

### Friedrich August Arthur Breusing (1818-1892): eine Biografie des Bremer Seefahrtsschuldirektors

Duensing, Monika

Veröffentlichungsversion / Published Version

Biographie / biography

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Duensing, M. (2017). Friedrich August Arthur Breusing (1818-1892): eine Biografie des Bremer Seefahrtsschuldirektors. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 40, 411-502. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-83133-3>

#### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

#### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

## LEBENSBLIDER

► MONIKA DUENSING

# Friedrich August Arthur Breusing (1818–1892)

Eine Biografie des Bremer Seefahrtsschuldirektors

*Prof. Kapt. Hermann Kaps und Prof. Dr. Günther Oestmann  
mit herzlichem Dank für fachliche Unterstützung.*

### Vorbemerkung

Im Frühjahr 1999 feierten die Nautiker der Seefahrtsschule Bremen deren 200-jähriges Bestehen. Zu Recht waren sie stolz auf zwei Jahrhunderte maritimer Ausbildung unter z.T. schwierigsten Bedingungen. Wenn man bedenkt, dass die Ausbildung vor 200 Jahren in einem einzigen Raum begann und heute allen modernen, internationalen Ansprüchen gerecht wird, kann man sich vorstellen, welchen Stürmen das Schiff Seefahrtsschule oft ausgesetzt war. In der Geschichte dieser Schule spiegelt sich einerseits der Aufschwung der bremischen Handelsflotte, andererseits auch die Krise in der Seeschifffahrt Anfang der 1980er-Jahre wieder.

Rechtzeitig zum Jubiläum erschien das von Christof Marcus und Dieter Schoppmeyer herausgegebene Buch »200 Jahre Seefahrtsschule Bremen«.<sup>1</sup> Man würde die Nautiker der jetzigen Hochschule Bremen – Fachbereich Nautik nicht kennen, würde man annehmen, dass sie lange zurückblickten. Dass Tradition und Fortschritt zusammengehören, war ihnen immer klar. Sie haben jedoch in die Zukunft geblickt. Ihr Anliegen war die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt – und damit auch die wirtschaftliche Entwicklung dieser Region. Dazu gehörte aus ihrer Sicht immer eine qualifizierte Ausbildung.

Ich habe in den 1980er-Jahren die Bibliothek dieser Schule geleitet und nehme das inzwischen einige Jahre zurückliegende Jubiläum zum Anlass für einen ergänzenden Rückblick. Einer der ganz großen Reformer der nautischen Ausbildung war Arthur Breusing, ein Kind des 19. Jahrhunderts und von 1850–1892 Lehrer an der Seefahrtsschule (seit 1860 Direktor). Über ihn liegen lediglich einige Kurzbiografien vor, die aber meiner Meinung nach



Abb. 1 Friedrich August Arthur Breusing. Porträt von Eugen Gelcich. (Aus: Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik, 1893, S. 231)

seinem umfangreichen, vielseitigen und wegweisenden Schaffen nicht gerecht werden. Mit dem vorliegenden Beitrag möchte ich daher etwas tiefergreifender nach den Spuren dieses begnadeten Lehrers suchen, der manchmal etwas derb, aber stets humorvoll<sup>2</sup> seine Schüler an die Hand nahm und dessen Erfolg nicht nur in seiner Person und seiner Lehrtätigkeit begründet lag, sondern auch in seinen schiffahrtsgeschichtlich bedeutsamen Publikationen.

## Kindheit und Schulzeit in Osnabrück

Am Abend des 18. März 1818 schließt der junge Leutnant Friedrich Breusing die Fensterläden in der »Schelenburg«, und schon wenig später wird bei Kerzenschein in dem alten Adelshof der Freiherren von Schele zu Kuhof sein zweiter Sohn geboren.

In der Schlacht bei Waterloo, in der Briten, Deutsche und Niederländer in Wellingtons Armee gegen Napoleon gekämpft hatten, war Friedrich dabei gewesen, unter Oberst Halkett, der die 3. Brigade, zu der das Osnabrücker Bataillon gehörte, anführte. Damals, noch Regimentsquartiermeister, hatte er am 19. Juli 1814 die Pfarrerstochter Dorothee Wilhelmine König geheiratet, und als er schon vier Wochen später nach Brüssel marschieren musste, nahm er sie mit. Für seinen Mut, seine Entschlossenheit und seine Tapferkeit

im Kampf wurde er bald zum Leutnant ernannt und wenig später sogar mit dem Waterloo-Orden ausgezeichnet. Aus Verehrung für Wellington lässt Friedrich seinen zweiten Sohn auf den Namen Arthur taufen: Friedrich August Arthur Breusing.

Das Osnabrücker Rats-Gymnasium war im Oktober 1817 an den Domhof gezogen. Bis dahin war es in dem *kleinen, alten Schulhäuschen an der Marienkirche*<sup>3</sup> untergebracht. Das pachtet jetzt die Königlich-Hannoversche Steuerdirektion für 80 Rt im Jahr. Es ist Friedenszeit, und Arthurs Vater steht inzwischen in den Diensten der Steuerdirektion.

1820 wird das renovierte Gebäude bezogen. Ob Arthurs Vater hier auch seinen Dienst versieht, ist leider nicht überliefert. Wir wissen aber, dass Arthur im März des gleichen Jahres noch einen Bruder bekommt, Georg. Mit Hermann, dem Erstgeborenen, der noch zu Kriegszeiten, 1815, zur Welt kam, haben die Breusings jetzt drei Söhne, die der Einfachheit halber nur noch Breusing I, Breusing II und Breusing III genannt werden. Zwei Jahre später, 1822, wird Großvater Daniel zu Grabe getragen. Im gleichen Jahr wird Auguste geboren, 1833 Clara. Alle fünf Kinder werden getauft und lutherisch erzogen.

Nach all den Kriegswirren, den Einquartierungen, den hohen Ausgaben für die durchmarschierenden Truppen, sehnen sich alle nach Frieden und Ruhe, dem kleinen privaten Glück. Endlich sind Napoleons Truppen abgezogen. Neue Möbel, Nähtischchen und Kanapees, werden angeschafft. Neue Adelshöfe auf der Hakenstraße, dem Neuen Graben und der Seminarstraße entstehen.

Neben dem Hof der Freiherren von Schele zu Kuhof, nur durch die Lyrastraße getrennt, wohnt Arthurs Familie unter der Adresse Neuer Graben 10, einem weiteren Hof der von Scheles in Osnabrück. Hier, in der sogenannten »Schelenburg«, hatte im vorangegangenen Jahrhundert auch Bürgermeister Brüning gewohnt. Der Hof grenzt direkt an den Garten des Fürstlichen Schlosses. Rund um das Schloss wohnt der Adel. Die alteingesessenen, wohlhabenden Bürger leben in den angrenzenden Straßen. Trotz des Wohlstandes in der Familie werden die Breusing'schen Kinder nicht verwöhnt. Sie werden streng, aber liebevoll erzogen, zur Bescheidenheit ermahnt. Die Familienfeste sind die Höhepunkte des Jahres. Hier werden die neuesten Nachrichten ausgetauscht. Man erfährt, dass Tante Johanna gerade ein schweres Nervenfieber überstanden hat, dass Carl sich selbstständig machen will und Caroline sich bald mit dem Kaufmannssohn Friedrich Ludwig verloben werde. Endlich sieht man die Cousins und Cousinen von Onkel Carl wieder. Die Kleinen lassen die Kreisel tanzen oder treiben den Reifen über den Hof, während die Größeren Verse austauschen, Widmungen sammeln und in schön verzierten Kästchen aufbewahren. Es ist gerade in Mode, ein Stammbuch zu führen, ein typisches Weihnachtsgeschenk der Eltern, häufig mit selbst gemalten Vorsatzbildern im Stil der Zeit. Die Krone und



Abb. 2 Haus Berghoff, Große Straße 43, das einzige spätbarocke Wohnhaus Osnabrücks. (Foto: Verf.)

der Lorbeerkranz sind wiederkehrende Schmuckelemente. Die Eltern bitten um den Segen Gottes für ihre Kinder und ermahnen vor allem die Töchter zu tugendhaftem Verhalten.

Im Hause Carl Breusing, des jüngeren Bruders seines Vaters, kommen zwischen 1819 und 1840 elf Kinder zur Welt. Rudolf, einer der Söhne, erzählt später seinem Sohn von seiner Jugend: *Trotz der so angesehenen Stellung, die Großvater einnahm, war das Leben äußerlich ein einfaches; die Kinder wurden zur Bescheidenheit erzogen, entbehrten aber nichts an Interesse gehöriger geistiger Anregung.*<sup>4</sup> Auch von einem großen Puppentheater, mit dem er und seine Geschwister viel gespielt haben, erzählt er.

Arthurs Vater ist ein geschichtsbewusster Mann, der später Mitglied im Historischen Verein in Osnabrück und Ritter des königl. Guelphen-Ordens wird. Gleichzeitig ist es ihm wichtig, seine fünf Kinder im Sinne der Werte

Abb. 3 Halbjahresbeurteilung des damals zwölfjährigen Tertianers Friedrich August Arthur Breusing (hier fälschlich *Arthur Heinrich Friedrich*) vom 29. September 1830 (NLA OS, Dep 58 b, Nr. 131):

[...] Fortschritte. Im Griechischen: nicht nach Vermögen. Im Lateinischen: Die schriftlichen Arbeiten waren gut; doch es wurden diese mit Hilfe gefertigt. Nach den Antworten und sonstigen mündlichen Proben ziemlich; allein in der Grammatik auch unsicher. Im Deutschen: im Ganzen befriedigend; doch erregte, wie bei den übrigen schriftlichen Arbeiten, so besonders bei diesen die höchst nachlässige, oft ganz unleserliche Schrift Missfallen. In Geschichte und Religionskenntniß: genügend. Französ. Geograph.: gut. M. Englisch: mittelmäßig. S. Mathematik bemerkbar, doch noch sehr flüchtig und unsicher, sein mathematisches Heft ist sehr zu tadeln Naturgeschichte ziemlich Th

Fleiß und Betragen. Im Anfange des Semesters zogen Unordnung, Nachlässigkeit und ungesittete Äußerungen Verweise und Strafe nach sich, und auch späterhin musste Unsauberkeit und Mangel an Pünktlichkeit im Schulhof auch, wie in den Arbeiten, getadelt werden. Doch schien im Ganzen eine Richtung zum Besseren vorzuherrschen, und auch das Betragen würde ein günstiges Urtheil erhalten, wenn nicht eine aus mehr als Muthwillen hervorgehende Misshandlung eines Mitschülers hier gerügt werden müsste. [...]



der lutherischen Kirche zu erziehen. Der gemeinsame sonntägliche Kirchgang ist für die Familie selbstverständlich.

