgerannt und hab meine Stiefel angezogen. Als ich dann hochgekommen bin, war da ganz viel dicker Qualm, so dass ich fast nicht atmen konnte. Da hab ich die Hände vors Gesicht gehalten und bin am Damensaal vorbei in Richtung Heck gelaufen. Da waren ganz viele Passagiere, eng zusammengedrängt, manche haben auf dem Boden gelegen. Es war nur eine einzige Frau dabei, das war Mrs. Lynde. Sie und ihr Mann waren gerade dabei, ihre Schwimmwesten aufzublasen, und da bin ich zu Mrs. Lynde gerannt und hab sie gefragt, ob sie mir nicht helfen kann, aber sie hat nur weiter ihre Weste aufgepustet und den Kopf geschüttelt. Da hab ich Mr. Lynde gebeten, dass er irgendwas für mich tut, aber er hat gemeint, seine Schwimmweste kann nur einen tragen, und es täte ihm sehr leid, dass er mir nicht helfen kann.

In dem Augenblick kam Mr. Gelston, der Schiffsverwalter, mit einer Laterne in der Hand angerannt und hat gerufen: „Schnell weg da!“ Ein paar Passagiere haben gefragt: „Wo, da?“, und da hat Mr. Gelston seine Laterne fallen lassen und ist einfach über die Heckreling gesprungen. In derselben Sekunde ist eine Flammenwand auf uns alle zugekommen. Ein paar von den Leuten haben sich die Hände vors Gesicht geschlagen, ein paar sind zu Boden gestürzt, alles war ein großes Durcheinander, und da kam auch Mrs. Lynde angelaufen und hat Ihrem Mann zugerufen: „Schnell, Charles, komm schnell, wir müssen springen!“ – Aber Mr. Lynde hat so ausgesehen, als ob er das nicht wollte.

Ich bin dann gesprungen und hab mich an der Kette festgehalten, die vom Heck zum Ruder runtergeht, hab von Mrs. Lynde nichts mehr gesehen, aber da war das kleine Beiboot, das sie ins Wasser gelassen hatten, und unten auf der Ruderflosse standen fünf oder sechs Leute. Mr. Gelston war dabei und dann Mr. Wilkinson, und dann noch ein schwarzer Mann, ich glaube der war ganz nackt, er hat sich am Ruder festgehalten und ist dann zu irgendwas rüber gesprungen, was im Wasser schwamm, und darauf weggeschwommen.

Ich hatte gar nichts, worauf ich meine Füße stellen konnte, ich musste mich die ganze Zeit mit den Händen und Armen und Beinen an der Kette festhalten, und wenn das Schiff aus den Wellen gehoben wurde, dann hing ich ganz in der Luft, und dann tauchte es wieder ein und ich war komplett unter Wasser, immer über Wasser, unter Wasser, die ganze Zeit, und immer kamen neue Wellen, meine Nase und mein Mund waren ganz voll mit Wasser, aber ich wusste ja, wie man unter Wasser die Luft anhält, und wenn ich wieder aufgetaucht bin, hab ich schnell alles ausgespuckt.

Dann ist aber das Blei oben an Deck geschmolzen wegen der Hitze, und das ist mir immer wieder auf den Kopf getropft, und das tat so weh, dass ich immer mit der Hand Wasser auf meinen Kopf geschüttet hab, wenn ich über Wasser war. Der ganze See war jetzt rund um das Schiff voll mit schwimmenden Sachen und Leuten, die sich daran festgehalten haben. Ich glaube, Mr. Gelston und ein oder zwei andere Männer auf dem Ruder sind dann von irgendwas getroffen worden, was oben vom Schiff runterfiel, und sind ins Wasser gefallen.

