

Universitätsbibliothek Potsdam

Inhouse-Digitalisierung

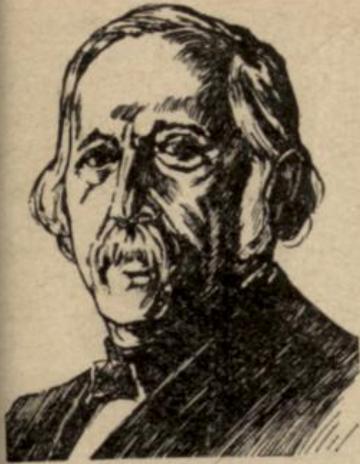
Fontane-Blätter

Kreis der Freunde Theodor Fontanes

Berlin, 1965

George Salomon: "Wer ist John Maynard?"

urn:nbn:de:gbv:517:1-193



FONTANE BLÄTTER

Heft 2

1965

GEORGE SALOMON*

„Wer ist John Maynard?“

Fontanes tapferer Steuermann und sein amerikanisches Vorbild.

I

Unter den Balladen aus Fontanes späteren Jahren gehören zwei der beliebtesten in Inhalt und Form eng zusammen: „Die Brück' am Tay“ und „John Maynard“. Beide handeln von Katastrophen moderner Technik: die eine vom Einsturz einer Eisenbahnbrücke, die andre vom Brand eines Dampfschiffs. Beide sind in den lockersten Reimpaaren gefaßt und doch straff in der Darstellung. In beiden dient ein Gespräch als Prolog und ein Echo davon als Epilog¹.

Zu der „Brück' am Tay“ ist Fontane durch einen aktuellen Vorfall ange-regt worden. In einem wilden Sturm am 28. Dezember 1879 abends stürzte bei Dundee in Schottland die Hochbrücke der North British Railway in den Firth of Tay, samt einem Personenzug, von dessen 75 Insassen nicht einer gerettet wurde². Die Vernichtung der Brücke, die erst im vorhergehenden Jahr eröffnet und als eins der kühnsten Bauwerke der Zeit ge-feiert worden war, erregte weites Aufsehen. Fontane ging sofort daran, den Stoff zu bearbeiten; schon am 10. Januar 1880 erschien sein Gedicht in der Wochenschrift „Die Gegenwart“.

Viel weniger klar liegen die Dinge bei dem Gegenstück „John Maynard“, der Ballade von dem tapferen Steuermann, der auf dem Eriesee vor Buffalo das brennende Schiff „Schwalbe“ samt Mannschaft und Passa-gieren im letzten Augenblick an den Strand bringt und dabei selbst das einzige Opfer wird. „John Maynard“ ist 1886 in dem Sammelband **Berliner Bunte Mappe: Originalbeiträge Berliner Künstler und Schriftsteller** (Münchener Verlagsanstalt für Kunst- und Wissenschaft), S. 22, erschienen³.

* New York (USA)

In der zweiten, 1875 herausgegebenen Auflage von Fontanes Gedichten (Berlin: Wilhelm Hertz) steht die Ballade noch nicht; sie muß also irgendwann in den dazwischenliegenden Jahren entstanden sein. Ob Fontane sie aber erst 1886 oder schon vorher verfaßt hat und wie er zu dem Stoff gekommen ist, hat er anscheinend nirgends aufgezeichnet⁴.

Ein aktuelles oder früheres Ereignis, das als direktes Vorbild hätte dienen können, ist nicht nachzuweisen. Die umfangreiche Literatur zur Geschichte des Eriesees und der andern Großen Seen Nordamerikas weiß nichts von einem heldenhaften Steuermann namens Maynard oder einem Schiff, dessen Name sich als „Schwalbe“ übersetzen ließe. Unter den vielen, oft dramatischen oder schauerlichen Schiffsunfällen auf den Seen während des 19. Jahrhunderts ist keins, dessen Verlauf der Handlung in „John Maynard“ entspricht.

Ebenso unergiebig ist die Literatur über Buffalo und seine Umgebung. Nirgends ist ein Vorfall verzeichnet, der mit der Notlandung der „Schwalbe“ auf dem „Strand von Buffalo“ Ähnlichkeit hat; und von einer öffentlichen Trauerkundgebung für einen Seehelden, wie Fontane sie so ergreifend schildert, findet sich kein Wort. Kurz, die „Schwalbe“ ist ein literarisches Gespensterschiff, und Maynards rettende Tat ist in der Form, in der Fontane von ihr erzählt, Legende.

Dennoch ist die Ballade nicht spontan aus der Phantasie des Dichters entsprungen. Sie greift vielmehr, mit erheblichen Änderungen, auf ein literarisches Vorbild zurück, das seinerseits auf einem stark umgemodelten wirklichen Ereignis beruht. Wie schon seit längerer Zeit bekannt ist, war die Geschichte von John Maynard in Amerika während des vorigen Jahrhunderts in drei verschiedenen gedruckten Fassungen verbreitet. Nach einer von diesen muß Fontane gearbeitet haben. Die Zusammenhänge der amerikanischen Versionen untereinander sind jedoch fast durchweg mißverstanden worden, und selbst das dahinterstehende historische Geschehnis ist vielfach in geradezu verleumderisch entstellter Form überliefert. Die folgenden Seiten sollen zunächst diese Dinge klären⁵; danach bleibt festzustellen, welcher Text Fontane vorgelegen hat und wann die Ballade entstanden ist.

II

Am 9. August 1841 nachmittags begann der Raddampfer „Erie“ von Buffalo aus bei steifem Wind eine Fahrt, die zunächst über die ganze Länge des Eriesees nach Detroit, dann durch die St. Clair-Straße und zuletzt über die Huron- und Michiganseen nach Chicago führen sollte. Die „Erie“ — mit 497 Tonnen ein stattliches Schiff für die Binnenschifffahrt der Zeit — war erst vier Jahre alt⁶ und war soeben neu instandgesetzt und angestrichen worden. Diesmal trug sie neben ihrer Besatzung von 30 Mann ein kostbares Rennpferd, sowie einige 200 Passagiere, darunter zahlreiche deutsch-schweizerische Auswanderer mit ihrem Hab und Gut. Ferner waren mehrere Anstreicher samt ihren Gerätschaften an Bord; sie sollten in der Stadt Erie (Pennsylvania), der ersten Landungsstelle, an einem andern Schiff arbeiten.

Gegen acht Uhr abends, acht Meilen (amerikanische *statute miles*, im ganzen also etwa 13 km) vor dem Ort Silver Creek im Staat New-York, hörte man mittschiffs einen dumpfen Knall und einige Sekunden später einen lauten Krach. Wie sich später herausstellte, war das hölzerne Zwischendeck unmittelbar über dem Dampfkessel des Schiffs unverantwortlicherweise nicht isoliert gewesen, und gerade an dieser heißen

Stelle hatten die Maler mit sträflichem Leichtsinne mehrere Korbflaschen voll Terpentin aufgestellt. Die Behälter hatten sich nach und nach stark erhitzt und waren schließlich in die Luft geflogen. Nun schoß die brennende Flüssigkeit in allen Richtungen durch das frisch gefirniste Schiff, und das Feuer brach sofort durch das Promenadendeck. Der starke Wind tat das Übrige; in wenigen Augenblicken stand die „Erie“ in Rauch und Flammen.

Der Kapitän, Thomas J. Titus, änderte alsbald den Kurs, um auf kürzestem Wege Land zu erreichen. Zahlreiche Frauen drängten sich um Hilfe schreiend auf dem Vorderschiff zusammen; doch schon während der nächsten Minuten verbrannten oder erstickten eine Anzahl von Menschen an Bord. Die übrigen sprangen ins Wasser — vielfach mit brennender Kleidung und ohne Schwimmwesten, da an diese nicht mehr heranzukommen war. Fast alle ertranken. Es waren nicht annähernd genug Rettungsboote vorhanden, angeblich nur drei; eins von diesen konnte nicht mehr heruntergelassen werden, und die beiden andern kenterten. Wie später betont wurde, hätte selbst ein Vorrat einfacher Planken viele Menschenleben retten können, aber auch daran fehlte es. Als gegen zehn endlich ein andres Schiff, die „De Witt Clinton“, das qualmende Wrack der „Erie“ erreichte, konnten nur noch 27 Personen, darunter eine einzige Frau, gerettet werden. Später bargen kleinere Schiffe noch wenige andre Überlebende, die sich an treibenden Holzstücken festgehalten hatten.

