



Neue Serie:
Geister-Schiffe

Geister-Schiffe



In einer neuen Serie stellt unterwasser Schiffe vor, deren Schicksal von Rätseln umrankt ist: Mal liegen die Ursachen ihres Untergangs im Dunklen, mal ist das ganze Schiff verschollen, mal das Schicksal von Passagieren und Besatzungsmitgliedern ungeklärt. unterwasser-Wrackexperte Claus-Peter Stoll hat sich für diese Serie tief in die Archive der Schiffahrtsgeschichte gewählt.

Mississippi Burning

Der Untergang des Raddampfers Sultana nach dem amerikanischen Bürgerkrieg kostete mehr Menschenleben als die Havarie der Titanic. Nach der Katastrophe verschluckten Schlamm und Schlick des Mississippi die Reste des Schiffes. Verbleib: unbekannt.

Text: Claus-Peter Stoll · Illustration: Jamile do Carmo

Kapitän J. Cass Mason war ein Kriegsgewinnler. Oder korrekter ausgedrückt: ein Nutznießer des gerade zu Ende gegangenen Sezessionskrieges zwischen den Nord- und Südstaaten der USA. Nach der kriegsentscheidenden Niederlage des amerikanischen Südens bei Gettysburgh (1863) und der endgültigen Kapitulation von General Robert E. Lee gegenüber seinem Nordstaaten-Gegner General Ulysses S. Grant bei Appomattox waren auf beiden Seiten die Gefangenenerlager voll von ermatteten und unterversorgten Soldaten. Sie alle hofften auf eine schnelle Rückkehr in ihre Heimat. So auch in den beiden Lagern Cahaba und Andersonville. Hoffnung schöpften die hier gefangenen Nordstaatler vor allem aus der Tatsache, dass die Regierung in Washington sich bereit zeigte, für jeden heimkehrenden Mannschaftsgrad fünf Dollar und für jeden Offizier zehn Dollar für eine Passage in Richtung Norden an Flusskapitäne zu zahlen. Masons Raddampfer, die 1863 in Cincinnati gebaute Sultana, wurde schon während des Bürgerkriegs von der US-Regierung unter Vertrag genommen und transportierte Soldaten und Ausrüstung auf den Flüssen Ohio, Mississippi und Missouri.

Dieses Angebot war für Mason und einige andere, ebenso korrupte Kapitäne ein lukratives Geschäft. Je voller ihre Schiffe an Menschen waren und je schneller ihr Umlauf, um so größer der Gewinn für alle Beteiligten. Folglich wurde auch die 1719 Bruttoregistertonnen verdrängende Sultana, die für nur 376 Personen eine Lizenz besaß, mit ausgemergelten Soldaten vollgestopft; nur 70 Fahrgäste waren neben einer Besatzung von 85 Mann reguläre Passagiere. Die wirkliche Personenzahl an Bord ist bis heute unbekannt. Sie dürfte aber nach seriösen Schätzungen bei etwa 2300 bis 2500 Menschen gelegen haben. Hinzu kamen noch 100 Fässer mit Zucker von je etwa 600 Kilogramm, 60 Pferde und Maultiere sowie 50 Schweine und ein Alligator, das Maskottchen des Kapitäns. Auch die Armee hatte auf einer stärkeren Auslastung des Schiffes bestanden, man war bestrebt, sich der Kriegsgefangenen der Nordstaaten schnell zu entledigen und sie nach Hause zu schicken.

Die Reise der Sultana flussaufwärts begann am 24. April 1865 in Vicksburg (Mississippi) mit Memphis (Tennessee) als Zwischenstop und dem weiteren Ziel Cairo (Illinois) am Zusammenfluss des Mississippi und Ohio Rivers. Das Schiff war hoffnungslos überladen, die Passagiere kauerten dicht an dicht auf allen Decks. So bog sich das Oberdeck unter der menschlichen Last

so stark, dass es mit zusätzlichen Pfosten gestützt werden musste. Zudem zeigten sich schon einen Tag zuvor Probleme mit einem undichten Kessel. Eine ordentliche Reparatur hätte einige Tage gedauert. So entschied sich die Schiffsführung für einen Behelf und ließ das Leck nur provisorisch mit vernieteten Metallplatten abdichten, denn »time was money«.