Ich hab mich ganz lange an der Kette festgehalten, mindestens zweieinhalb Stunden, und konnte die ganze Zeit meine Füße nirgendwo abstellen. Aber ich konnte mich immer ein bisschen ausruhen, wenn die Kette unter Wasser ging, weil ich dann im Wasser geschwebt bin und ich mich nicht so anstrengen musste. Zwischendurch hab ich mit den anderen Leuten da auf dem Ruder oder im Wasser geredet und hab einem von ihnen erzählt, wer ich bin, und dass er bitte meinem Papa und meiner Mama erzählen soll, was mit mir passiert ist und dass ich mich wirklich so lange festgehalten hab, wie ich konnte. Weil ich nämlich nicht geglaubt habe, dass ich überlebe, weil meine Hände schon ganz taub waren und ich gar nicht mehr konnte, und musste mich die ganze Zeit so anstrengen, damit ich wach bleibe und nicht bewusstlos werde. Mister Wilkinson unten auf dem Ruder hat dann was zu packen gekriegt, was im Wasser schwamm, und ich hab ihm gesagt, er soll mich bitte mitnehmen, und da hat Mister Wilkinson mir die Handübergereicht und mir übergeholfen. Und dann haben wir uns so lange daran festgehalten, bis die *Clinton* kam und sie uns ins Boot gezogen haben.“

Z# So erzählt es der junge Beebee. Sobald er im Boot war, ist er erschöpft eingeschlafen. Er hat Verbrennungen an Kopf und Händen, aber wir dürfen mit Freude berichten, dass seine Genesung schnell voranschreitet.

9 Herr Clemens im Wasser

H# *Gewerbe-Blatt für Sachsen*, 8. Oktober 41: „Es folgt die Erzählung des Herrn Clemens, deren Ablegung ihn dergestalt angriff, dass er wie in Konvulsionen zitterte. Ein Korrespondent des *New York Commercial Advertiser* übermittelt uns in einem Schreiben aus Buffalo die Zeugenaussage des Maschinisten, der seine Sicht auf das Schiff von seiner Position im Wasser aus beschrieben hat. Obgleich ein großer kräftiger Mann, konnte er sie nur mit schwacher Stimme abgeben.

Z# Das komplette Schiff, mit Ausnahme einer kleinen Partie des unteren Vorderdecks, war ein einziges Flammenmeer, das den ganzen Nachthimmel erleuchtete....

H# Ich war zwanzig, ich arbeitete als Apotheker, und die Journale passten ganz genau zu mir.

Z# Während die Flammen hin und her loderten, konnte ich die Körper einiger Passagiere sehen, die in Schmerzen und Verzweiflung um sich schlugen und anscheinend versuchten, über Bord zu springen, doch ihre Kraft reichte nicht mehr aus, um die Reling zu überwinden.

H# Es ist ein Unsinn, jungen Leuten immer mit dem „Besten“ zu kommen.

Z# Im vorderen Teil des Decks standen währenddessen ein paar Dutzend Passagiere, vielleicht sogar mehr, und winkten zu uns herüber. Sie riefen und schrien verzweifelt um Hilfe, dass einem das Herz zerreißen wollte. Um ehrlich zu sein, es gab einen Punkt, an dem ich drauf und dran war, mich einfach im Wasser versinken zu lassen, nur um diesen grauenerregenden Anblick nicht länger ertragen zu müssen.

H# Ich bin glücklich, mit Journalen und Zeitungen begonnen zu haben.

Z# Als ich schließlich den Blick vom Schiff abwandte, sah ich eine große Planke vorbeitreiben, an der sich schon zwei Mitglieder der Besatzung festhielten. Sie riefen mir zu, ich sollte zu ihnen kommen, und das tat ich auch, aber die Planke war nicht geeignet, uns alle drei über Wasser zu halten. Zum Glück entdeckte ich in der Nähe eine große Schreibtischschublade und schwamm zu ihr hinüber. Wir verkeilten die umgedrehte Schublade unter unserer Holzplanke, so dass sie mehr Auftrieb hatte.

Aber dann sah ich einen älteren Mann nicht weit von uns im Wasser, der schon völlig erschöpft war. Ich rief ihm zu und überließ ihm meinen Platz auf der Planke, weil ich noch genügend Kraft zum Schwimmen hatte. Nach einiger Zeit sah ich dann einen der Fender der *Erie* im Wasser treiben und hielt mich daran fest, aber etwas später traf ich auf zwei Passagiere im Wasser und gab den Fender an sie weiter.