Von der Mannschaft kamen einige davon, darunter Kapitän Titus sowie von den drei Steuerleuten die zwei, die zu Beginn des Brandes keinen Dienst hatten, Jerome McBride und James Lafferty. Dagegen fiel der zweite Ingenieur John Allen, bei dem Versuch, die Maschine in Gang zu halten, in die Flammen und kam um. Der diensthabende Steuermann endlich, ein Mann namens Luther Fuller aus der Gegend der Stadt Erie, blieb pflichttreu auf seinem Posten und fand dort seinen Tod.

Fullers Name steht unter vielen anderen in der zweiten Verlustliste der Lokalpresse. Vor der Kommission, die in den folgenden Tagen das Unglück untersuchte, erklärte Kapitän Titus, er selbst wäre als letzter von Bord gegangen, und fuhr dann fort: „Meines Wissens hat Fuller das Steuerrad nicht verlassen, sondern ist dageblieben, bis er zu Tode verbrannte. Er war schon immer ein entschlossener Mann, wenn er Befehle auszuführen hatte.“ Wir kennen Fullers Charakter und sein Ende nur aus diesen dürren Mitteilungen; aber hier liegt wie wir sehen werden, der Kern der Legende von John Maynard⁷.

Über die späteren Schicksale der genannten Überlebenden ist rasch berichtet. McBride erlag schon nach wenigen Tagen seinen Brandwunden. Titus kommandierte, wie uns das Adreßbuch von Buffalo unterrichtet, im nächsten Jahr bereits einen andern Dampfer. Lafferty lebte noch viele Jahre, kam nach und nach gänzlich herunter, und verbrachte seinen Lebensabend in Erie, wo er als stadtbekanntes Trunkenbold bettelnd mit einer Geige von Kneipe zu Kneipe zog. Am 22. November 1900 starb er, etwa 87 Jahre alt, bei Erie im Kreisarmenhaus (**county almshouse**)⁸.

Soweit die nachgewiesenen Tatsachen. Lange Jahre nach der Katastrophe jedoch wurden Anwürfe auf Luther Fullers Gedächtnis laut, die bis heute nicht verstummt sind. Den Anlaß hierzu gab ein gewisser Andrew W. Blila, seines Zeichens Zimmermann in Erie. Blila soll im Jahre 1912 als hochbetagter Mann erklärt haben, Fuller wäre nicht auf dem brennenden Schiff umgekommen, sondern hätte sich im letzten Augenblick gerettet, später unter falschem Namen ein schlimmes Leben geführt, eine

Zuchthausstrafe für Falschmünzerei abgesehen und in vorgerückten Jahren ein wenig erbauliches Ende gefunden.

Blilas Aussagen fanden Glauben, weil er Vorstandsmitglied eines historisch-patriotischen Vereins war, weil er als junger Mensch im Gasthause seines Vaters Fuller gekannt haben wollte, und besonders weil er angab, er hätte die unselige letzte Fahrt der „Erie“ als dreizehnjähriger Schiffsjunge mitgemacht. Die Behauptungen über Fullers späteres Leben sind daher in Zeitschriften- und Zeitungsartikeln immer wieder nachgedruckt worden⁹. Sie entbehren jedoch jeder Glaubwürdigkeit, denn Blila erweist sich bei näherer Untersuchung als ein höchst fragwürdiger Zeuge.

Zunächst ist es vermutlich nicht wahr, daß er den Schiffsbrand miterlebt hat. Bei anderer Gelegenheit hat er ausführlich erzählt, er wäre von McBride aus dem Feuer und mit ihm zusammen von der „De Witt Clinton“ aus dem Wasser gerettet worden, doch steht sein Name im Gegensatz zu dem McBrides nicht auf der Rettungsliste der „Cliton“. Vor allem aber lassen Blilas Äußerungen keinen Zweifel aufkommen, daß er Fuller mit dessen Kollegen James Lafferty verwechselt hat. Er beschreibt den angeblichen alten Fuller als bettelnden Säufer in Erie, bemerkt, er wäre 87 Jahre alt geworden, und berichtet von seinem Tod im Kreisarmenhaus am 22. November 1900 — alles Umstände, die nachweisbar auf Lafferty zutreffen. Fullers „falscher Name“ endlich soll James Rafferty gelautet haben!

Wie hart man Blila für die üble Nachrede auf Fuller tadeln darf, ist schwer zu ermessen. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß Blila, wie mancher andere, ein scheinbar harmloses Vergnügen daran fand, Seemannsgeschichten „leugenhaft to vertellen“. Andererseits mag er 1912, als die unglückliche Legende auftauchte, infolge hohen Alters in seinen Erinnerungen verwirrt gewesen sein. Jedenfalls ist es aber Zeit, Luther Fullers guten Ruf wiederherzustellen. Wenn der Steuermann der „Erie“ auch nicht wie John Maynard „das Ufer gewann“, so hielt er doch wie dieser „in Qualm und Brand ... das Steuer fest in der Hand“ und starb in der Absicht, seine Mitfahrer zu retten.

III

Wie ist nun aber aus der „Erie“-Katastrophe, bei der so viele Menschen grauenhaft umkamen, die Geschichte von John Maynard entstanden, in der der Steuermann das einzige Opfer bleibt? Darf man bei so verschiedenem Ausgang überhaupt einen Zusammenhang annehmen, zumal die Helden verschiedene Namen tragen?

Die Antwort hierauf findet sich in der ältesten bekannten literarischen Bearbeitung des Stoffes, die schon wenige Jahre nach dem Unglück erschien: einer anonym veröffentlichten Erzählung unter dem Titel „The Helmsman of Lake Erie“ („Der Steuermann vom Eriesee“). Hier ist ein Unglück dargestellt, dessen Verlauf in vielen Einzelheiten dem Untergang der „Erie“ entspricht; der Steuermann aber heißt jetzt nicht Luther Fuller, sondern John Maynard, und dank seinem Heldenmut kommen außer ihm selbst alle Schiffsinsassen mit dem Leben davon.

„The Helmsman of Lake Erie“ erschien am 12. September 1845 in der Tageszeitung **Commercial Advertiser** in Buffalo, und am 4. Oktober desselben Jahres mit geringfügigen Änderungen in einer ebenfalls dort herausgegebenen Zeitschrift, dem **Western Literary Messenger**. Ein

Dampfer, der hier „Jersey“ heißt, verläßt an einem Maimorgen Buffalo mit einem nicht genannten Bestimmungsort. Am Steuer steht ein erprobter, wegen seiner Ehrbarkeit und christlichen Genügsamkeit überall am Eriesee wohlbekannter alter Seemann namens John Maynard. In einiger Entfernung vor der ersten Landungsstelle, Erie, bemerkte der Kapitän, daß aus dem Maschinenraum Qualm dringt; er sendet einen Matrosen namens Dick Fletcher hinunter, und dieser meldet, der Schiffsraum stände in Flammen. Es waren unbemerkt Funken in ein Bündel Werg gefallen, und das Feuer hatte bereits beide Seiten des Schiffs ergriffen.

Auf Kommando bilden Matrosen und Reisende an Deck sofort eine Doppelreihe, und suchen mit Wassereimern das Feuer zu löschen. Gleichzeitig umdrängen Frauen den Steuermann Maynard mit ängstlichen Fragen: „Wie lange noch bis zum Ufer?“ „Ist kein Rettungsboot da?“ Maynard antwortet so gut er kann: das Boot (ein einziges!) sei zur Reparatur in Buffalo zurückgelassen worden; bis zum Ufer sei es etwa sieben Meilen, vierzig Minuten Fahrzeit; im übrigen wäre es in dieser lebensgefährlichen Lage nützlicher zu beten als zu schwatzen.