Zu seinem Onkel Carl fühlt sich Arthur schon früh hingezogen. Seit seinem 16. Lebensjahr hat der Onkel »von der Pike auf« den Beruf des Kaufmanns erlernt. Mit 31 Jahren entschließt er sich, selbstständig zu werden, und sieben Jahre später, 1827, kauft er für 7875 Rt das wunderschöne, 1768 von Bürgermeister Berghoff erbaute RokokoHaus auf der Großen Straße 43. Das Geschäft blüht, und seine »Manufacturwaren-Handlung« wird im ersten Osnabrücker Adressbuch 1837 erwähnt. 1840 ist er schuldenfrei und gründet das »Bankhaus C. Breusing«. Er nennt sich jetzt »Banquir«.

Ende September 1825, am Michaelstag, wird Arthur in das Osnabrücker Rats-Gymnasium eingeschult. Die nötigen Vorkenntnisse hat er möglicherweise durch Privatlehrer erworben, denn eine Vorschule wurde am Rats-Gymnasium erst 1861 eingerichtet. Zwei Jahre später, Arthur ist inzwischen in der Tertia, bescheinigen die Lehrer dem Neunjährigen *gute schriftliche Arbeit im Lateinischen*, kritisieren aber auch die *oft ganz unleserliche Schrift*. Im Geographie- und Französischunterricht lebt er auf. Diese Fächer interessieren ihn. Auch den Mathematikunterricht besucht er gern. Trotzdem beurteilt sein Lehrer ihn am Schluss des Schuljahres sehr streng und schreibt in sein Zeugnis: *Kenntnisse bemerkbar, doch noch sehr flüchtig und unsicher*. Am Rand steht: *Sein mathematisches Heft ist zu tadeln!*<sup>15</sup>

Und Arthur scheint auch keine Auseinandersetzung zu scheuen, denn am Schluss des Zeugnisses vom September 1830 wird die Misshandlung eines Schülers gerügt. Körperliche Züchtigung gehört zum Schulalltag. Die Palette der Körperstrafen reicht vom Züchtigen mit Ruten, Riemen, Peitschen und Stöcken auf das entblößte Gesäß über stundenlanges Stehen oder Eingeschlossensein bis zum Knien auf Erbsen. Ganz im Geiste des 19. Jahrhunderts wird es nicht nur gebilligt, sondern als heilsame, pädagogische Maßnahme empfohlen. Noch in einem Heftchen für Vorschulkinder aus dem Jahre 1868 werden der Karzer und seine Bestimmung den Kleinsten erklärt.

In einer Zeit wachsender politischer Unruhen drückt Arthur die Schulbank. Es ist die Zeit vor der französischen Julirevolution und der Massenkundgebungen für ein freies und einiges Deutschland beim Hambacher Fest 1832, worauf die Regierung mit der völligen Unterdrückung der Presse- und Versammlungsfreiheit reagiert. Schon der Politiker, Historiker und Publizist Justus Möser und der spätere Osnabrücker Bürgermeister, Johann Karl Bertram Stüve, hatten diese harten Schulbänke vor ihm gedrückt.

Das Rats-Gymnasium war 1595 im Zuge der Einführung der Reformation in Osnabrück gegründet worden. Im Streit gegen das Domkapitel hatte der Rat damals die Berufung evangelischer Lehrer an das Carolinum verlangt; zuvor war dem katholischen Rektor Jodocus Kirchhof und einigen anderen katholischen Lehrkräften die Lehrbefugnis entzogen worden. Der Rat der Stadt

fühlte sich aber als oberste Schulbehörde. Um das zu bekräftigen, gründete er eine zweite Schule und zog 1817 an den Domshof. Damals wurden die Schüler am Eingang der Schule noch durch den Spruch »Amplissimi Senatur Osnabrugensis Gymnasium« (Lehranstalt des höchsten Senators von Osnabrück) daran erinnert. Später wurde die Inschrift durch den Möser-Ausspruch »Bonis Literis Sacrum« (Heiligtum der guten Schriften) ersetzt.

Ob Arthur Theateraufführungen besucht, ist nicht bekannt. Wir wissen aber, dass Albert Lortzing in den Jahren 1827–1833 mit seinem »Detmolder Hoftheater« in Osnabrück gastiert. Lortzing wohnt in der Turmstraße 13 und tritt am 18. April 1827 zum ersten Mal in Osnabrück auf: in einem Lustspiel von Beck, »Die Schachmaschine«. Am nächsten Tag singt und spielt er als Bariton Rossinis »Barbier von Sevilla«. In insgesamt acht Opern und Singspielen tritt er in der ersten Spielzeit auf; später auch gemeinsam mit seiner Frau Rosina und Tochter Bertha. 1833, nach einem Theaterbesuch an der Großen Gildewart, schreibt Richter Pagenstecher in sein Tagebuch: *Lortzing machte sich famos, wurde gerufen, und nahm mit einer vorher aufgeschriebenen, und ihm souflierten Rede Abschied vom Publikum.*<sup>6</sup> Es war die letzte Vorstellung Lortzings in Osnabrück.

Anton Billenkamp gibt im Jahre 1837 das erste Osnabrücker Adressbuch heraus. Danach zählt die Stadt jetzt 2913 Einwohner.<sup>7</sup> Nach kurzlebigen Zeitungsgründungen erscheint im selben Jahr auch die erste »richtige« Zeitung, die »Osnabrückischen Unterhaltungsblätter«. Zu den Mitarbeitern gehört Bürgermeister Stüve. Die Jahrmarkts- und Kramermarkts-Termine werden jetzt festgelegt. Ab 1837 finden zwei Jahr- und Kramermärkte im Jahr statt. Der erste wird am zweiten Wochenende nach Ostern und der zweite vom 26. Oktober bis zum 1. November abgehalten. In dieser Zeit singen die Lehrer, wie in jedem Jahr, bei ihrem »Osnabrücker Lehrerfeste« Ludwig Uhlands »An das Vaterland«, und endlich sind auch die umfangreichen Vorbereitungen zur Errichtung eines Denkmals zu Ehren des großen Osnabrückers Justus Möser abgeschlossen.

Am 12. September 1836 findet die feierliche Einweihung des Möser-Denkmal in Osnabrück statt. Es ist davon auszugehen, dass auch Arthur daran teilnimmt. Vier Jahre lang hatten Senator Schwartz, der Direktor des Rats-Gymnasiums Bernhard Rudolf Abeken und andere für die Errichtung eines Möser-Denkmal Geld gesammelt. Im Mai des Jahres trifft das Denkmal, geschaffen von dem Bildhauer Friedrich Drake, in der Stadt ein. Ein Kästchen, gefüllt mit Schriften Abekens, ein Gedicht auf Möser's Tod, seine Stammtafel, eine handschriftliche Notiz von ihm selbst, eine Möser-Gedenkmünze und einige hannoversche Geldstücke lässt man in den Sockel des Standbildes ein.

*Bei ruhiger Luft und heiterm Himmel* kündigt ein Kanonenschuss vormittags um 11:00 Uhr den Beginn des Festes an. Der Platz um das Denkmal herum ist gut vorbereitet: Die Fläche ist geebnet, mit Sand bestreut,



und neben und hinter der Statue sind teppichbedeckte, mit Blumengirlanden umwundene Pulte für Redner, den Gesangsverein »Liedertafel« und das Musikkorps aufgestellt. Im Halbkreis dahinter sitzen die Damen der Gesellschaft auf extra für sie bereitgestellten Sesseln. Kurz vorher haben junge Mädchen den Sandboden noch mit Blumen bestreut. Alle *Civil- und Militair-Behörden*, geistliche und weltliche Gruppen finden sich ein. Ganz Osnabrück ist auf den Beinen. Um dieses große Ereignis besser verfolgen zu können, klettern die Menschen sogar auf die umliegenden Dächer und Bäume. Das Musikkorps schmettert den Marsch aus Mozarts »Titus«, und Geheimrat von Bar, ein Freund Möser's, hält die erste Festrede. Der Chor der »Osnabrücker Liedertafel« umrahmt die Feier ganz im Stil des Biedermeiers: *Ha! Seht, enthüllt glänzt das herrliche Bild. Die Stellung – wie hehr, das Antlitz – wie mild!*, schallt es über die Große Domsfreiheit.<sup>8</sup>

Die Feier wird am Nachmittag mit über 150 ausgewählten Gästen bei einem Festessen im großen Saal des Clubhauses fortgesetzt. Johann Heinrich Benjamin Fortlage, der Direktor des Rats-Gymnasiums, hält eine Rede an den Präsidenten des Möser-Vereins und überreicht eine Tafel mit lateinischen Texten. Lessings »Nathan der Weise« wird an der Großen Gildewart Nr. 7 aufgeführt, und am Abend ziehen alle noch einmal mit Fackeln zum Denkmal.

## Arthur Breusing in Schwierigkeiten

Arthur ist 19 Jahre alt, als er am 20. August 1837 zusammen mit seinem Bruder und den Gymnasiasten Bohne, Hagemann und dem erst 15-jährigen Justus Wilhelm Lyra<sup>9</sup> auf dem Weg zur Gaststätte »Blumenhalle« ist. Abends, auf dem Rückweg, begegnen ihnen sechs Handwerksgesellen. Ein Wort gibt das andere, und schon ist die schönste Schlägerei im Gange: ... *anfangs mit Stöcken, dann mit Steinen. Hallmann, Bolzendahl und Harschkamp sahen zu*, ist später im Protokoll nachzulesen, das der Polizeidiener Ronning schreibt.<sup>10</sup> Die Jungen hatten ihn nicht kommen sehen. Einer von ihnen berichtet: *Die Schläge, die Bolzendahl erhalten hat, wird er wahrscheinlich von mir und Breusing I [Arthur] bekommen haben. Harschkamp blutete auch. Als wir unter den Linden angelangt waren, sprach Breusing II [Arthurs zwei Jahre jüngerer Bruder Georg] davon, dass die Wunde, welche er seitwärts erhalten hatte, und die noch blutete, ihn sehr schmerze.*<sup>11</sup> Drei weitere Polizisten kommen dazu, machen Arthur Vorwürfe wegen seines schlechten Betragens und melden den Vorfall dem Direktor der Schule.