Danach bin ich wieder ein paar Minuten allein durchs Wasser geschwommen, bis ich die Stimme des Kapitäns hörte, der meinen Namen rief. Ich drehte mich um und sah ihn und vier von den Matrosen, die sich am Kiel eines gekenterten Beiboots festhielten. Ich schloss mich ihnen an, und der Kapitän zeigte mir eine Dame, die nicht weit von uns entfernt leblos im Wasser trieb. Das war Mrs. Lynde, die zwar eine Rettungsweste trug, aber die Weste war nicht einmal zu einem Viertel mit Luft befüllt. Ihre Hand war starr an ein Ruder geklammert, und allem Anschein nach war sie bereits tot. Ich dachte aber, wenn ich die Weste aufblasen würde, dann könnte sie weiter an der Wasseroberfläche bleiben, so dass sie nach ihrer Bergung von ihren Angehörigen identifiziert und begraben werden könnte. Deshalb schwamm ich zu ihr hinüber und fing an, die Weste aufzublasen. Während ich damit beschäftigt war, hörte ich plötzlich eine ganz leise kraftlose Stimme sagen: „Das ist sehr freundlich von Ihnen, mein Herr!“

Da begriff ich, dass sie noch am Leben war, und habe ihre Weste noch weiter mit Luft befüllt, aber inzwischen war ich so am Ende meiner Kräfte, dass ich es bloß mehr schlecht als recht schaffte. Daraufhin hab ich sie mit zu dem gekenterten Beiboot genommen, wo sie ein bisschen zu Kräften kam. Sie sagte aber: „Wenn Sie wirklich meinen, Sie können mich retten, dann tun Sie es, doch lieber wäre es mir, Sie würden all Ihre Kräfte für sich selber aufsparen und mich sterben lassen, denn ich möchte nicht gerettet werden, wenn sich andere dafür opfern müssen.“

Diese Worte aus dem Munde einer schwachen, hilflosen Frau haben mich zu dem Entschluss gebracht, dass, wenn *ich* überleben sollte, dann auch diese Frau. Das war mir jede Mühe wert, und ich habe es auch geschafft. Nach zwei Stunden festgeklammert am Bootskiel hat uns die *Clinton* gerettet.

H# Danke, Mister Clemens. Ich denke, das reicht.

Z# Nein, warten Sie bitte... Ich möchte bitte noch zu Protokoll geben, dass der Kapitän mir erzählt hat, wie unser Rudergänger Luther Fuller das Steuer geführt und das Schiff so lange Richtung rettendes Ufer gehalten hat, bis er selbst von den Flammen verbrannt worden ist.

10 Fuller vs. Maynard

H# Luther Fuller? Ich denke, John Maynard?

Z# Luther Fuller. In manchen Quellen auch Thomas Fuller oder Augustus Fuller.

H# Und was ist überhaupt ein Rudergänger? Maynard war doch Steuermann.

Z# Ein Steuermann ist ein Offizier, im Englischen ist er der *Second Mate*. Er hat die nautischen Kenntnisse, er kann Karten, Kompass und Sextant lesen. Er gibt die korrekten Anweisungen, aber er steht nicht selber am Steuerrad.

H# Sondern der Rudergänger?

Z# Genau. Einer von den Matrosen, der das seemännische Geschick mitbringt, ein Schiff auch unter schwierigen Bedingungen auf Kurs zu halten.

H# Der Steuermann beherrscht die Theorie, der Rudergänger die Praxis.

Z# Ich würde eher sagen: der Steuermann kann die Instrumente bedienen und der Rudergänger das Schiff. Beides ist wichtig.

H# Das heißt, Fontane beschreibt eigentlich den Rudergänger.

Z# „Hier ruht John Maynard! In Qualm und Brand
Hielt er das Steuer fest in der Hand.“

Das ist der Rudergänger, ja.

H# Aber Steuermann klingt besser.

Z# Die poetische Überhöhung der Wirklichkeit...

11 Der realistische Brief

Z# Geliebte Emilie! – Die Arbeit an „John Maynard“ geht gut voran. Ich habe wahrlich immer wieder den Eindruck, dass es just diese Sujets sind, die mich besonders beflügeln. Wenn schon die Welt so, wie sie ist, ein derart unvollkommener Ort sein muss, was für ein nobles Unterfangen stellt es dann dar, als Dichter hier und da ein bisschen an den Stellschrauben der Wirklichkeit drehen zu dürfen, um ihre Mängel und Unzulänglichkeiten – nun, leider nicht zu beheben, aber doch immerhin im Reiche der Poesie zu mildern, auf dass die Schmerzen, die wir erleiden, und die Preise, die wir im Leben zahlen müssen, wenigstens in dieser verbesserten Wirklichkeit nicht vergeblich gewesen sein mögen.

