

**EIN VERGLEICH -  
DIE ZWEI AMERIKANISCHEN  
VORLAGEN DER LEGENDE VON  
JOHN MAYNARD:**

**DER ANONYME URTEXT VON 1845 UND DIE  
STARK GEKÜRZTE FASSUNG VON J. B.  
GOUGH AUS DEM JAHRE 1860.**

Alle drei, Theodor Fontane, Ada Linden und Horatio Alger, Jr., benutzten die Vorlage von 1860. Man kann davon ausgehen, dass *keiner* der Dichter den Urtext kannte. Passagen aus dem 1845er Sketch, die von Gough *nicht* übernommen wurden, sind grau gekennzeichnet.

**1845  
(ANONYM)**

**DER URTEXT ZU JOHN MAYNARD:  
DER STEUERMANN VOM ERIESEE  
[THE HELSMAN OF LAKE ERIE]**

An einem angenehmen Morgen im Monat Mai lag ein Dampfer vor der Kleinstadt Buffalo am Eriesee verankert. Sie wissen, möchte ich behaupten, dass der Eriesee einer der Großen Seen ist, die zum Ruhm Amerikas beigetragen haben, und wenn man am Ufer steht, und die Brandung betrachtet,

Die Passagen in der Gough'schen Fassung, die *nicht* in dem 1845er Urtext stehen, sind grau markiert. Die Einleitung und die abschließende Aufforderung, sich für die Mitmenschen einzusetzen, sind blau markiert.

**1860  
(JOHN BARTHOLOMEW GOUGH)**

**EIN HELD.**

— John B. Gough, der berühmte Enthaltensamkeitsredner, ist nach einem Besuch in seinem Geburtsland England in die Vereinigten Staaten zurückgekehrt. Es wird angekündigt, dass er am kommenden Montagabend im Cooper-Institut eine Rede halten wird. In einer seiner erst vor kurzer Zeit gehaltenen Reden kam die folgende Anekdote vor:

wie die grünen Wellen eine nach der anderen einschlagen, könnte man meinen, dass man tatsächlich das grüne Meer vor sich sieht. Die *Jersey*—denn so hieß der Dampfer—war mit vielen bunten Flaggen geschmückt. Die „Blue Peter,“ die Fahne, die zeigt, dass die Abfahrt unmittelbar bevorsteht, wehte vom oberen Großmast; Gepäckträger eilten den schmalen Kai entlang, der bis in den offenen See hinausragte; Schiffsleute feilschten miteinander um die Passagiere; die Reisenden liefen hin und her auf der Suche nach ihrem Gepäck; —Freunde gaben sich die Hand und verabschiedeten sich voneinander; Unbeteiligte, ohne Aufgaben, lungerten herum mit der Hand in der Tasche; Kutschenfahrer schacherten um mehr Fahrgeld; und dazu kam die vielfältige Palette von Hektik und Verwirrung, die mit der Abfahrt eines Schiffes von einem Hafen einhergehen.

Aber jetzt wurde der Anker gelichtet, die Schaufelräder fingen an, sich zu drehen und mit vollen Segeln steuerte die *Jersey* westwärts, eine breite Schaumspur hinterlassend, und hielt Kurs auf die Kleinstadt Erie. Es war ein heller, blauer Tag; und, als die Stunden langsam vergingen, beteiligten sich einige Passagiere in hitzige Gespräche über Politik; einige saßen abseits und berechneten den Ertrag eines Geschäfts oder einer Geldanlage; einige vertieften sich in einem Buch; und einer oder zwei, für die die Zeit zu langsam verging, waren dabei, schlafen zu gehen. Kurzum, alle waren der Meinung, dass – möge die Gefahr kommen, wann auch immer sie will – heute zumindest bliebe sie fern.

Es war beinahe vier Uhr mittags, und der Dampfer, der bis jetzt im mittleren Bereich des Sees Kurs hielt, steuerte Richtung Süden — weil Erie, der Bestimmungsort, am Südufer lag. **Der alte John Maynard war am Steuer;** ein vom Wetter gezeichneter Matrose, der offen und unverblümt reden konnte, seine Haut von manchem brennenden Sommertag und Wintersturm gefärbt. Er hat es wahrhaftig begriffen, sich mit seinem Los abzufinden: keiner konnte von ihm

behaupten, dass er je über die harte Arbeit und geringen Lohn klagte. Selbst in den Zeiten als es ihm schlecht ging, hatte er immer ein fröhliches Wort und freundlichen Blick für diejenigen, mit denen er verkehrte; obwohl er oft in schlechte Gesellschaft geriet, war er zumindest danach bestrebt, und es gelang ihm im allgemeinen, etwas Positives über die Menschen zu sagen. Sein Name, ehrbarer John Maynard, war allgemein vom einen Ende des Eriesees bis zum anderen bekannt; und das Geheimnis seiner Ehrbarkeit seinen Mitmenschen gegenüber, beruhte auf seiner Gottesliebe.