Das Lehrerkollegium tritt drei Wochen später zusammen, berät, und sechs Lehrkräfte unterschreiben folgende Beurteilung: *Der Primaner Breusing lässt sich durch keine Autorität binden, und durch bescheidene Zurückhaltung und Scheu, wie sie der Jugend ziehmt, aufhalten ... er ist ein junger Mann, der für Anstand, Sitte, Pflicht und Disziplin keinen Sinn hat.*<sup>12</sup>

Abb. 4 Karzer der Georg-August-Universität Göttingen, erbaut 1835–1837. Die schlichte Ausstattung bestand aus Tisch, Stuhl, Bett, Ofen und Eimer-Toilette. (Aus: Stadt Göttingen u.a. [Hrsg.]: Karzer der Georg-August-Universität Göttingen. Göttingen 1994)



Arthur steht der Sinn nach anderem. Mehrfach fällt er den Lehrern durch vaterländische Gedanken auf. In ihm brodeln es. Deutsche Monatsnamen, wie »Erntemonat« oder »Wonnemonat«, tauchen in seinem Stammbuch auf. Er gründet einen sogenannten »Bund« mit dem Namen »Welt« und verfasst eine Satzung. In ihr hält er fest, dass außer Bier (davon nur drei Flaschen) und Wein alle geistigen Getränke verboten sind, ebenso Schnupftabak. Verboten sind auch unanständige oder zweideutige Reden und Handlungen. *Störung aufgrund des Gesanges* ist ebenfalls untersagt. Dafür verlangt er von seinen »Brüdern«, dass sie bei Aufnahme in den »Welt-Bund« gemeinsam mit allen Mitgliedern das Möser-Denkmal besuchen und jeden Sonnabend von 16:00 bis 18:00 Uhr *vor der Stadt erscheinen*. Zu Beginn wird dann das Lied »Wo Muth und Kraft ...« gesungen, danach das Niebelungenlied gelesen und erklärt.<sup>13</sup>

In deutschen Landen ist vieles verboten. Eigentlich ist alles verboten, vor allem das Denken, auch das gedruckte Denken. Auf das Hambacher Fest reagiert der Bundestag mit der völligen Unterdrückung der Presse- und Versammlungsfreiheit. Direktor Fortlage hält Arthur für den Rädelsführer aller Unruhen und notiert am 16. September: *Wie oft ist er wegen ungeziemenden Betragens aus Lehrstunden gewiesen! Wie oft durch Vermittlung der Direktion Versöhnung gestiftet – und wieder von Neuem Unkraut gesät! Aber mit der Zeit glaubte man doch ein absichtliches Hinwegsetzen über Schulschranken und einen Hang zu [...] loser Freiheit fürchten zu müssen [...]. So bleibt der Direktion nichts anderes übrig, als den Wunsch im Rat zu wiederholen [...], dass er doch lieber freiwillig als gezwungen die Schule verlassen möge.*<sup>14</sup>

Die Lage spitzt sich zu. Am 27. September ordnet die »Versammlung der Schul-Commission« an, dass der Gymnasialschüler Arthur Breusing vom 12. Oktober, morgens 7:00 Uhr, bis zum 19. Oktober, morgens 7:00 Uhr, arrestiert wird. Protokollführer Pagenstecher hält schriftlich fest, was Bürgermeister Dr. Kemper, Syndicus Rodowe, Senator Schwatze, Superintendent Jelen, Rektor Abeken und Direktor Fortlage gemeinsam beschlossen haben: *Der Primaner Breusing ist mit einer vom 12.–19. Oct. des Jahres, ohne Unterbrechung, abzubüßender Strafe zu belegen, derselbe auch in Prima auf einen niedrigeren Platz zu verweisen, zur Führung des Notizbuchs nicht zuzulassen und ihm zu bedeuten, dass, wenn er künftig irgend eine Übertretung der Schulgesetze, oder aber Ungehorsam und Widersetzlichkeit gegen einen oder mehrere seiner Lehrer sich zu Schulden kommen lassen würde, er sogleich und ohne Weiteres unnachsichtlich von dem Gymnasium gänzlich verwiesen werden solle.*<sup>15</sup>

Am Morgen des 12. Oktober wird Arthur vom Karzerwächter Flachmann, dem sogenannten »Castellan«, in der Breusing'schen Wohnung abgeholt. Der weitere Verlauf geht aus der folgenden »Instruction« hervor:

#### INSTRUCTION

*für den Castellan Flachmann, betr. Behandlung der arrestierten Schüler:*

1. *Der Castellan hat den betr. Schüler um die vom Direktor angezeigte Stunde aus der Wohnung des Schülers abzuholen und bis zur Ankunft auf dem Carzer nicht aus den Augen zu lassen.*
2. *Nach der Ankunft [...] genau zu untersuchen, um sich zu überzeugen, dass der Arrestant keinen Tabak, Zigarren, Pfeife, Feuerzeug oder dgl. bei sich behalte. Auch alle Bücher, die nicht zum Arbeiten erforderlich sind, zu entfernen. Bloß ein Wörterbuch und Grammatik sind erlaubt.*
3. *Der Castellan muß den Arrestanten dreimal am Tag besuchen. Teils, um für dessen Bedürfnisse zu sorgen, teils um sich zu überzeugen, daß nicht Unfug getrieben wird, z.B., ob derselbe auf Tische, Türen u.v.m. durch Einschneiden beschädigt habe.*
4. *Bei seiner Abendlesung darf der Castellan nur mit einer hinreichend verschlossenen Laterne hinaufgehen, und kein Licht oben lassen, auch selbst nicht dort verweilen.*
5. *Die im Hause des Arrestanten ausgesuchten Speisen hat der Castellan in Empfang zu nehmen und dem Arrestanten zu bringen, oder durch seine Frau, wenn er gänzlich verhindert sein sollte, bringen zu lassen. Er darf aber nicht zugeben, daß sonst irgendjemand mit Bäckereien und Naschwerk, geistigen Getränken [...]. Er hat sie zurückzuweisen, überhaupt zu verhindern, dass dgl. dem Arrestanten zugesteckt werde.*
6. *Besuche darf der Castellan gar nicht gestatten. Und im Falle, dass jemand*



*tet wird, oder ein in dieser Instruction nicht berücksichtigter Fall eintritt, bei welchem der Castellan über das dabei zu [...] Verfahren Zweifel haben sollte, hat er vom Direktor oder einem im Gymnasialgelände [...] Lehrer, weitere Anweisung zu verlangen.*

*gez.*

*M. Fortlage*

*Direktor*

*Osnabrück, 11. Oktober 1837<sup>16</sup>*

Arthur sitzt im wahrsten Sinne des Wortes im finsternen Loch. Die Fenster des Karzers sind mit Latten zugenagelt, es gibt kein Tageslicht, keine Toilette. Seine Freunde halten zu ihm. Während er Plutarchs griechische Lebensbeschreibung des Julius Cäsar ins Lateinische übersetzt<sup>17</sup>, bringen sie ihm spät abends ein Ständchen. Die Polizei greift ein. Arthur jammert nicht, er übersteht es. Den Autoritäten genügt dies aber noch nicht. Sie bestätigen zwar, dass Arthur die Karzerstrafe, wie angeordnet, abgesessen hat, den neuen Platz in der Klasse folgsam einnimmt, die schriftlichen Maturitäts-Prüfungsarbeiten mit Auszeichnung bestanden hat – trotzdem wird er von der Schule gewiesen. Er hat sich, wie Fortlage betont, hauptsächlich gegen die Schuldisziplin und die den Lehrern gebührende Achtung vergangen. Da hilft auch der väterliche Brief nicht mehr, in dem sich Steuereinsamler Breusing im Einzelnen über die Art der Bestrafung seines Sohnes beim Königlichen Ober-Schul-Collegium in Hannover beschwert. Zudem bittet er darum, seinem Sohn das Abiturzeugnis zu geben. Auch das wird abgelehnt.

Am 24. April 1838 erscheint Arthur beim Direktor, teilt mit, dass er zu einem Gymnasium in Hildesheim überwechseln will, und bittet um ein Zeugnis. Damit ist seine Osnabrücker Schulzeit beendet. Leistung allein genügt der Schule nicht. Arthur besteht die Abiturprüfungen mit Auszeichnung – trotzdem wird er von der Schule gewiesen. Disziplin und Gehorsam stehen höher im Kurs.

Nicht weit von Osnabrück entfernt, in Lingen, hat Vater Breusing einen alten Freund. Er ist Direktor des dortigen Gymnasiums. Beide sind sich einig: Arthur absolviert das letzte Schuljahr in Lingen. Im Herbst 1838 besteht er ohne Anstrengung das Abitur und immatrikuliert sich sogleich für das Wintersemester 1838/39 in Bonn. Eigentlich will er nach Göttingen, aber der Vater ist dagegen.

Was er einmal werden will, ist ihm noch nicht klar, und so schreibt er sich erst einmal für Klassische Philologie ein. Der Vater drängt ihn auch nicht, denn er ist der Ansicht, dass sich ein junger Mensch nicht zu früh für einen Beruf entscheiden sollte. Er lässt Arthur bei der Wahl jede erdenkliche Freiheit. Eine Bedingung stellt er allerdings all seinen Söhnen: *Auch, wenn ihr Kaufmann werden wollt, studiert vorher!*<sup>18</sup> Später schreibt Arthur: ... jeden-

*falls verdanke ich ihr [der Ansicht des Vaters], dass ich mich dem Berufe zugewandt habe, der mein Lebensglück begründet, und an den ich in jüngeren Jahren wohl nie gedacht hätte.<sup>19</sup>*

## Die politische Lage in den 30er-Jahren des 19. Jahrhunderts

Handel und Gewerbe blühen, erkennbar an den langen Listen der Tabak- und Zigarrenfabrikanten, der Tuchmacher und der Papierfabrikanten, aber im Volk gärt es. Die 1830 in Paris ausgebrochene Julirevolution beunruhigt die Bürger. Auch in Göttingen kommt es zum Aufstand. Die »Göttinger Sieben« werden am 14. Dezember 1837 von seiner Majes-



Abb. 7 Ernst August I. (1771–1851), seit 1837 König von Hannover. Gemälde von Johann Gottfried Edmund Koken, nach 1842.