Da die Löschversuche vergeblich bleiben, befiehlt der Kapitän dem Steuermann, den Kurs zu ändern, um auf kürzestem Wege Land zu erreichen. Kurz darauf brechen die Flammen durch das Deck, und die Hitze wird unerträglich. Die Mannschaft flieht aus dem Schiffsinnern; Reisende, vor allem Frauen, drängen sich auf Befehl des Kapitäns am Bug zusammen. Planken werden zersägt, auf denen die Frauen sich retten sollen, während von den Männern die kühnsten sich bereits die Jacken und Westen ausziehen, um ins Wasser zu springen. Maynard aber verharret auf seinem Posten und ist schon nach wenigen Augenblicken durch Rauch und Flammen von seinen Mitfahrern abgeschnitten. Zum Glück bleibt die Maschine betriebsfähig; bald ist die „Jersey“ nur noch eine Meile vom Ufer entfernt, und nun kommen von dort Boote zu Hilfe. Es folgen Maynards letzte Worte:

„John Maynard!“ rief der Kapitän.

„Jawohl, Herr Kapitän!“ sprach dieser.

„Könnt Ihr noch fünf Minuten durchhalten?“

„Wills versuchen, Herr Kapitän!“

Als bald steht der Steuermann mitten in beißendem Rauch, seine Haare sind bereits versengt, die Flammen kriechen immer näher; er aber hält das Steuerrad fest mit der Linken und später, als diese unbrauchbar wird, mit der Rechten, ohne zu schreien oder zu klagen. Er hört noch den Jubel, als endlich für alle andern Rettung kommt. Als das Schiff aufläuft, ist er vermutlich schon tot: entweder erstickt oder bei dem Versuch, sich freizumachen, halbohnmächtig über Bord gefallen. Jedenfalls aber ist er „einen christlichen Heldentod — fast möchte ich sagen, einen Märtyrertod — gestorben; seinen Geist befahl er in Gottes Hände, und sein Leib ruht in Frieden am grünen Ufer des Eriesees.“

Schon dieser kurze Abriß zeigt, daß die Erzählung von Darstellungen des „Erie“-Brandes angeregt worden sein muß. Auch der Redakteur des **Commercial Advertiser** weist in einem Vorwort auf das noch nicht vier Jahre zurückliegende Unglück hin. Die Übereinstimmungen sind handgreiflich: der Ort des Vorfalles (mit Nennung der Städte Buffalo und Erie!), die Unvorsichtigkeit mit leicht brennbaren Materialien, der Mangel an Rettungsbooten und -planken, das Gedränge der Frauen im Vorderschiff,

der entschlossene Gehorsam des Steuermanns und zuletzt sein Tod in den Flammen. Noch beweiskräftiger aber ist, daß selbst die zwei Hauptpunkte, in denen die Erzählung von dem wirklichen Ereignis abweicht, offenbar indirekt aus Berichten über den Untergang der „Erie“ abgeleitet sind: der Name des Helden und der glückliche Ausgang.

Was die Namensänderung betrifft, so befand sich laut den Zeitungsmitteilungen unter den Mitgliedern der Untersuchungskommission ein gewisser Robert H. Maynard, ein offenbar angesehener Bürger von Buffalo, der während des vorhergehenden Jahres dem Aufsichtskomitee des städtischen Waisenhauses angehört hatte. Man darf annehmen, daß der Name Maynard bewußt oder unbewußt aus dem offiziellen Bericht entlehnt ist; er ist nicht so häufig, daß eine zufällige Übereinstimmung wahrscheinlich wäre.

Die Verwandlung des unglücklichen Ausgangs in einen glücklichen ist vermutlich von einem anonymen, 1842 erschienenen Buch über Dampfschiffs- und Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten angeregt worden.¹⁰ In diesem sensationellen Werk ist der Untergang der „Erie“ ausführlich dargestellt, und zwar ohne Nennung Fullers; unmittelbar davor steht ein Bericht über einen Schiffsbrand auf dem Champlain-See im Jahre 1819, „bei welchem“ (so heißt es in der Überschrift) „dank der Besonnenheit und Fassung des Kapitäns nicht eine einzige Seele umkam.“

Offenbar hat der Verfasser von „The Helmsman of Lake Erie“ also Berichte über den weitbekannten Brand als Vorlage benutzt und nach Belieben umgearbeitet oder mit anderm, naheliegender Material verquickt. Die Geschichte Maynards ist demnach keine volkstümliche, erst später von einem Literaten aufgezeichnete Lokalsage, wie mehrfach willkürlich behauptet worden ist, sondern von vornherein ein literarisch-journalistisches Produkt. Sie kann nicht einmal an Ort und Stelle entstanden sein, denn der Hafen von Buffalo ist, wie der Redakteur in seinem Vorwort bemerkt, falsch dargestellt: als Reede, auf der Schiffe vor Anker liegen. Buffalo hatte damals in Wirklichkeit schon ansehnliche Kaianlagen für die Landung von Schiffen jeder Größe.

Wie öfters bemerkt worden ist, scheint die Erzählung nicht aus einer amerikanischen, sondern eher aus einer englischen Feder zu stammen. Der Verfasser gebraucht verschiedene britische Ausdrücke (z. B. **waistcoat** für „Weste“, wo ein Amerikaner damals wie heute **vest** gesagt hätte). Ferner erklärt er am Anfang, wie man sich den Eriesee vorzustellen hat („einer der berühmten meerähnlichen Binnenseen Amerikas“), was für amerikanische Leser unnötig gewesen wäre. Auf englische Herkunft deutet auch, daß die Redaktion des **Commercial Advertiser** anscheinend garnicht gewußt hat, wer der Autor war. Vermutlich ist die Erzählung zuerst irgendwo in England erschienen und in Buffalo ohne Erlaubnis abgedruckt worden; derartige unautorisierte Nachdrucke waren damals allgemein üblich, da britische Veröffentlichungen bis 1891 in den Vereinigten Staaten unter keinerlei Urheberrechtsschutz standen.

Wer der Verfasser war, geht aus dieser Erklärung leider nicht hervor. Daß es Charles Dickens gewesen sein sollte, wie gelegentlich vermutet worden ist, ist sicher falsch — und zwar nicht nur, weil Stil und Darstellung weit unter dessen Niveau stehen. Wenn das Stück ursprünglich unter Dickens' Namen erschienen wäre, hätte die Zeitung in Buffalo ihn zweifellos als große Attraktion genannt. (Bei seiner Amerikareise im Jahre 1842 klagte der damals schon weltberühmte Schriftsteller bitter

über den offen proklamierten, straflosen Diebstahl von geistigem Eigentum aus England.) Und daß Dickens es damals nicht nötig hatte, irgendwelche Schriften anonym herauszugeben, liegt auf der Hand.

IV

„The Helmsman of Lake Erie“ ist, soweit bekannt, in den Jahren nach 1845 nicht wieder gedruckt worden. Bevor die Erzählung aber gänzlich in Vergessenheit geriet, veranlaßte sie einen seinerzeit berühmten Mann, den Mäßigkeitsredner John Bartholomew Gough (1817—1886), der Geschichte von John Maynard eine dauerhaftere Fassung zu geben.

Gough war geborener Engländer, kam mit zwölf Jahren nach Amerika, wurde Buchbinder, trat vorübergehend auch als Schauspieler auf und verfiel in jungen Jahren dem Trunk. Im Jahre 1842 bekehrte er sich zur Abstinenz und widmete den Rest seines Lebens mit ungeheurem Erfolg dem Kampf gegen den Alkohol. In Amerika und England drängte sich das Publikum, den bärtigen Apostel zu hören. Seine Veröffentlichungen — Abdrucke und Sammelbände von Reden, ein illustriertes Buch anekdotenhaften und gelegentlich humorvollen Inhalts, sowie mehrere autobiographische Werke — waren jahrzehntelang weit verbreitet.