Das Schiff war etwa zehn Meilen vor der Küste, als der Kapitän, der von seiner Kabine kommend, einem Matrosen zurief, „Dick Fletcher, was ist mit den Rauchwolken, die sichtlich vom Schiffsraum kommen?“

„Ich meine, der Rauch komme vom Maschinenraum, Herr Kapitän,“ antwortete der Mann.

„Dann runter mit dir, und sag’ mir Bescheid!“

Der Seemann ging die Leiter hinunter, die zum Schiffsraum führte; aber kaum war er unten, kam er hoch mit weitaus größerer Geschwindigkeit.

„Es brennt im Schiffsraum, Sir,“ erzählte er dem Kapitän, der jetzt in seiner unmittelbaren Nähe stand.

Der Kapitän eilte nach unten und stellte fest, dass der Bericht leider wahr sei. Einige Funken waren auf einen Bündel Packleinwand überggesprungen; der Vorfall blieb unbeobachtet, und nicht nur ein Großteil des Gepäcks, sondern auch die Seiten des Schiffes standen in schwelenden Flammen.

Jeder Arbeitsfähige, ob Passagier oder Besatzungsmitglied, wurde aufgefordert, zwei Menschenketten zu bilden, eine auf

Jeder um die Großen Seen kannte John Maynard als gottesfürchtigen, ehrbaren und intelligenten Steuermann. Eines Sommernachmittags übte er seinen Beruf aus an Bord eines Dampfers, der von Detroit nach Buffalo unterwegs war. Zu dieser Zeit verfügten die Dampfer selten über eigene Rettungsboote.

Rauch, der vom Schiffsraum emporstieg, wurde festgestellt, und der Kapitän rief, „Simpson, steig hinunter

und schau nach, was da los ist.“

Simpson kam kreidebleich wieder herauf und

sprach—„Herr Kapitän, das Schiff brennt!“ Dann hallte es „Feuer! Feuer! Feuer! Feuer an Bord.“

Die Besatzung wurde alarmiert.

jeder Seite des Schiffsraums. Eimer voller Wasser wurden von Hand zu Hand wiederholt weitergereicht; sie wurden mit Wasser vom See aufgefüllt, und flogen von einer ausgestreckten Hand zur nächsten, wo sie zischend auf die brennende Masse geschüttet wurden, um dann zur anderen Seite gereicht zu werden, damit sie nachgefüllt wurden. Eine kurze Zeit kam es ihnen vor, als ob die Flammen unter Kontrolle gehalten wurden.

In der Zwischenzeit scharten sich die weiblichen Passagiere um John Maynard, der einzige Mann, der nicht an dem Löscheinsatz beteiligt und in der Lage war, ihre Fragen zu beantworten. „Wie weit ist es noch bis zum Ufer?“ „Wie lange dauert’s noch bis wir einlaufen?“ „Ist der See an dieser Stelle sehr tief?“ „Gibt es kein Rettungsboot?“ „Können sie uns vom Ufer sehen?“ Der Steuermann antwortete so gut er konnte. Ein Rettungsboot gab’s nicht – man hat’s wegen Reparaturen in Buffalo gelassen. Vielleicht waren sie jetzt sieben Meilen vom Ufer entfernt. Wahrscheinlich bräuchten sie vierzig Minuten, um das Ufer zu erreichen. Er wusste nicht, wie weit das Feuer sich ausgebreitet hat. „Aber, um die Wahrheit zu sagen,“ fügte er hinzu, „wir alle befinden uns in großer Gefahr, und ich selbst bin der Meinung, dass, wenn etwas weniger *geredet* und etwas mehr *gebetet* wird, wäre es für uns alle besser, und ganz bestimmt ginge es dem Schiff auch nicht schlechter.“

„Wie ist unser Kurs?“ fragte der Kapitän.

„West Südwest, Herr Kapitän,“ antwortete Maynard.

Eimer voller Wasser wurden auf das Feuer geschleudert, aber umsonst. Es waren große Mengen Harz und Teer an Bord,

und der Versuch, das Schiff zu retten, stellte sich als sinnlos heraus.

Die Passagiere eilten nach vorn und fragten den Steuermann:

„Wie weit sind wir noch von Buffalo?“

„Sieben Meilen.“ „Wie lange dauert’s bis wir einlaufen?“ „Eine dreiviertel Stunde, so wie unser Dampfdruck jetzt steht.“ „Sind wir in Gefahr?“

„In Gefahr! Hier – seht doch den Rauch hervorquellen! Geht nach vorn, wenn ihr euer Leben retten wollt!“

Alle an Bord, Passagiere sowohl wie die Besatzung, Männer, Frauen und Kinder, drängten sich auf dem Vorderschiff zusammen. John Maynard stand am Steuer. In einer Feuerwand brachen die Flammen durch; Rauchwolken stiegen empor; der Kapitän rief durch sein Sprachrohr: „John Maynard!“

„Aye, aye, Sir!“ „Bist du noch am Steuer?“ „Aye, aye, Sir!“ „Wie ist unser Kurs?“