Abb. 8 Die »Göttinger Sieben« auf einer Lithographie von Eduard Ritmüller, 1837/1838: von links nach rechts oben der Germanist Wilhelm Grimm (1786–1859) und sein Bruder, der Jurist und Germanist Jacob Grimm (1785–1863), in der Mitte der Staatsrechtler Wilhelm Eduard Albrecht (1800–1876) und die Historiker Friedrich Christoph Dahlmann (1785–1860) und Georg Gottfried Gervinus (1805–1871), unten der Physiker Wilhelm Eduard Weber (1804–1891) sowie der Orientalist und Theologe Heinrich Ewald (1803–1875).

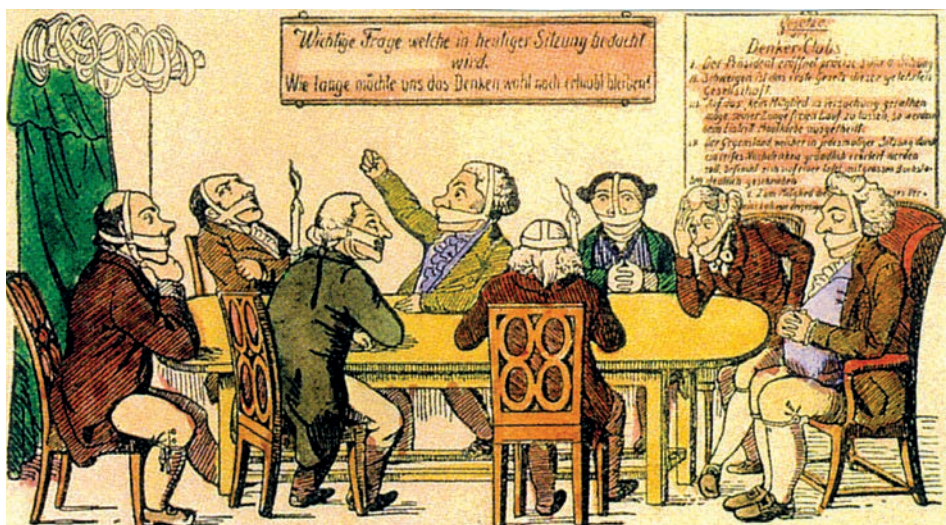


Abb. 9 Diese zeitgenössische Karikatur zeigt Intellektuelle, die ihre Meinung nicht mehr äußern dürfen.

tät, dem König, entlassen, weil sie ihn des Verfassungsbruchs beschuldigt haben. Sie werden ihrer Lehrämter enthoben, drei von ihnen müssen das Land verlassen.

Doch der Reihe nach: 1837 kommt Königin Victoria in London 18-jährig auf den Thron, in Hannover der 66-jährige Ernst August, Herzog von Cumberland. Ursächlich hierfür ist, dass in Hannover die weibliche Erbfolge ausgeschlossen ist. Damit endet 1837 auch die welfische Personalunion. König Ernst August I., ein verstockter Reaktionär, findet in dem Osnabrücker Aristokraten Georg von Schele den Mann, mit dem er sich auf Anhieb versteht. Schele kritisiert den *miserablen, liberalen Plunder*<sup>20</sup>, und Ernst August ist fest entschlossen, das Staatsgrundgesetz auf keinen Fall anzuerkennen und es möglichst bald zu beseitigen. Diesem Mann kann er vertrauen. Der Aristokrat von Schele avanciert zum Kabinettsminister mit allen Handlungsfreiheiten.

Als der König bekannt gibt, dass *die verbindliche Kraft des Staatsgrundgesetzes von 1833 von jetzt an erloschen*<sup>21</sup> ist, protestieren sieben der anerkanntesten Professoren der Universität Göttingen. Zu ihnen gehören die Gebrüder Grimm, Friedrich Christoph Dahlmann, Wilhelm Eduard Albrecht, Heinrich Ewald, Wilhelm Weber und Georg Gottfried Gervinus. Das ist gelebte Zivilcourage: Sie begehren gegen königlich-despotische Willkürherrschaft auf, ein friedlicher Protest, ein passiver Widerstand, schriftlich auf einem Stück Pergament niedergelegt.

Eine Verfassung, die über dem König steht, ist für Ernst August ungültig. Die Professoren sehen das anders. Am 18. November 1837 schreiben sie eine »Protestaktion des Gewissens« gegen Verfassungsbruch und Willkür an das

Kuratorium der Universität Göttingen. Das Kuratorium leitet das Schreiben nicht weiter, aber es gelangt doch an die Öffentlichkeit. Seine Majestät, der König, ist der Meinung, *Professoren, Schauspieler und Huren kann man immer haben*<sup>22</sup>, und entlässt sie.

In der Bevölkerung wird der Schritt der »Göttinger Sieben« als ein Zeichen des Wiederauflebens der liberalen Bewegung im Land gesehen. Die renitenten Akademiker werden für ihren Mut gefeiert, ein Verein sammelt sogar Geld für ihren Lebensunterhalt. Die mutigen Professoren werden zum Mittelpunkt der liberalen Bewegung und gestalten in der Revolution von 1848 ganz entscheidend das deutsche Verfassungswesen mit, Albrecht, Dahlmann, Gervinus und Jacob Grimm u.a. als Mitglieder der Frankfurter Nationalversammlung.

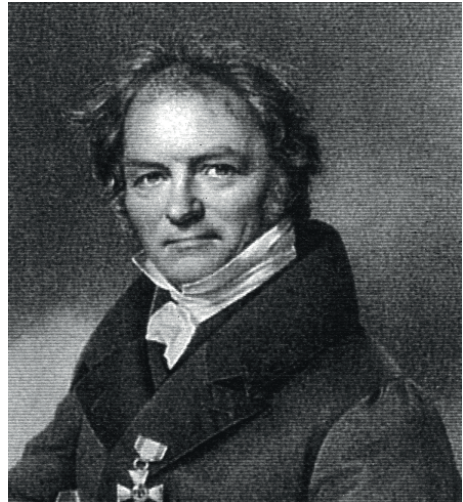


Abb. 10 Carl Ritter (1779–1859). Lithographie von Friedrich Jentzen, um 1840. Ritter hatte an der Universität Berlin ab 1820 die erste Professur für Geographie in Deutschland inne.



Abb. 11 Berlin, Unter den Linden: Parade vor dem Königlichen Palais. Ölgemälde von Wilhelm Brücke, 1839.





Abb. 12 Kirchenzug am ersten Tag der Säkularfeier der Universität Göttingen, 17. September 1837. Auch Alexander von Humboldt war anwesend. Kolorierte Lithographie von C. Rohde und Lange, um 1837.

## Studienjahre

Das Wintersemester 1838 ist Arthur in Bonn. Schon im zweiten Semester erkrankt er an schwerem Typhus und ist ein halbes Jahr ans Bett gefesselt. Auch das dritte Semester vergeht mit Pflege, Genesung, Rückfällen. Er ist geschwächt.

Langsam versucht er durch literarische Vorlesungen bei Schlegel »Über die Geschichte der deutschen Literatur« oder Düntzers »Über die Ilias« wieder ins studentische Leben zurückzufinden. Bei Löbell hört er »Neuere Geschichte«, doch dann wendet er sich den Naturwissenschaften zu. Wenn es seine Gesundheit zulässt, besucht er Vorlesungen bei Plücker über Algebra und Analytische Geometrie, bei Bischof Experimentalchemie. Doch die Bonner Zeit nimmt wegen studentischer Streitigkeiten ein unfreiwilliges Ende.

Nach dem Sommersemester 1840 wechselt Arthur Breusing nach Berlin. Zuerst schreibt er sich bei Carl Ritter ein. Ritter hatte an der Universität Berlin ab 1820 die erste Professur für Geographie in Deutschland inne. Auch Alexander von Humboldt hatte im Wintersemester 1834/35 Ritters Vorlesungen über Geographie besucht. Arthur hört im Kolleg Ritters an



Abb. 13 Göttingen, um 1845: Rathaus und Kirche St. Johannis. (Ansichtskarte nach einem Stahlstich von F. Foltz)

der Berliner Universität Vorlesungen zur Geographie Palästinas. Während Humboldt dem gekrönten König Friedrich Wilhelm IV. die von Lichtenstein verfassten Gedanken über die Errichtung zoologischer Gärten in Berlin vorlegt und mit aller Kraft den Aufbau des Berliner Zoos fördert, besucht Arthur Vorlesungen bei Steffen über Anthropologie, bei Lachmann Vorlesungen über die Nibelungen, bei Dove Klimatologie, bei Erman Physik und bei Ideler Vorlesungen über Astronomie. Wie sein Vorbild Alexander von Humboldt versteht es Arthur, seine persönlichen Studien mit den Vorstellungen seiner beruflichen Zukunft in Einklang zu bringen. In ihm keimt der Gedanke, ferne Länder zu bereisen und zu erforschen.

Alexander von Humboldt, der Forscher, Aufklärer, Weltbürger, ist in aller Munde. Seine Berliner »Kosmos«-Vorlesungen waren »Highlights« im Berlin der 1820er-Jahre. Arthur hört und liest viel über Humboldt und gehört bald zu seinen glühenden Verehrern. Humboldt selbst sorgt auch dafür, dass seine Erkenntnisse unter das Volk kommen. Er hält Vorträge vor einem Publikum, das vom König bis zum Droschkenfahrer reicht. Er duldet den »Starkult« um seine Person nicht nur, sondern genießt und fördert ihn, indem er unzählige Porträts anfertigen lässt und lithografierte Autogrammbildchen an Besucher, Freunde und Bewunderer verteilt. Kein Wissenschaftler regt die Fantasie seiner Zeitgenossen mehr an, keiner wird so bestaunt.