Goughs Schriften wimmeln von erbaulichen Geschichten, die meist von den Übeln des Schnapstrinkens, manchmal aber auch von der Würde oder der Selbsterniedrigung der Menschen überhaupt handeln. Für Brocken dieser Art will er ein ungewöhnlich entwickeltes Gedächtnis gehabt haben. Unter vielen andern Szenen von Not und Rettung zur See fiel ihm irgendwann „The Helmsman of Lake Erie“ in die Hände. Er machte daraus ein simples kleines Vortragsstück, offenbar für Kinder, in dem zwar vieles weggelassen oder vereinfacht, das Übernommene aber größtenteils treu, stellenweise fast wörtlich wiedergegeben ist.

Von der christlichen Seefahrt kann Gough trotz seiner weiten Reisen nur wenig verstanden haben, da er im Titel und auch sonst für „Steuermann“ nicht die gängigen Ausdrücke **helmsman**, **steersman** oder **wheelsman** verwendet, sondern das Wort **pilot**, das meist „Lotse“ bedeutet. Der vollständige Text lautet übersetzt:

DER STEUERMANN

Ein spannender Vorfall

John Maynard war in der Gegend der Großen Seen als gottesfürchtiger, ehrbarer und intelligenter Steuermann wohlbekannt. Er war Steuermann auf einem Dampfschiff von Detroit nach Buffalo. An einem Sommernachmittag (die Dampfer führten damals nur selten Rettungsboote mit) sah man Rauch aus dem Schiffsraum aufsteigen, und der Kapitän rief:

„Simpson; steigt hinunter und seht, was da los ist.“

Simpson kam mit aschfahlem Gesicht wieder herauf und sprach:

„Herr Kapitän, das Schiff brennt.“

„Feuer! Feuer! Feuer!“ hallte es alsbald an Bord.

Alle Mann wurden herbeikommandiert. Man schleuderte Eimer voll Wasser auf das Feuer, doch umsonst. Es waren große Mengen Harz und Teer an Bord, und der Versuch, das Schiff zu retten, stellte sich als zwecklos heraus. Die Passagiere eilten nach vorn und fragten den Steuermann:

„Wie weit sind wir noch von Buffalo?“

„Sieben Meilen.“

„Wie lange noch, bis wir dort sein können?“

„So wie der Dampfdruck jetzt steht, in dreiviertel Stunden.“

„Sind wir in Gefahr?“

„In Gefahr! Hier — seht doch den Rauch hervorquellen! Geht nach vorn, wenn Ihr Euer Leben retten wollt.“

Passagiere und Mannschaft — 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!“

„Jawohl, Herr Kapitän!“

„Seid Ihr noch am Steuer?“

„Jawohl, Herr Kapitän!“

„Wie steht der Kurs?“

„Südost zu Ost, Herr Kapitän.“

„Steuert Südost und laßt das Schiff aufs Ufer auflaufen“,

sprach der Kapitän. Näher und immer näher kam das Schiff dem Ufer. Wiederum rief der Kapitän:

„John Maynard!“

Die Antwort kam diesmal nur noch matt:

„Jawohl, Herr Kapitän!“

„Könnt Ihr noch fünf Minuten durchhalten, John?“ sagte dieser.

„Mit Gottes Hilfe ja.“

Dem Alten waren die Haare vom Kopfe gesengt; die eine Hand war ihm unbrauchbar geworden. Mit dem Knie gegen eine aufrechte Stütze und mit zusammengebissenen Zähnen, die andre Hand auf dem Steuerrad, stand er fest wie ein Fels. Er ließ das Schiff auflaufen; Männer, Frauen und Kinder wurden sämtlich gerettet, John Maynard indes sank um und sein Geist stieg zu seinem Gott empor.

Gough ist also, soweit er nicht gekürzt hat, größtenteils nur in geringfügigen Einzelheiten von seiner Vorlage abgewichen. So ist das Ereignis vom Mai in den Sommer verlegt; der Name des Schiffs ist nicht genannt; der Matrose, der das Feuer meldet, heißt Simpson statt Fletcher; das Fehlen von Rettungsbooten ist anders erklärt; die feuergefährlichen Stoffe sind Harz und Teer statt Werg; und nicht der Kapitän, sondern Maynard schickt die Passagiere nach vorn.

Zwei Zutaten von Gough verdienen jedoch nähere Beachtung. Erstens gebraucht der Kapitän ein Megaphon, um sich Maynard hörbar zu machen. Und zweitens ist die Fahrtrichtung jetzt umgekehrt: das Schiff ist auf dem Wege **nach** Buffalo (von Detroit aus, das in der älteren Erzählung nicht genannt ist), und das Feuer bricht statt kurz nach Beginn der Reise kurz vor ihrem Ende aus. Gough hat ganz richtig empfunden, daß die Skizze dadurch an Spannung gewinnen würde. Eine längere Einleitung, die in „The Helmsman of Lake Erie“ die friedliche Ausfahrt des Dampfers schildert, ist dementsprechend hier weggefallen.

Das Entstehungsjahr des Stückes ist nicht bekannt. Aus unbekanntem Gründen hat Gough es anscheinend in keine seiner gedruckten Reden oder andern Schriften aufgenommen. Es erschien aber von 1869 an etwa zwanzig Jahre lang häufig und auch später noch gelegentlich unter

seinem Namen in Sammlungen von Vortragsstücken, wie sie damals dutzendweise, oft in billigen gehefteten Lieferungen, herausgegeben wurden. Wie wir sehen werden, muß es tatsächlich schon etwas früher, im Jahre 1866, in einer Zeitschrift gedruckt worden sein.

V

Im März 1866 ließ sich ein sanfter, etwas weltfremder Junggeselle aus der Gegend von Boston in einem möblierten Zimmer in New York nieder, um ein neues Leben zu beginnen. Sein Name war Horatio Alger, jr. Er hatte soeben nach langen inneren Kämpfen seinen Beruf als protestantischer Geistlicher aufgegeben und wollte sich nun eine neue Tätigkeit suchen, möglichst auf dem Gebiet der damals noch wenig entwickelten praktischen Sozialarbeit.

Alger (1834—1899) sollte bald den Beruf finden, durch den sein Name später sprichwörtlich wurde: die Massenfabrikation billiger Jugendschriften, in denen arme junge Schuhputzer oder Streichholzverkäufer es dank Ausdauer, Ehrlichkeit und glücklicher Zufälle zu Wohlstand und Ansehen bringen. Die Groschenhefte entsprachen dem damaligen Glauben an den „self-made man“ und fanden jahrzehntelang reißenden Absatz, so daß Alger es sich leisten konnte, in einem Heim für Zeitungsjungen und anderswo unbezahlt nützliche Fürsorgearbeit zu tun, manchmal auch verwahrlosten Kindern als stellvertretender Vater zur Seite zu stehen. Seine naiven, literarisch wertlosen Schriften sind heute nicht mehr ernst zu nehmen, werden aber als kulturhistorische Sammelobjekte von Liebhabern teuer bezahlt.

All dies lag indes noch in der Zukunft, als Alger während seines ersten New Yorker Sommers in einem Elendsviertel eine Missionskapelle besuchte und dort bei einem Kindergottesdienst Goughs „Steuermann“ vorlesen hörte. Der Stoff packte ihn so, daß er sich sofort nach dessen Herkunft erkundigte. Man verwies ihn auf eine religiöse Halbmonatsschrift, die im Lesesaal des Christlichen Vereins junger Männer ausläge. Alger machte sich dort am nächsten Tag eine Abschrift, setzte sich noch am selben Abend auf seinem unerträglich heißen Zimmer in Hemdsärmeln und ohne Kragen an die Arbeit und dichtete Goughs Prosastück in Balladenform um. Von den zwölf achtzeiligen Strophen mögen die erste, neunte und letzte hier als Stilprobe im Original stehen:

JOHN MAYNARD

'Twas on Lake Erie's broad expanse
One bright midsummer day,
The gallant steamer Ocean Queen
Swept proudly on her way.
Bright faces clustered on the deck,
Or, leaning o'er the side,
Watched carelessly the feathery foam
That flecked the rippling tide.