„Südostost, Sir!“

„Steure Südsüdwest,“ rief der Kapitän. „Egal wo, wir müssen ans Ufer!“

Es geschah, dass ein Windstoß die Flammen verdrängte, welche jedoch den Salon bald erfassten und noch wilder tobten; auch die Einteilung zwischen dem Salon und dem Schiffsraum fing gleich Feuer. Dann kräuselte sich der Rauch hoch durch die Dachluke. Als der Kapitän dies feststellte, gab er den Befehl, dass alle Frauen nach vorne mussten. Der Schiffingenieur stellte den Dampfer auf volle Kraft voraus. Die amerikanische Flagge wurde als Notsignal verkehrt gehisst. Wasser wurde auf die Segel geschüttet, damit sie noch besser den Wind ausnutzen konnten. Und noch stand John Maynard beharrlich am Steuer, obwohl er nun von der Schiffsbesatzung durch einen Rauchsleier abgeschnitten war.

Immer intensiver wurde die Hitze. Die Ingenieure flohen vom Maschinenraum. Die Passagiere standen zusammengedrückt am Bug. Die Matrosen zersägten Bretter, woran sie die Frauen festbinden konnten. Die Kühnsten waren dabei, Mantel und Weste auszuziehen und sich auf einen langen Kampf um ihr Leben vorzubereiten. Und doch kam die Küste immer näher. Die Schaufelräder funktionierten immer noch recht gut. Weiter als eine Meile vom Ufer konnten sie nicht sein; und Boote liefen nun zu Hilfe von der Küste aus.

„John Maynard!“ rief der Kapitän.

„Aye, Aye, Sir!“ antwortete John.

„Kannst du noch fünf Minuten aushalten?“

„Ich werde es versuchen!“

Und er versuchte es tatsächlich. Die Flammen kamen ihm immer näher. In dem Rauchsleier drohte er beinahe zu ersticken. Sein Kopfhaar wurde angesengt. Es kam ihm so vor, als ob sein Blut aufgrund der großen Hitze Feuer fing. Zurückkauernd soweit es

„Schlage Südost ein und lass das Schiff aufs Ufer auflaufen.“

Das Schiff kam dem Ufer näher, immer näher, noch näher.

Dann rief der Kapitän wieder, „John Maynard!“ Die Antwort hörte sich diesmal schwach an, „Aye, aye, Sir.“

„Kannst du noch fünf Minuten aushalten, John?“

„Mit Gottes Hilfe, kann ich’s!“

Dem Alten waren die Haare vom Kopf angesengt;

ging, hielt er das Steuerrad fest in der linken Hand, bis die Haut sich zusammenzog und die Muskeln in den Flammen zerrissen; und dann streckte er seine rechte Hand hinaus, und ertrug die Qual ohne zu schreien oder zu stöhnen. Für ihn war es Trost genug, als er die Jubelrufe der Kameraden auf den heranrückenden Booten und dann den Ruf des Kapitäns — „Zuerst die Frauen, und dann jeder für sich und Gott für uns alle!“ — wahrnahm. Und dies waren die letzten Worte, die er hörte. Wie er starb ist nicht bekannt. Ob er durch den Rauch verwirrt ausrutschte, als er versuchte, nach vorne zu kommen und über Bord fiel, oder ob er in dem dichten Rauch erstickte, konnten seine Kameraden nicht sagen. In dem Augenblick als das Schiff gegen die Küste schlug, hatten die Rettungsboote die Schiffsseite erreicht. Passagiere, Matrosen und der Kapitän sprangen entweder in die Boote oder schwammen um ihr Leben: alle, außer ihm, dem sie alles schuldeten, konnten sich retten.

Er war den Tod eines Christenhelden gestorben – beinahe hätte ich eines Märtyrers gesagt. Seine Seele wurde in die Hände seines himmlischen Vaters empfohlen, und seine sterblichen Überreste ruhen in Frieden an der grünen Seite des Eriesees.

**Quelle:** Der Text basiert auf die *Wisconsin Argus* (Madison, Wisconsin Territory), 2. September 1845.

die eine Hand war ihm unbrauchbar geworden. Mit dem Knie gegen einen Pfosten und mit zusammengebissenen Zähnen, die andere Hand auf dem Steuerrad, stand er fest wie ein Fels.

Er ließ das Schiff auflaufen;

jeder, Mann, Frau und Kind konnte sich retten als John Maynard zu Boden fiel

und seine Seele zu seinem Gott emporstieg.

[*Sensation unter den Zuhörern.*]

Er hat sein Leben geopfert, um das Leben von anderen zu retten. Aber es ist ein weitaus größerer Einsatz wert, einen Menschen vor dem moralischen Verderb – ein Kind von der Trunksucht – als vom Feuer zu retten.

**Quelle:** Der Text basiert auf die *Albany Evening Journal* (Albany, New York), 28. September 1860.

- Norman Barry (April 2010)