Und so soll dieser tapfre Amerikaner zumindest in meinen Versen sein Leben nicht umsonst geopfert haben. Und das ist der Grund, warum aus mir im Leben kein Naturalist mehr werden wird. Ich begreife das gesamte Konzept dieser Ibsens und Hauptmanns nicht. Wenn die Dichtung sich nicht über das Elend erhebt, wenn sie den Jammer nicht zu läutern vermag – wozu dann die Mühe?

In Liebe Dein – Theo.

H# Sag mal... bist du wirklich ganz sicher, dass dieser Brief authentisch ist?

Z# (*Listig.*) Meinst du in einem *realistischen* oder in einem *naturalistischen* Sinne?

H# Soso. Lass uns mal besser weitermachen.

Z# Bitte, nach dir.

12 Jury Verdict

H# Wir, die Jury, möchten in unserem abschließenden Urteil festhalten, dass das obgenannte Feuer auf obgenanntem Schiff nach unserer festen Überzeugung durch das Platzen einer oder mehrerer Ballonflaschen voller Terpentin verursacht wurde, die auf dem Kesseldeck verstaut waren und unter Einwirkung der Hitze des Kesselofens standen.

Z# Des Weiteren halten wir fest, dass die Zeugenaussagen den Schluss nahe legen, dass es diese Hitzeeinwirkung war, die die Flaschen zerplatzen ließ, dass außerdem das Schiff vor wenigen Tagen frisch gestrichen worden war, und dass dies beides – zusammengenommen mit dem starken Wind –

für eine derart schnelle Ausbreitung der Flammen ursächlich war, dass es den Personen an Bord des Schiffes unmöglich war, den Brand zu löschen oder die Zerstörung des Schiffes zu verhindern. Somit sehen wir es als erwiesen an, dass es sich bei der Zerstörung der *Erie* um eine tragische Verkettung unglücklicher Umstände handelt und menschliches Verschulden nicht vorliegt.

H# Wir ziehen deshalb die folgenden Schlüsse:

Erstens. Der Schaufelraddampfer *Erie* war in einem einwandfreien Zustand, in jeder Hinsicht gut gewartet und mit allen vorgeschriebenen Maßnahmen zum Brandschutz und zur Feuerbekämpfung versehen. Auch die bereitgestellte Rettungsausrüstung für Passagiere und Besatzung ging wesentlich über das übliche Maß hinaus.

Z# Zweitens. Dennoch fordern wir angesichts der Todeszahlen, die der Brand auf einem Dampfer verursachen kann, die Schiffseigner auf, fürderhin eine Anzahl an Rettungsbooten auf ihren Schiffen vorzuhalten, die für *sämtliche* Passagiere und Besatzungsmitglieder ausreichend ist, sowie darüber hinaus eine angemessene Anzahl von losen Rettungsplanken aus Pinienholz, die ein Mindestmaß von drei Metern Länge und dreißig Zentimetern Breite aufweisen und mit Halteschlaufen versehen sein sollten. Sie sollten an Seilen befestigt sein, die vom Deck bis zur Wasseroberfläche hinunterführen, damit auch Nichtschwimmer die Rettungsplanken im Wasser sicher erreichen können. Und schließlich empfehlen wir pro Schiff mindestens einhundert Rettungswesten, die aufblasbar sein sollten und spätestens mit dem Auslaufen aus dem Hafen in den Rettungsbooten verstaut werden sollten.

13 Stille Post

H# *Erie Gazette*, 12. August 1841. „Gestorbene Besatzungsmitglieder: ...Augustus Fuller, Rudergänger, Harbor Creek“

Z# *Albany Daily Advertiser*: „Eine Heldentat an Bord des Schiffes darf nicht unerwähnt bleiben: Wie wir aus Buffalo erfahren haben, hat der Rudergänger auf seinem Posten ausgeharrt, bis er bei lebendigem Leibe verbrannt war. Sein Name lautet, wenn wir recht informiert sind, Luther Fuller.“

H# *Erie Gazette*: „Aller Ehren wert ist das Verhalten des jungen Rudergängers Fuller aus Harbor Creek. Er hielt Kurs aufs sichere Ufer, bis Führerstand, Steuerrad und auch er selbst vollständig in Flammen aufgegangen waren.“