Abb. 14 Mensur im Jahr 1837 zwischen den Corps Bremensia (links) und Nassovia (rechts) vor Vertretern der anderen Göttinger Corps. Kolorierte Lithographie von C. Rohde, 1838.

In einer Zeit der Unterdrückung muss dieser unabhängige, konsequent eigensinnige Weltentdecker, der sich in keiner Sekunde aufgibt, dem immer noch etwas einfällt und der dabei Menschenfreund bleibt, zur Leitfigur werden – ein Forschungsreisender, aber kein Stubengelehrter. So hielt Humboldt die Ausbeutung und Unterdrückung der Indianer durch die spanischen Kolonialherren bereits in seinen Tagebuchnotizen fest. Wie wir wissen, war er fasziniert von deren Kultur und Lebensweise und sah die indianischen Ureinwohner keineswegs als unterste Schicht.

Arthurs alter Schulfreund Justus Lyra geht 1841 nach Berlin, zum gleichen Zeitpunkt, als Arthur erneut, diesmal nach Göttingen, wechselt. Der vier Jahre jüngere Lyra stürzt sich auf die Großen der Sprachwissenschaft, Ranke und die Gebrüder Grimm. Durch seine musikalische Begabung war er in Bonn schnell Mittelpunkt des studentischen Musiklebens geworden. Sängerfahrten auf dem Rhein, Lied, Gesang, Burschenherrlichkeit und rheinische Freude erfüllten das Leben der Studenten in ihrer Bonner Zeit. Durch die Herausgabe des Liederbuches »Deutsche Lieder« wird Lyra schließlich, ohne es zu wissen, zum Wegbereiter des späteren Kommersbuches.

Im Frühjahr 1841 schreibt sich Arthur in Göttingen ein. Hergekommen ist er, weil er glaubt, hier besonders gut arbeiten zu können. Schließlich ist die Universität Göttingen eine der berühmtesten Universitäten der Aufklärung. In den folgenden vier Semestern hört er Vorlesungen in den Fächern Deutsche Geschichte (Schaumann), Geschichte der Philosophie (Ritter), Analysis, Theorie der Gleichungen sowie Differenzial- und Integralrechnung (Stern), Mechanik (Ulrich), Praktische Astronomie (Gauß), Mineralogie (Hausmann), Systematische Botanik, Zoologie und Pflanzenphysiologie (Bartling) sowie Vergleichende Anatomie und Physiologie (Wagner).

Schon im ersten Jahr wird Arthur Breusing Senior des Corps »Guestephalia Göttingen«, also Leiter des ältesten Corps Göttingens.<sup>23</sup> Arthurs Leben spielt sich in Kneipen ab. Die Studenten der damaligen Zeit verkehren hier

regelmäßig, essen und trinken, spielen z.B. Billard. Fast das gesamte gesellige Leben findet hier statt. Korpshäuser gibt es noch nicht. Glücksspiele, die sogenannten »Hazardspiele«, sind in Göttingen verboten, werden aber heimlich gespielt. Ähnlich verhält es sich mit dem Duellieren. Auch das ist verboten. Trotzdem schlagen die Studenten gern »eine gute Klinge«. Manchmal genügt es schon, einen anderen Studenten schief anzusehen, um am nächsten Morgen Besuch von seinem Sekundanten zu bekommen. »Stubenarreste« sind die Folge, oder sogar das vom Universitätsgericht verhängte »Consilium abeundi«, der Rauswurf bis zum nächsten Semester. Wegen eines versuchten Duells mit dem Studenten Rohlfs muss Arthur 1845 vor dem Universitätsgericht erscheinen. Er wird vernommen, aber aus den Gerichtsakten geht nicht hervor, dass er bestraft worden wäre.

In den Osterferien feiern die Korps ihren Abschiedskommers. Nicht selten ziehen sie dann angetrunken und singend durch die Stadt. Großer Beliebtheit erfreuen sich die Feste und damit verbunden die Wanderungen zur alten Burgruine Plesse. Man trifft sich an Sonn- und Feiertagen auf den Trümmern der mittelalterlichen Burg, lässt Musikanten kommen und tanzt auf der grünen Wiese. *Auf dem Boden gelagert, verzehrt man seinen mitgebrachten Mundvorrath, kocht sich auch wohl selbst Kaffee, wozu man aus dem unten liegenden hessischen Dorfe Eddiehausen Wasser u. dgl. sich heraufbringen lässt, und schaut dann in die weite Ferne herab.*<sup>24</sup>

Schokolade, Kaffee, Tee und eine warme Suppe werden mitgebracht und Musiker bestellt. Es wird getanzt, flaniert, viel geredet und viel geflirtet. Die Tanzfeste in Mariaspring sind ganz besonders beliebt. 6000 Leute vergnügen sich zwischen alten Bäumen direkt unter der Burgruine Plesse. Bänke werden aufgestellt, die anliegende Wiese wird planiert, und schon drehen sich Hunderte von Paaren auf der Tanzfläche. Als es anfängt zu dämmern, leuchten Tausende kleiner Lämpchen auf und die Waldwege werden durch Lampions erhellt. Der Bürgermeister ruft alle Gäste auf, sich die Illumination von oben anzusehen – und schon gibt ein Schuss das Zeichen zum Feuerwerksbeginn. Man erkennt im Licht des Feuers die Umriss der alten Burg – und genießt.

Die offiziellen Festtage enden immer mit dem großen Kommers in der Festhalle, in der ein Hoch auf alle Autoritäten ausgerufen wird – und natürlich auf die Universität. Es ist aber auch eine Zeit, in der Arthur eine Entscheidung für sein weiteres Leben treffen muss. Er ist jetzt Mitte zwanzig, als in ihm die Idee reift, Forschungsreisender zu werden. Er wäre nicht der erste junge Mann in dieser Zeit, den die Tropensehnsucht gepackt hat!

Von Humboldts Schriften beeinflusst, trägt er sich mit dem Gedanken, ferne Länder zu erforschen. Er möchte, wie sein Vorbild, die Sonnenhöhe, den Salzgehalt, die Bläue des Himmels, alle klimatischen Veränderungen messen. Er möchte heiße Krater besteigen, Sterne bestimmen, Meeresströme erforschen – endlich die Tropen sehen! Er will die Welt nicht vom Schreibtisch aus erklärt haben, er will sie selbst sehen. Humboldt, der es geschafft hatte,

mit Nüssen, Maden, Affenfleisch und glitschigem Alligatorenfett zu überleben, obwohl er in seiner Jugend kränkelte wie Arthur, war zum richtigen Kerl geworden, als er neben sechs Meter langen Krokodilen aushielt.

Was für Humboldt typisch war, nämlich, dass er sich zu allem penibel Notizen machte, Notizen darüber, was der amerikanische Präsident Thomas Jefferson über die Sklavenfrage dachte, welche Form die Hagelbrocken hatten, die ihn beim Abstieg des Chimborazo überraschten, oder in welcher Höhe er den letzten Schmetterling antraf, übernimmt Arthur jetzt. Stets hat er einen Notizblock bei sich. Er beginnt kleine Artikel zu schreiben (er selbst nennt es später: *Ich machte meine ersten Übungen im Schriftstellern*<sup>25</sup>). Außerdem sammelt er plattdeutsche Sagen aus dem Osnabrücker Land: »De Eekbaum to Strohen«, »Lüürmanns Dink« und »Gespenster to Hörne« erscheinen 1853 in den »Osnabrücker Mitteilungen«.

Zuerst einmal reist er aber ins heimatliche Osnabrück. Er trägt dem Vater seinen Wunsch vor. Der gibt seinen Segen dazu. Nun heißt es, Verbindungen zu knüpfen. Leider hat Arthur wenig Erfolg, wie er später in einem handschriftlich verfassten Lebenslauf berichtet. Daraufhin beschließt er 1845, wieder nach Göttingen zurückzugehen. Um die Zeit der Stellensuche zu überbrücken, treibt er Studien, die für sein Ziel nützlich sein könnten. Dazu gehören Beobachtungen auf der Sternwarte unter Goldschmidt, Übungen im Physikalischen Seminar unter Lietings Leitung, Lötrohrversuche bei Hausmann und Übungen in der chemischen Analyse bei Wöhler und Wiggers. Bei Gauß besucht er die Vorlesungen über die Methode der kleinsten Quadrate.

Sein Korpsbruder Heinrich Heine<sup>26</sup> schreibt, nachdem er aus der Deutschen Burschenschaft ausgetreten ist, etwa zur gleichen Zeit folgendes Gedicht in »Deutschland. Ein Wintermärchen«: ... *die lieben guten Westfalen, mit denen ich in Göttingen so oft getrunken, bis wir einander ans Herz und unter die Tische gesunken ...*<sup>27</sup> Das »Corps Guestphalia Göttingen«, dessen Senior Arthur ist, wird im gleichen Jahr suspendiert.<sup>28</sup>

In Göttingen kommt es immer häufiger zu Auseinandersetzungen zwischen Studenten und der Polizei. Auf dem »Rohns«, einem hoch über der Stadt gelegenen Gasthaus, finden täglich Versammlungen statt, bei denen hitzige politische Reden gehalten werden. Je lauter und aufgeregter sie klingen, desto begeisterter werden sie von den Kommilitonen aufgenommen.

Ostern naht, und damit auch der Abschieds-Kommers, den die verschiedenen Korps feiern. Am 11. März ziehen die Korps-Studenten nach den Feierlichkeiten wie üblich singend durch die Stadt. Angetrunken denken sie nicht daran, der Aufforderung des Polizeichefs, nicht solchen Lärm zu machen, nachzukommen. Statt den Heimweg anzutreten, ruft einer »Bursche heraus«, und schon sind es Hunderte, die laut johlend zur Wohnung des Prorektors der Universität ziehen. Die Stimmung ist aufgeheizt, als berittene

Polizei anrückt und mit geschwungenen Säbeln auf die Menge zureitet. Es gibt Verletzte.