— — — — —
„John Maynard!“ with an anxious voice
The Captain cries once more,
„Stand by the wheel five minutes yet
And we shall reach the shore.“
Through flame and smoke that dauntless heart
Responded firmly still,

Unawed, though face to face with death,
„With God's good help I will!“

— — — — —
But where is he, that helmsman bold?
The Captain saw him reel, —
His nerveless hands released their task,
He sank beside the wheel.
The wave received his lifeless corse
Blackened with smoke and fire.
God rest him! Never hero had
A nobler funeral pyre!

Alger war zwar, wie diese Auszüge zeigen, durchaus Dilettant, hat aber die Handlung stellenweise dramatischer gestaltet als seine Vorgänger. So wird Maynard nicht am Anfang genannt, sondern erst, als die Lage schon fast hoffnungslos aussieht; stattdessen wird in der zweiten Strophe das drohende Verhängnis prophezeit. Auch sonst ist manches geändert: Maynard ist nicht mehr ausdrücklich als alter Mann gekennzeichnet; als Ort des Unglücks ist nur noch der Eriesee angegeben (ohne Nennung des Ausgangs- und Bestimmungsorts und ohne Andeutung, ob man sich den Brand am Anfang oder am Ende der Reise zu denken hat); der Kapitän steigt selbst in den Schiffsraum, um das beginnende Feuer zu inspizieren; von feuergefährlichen Materialien, fehlenden Rettungsbooten und dem Sprachrohr des Kapitäns ist nicht die Rede; und die ängstlichen Fragen der Reisenden betreffen nicht mehr die Entfernung vom Ufer. Neu hinzugefügt sind ein wenig passender Name für das Schiff („Ocean Queen“), die Zahl der Reisenden (dreihundert) und Maynards Herkunft („aus dem Osten“, wie der Verfasser selbst). Ferner sieht der Kapitän Maynard zuletzt sterbend über Bord fallen; gleichzeitig danken die Reisenden Gott für ihre Rettung, was sie in den beiden früheren Fassungen versäumt hatten.

Alger schickte sein Gedicht sofort an die Kinderzeitschrift **The Student and Schoolmate** in Boston. Es erschien dort im Januar 1868, mit einem Hinweis auf Gough und einem Bild, das einen jungen, bartlosen Maynard inmitten der Flammen zeigt. Der Autor erhielt ein Honorar von drei Dollar und meinte, damit würde die Sache zu Ende sein; aber zu seiner Überraschung wurde die Ballade zu einem beliebten Rezitationsstück für Schulfestern und ähnliche Anlässe¹¹.

Im Jahre 1873 tauchten die Verse in einem „Lesebuch für Schule und Haus“ auf, und zwar zusammen mit dem Prosastück von Gough; 1875 nahm Alger selbst sie in eine Sammlung seiner Gedichte auf, und in den darauffolgenden Jahrzehnten erschienen sie immer wieder in populären Sammlungen von Vortragsstücken, vielfach in einer verstümmelten, um anderthalb Strophen gekürzten Fassung¹². Offenbar fand das große Publikum den Stoff ebenso spannend wie der Verfasser selbst. Schiffe in Gefahr, möglichst mit Feuer oder Opfertod, waren ja das ganze Jahrhundert hindurch als Balladenthema beliebt; man denke z. B. an den „Lotsen“ („Siehst du die Brigg dort auf den Wellen?“) von Ludwig Giesebrecht (1792—1873), an „Casabianca“ („The boy stood on the burning deck“) von der Engländerin Felicia Dorothea Hemans (1793—1835), oder an „Jim Bludso of the Prairie Belle“ von dem amerikanischen Staatsmann John Hay (1888—1905)¹³. Nur aus der Vorliebe des Publikums für dies Genre läßt sich der Erfolg von Algers unbedeutendem Gedicht überhaupt erklären.



JOHN MAYNARD.*

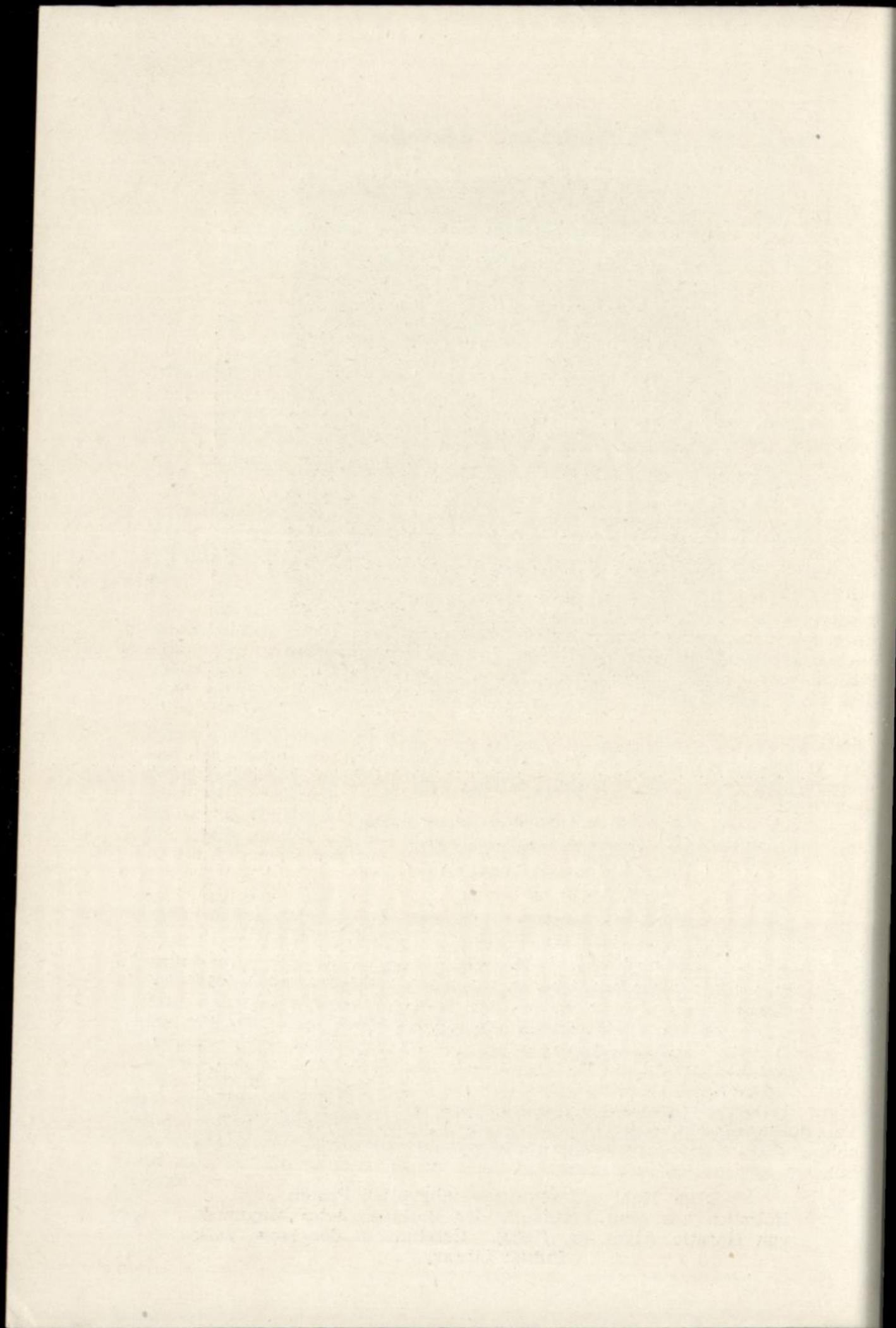
A Ballad of Lake Erie.

'T WAS on Lake Erie's broad expanse
 One bright midsummer day,
 The gallant steamer Ocean Queen
 Swept proudly on her way.
 Bright faces clustered on the deck,
 Or, leaning o'er the side,
 Watched carelessly the feathery foam
 That flecked the rippling tide.