Hinzu kam eine ständige Verschmutzung der Boiler durch das trübe Flusswasser, so dass diese immer wieder gereinigt werden mussten, was oft zu Verspätungen des Schiffes führte. Eine solche Reinigung wurde schon

Folglich wurde auch die Sultana, die für nur 376 Personen eine Lizenz besaß, mit ausgemergelten Soldaten vollgestopft

in Vicksburg und etwas später in Helena nötig, noch bevor man Memphis erreicht hatte. Zudem war der Raddampfer topplastig, neigte bei geringer Wasserbewegung, beim Passieren von anderen Schiffen oder bei Annäherung ans Ufer zum Rollen, besonders in den engen Flussbiegungen. Ein Umstand, der sich noch verstärkte, als man am 26. April Memphis erreichte, wo der Zucker entladen und Kohle nachgebunkert wurde. Am folgenden Tag, dem 27. April, verließ das Schiff kurz nach Mitternacht den Hafen und folgte dem Fluß weiter stromaufwärts.

Die Neigung zum Rollen hatte außerdem einen nachhaltigen Einfluss auf die vier Kessel. Sie standen nebeneinander und waren, kommunizierenden Röhren gleich, miteinander verbunden. Bei starker Rollbewegung schwappte das Wasser aus dem höchsten Boiler, was darin auf Grund der weiteren, unbegrenzten Befehung überhitzte Stellen verursachte, sogenannte »Hot Spots«. Bei der nächsten Gegenbewegung schoss das Wasser aus den anderen Kesseln zurück – mit der Folge einer explosionsartigen Dampfentwicklung und extremen Druckerhöhung in dem fast leeren Kessel. Belastungen, denen der nur provisorisch geflickte Boiler auf Dauer nicht standhalten konnte. Drei Umstände, die am Morgen des 27. April gegen 2:40 Uhr in die Katastrophe führten. Viele Zeugen, die so wie der Sergeant Robert Talkington diese Katastrophe überlebten, erinnerten sich genau, was geschah.

An Bord gab es einen lauten Knall, der selbst im zwei Stunden flussabwärts entfernten Memphis zu hören war. Die Kesselexplosion, die noch zwei weitere, kleinere Boiler mitexplodieren ließ, zerfetzte die Brücke und die oberen Aufbauten binnen Se-

kunden. Wer sich in diesem Bereich aufgehalten hatte, so wie Kapitän J. Cass Mason, wurde sofort getötet. Außerdem stürzten die beiden seitlich stehenden, schlanken Schornsteine um und begruben zahlreiche Menschen unter sich. Trümmer flogen über die Decks und verstümmelten weitere Passagiere. Gleichzeitig strömte siedend heißer Dampf aus, der viele Menschen verbrühte, die in Panik versuchten davonzurennen, um ins eiskalte Wasser des Flusses zu springen. Zudem brach auf dem Schiff ein infernalisches Feuer aus, das in den verbliebenen Holzaufbauten und dem hölzernen Rumpf reichlich Nah-

rung fand und zusammen mit dem Rauch weitere Opfer forderte. Besonders unter denen, die es nicht mehr geschafft hatten, aus den unteren Decks zu entkommen.

Wer zu den Glücklichen gehörte, die es ins Wasser geschafft hatten, war noch nicht gerettet. Viele von ihnen ertranken oder starben an Unterkühlung. Selbst Monate nach dem Unglück wurden flussabwärts noch Leichen geborgen, viele aber trieb der Strom ins offene Meer. Rettern gelang es trotzdem, 741 Überlebende und teils Schwerstverletzte zu bergen, davon etliche mit schrecklichen Brandwunden, von denen etwa 200 später ihren Verletzungen erlagen. Über die Gesamtzahl der Opfer wird bis heute spekuliert. Zahlen zwischen 1700 und 1900 gelten als realistisch, denn eine offizielle Passagierliste hatte es in den Wirren des gerade bedeten Bürgerkriegs nie gegeben. Somit liegt die Zahl der Vermissten und Toten weit über den Verlusten der SS Titanic, deren Untergang 47 Jahre später die Welt in Atem halten sollte.

Seltsamerweise aber bewog das Desaster die amerikanische Öffentlichkeit nur wenig, da die Presse kaum etwas über den Untergang schrieb. Das Ende des Bürgerkriegs und die Ermordung Abraham Lincolns am 15. April 1865 beherrschten die Titelseiten der Gazetten, und auch die Armee hatte kaum Interesse an einer öffentlichen Debatte über die Katastrophe.

Die Sultana trieb, abgebrannt bis zur Wasserlinie, noch eine Weile flussabwärts, bis sich vor Memphis die Wogen über ihr endgültig schlossen. Das Wrack wurde bis heute nicht gefunden. Überlagert von Sedimenten und Sand liegen seine Reste tief begraben im »Old Man River«.