Der König lässt sich in Privataudienz von den Vorfällen des 11. März berichten und schickt den Kabinettsrat Schele nach Göttingen. Eine Woche später versammeln sich alle Studenten Punkt 12:00 Uhr auf dem Marktplatz. Dieses Mal werden sie mit viel Sympathie von den Professoren und den Bürgern der Stadt begrüßt. Die Professoren ziehen ihre Hüte, als die Studenten an ihnen vorbeikommen. Die ziehen durch das Weender Tor und werden von Bürgermeister und einer Deputation des Magistrats mit tannengeschmückten Wagen empfangen. Die im Wintersemester 1847/48 immatrikulierten 582 Studenten sind wohl alle auf den Beinen. Der Polizeichef wird entlassen, und in der Zeitung steht: *Wie in Paris vor 14 Tagen das Volk mit der Armee verbrüderet ist, so findet heute hier ein ähnliches Verbrüderungsfest zwischen Bürgerschaft und Studenten statt.*<sup>29</sup> Am 1. Mai wird der Sieg über den Polizeistaat gefeiert. Die Stadt ist mit schwarz-rot-goldenen Fahnen geschmückt, überall Girlanden, Blumen und fröhliche Menschen.

Am Vortag treffen sich die Studenten im etwa 20 km entfernten Northeim, um am Nachmittag des 1. Mai durch das festlich geschmückte Weender Tor zu schreiten. Im Rathaus und in der Aula werden sie schon erwartet. Die Hochschullehrer in ihren Talaren begrüßen die Studenten, und in seiner Rede spricht der Prorektor der »Georgia Augusta« aus, was alle fühlen und vereint: *... Schon damals zeigte der unaufhaltsam fortschreitende Gang der neuen politischen Gestaltung Deutschlands ... die Stunde an, in welcher der Polizeistaat fallen und unserer Wünsche Erfüllung kommen werden. Damals schon wurde es an dieser Stelle ausgesprochen, das System müsse fallen. Und es ist gefallen, nicht bloß für Göttingen ...*<sup>30</sup> Mit dem Feudalstaat machen die linken Professoren von 1848 gründlich Schluss. Grundrechte werden installiert, und sogar die Verfassungsbeschwerde wird durchgesetzt.

Die in Frankfurt tagende Nationalversammlung bündelt zunächst alle Hoffnungen der Revolution. Hier werden in 99 Sitzungen die Grundrechte diskutiert. Im Zentrum steht, als Antwort auf die schlimmen Erfahrungen mit dem Polizeistaat, die Sicherung individueller Freiheitsrechte: Gleichheit vor dem Gesetz, Schutz vor willkürlicher Verhaftung, Abschaffung der Todesstrafe, Pressefreiheit, Glaubensfreiheit, die Aufhebung des Adels als Stand. Sollte, was Heinrich Heine schon in Göttingen kritisiert hatte, nämlich, dass die Grafen an extra Grafentischen essen und hochwohlgeborene Gespräche über ihre Hunde, Pferde und Ahnen führen, jetzt ein Ende haben?

In Hannover ist es friedlicher. Das Volk will im Wesentlichen die ihm vom König 1837 genommenen Rechte zurück. Am 18. März 1848 schreibt Stüve an Detmold: *Wäre ich irgendwo gewählt, würde ich gleich zurücktreten, damit Breusing [gemeint ist Carl Breusing, Arthurs Onkel] eintreten könne. B. muß durchaus in die Cammer. Es rühren sich jetzt Elemente und erringen die Herrschaft, auf die sie nicht direkt, wohl aber mit und durch B. den*



Abb. 15 Fackelzug auf dem Frankfurter Roßmarkt zum Empfang des Vorparlaments. Lavierte Tuschezeichnung, um 1848. (<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bilderrevolution0376.jpg>, CCo 1.0)

größten Einfluß üben können, der ihnen sonst direkt fehlen oder wenigstens zeitweilig entgleiten würde. Mit B. aber werden sie nicht den geringsten Widerstand finden. Sollen wir Früchte haben, müssen Sie sie einernten, und wie gesagt, in der Aufregung des Moments, die in den nächsten vier Wochen sicher noch steigen wird, kann Ihnen niemand besser helfen, als Breusing. B. kann und wird das Opfer bringen, zumal es für einen Bankier jetzt kein besseres Geschäft gibt, als die Casse und Comtoir zu schließen.<sup>31</sup>

Bericht aus Osnabrück: Auch in unserm Bezirke war die Freude über die aufgehende Freiheit groß. Am Abend des 18. März illuminierte Osnabrück aus Freude über die am selben Tag gewährte Pressfreiheit und die gleichzeitige Entlassung des Fürsten Metternich, der hauptsächlichlichen Stütz des bisher in Deutschland herrschenden Systems ... Es fand wieder eine Volksversammlung im Rathause statt und [Carl] Breusing trug wieder eine Petition vor.<sup>32</sup>

Am 20. März findet wieder eine Volksversammlung auf dem Schützenhof statt. Von Musik begleitet, ziehen die Teilnehmer zum Rathaus, wo Stüve und Ältermann Carl Breusing Ansprachen halten. Carl Breusing ist der typische Vertreter der politischen und wirtschaftlichen Interessen des liberalen deutschen Großbürgertums. Am gleichen Tag bildet König Ernst August

von Hannover die Regierung um und ernennt sechs neue Minister. Stüve wird Innenminister. Daraufhin legt Stüve schnell ein Regierungsprogramm vor, das u.a. die Trennung von Gericht und Verwaltung, Öffentlichkeit der Gerichtsverfahren, Abschaffung von Privilegien und Regeln zur Erreichung einer Volksvertretung beim Bund fordert. Der neue Innenminister und sein Kabinett bringen viele dieser Forderungen auf den Weg, doch Stüve bleibt nur etwa zwei Jahre im Amt.

Die Revolution ist gescheitert<sup>33</sup> – und damit die liberale Richtung Stüves. Der König verpflichtet sich zur Durchführung der eingeleiteten Reformen. Stüve wird wieder Bürgermeister seiner Heimatstadt Osnabrück.

Arthur ist es, der die fröhlichen Fahrten in die Göttinger Umgebung plant und anführt. Als im Februar 1848 in Paris die Revolution ausbricht, in Berlin bei Straßenkämpfen fast 200 Bürger ihr Leben verlieren, in Wien das Volk die Entlassung des verhassten Metternich erzwingt und mit der Schleswig-Holsteinischen Erhebung der erste Deutsch-Dänische Krieg beginnt, reist Arthur zu einem kurzen Besuch in seine Heimatstadt, um gemeinsam mit seinem Onkel Carl an politischen Versammlungen teilzunehmen. Doch als die ersten aufregenden Nachrichten Ende Februar nach Göttingen gelangen, ist es kein anderer als Arthur Breusing, der im Museum, dem Versammlungsort der Studenten, auf dem Tisch stehend die Zeitungen vorliest.

Nach erfolglosen Verhandlungen mit dem Rektor der Universität, der die Selbstständigkeit der Studenten nicht dulden will, wird am 15. März der Auszug der Studenten aus der Stadt beschlossen. Am Freitag, dem 17. März, begleitet Arthur die Kommilitonen bis zum Fuchsberg, bleibt dann aber als gewählter Vertreter der Studenten in Göttingen zurück. Zum richtigen Zeitpunkt nämlich, wenn ihre Forderungen erfüllt sind, will er dann die Studenten zum Besuch der Vorlesungen aufrufen.

In den Göttinger Bürgerversammlungen vertritt er äußerst temperamentvoll die Interessen seiner Kommilitonen. Für die »Freiheit des deutschen Vaterlandes« geht er auf die Barrikaden, tritt inzwischen für die Volksbewaffnung ein und macht als Leiter einer Freischar, in schmucker Uniform, seine Schützen mobil.

Nachdem eine von Arthur verfasste Erklärung in fast allen Zeitungen veröffentlicht ist, empfiehlt er die Rückkehr der Studenten nach Göttingen. Er reist ihnen sogar bis Northeim entgegen. Der 1. Mai 1848 wird ihm wohl immer in Erinnerung bleiben. An diesem Tag zieht er, von der Bevölkerung umjubelt, an der Spitze des langen Zuges, die Fahne tragend, wieder in Göttingen ein.

Am 15. Mai, drei Tage, bevor das erste frei gewählte Parlament in der Paulskirche zusammentritt, verlässt er plötzlich die Universitätsstadt und kehrt nach Osnabrück zurück. Die massive Unterdrückung der liberalen Bewegung nach dem Hambacher Fest 1832 und das Scheitern der Revolution 1848 treiben viele politisch Verfolgte und enttäuschte Liberale außer Landes.





Abb. 16 Schonerbark. (Aus: Ludwig von Henk [Hrsg.]: Zur See. Nachdruck der Aufl. Hamburg 1891. Hildesheim 1982)

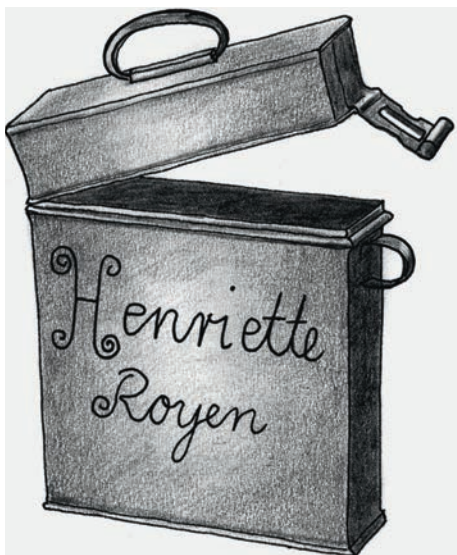


Abb. 17 Behälter für Schiffspapiere. Tusche- und Bleistiftzeichnung von Jutta Bierewirtz. (Privatbesitz)

Es ist nicht klar, ob Arthur Breusing wirklich nur dem Wunsch seiner Eltern folgt, die ihn nach Osnabrück zurückrufen, oder ob die politische Lage für ihn inzwischen zu brisant geworden ist. Fest steht aber, dass ihm die hannoversche Regierung ein von ihm beantragtes Stipendium bewilligt. Darüber hinaus gibt ihm das Ministerium Stüve einen Sextanten und einen Chronometer mit auf den Weg.

Um beruflich auf sicheren Füßen zu stehen, hat Arthur bei der Wissenschaftlichen Prüfungskommission in Göttingen im Dezember des Vorjahres das Examen für Gymnasien abgelegt. Damit hat er die Berechtigung erworben, Mathematik, Physik und deutsche Literaturgeschichte in allen Klassen eines Gymnasiums zu unterrichten.