Ah, who beneath that cloudless sky
 That smiling bends serene

* The incident upon which this ballad is based occurred some years since, and has been used by Mr. Gough as a powerful and effective illustration in one of his lectures.

Der Held auf seinem gefahrvollen Posten.
 Holzstich aus dem Erstdruck der Ballade „John Maynard“
 von Horatio Alger, jr. (1868). Original in der New York
 Public Library.



VI

Welche der drei amerikanischen Fassungen hat nun Fontane als Vorlage gedient? Die anonyme Erzählung von 1845 kann es kaum gewesen sein, schon weil sie in den Jahren, als er seine Ballade verfaßt haben muß — also zwischen 1875 und 1886 — so gut wie verschollen war. Goughs Prosastück und Algers Verse dagegen waren damals, wenigstens in Amerika, beide leicht zugänglich.

Zum Glück läßt sich die Quelle mit Sicherheit aus den Texten selbst bestimmen. Wo die Handlung bei Gough in wesentlichen Punkten von der bei Alger abweicht, folgt Fontane stets eindeutig Gough. Nur bei diesem erscheint Maynard schon am Anfang wie bei Fontane; nur hier geht die Reise auf Buffalo zu; nur hier ist Detroit überhaupt genannt; nur hier bricht das Feuer gerade vor Ende der Fahrt aus; nur hier erkundigen sich die Reisenden ausdrücklich nach der Entfernung und Fahrzeit bis zum Ufer; und nur hier spricht der Kapitän mit dem rauchumhüllten Maynard durch ein Sprachrohr.

Schwieriger ist die Frage, wann und wo Fontane den Stoff gefunden hat. Es ist nicht ausgeschlossen, daß eine amerikanische oder englische Zeitung die Skizze von Gough abgedruckt hat, und daß Fontane, der ja häufig ausländische Blätter las, dort darauf gestoßen ist. Gegen diese Möglichkeit spricht jedoch, wenn auch nicht entscheidend, daß seine Sammlung von Zeitungsausschnitten (jetzt im Theodor-Fontane-Archiv) nichts derartiges enthält.

Wahrscheinlicher ist, daß Fontane einen der nachweisbaren Drucke in einer Sammlung volkstümlicher Vortragsstücke vor sich gehabt hat. Bücher und Hefte dieser Art dürften in deutschen Buchhandlungen und Bibliotheken kaum vorhanden gewesen sein; eher ist ihm das Stück wohl persönlich übermittelt worden. Wir müssen also seine Briefe sowie das seit 1884 erhaltene, von Ernst Heilborn herausgegebene Tagebuch auf Beziehungen zu Amerika und Amerikanern prüfen.

Von 1875 bis 1883 scheint Fontane weder über die Vereinigten Staaten nachgelesen noch Verbindungen dorthin unterhalten zu haben. Dann aber beginnt eine Reihe von Berührungen. Während des Jahres 1884 war seine Tochter Martha (Mete) Gesellschafterin einer gewissen Mrs. Dooly aus San Francisco, und hieraus entwickelte sich im Januar und Februar eine vorübergehend ziemlich enge Freundschaft mit der ganzen Familie Fontane. Vom 29. Februar bis zum 8. Juli reiste Martha mit Mrs. Dooly in Italien und erwog sogar, mit ihr nach San Francisco überzusiedeln. Aber diese Pläne zerschlugen sich bald; am 28. August trennte sich Martha von Mrs. Dooly, und die Familienbekanntschaft fand ein Ende¹⁴.

Schon im nächsten Jahr hatte Fontane wieder Anlaß, sich über amerikanische Verhältnisse zu informieren. Auf einem Sommeraufenthalt in Krummhübel entwarf er den Roman **Quitt**, dessen zweite Hälfte in einer Mennonitenkolonie in Kansas spielt. Fontane verdankte seine Kenntnisse über derartige Siedlungen wahrscheinlich einem soeben erschienenen Reisebuch, **Aus der Neuen Welt**, von dem ihm persönlich gut bekannten Paul Lindau, das er auch rezensiert hat¹⁵. Zugleich lernte er durch seinen Freund Georg Friedlaender in Schmiedeberg den Rohmetallkaufmann Theodor Grosser kennen. Grosser, Besitzer einer Sommervilla in dem nahen Dorf Hohenwiese, muß in seiner Geschäftsbranche enge Beziehungen zu den Vereinigten Staaten unterhalten haben; mindestens trug er bei Friedlaenders den Spitznamen „Der Pseudo-Amerikaner“ (oder

wegen seiner hohen Stimme „Der Diskant-Amerikaner“). Fontanes Bekanntschaft mit ihm setzte sich im nächsten Sommer und auch später noch fort¹⁶.

Ob Fontane in der Tat auf einem oder dem andern dieser Wege zu Goughs Skizze gekommen ist, muß Vermutung bleiben. Daß er „John Maynard“ kaum vor Mitte der achtziger Jahre verfaßt haben kann, ergibt sich aber auch aus seinen eignen Aussagen über Beschäftigung mit Balladen überhaupt. Derartige Zeugnisse finden sich vor allem in Briefen, sowie hier und da in den Tagebuchnotizen, die zwar oft recht summarisch sind, den Verlauf dichterischer Arbeiten aber einigermaßen genau verzeichnen.

In den ersten Jahren nach 1875 ist keinerlei Interesse an Balladen angedeutet. Auch nachdem Anfang 1880 aus plötzlicher Inspiration „Die Brück' am Tay“ entstand, ist von weiteren Versuchen der Art zunächst nicht die Rede. Erst im Frühsommer 1885, während des Aufenthalts in Krummhübel, in dem die Arbeit an **Quitt** und die Bekanntschaft mit Grosser begann, wandte sich Fontane wieder intensiv dieser Dichtungsart zu, mit der er sich viele Jahre vorher seinen ersten Ruhm erworben hatte.

Daß die Freude am Balladenschaffen damals nach langer Pause neu erwacht ist und den Dichter selbst überrascht hat, zeigt eine Äußerung vom 4. Juni. An diesem Tag schreibt Fontane seinem Sohn Theodor, in der zugleich arbeitslustigen und resigniert-ironischen Stimmung, die in den Briefen seiner Spätzeit so oft herrscht:

... Seit anderthalb Wochen bin ich hier wieder allein und arbeite fleißig. Aber immer nur Verse. Daß es mir noch mal vergönnt sein würde, zu den Göttern oder Hämmeln meiner Jugend zurückzukehren, hätt' ich mir nicht träumen lassen. Es handelt sich dabei um ein ganzes Dutzend Balladen, so daß mein Balladenkapital, das ich Euch als einziges Vermögen hinterlasse, dadurch um ein Drittel anwächst. Wie hoch Ihr das veranschlagen wollt, muß ich Euch überlassen. Wäre der Sinn der Nation ein anderer, so würde dem vorstehenden Satz jede Bitterkeit, jede Selbstironie fehlen; wie's aber 'mal steht und liegt, ist eine alte, sieben Jahre getragene Hausweste allerdings mehr wert als eine Ballade. Die Weste bringt auf dem Trödel wenigstens 1,50 Mark ein...¹⁷

Ähnlich heißt es in einem Brief vom 18. August an Emilie Zöllner:

... Es war hier sehr schön. Glückliche, beinah ungetrübte elf Wochen... In den ersten sechs Wochen hab' ich nur Verse geschrieben, Lieder und Balladen, so daß ich mit fünfundsechzig wieder bei fünfundzwanzig und beinah bei fünfzehn angelangt bin. Die Schlange, die sich in den Schwanz beißt; der Ring, der sich schließt. Man sagt, das bedeutet das Ende. Aber wenn auch, ich habe meine Freude daran gehabt...¹⁸

Gleichzeitig begann Fontane, an eine neue, erweiterte Ausgabe seiner Gedichte zu denken. Schon am 8. Juni schrieb er in diesem Sinn an seine Frau, mit der Bemerkung, er habe neben andern bisher ungedruckten Versen etwa ein Dutzend meist noch unvollendeter Balladen unter der Hand¹⁹. Aber erst am 15. April 1887 schlug er dem Verleger der **Gedichte**, Wilhelm Hertz, eine neue Auflage vor. „John Maynard“ war inzwischen schon im Druck erschienen; dagegen waren manche andern Verse unfertig liegengeblieben, und erst Anfang 1888 ist erst wieder von der Fertig-

stellung angefangener Balladen die Rede²⁰. Spätestens Ende dieses Jahres war die vergrößerte Ausgabe, in die auch „John Maynard“ aufgenommen worden ist, jedenfalls beschlossen. Am 26. Dezember schrieb Fontane an Hertz, er wäre unausgesetzt tätig für die ihm bewilligte dritte Auflage, im März 1889 begann er die abschließende Arbeit, und am 8. Juni schickte er das fertige Manuskript ein²¹.