Z# *New-Bedford Mercury*, 27. August 1841: „Das denkwürdigste Ereignis aber war die Selbstaufopferung des Rudergängers: Bei Ausbruch des Feuers lenkte er den Dampfer in Richtung des vier Meilen entfernten Ufers und verbrannte auf seinem Posten. Diese Heldentat verdient dauerhafte Erinnerung. Der Name Thomas Fuller sollte einen bleibenden Platz in den Herzen der Menschen haben.“

H# *Gewerbeblatt für Sachsen*, 8. Oktober 41: „Aber die Krone des Märtyrertums erwarb sich der Pilot, indem er sich seiner Pflicht zum Opfer brachte. Er blieb auf seinem Posten und ließ das Steuer, die einzige Hoffnung der Unglücklichen, nicht eher aus den Händen, bis das Feuer sie verzehrte. Möge der Name Thomas Fuller eine bleibende Stätte in den Herzen finden!“ – Thomas Fuller.

Z# Luther Fuller.

H# Augustus Fuller.

Z# John Maynard.

14 Das Gedicht

H# »Wer ist John Maynard?«

Z# »John Maynard war unser Steuermann,
Aus hielt er, bis er das Ufer gewann,
Er hat uns gerettet, er trägt die Kron,
Er starb für uns, unsre Liebe sein Lohn.

John Maynard.«

* * *

H# Die »Schwalbe« fliegt über den Eriesee,
Gischt schäumt um den Bug wie Flocken von Schnee;
Von Detroit fliegt sie nach Buffalo -
Die Herzen aber sind frei und froh,
Und die Passagiere mit Kindern und Fraun
Im Dämmerlicht schon das Ufer schaun,
Und plaudernd an John Maynard heran
Tritt alles: »Wie weit noch, Steuermann?«

Z# Der schaut nach vorn und schaut in die Rund:
»Noch dreißig Minuten ... Halbe Stund.«

Alle Herzen sind froh, alle Herzen sind frei -
Da klingt's aus dem Schiffsraum her wie Schrei,
»Feuer!« war es, was da klang,
Ein Qualm aus Kajüt und Luke drang,
Ein Qualm, dann Flammen lichterloh,
Und noch zwanzig Minuten bis Buffalo.

H# Und die Passagiere, bunt gemengt,
Am Bugspriet stehn sie zusammengedrängt,
Am Bugspriet vorn ist noch Luft und Licht,
Am Steuer aber lagert sich's dicht,
Und ein Jammern wird laut: »Wo sind wir? wo?«

Z# Und noch fünfzehn Minuten bis Buffalo. -

H# Der Zugwind wächst, doch die Qualmwolke steht,
Der Kapitän nach dem Steuer späht,
Er sieht nicht mehr seinen Steuermann,
Aber durchs Sprachrohr fragt er an:
»Noch da, John Maynard?«

Z# »Ja, Herr. Ich bin.«

H# »Auf den Strand! In die Brandung!«

Z# »Ich halte drauf hin.«

H# Und das Schiffsvolk jubelt: »Halt aus! Hallo!«

Z# Und noch zehn Minuten bis Buffalo. -

H# »Noch da, John Maynard?«

Z# Und Antwort schallt's

Mit ersterbender Stimme: »Ja, Herr, ich halt's!«

Und in die Brandung, was Klippe, was Stein,

Jagt er die »Schwalbe« mitten hinein.

Soll Rettung kommen, so kommt sie nur so.

Rettung: der Strand von Buffalo!

* * *

H# Das Schiff geborsten. Das Feuer verschwelt.

Gerettet alle. Nur *einer* fehlt!

* * *

Alle Glocken gehn; ihre Töne schwell'n

Himmelan aus Kirchen und Kapell'n,

Ein Klingen und Läuten, sonst schweigt die Stadt,

Ein Dienst nur, den sie heute hat:

Zehntausend folgen oder mehr,

Und kein Aug im Zuge, das tränenleer.

Z# Sie lassen den Sarg in Blumen hinab,

Mit Blumen schließen sie das Grab,

Und mit goldner Schrift in den Marmorstein

Schreibt die Stadt ihren Dankspruch ein:

H# »Hier ruht John Maynard! In Qualm und Brand

Hielt er das Steuer fest in der Hand,

Er hat uns gerettet, er trägt die Kron,

Er starb für uns, unsre Liebe sein Lohn.

John Maynard.«