Schon am 29. Juli 1848 sitzt er in der Postkutsche, die ihn über Papenburg zu seinem Bruder Georg nach Leer bringen soll. Dort trifft er zufällig seinen Schulfreund Miguel aus Osnabrücker Tagen, der inzwischen Finanzminister ist, und so vergeht die Fahrt wie im Fluge. Georg ist seit zwei Jahren Steuerinspektor in Leer, auch noch Junggeselle, und erwartet ihn schon.

In Leer pulsiert das Leben. 1843 liefen bereits 794 Schiffe aus dem Hafen aus, und damit übertraf Leer sogar Emden. Dreimal wöchentlich verkehrt zwischen Leer und London ein Schraubendampfer, und zwei Jahre später gibt es feste Schiffsverbindungen zwischen Emden, Leer, Papenburger Schleuse, Delfzijl und Groningen.

Acht Werften haben hier gut zu tun. Die älteste, die Werft »Harmonie«,

Actum Leer im Stadthause den 18. Juli 1848.

Herrn Kaufmann, Herrn Abraham Horch aus hiesiger Stadt, und erklärte, dass er das auf der hiesigen Schiffszimmer-Werft »Harmonie« von dem Baumeister, Herrn H. Rahusen & Sohn nun erbaute, und in dessen Angabe, hinsichtlich der Bauart näher beziehende Schoonerschiff »Henriette Royen« für Rhederei käuflich an sich gebracht, und als Eigenthum der Rhederei erworben habe. Er bat, dass ihm ein Beilbrief für dieses Schiff in gehöriger Form ausgefertigt werden möge, welchem Gesuche deferiert, der gewünschte Beilbrief für den Kaufmann Herrn Abraham Horch als Buchhalter und Mitheder des Schoonerschiffs »Henriette Royen« ausgefertigt, und dem Eigenthümer ertradirt [?] worden, auch ist eine Abschrift des Beilbriefes diesem Protokolle beige-fügt.

Herrn ferner der Baumeister und Verkäufer dieses Schiffes, Herr H. Rahusen & Sohn, und erklärte, dass die Auflage des Kaufmanns, Herr Horch richtig und wahr sei. Vorgelesen, genehmigt und unterschrieben.

A Horch  
H. Rahusen & Sohn

Abb. 18 Antrag auf Ausstellung eines Beilbriefes für die HENRIETTE ROYEN vom 18. Juli 1848, gestellt von Reeder Abraham Horch (Stadtarchiv Leer, Rep. I – Akte 722): Actum Leer im Stadthause den 18. Juli 1848

Es erschien der Kaufmann, Herr Abraham Horch aus hiesiger Stadt, und erklärte, dass er das auf der hiesigen Schiffszimmer-Werft »Harmonie« von dem Baumeister, Herrn H. Rahusen & Sohn nun erbaute, und in dessen Angabe, hinsichtlich der Bauart näher beziehende Schoonerschiff »Henriette Royen« für Rhederei käuflich an sich gebracht, und als Eigenthum der Rhederei erworben habe. Er bat, dass ihm ein Beilbrief für dieses Schiff in gehöriger Form ausgefertigt werden möge, welchem Gesuche deferiert, der gewünschte Beilbrief für den Kaufmann Herrn Abraham Horch als Buchhalter und Mitheder des Schoonerschiffs »Henriette Royen« ausgefertigt, und dem Eigenthümer ertradirt [?] worden, auch ist eine Abschrift des Beilbriefes diesem Protokolle beige-fügt.

Es erschien ferner der Baumeister und Verkäufer dieses Schiffes, Herr H. Rahusen & Sohn, und erklärte, dass die Auflage des Kaufmanns, Herr Horch richtig und wahr sei. Vorgelesen, genehmigt und unterschrieben.

A Horch

H. Rahusen & Sohn

Beilbrief

für den Schoner Henriette Royen.

Der Magistrat der Stadt Leer in Kenntnis und Bekanntheit  
 gebracht und durch, auf angefallenen Verkaufsführung,  
 dass das Segelschiff Henriette Royen so fernst von  
 alleseits, lang über die Provinz Ostfriesland soll, auch über die  
 Provinz von 22 Schiffen soll, soll auf die Provinz Ostfriesland  
 374 soll, also zuverfügung gestellt, im Jahr 1848, auf der  
 festsitzigen Schiffszimmerrüst Harmonie, von Kiel auf sein  
 und festsitzig der Provinz Ostfriesland, der Kaufmannschaft der  
 Provinzialen, der Regalmittel und Schiffahrt der Provinz  
 und überführt von festsitzigen gebildet, festsitzigen der Provinz  
 von, der Kaufmannschaft und Schiffahrt der Provinz  
 Beschäftigung und Kaufmannschaft von.

weil über gegenwärtig ist einward als Beilbrief, Landespar  
 ticularien, der Provinz Ostfriesland, und Provinzialen Provinz Ostfriesland  
 angeordnet ist.

Leer, im Westfälisch, den 18 Juli 1848.

Der Magistrat.

H.

Leer. 1848.  
 Nr. 2.  
 Nr. 2.  
 1848.  
 Nr. 202.

copied. 18.

Abb. 19 Beilbrief für den Schoner HENRIETTE ROYEN, ausgestellt in Leer am 18. Juli 1848. (Stadtarchiv Leer, Rep. I – Akte 831)

liegt auf dem Grundstück der ehemaligen alt-flämischen Mennonitenge-  
 meinde, das die Familie Vissering 1771 durch Tausch erworben hatte. Auf  
 der Werft werden zwischen 1846 und 1871 elf Segelschiffe gebaut, darun-  
 ter drei Schoner, drei Kuffen, eine Brigg, eine Schonerbrigg und zwei Scho-  
 nergalieten. Einen der drei auf der »Harmonie« gebauten Schoner erwirbt  
 der Reeder Abraham Horch von H. Rahusen & Sohn, seinem Bauherrn. Der  
 1848 erbaute Segler ist 49½ CL groß, trägt die Flaggennummer 465 und ist  
 auf den schönen Namen HENRIETTE ROYEN getauft.<sup>34</sup>

Arthur nutzt den Besuch in Leer, um Kontakte zu dem Reeder dieses Schif-  
 fes aufzunehmen. Horch ist ein vielbeschäftigter Mann, nicht nur Schiffsree-  
 der, sondern auch Zuckerfabrikant, belgischer Konsul und Speditions- und  
 Inkasso-Kaufmann. Es kommt zu einem Vertrag. Horch ist bereit, Arthur die

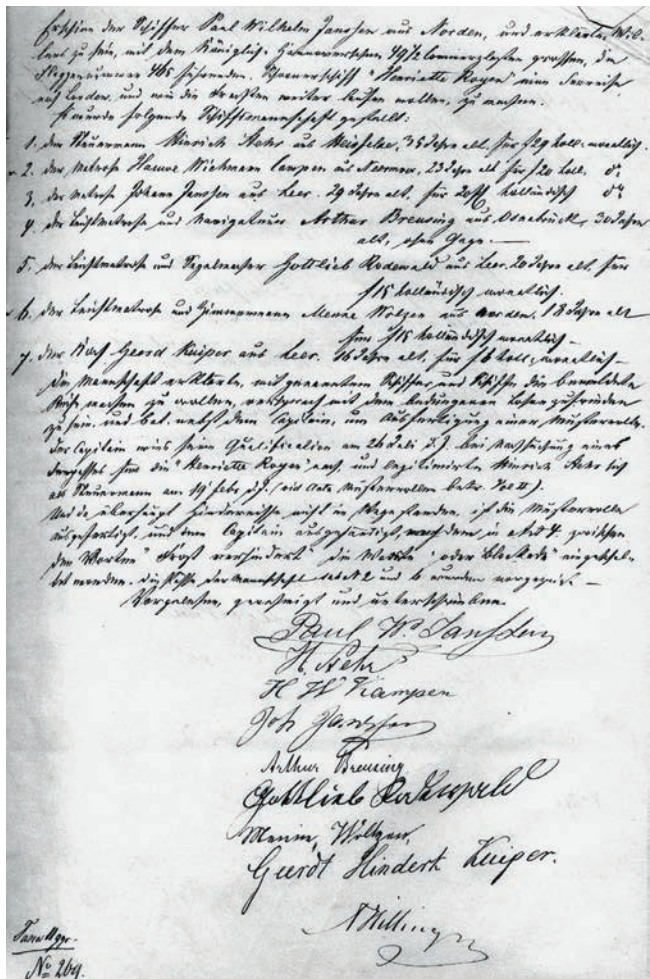
Abb. 20 Antrag auf Erteilung einer Musterrolle für den Schoner HENRIETTE ROYEN, ohne Datum (Stadtarchiv Leer, Rep. I – Akte 831): Erschien der Schiffer Paul Wilhelm Janssen aus Norden, und erklärte, Willens zu sein, mit dem königlich Hannoverschen 49 1/2 Commerzlasten großen, die Flaggennummer 465 führenden Schonerschiff »Henriette Royen« eine Seereise nach London, und wie die draußen weiter laufen wollen, zu machen. Es wurde folgende Schiffsmannschaft gestellt:

1. der Steuermann Hinrich Stehr aus Heisfelde, 35 Jahre alt, für f 29 holl. monatlich.
2. der Matrose Hauwe Wichmann Campen aus Neermoor, 23 Jahre alt für f 20 holl. "
3. der Matrose Johann Janssen aus Leer. 29 Jahre alt, für 20 f holländisch "
4. der Leichtmatrose und Navigateur Arthur Breusing aus Osnabrück, 30 Jahre alt, ohne Gage.

5. der Leichtmatrose und Segelmacher Gottlieb Rodewald aus Leer, 20 Jahre alt, für f 15 holländisch monatlich.
  6. der Leichtmatrose und Zimmermann Menne Wolzen, 18 Jahre alt für f 15 holländisch monatlich.
  7. der Koch Gerd Kuiper aus Leer, 16 Jahre alt, für f 6 holl. monatlich.
- Die Mannschaft erklärte, mit genanntem Schiffer und Schiffe die bemeldete Reise machen zu wollen, versprach mit dem bedungenen Loh[e]n zufrieden zu sein, und bat, nebst dem Capitain, um Ausfertigung einer Musterrolle. Der Capitain wies seine Qualifikation am 26. Juli d. J. bei Nachsuchung eines Seepasses für die »Henriette Royen« nach, und legitimierte Hinrich Stehr sich als Steuermann am 19. Febr. d. J. (via acta Musterrollen betr. Vol II).