Wir wissen also, daß Fontane innerhalb des Zeitraums, der hier in Frage kommt, wahrscheinlich erst seit 1884 amerikanische Verbindungen gehabt und wahrscheinlich nur im Frühsommer 1885 intensiv an neuen Gedichten gearbeitet hat. Auch ohne positiven Beleg dürfen wir daher als ziemlich sicher annehmen, daß „John Maynard“ aus diesem Sommer stammt.

VII

Fontanes gewaltiges Gedicht als Kunstwerk zu würdigen ist nicht die Aufgabe dieser Untersuchung. Wohl aber müssen wir hier betrachten, mit welchen Mitteln er nach einem so läppischen Vorbild, wie es die Skizze von Gough ist, ein Meisterwerk geschaffen hat.

Was bei Fontanes Ballade im Vergleich mit allen ihren Vorläufern zunächst ins Auge springt, ist das Ende: das ehrenvolle öffentliche Begräbnis des Helden. Von dem Trauerzug der Bürger, dem Glockenläuten in der verstummten Stadt, von blumenbedecktem Grab und Marmorstein findet sich in den amerikanischen Fassungen kein Wort; all das ist von Fontane frei hinzugedichtet. Erst durch diesen Epilog wird die Handlung wirklich abgerundet; und indem Fontane in der abschließenden Grabschrift auf den Anfang des Gedichts zurückgreift, gibt er der Abrundung auch formellen Ausdruck.

Nicht weniger bemerkenswert sind die Mittel, mit denen Fontane die Spannung der Ereignisse aufs Äußerste erhöht hat. An erster Stelle steht hier die Frage nach den „Minuten bis Buffalo“. Bei Gough erkundigen sich die Reisenden einmal nach der Entfernung und Fahrzeit bis zum Lande; später wird das Herannahen des rettenden Ufers erwähnt, und gleich darauf fragt der Kapitän, ob Maynard noch fünf Minuten aushalten könne. Diese verschiedenartigen Motive schmiedet Fontane in einen Refrain zusammen, der das ununterbrochen steigende Tempo der Handlung anschaulich macht: von dem lässigen „Noch dreißig Minuten — Halbe Stund“ vor Anbruch des Unheils bis zu dem jubelnden „Und noch zehn Minuten bis Buffalo“, als in höchster Not wieder Hoffnung erscheint²².

Viel verdankt der straffe Ablauf bei Fontane ferner der Kunst des Weglassens. Die bei Gough erwähnte Inspektion des Schiffsraums, die Ursache des Feuers, die vergeblichen Löschversuche sind als selbstverständlich übergangen; von Rettungsbooten ist garnicht erst die Rede. Der Alarm, der hervorquellende Rauch, die lichterlohen Flammen — das alles folgt Schlag auf Schlag. Und nicht nur das Tempo wird durch Auslassungen erhöht, sondern auch die Würde des Geschehens. So ist Maynards Ende nicht beschrieben, sondern nur hinterher lakonisch angedeutet, und wirkt gerade dadurch eindringlicher, als die schaurigen Einzelheiten seines Flammentodes es vermocht hätten. „Gerettet alle. Nur **einer** fehlt!“ Hier hat Fontane seine englisch schreibenden Vorläufer in der bewußt zurückhaltenden Darstellungsweise (**understatement**), die als eine der Stärken der englischen Stilistik gilt, weit übertroffen²³.

Was endlich Sprachform und Bildhaftigkeit betrifft, so steht Fontanes Gedicht hoch über seinen Vorgängern. In den lose gefügten Reimpaaren mit ihren unregelmäßigen, oft fast prosaischen Rhythmen, in der wortkargen, zu Rufen und Hilfe- oder Jubelschreien geballten direkten Rede, gewinnt das Ereignis eine Lebendigkeit, wie sie weder Gough mit seiner kindlichen Prosa nach Alger mit seinen hölzern-rhetorischen Strophen gelungen ist.

Als der Gedichtband von 1889 erschien, prophezeite Fontane in einem Brief an Hertz: „Alles, was ich geschrieben . . . wird sich nicht weit ins nächste Jahrhundert hineinretten; aber von den ‚Gedichten‘ wird manches bleiben und darunter auch einzelnes, das erst diese neue Auflage enthält“²⁴. Die Voraussagung hat sich erfüllt. Noch heute ist Fontanes „John Maynard“ überall, wo deutsch gesprochen wird, lebendiges Volksgut — im Gegensatz zu den amerikanischen Fassungen, die in ihrer Heimat verdientermaßen lange vergessen sind²⁵. Fontane war eben kein Moralprediger oder Literaturfabrikant wie seine Vorläufer, sondern ein Dichter.

Anmerkungen

- ¹ Vgl. Hans Rhyh, „Die Balladendichtung Theodor Fontanes . . .“, **Sprache und Dichtung**, Heft 15, S. 169—170 (1914).
- ² Das Schicksal der Tay-Brücke sowie die späteren Enthüllungen über grobe Fahrlässigkeiten bei deren Entwurf, Bau und Instandhaltung sind packend dargestellt von John Prebble in **The High Girders** (London: Secker & Warburg, 1956), auch erschienen als **Disaster at Dundee** (New York: Harcourt, Brace & Co., 1957). Daß Max Eyth das Unglück mit veränderten Namen in seiner Erzählung „Berufstragik“, in dem Sammelband **Hinter Pflug und Schraubstock** (1899), wiedergegeben hat, ist bekannt.
- ³ Den Hinweis auf diesen Druck verdanke ich Herrn Dr. Hans-Heinrich Reuter am Goethe- und Schiller-Archiv in Weimar. Orthographie und Interpunktion weichen vielfach von der endgültigen Fassung ab, an einigen Stellen auch der Wortlaut: Zeile 5—6 und 60—61 „Er starb für uns, er trägt die Kron’, / Er hat uns gerettet, die Liebe sein Lohn“; 11 „Alle Herzen aber“; 12 „Und die Passagiere, Kinder und Frau’n“; 59 „fest in Hand“ (Druckfehler?). Die letzten fünf Zeilen sind hier als besondere Strophe abgesetzt.
- ⁴ Die Sammlungen von Fontanes Briefen enthalten keine ausdrücklichen Hinweise; ebensowenig die in Zeitschriften verstreuten Briefabdrucke, soweit ich sie habe prüfen können. Auch aus den Beständen des Theodor-Fontane-Archivs geht laut Mitteilung von Herrn Bibliothekar Joachim Schobess nichts hierüber hervor. Für weitere, ebenfalls negative Auskunft bin ich Herrn Professor Henry H. H. Remak an der Indiana University in Bloomington (Indiana) zu Dank verpflichtet.
- ⁵ Die Geschichte der amerikanischen Fassungen ist bibliographisch belegt in meinem Aufsatz „John Maynard of Lake Erie: The Genesis of a Legend“, **Niagara Frontier**, (**Zeitschrift der Buffalo & Erie County Historical Society**), Bd. 11, S. 73—86 (1964). Dort sind auch die Texte vollständig abgedruckt und frühere Untersuchungen verzeichnet.
- ⁶ Größe und Baujahr der „Erie“ in **Upper Lakes of North American** (New York: J. Disturnell, 1857), S. 186.
- ⁷ Die „Erie“-Katastrophe ist oft mehr oder weniger zuverlässig beschrieben worden, auch in deutscher Sprache: Paul Koberstein, „Der Brand

des Passagier-Dampfers ‚Erie‘ . . .“, **Deutsch-amerikanische Geschichtsblätter**, (**Zeitschrift der Deutsch-amerikanischen historischen Gesellschaft von Illinois**), Bd. 2, No. 4, S. 36—39 (1902). Hauptquelle aller Darstellungen sind Berichte in der Tagespresse, vor allem im **Commercial Advertiser**, Buffalo, 10.—17. August 1841, wo unter anderm die Aussagen vor der Untersuchungskommission (**coroner's jury**) abgedruckt sind.

- ⁸ Belege zu dem wirklichen und angeblichen späteren Leben der Beteiligten bei Salomon, a. a. O., S. 74—75.
- ⁹ In letzter Zeit mehrmals auch auf deutsch, z. B. in Manfred P. Fleischer, „John Maynard — Dichtung und Wahrheit“, **Zeitschrift für Religions- und Geistesgeschichte**, Bd. 16, S. 168—173 (1964).
- ¹⁰ **Steamboat Disasters and Railroad Accidents in the United States** (Worcester, Massachusetts: 1. Auflage bei Dorr, Howland & Co., 1842; 2. Auflage bei Warren Lazell, 1946).
- ¹¹ Die Entstehung sowie die erste Veröffentlichung sind hier nach Algers eigenem Bericht dargestellt: „How I Came to Write ‚John Maynard‘“, **The Writer**, Bd. 8, S. 182—183 (1895). Die Behauptung, das Gedicht wäre schon um 1862 gedruckt worden, ist demnach hinfällig. In welcher Zeitschrift Alger den Goughschen Text gefunden hat, ist mir nicht festzustellen gelungen.
- ¹² Auch in einer 1899 erschienenen Geschichte der Großen Seen wurde das Gedicht abgedruckt, und zwar ohne den Namen des Verfassers. Infolge einer Unklarheit in diesem Druck ist die Autorschaft irrtümlich einer sonst nicht bekannten Kate Weaver zugeschrieben worden. Vgl. Salomon, a. a. O., S. 85.
- ¹³ Nicht richtig ist die mehrfach geäußerte Vermutung, Hays inhaltlich paralles, literarisch weit überlegenes Dialektgedicht wäre eine Umarbeitung von Algers „John Maynard“ oder beruhte auf derselben Quelle. „Jim Bludso“ ist zwar bald nach Algers Versen entstanden (1871), aber die Ähnlichkeit ist Zufall. Hay ging laut eigener Mitteilung von dem Schicksal eines Kapitäns auf dem Mississippi aus, den er in seiner Jugend gekannt hatte.
- ¹⁴ **Briefe an seine Familie**, Bd. 2, S. 82, 106; **Das Fontane-Buch**, hrsg. von Ernst Heilborn (Berlin: S. Fischer, 1919), S. 121, 123, 128, 130—32, 135, 146, 148 (Tagebuchnotizen). Vom 2. Januar bis zum 18. Februar 1884 verzeichnet das Tagebuch fünf Besuche von oder bei Mrs. Dooly.
- ¹⁵ **Gesammelte Werke, Jubiläumsausgabe**, Reihe 2, Bd. 5 (Briefe), S. 121 bis 122; **Briefe an Georg Friedlaender**, S. 337. Die Besprechung von Lindaus Buch erschien im **Magazin für Literatur des In- und Auslandes**, Jahrgang 54, S. 389—392 (20. Juni 1885).
- ¹⁶ **Briefe an Friedlaender**, S. 17, 40, 45, 79, 333, 337; **Fontane-Buch**, S. 156, 175—176.
- ¹⁷ **Briefe an seine Familie**, Bd. 2, S. 116—117. Die „sieben Jahre getragene“ Weste spielt wohl auf den Anfang von „Archibald Douglas“ an.
- ¹⁸ **Briefe: Zweite Sammlung**. Bd. 2, S. 99—100. Eine Tagebucheintragung für Juni und Juli 1885 verzeichnet ebenfalls Arbeit an „Versen“: **Fontane-Buch**, S. 156.
- ¹⁹ **Briefe an seine Familie**, Bd. 2, S. 117.
- ²⁰ **Briefe: Zweite Sammlung**, Bd. 2, S. 127; Tagebuchnotiz, 1. Januar bis 3. März 1888, im **Fontane-Buch**, S. 171.

- ²¹ **Briefe an die Freunde: Letzte Auslese**, Bd. 2, S. 448, 451—452; Briefe an seine Familie, Bd. 2, S. 204, 211, 215; **Fontane-Buch**, S. 178; „Unveröffentlichte Aufzeichnungen und Briefe“, hrsg. v. Hans-Heinrich Reuter, **Sinn und Form**, Jahrgang 16, S. 735 (1961). In der Ausgabe der **Gedichte** von 1889 steht „John Maynard“ auf S. 179—181.
- ²² Vgl. Gustav Mahlberg, „Die Zeitdarstellung und das Zeiterlebnis in Fontanes ‚John Maynard‘“, **Wirkendes Wort**, Bd. 5, S. 362—365 (1954—55), wo besonders die Verwendung verschiedener Tempora als Kunstmittel untersucht ist.
- ²³ Ähnlich zurückhaltend — bei dem wenig religiös veranlagten Fontane vielleicht sogar unbewußt — das biblische Echo in den Worten „Er trägt die Kron' / Er starb für uns“ (vgl. Offenbarung 2.10: „Sei getreu bis an den Tod, so will ich dir die Krone des Lebens geben“).
- ²⁴ **Gesammelte Werke, Jubiläumsausgabe**, Reihe 2, Bd. 5, S. 271.
- ²⁵ Schon 1914 konnte der spätere Fontane-Biograph Heinrich Spiero bei einem Besuch in Buffalo niemanden finden, der je von John Maynard gehört hatte. Vgl. Spieros Erinnerungen: **Schicksal und Anteil** (Berlin: Volksverband der Bücherfreunde, 1929), S. 201.

CHRISTA SCHULTZE *

Theodor Fontane und die russische Literatur.¹

Als vor etwa zehn Jahren M. P. Alekseev in einem Aufsatz über die erste deutsche Übersetzung von Gogols Komödie „Der Revisor“ auf Fontanes aus dem Jahre 1854 datierende Bekanntschaft mit dem Übersetzer dieses Stückes, August Viedert, hinwies², machte er damit als erster Forscher auf des deutschen Dichters frühe Begegnung mit der russischen Literatur aufmerksam. In seinen berühmten Erinnerungen „Von Zwanzig bis Dreißig“ hat Fontane selbst über den allerersten Unterricht, den er auf diesem Gebiet erhielt, erzählt. Wie bekannt, fand dieser bereits 1841 / 42 in Leipzig statt, nachdem es ihm gelungen war, durch Eintritt in den dortigen „Literatenverein“ endlich heißersehnte „literarische Beziehungen“³ aufzunehmen. Die Erinnerungen Fontanes müssen darum auch der Ausgangspunkt dieser Betrachtungen sein. Doch soll gezeigt werden, daß Fontanes Beziehungen zur russischen Literatur in Wirklichkeit viel ausgedehnter und intensiver waren, als sich aus seinen eigenen Worten schließen läßt.⁴

Der Leipziger Literatenverein

W. Wolfsohn

Wie kam es eigentlich zu Fontanes interessanten Erinnerungen an seine erste Begegnung mit der russischen Literatur? — Im Dezember 1896 — also während der Arbeit an „Von Zwanzig bis Dreißig“ — las Fontane in der internationalen Revue „Cosmopolis“ „Literary Recollections“ des Sprachforschers Max Müller, mit dem er 1841 / 42 in Leipzig⁵ und andert-

* Wiss. Oberassistentin an der Deutschen Akademie der Wissenschaften zu Berlin, Inst. für Slawistik. Der Vortrag wurde am 23. September 1964 vor dem „Fontane-Kreis“ gehalten.