Und da überhaupt Hindernisse nicht im Wege standen, ist die Musterrolle ausgefertigt, und dem Capitain ausgehändigt, nachdem in Art 4 zwischen den Worten »... [?] verhindert« die Worte »oder Blockade« eingeschaltet worden. Die Pässe der Mannschaft ab Nr. 2 und 6 wurden vorgezeigt – vorgelesen, genehmigt und unterschrieben.

[Unterschriften]



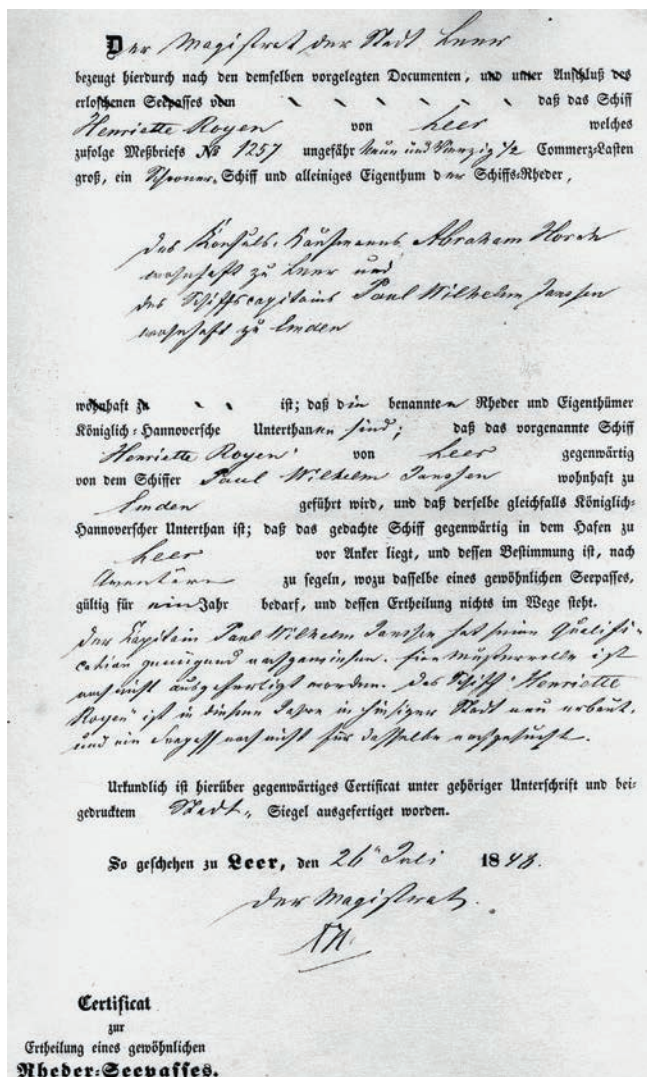


Abb. 21 »Certificat zur Ertheilung eines gewöhnlichen Rheder-Seepasses«, erteilt für die HENRIETTE ROYEN für die Dauer eines Jahres durch den Magistrat der Stadt Leer am 26. Juli 1848. (Stadtarchiv Leer, Rep. I – Akte 793)

Gelegenheit zu geben, das Matrosenhandwerk »von Pick aus« gründlich zu erlernen, wie er es nennt. Arthur heuert als »Leichtmatrose und Navigateur ohne Gage« an. Sonntags übt er Rudern und Segeln, beobachtet das Wetter, den Wind, die Sterne und trainiert den Umgang mit den mitgebrachten nautischen Instrumenten.

Endlich sind alle Schiffspapiere zusammen. Am 18. Juli hatte der Reeder im Stadthaus zu Leer einen Antrag auf Ausstellung eines Beilbriefes für die HENRIETTE ROYEN gestellt, und am selben Tag wurde das gewünschte Doku-

Abb. 22 Bereit zur Abfahrt nach Rio de Janeiro. (Aus: Ludwig von Henk [Hrsg.]: Zur See. Nachdruck der Aufl. Hamburg <sup>2</sup>1891. Hildesheim 1982)



ment handschriftlich ausgefertigt, von Abraham Horch unterzeichnet und mit dem Siegel der Stadt versehen. Der sogenannte Beil- oder Bielbrief ist eine öffentliche Beweisurkunde über die erfolgte Erbauung eines Schiffes, über Eigentum und Staatszugehörigkeit. Eine Musterrolle musste ebenfalls ausgestellt werden. In ihr werden das Ziel der Reise, die Besatzung des Schiffes mit Altersangaben und den jeweiligen Gehaltsabsprachen sowie die Qualifikationen des zukünftigen Kapitäns und des Steuermanns festgehalten. Nachdem die Musterrolle vorgelesen und von allen unterschrieben war, wurde sie dem Kapitän ausgehändigt.

Paul Wilhelm Janssen, 26 Jahre jung, der eineinhalb Jahre zuvor in Emden die Steuermannsprüfung abgelegt hatte, soll als Kapitän das neue Segelschiff führen. Dem Schiff fehlt bis zum 26. Juli aber noch ein Seepass.<sup>35</sup> In ihm wird bescheinigt, dass der Eigentümer und der Kapitän »Königlich-Hannoversche Unterthanen« sind, dass das Segelschiff zurzeit im Hafen von Leer vor Anker liegt und dass es seine Bestimmung ist, nach Argentinien zu segeln. Auch dieses wichtige Dokument wird unterschrieben, vom Magistrat der Stadt besiegelt und ist jetzt ein Jahr lang gültig.

## Segelschiffsreise nach Rio de Janeiro

Im September 1848 verlässt die HENRIETTE ROYEN den Hafen von Leer. Aus späteren Aufzeichnungen geht hervor, dass in Emden ein Zwischenstopp eingelegt wird, um das Schiff mit Getreide zu beladen. Auch bei der unangenehmen Arbeit des Getreideverladens ist Breusing dabei. Die Staubentwicklung ist so groß, dass er in späteren Erzählungen nur vom »Dreckfressen« spricht. So schnell kann ihn aber nichts erschüttern. Gegen aufkommenden Ärger kennt er ein Rezept: Singen.

Der Hafen von Leer liegt in einer uralten, toten Schleife des kleinen Flüs- schens Leda, kurz vor dessen Mündung in die Ems. Erst im Jahre 1903 wurde diese Schleife endgültig von der Leda abgetrennt und mit einer Schleusen- pforte versehen. Breusing erlebt Leer also noch als Tidehafen.

Die HENRIETTE ROYEN hat keinen Maschinenantrieb, und wir dürfen ge- trost davon ausgehen, dass der Reeder als echter Leeraner großen Wert da- rauf legt, dass sein Kapitän das Auslaufen ohne Hilfe einer Dampfbarkasse als Schlepper zustande bringt. Das Auslaufen des Schoners geht also, wie seit Jahrhunderten üblich, bei Hochwasser im Schlepp eines oder zweier Ru- derboote vonstatten. Auf der schmalen Leda kann man vorsichtig mit Mars- und Schonersegel und der Unterstützung der nun langsam ablaufenden Tide die Ems erreichen. Bei Westwind ist das aber unmöglich.

Man kann weiter annehmen, dass die im September häufigen starken westlichen Winde das Auslaufen verzögern und eine kurze Phase genutzt werden muss, in der alles zusammenpasst: schwacher Wind aus südlicher bis östlicher Richtung, Hochwasser, kein Nebel, und das alles bei Tageslicht. Es wird unter Umständen sehr schnell entschieden worden sein, denn das Schiff ist schon seeklar und mit Proviant ausgerüstet, wenigstens bis London.

Kurz vor dem Auslaufen ist der Steuermann mit seinen Leuten an Deck dabei, das Beiboot auszusetzen und mit den vier kräftigsten Seeleuten und dem Jungen am Ruder zu besetzen. Der Kapitän hat noch den Reeder in der Kajüte, der ihm – vielleicht zum wiederholten Male – kaufmännische und seemännische Ratschläge erteilt und dann endlich an Land klettert.

Die als Gangway dienende Planke ist schon eingeholt. Mit einem schnellen Blick in die Runde und einem frischen »Schmiet los vörn und achtern« gibt der Kapitän das Zeichen. Er selbst nimmt das Ruder. Vorn ist der Steuer- mann, und hinten hat Arthur Breusing die Achterleine und dann die Spring einzuholen. Als sich die Ruderer ins Zeug legen, richtet der Schoner den Bugspriet langsam zur Hafenausfahrt, und vom Kai beginnt das Winken und Rufen der Angehörigen und Freunde: »Goode Reis« und »Drieb dat nich so doll in Rio«.

Mit dem Einbiegen des Schiffes in die Leda werden die Ruderer längsseits gerufen und kommen an Bord geklettert. Das Marssegel wird gesetzt und an den Wind gebrasst. Auf der breiteren Ems angekommen, werden das bis

dahin mitgeschleppte Beiboot wieder an Bord verzurt und weitere Segel gesetzt. Die Reise nach London hat begonnen.

Die wenigen persönlichen Dinge, die Arthur auf seine erste große Segelschiffsreise mitnimmt, wird er wohl, wie es üblich ist, in einer Holzkiste, der sogenannten See- oder Zeugkiste, aufbewahrt haben. Vermutlich im Innendeckel, meistens auf eine Ölleinwand gemalt, stehen sein Name und der Heimathafen Leer. Der Inhalt: Kleidung (zwei Hemden, zwei Hosen, Unterwäsche), Essbesteck, Leinentuch, Tagebücher, die neueste Auflage des von Rümker herausgegebenen Handbuchs der Schifffahrts-Kunde, einige englische nautische Bücher mit Tafeln und Homers »Odyssee«.

Das Handbuch der Schifffahrts-Kunde hat ihm Carl Rümker, der Direktor der Hamburger Sternwarte und der Navigationsschule, mit auf den Weg gegeben. Das Kleingedruckte darin ist für die Leser gedacht, die ihr Studium theoretisch betreiben wollen.

Die Seekiste dient Arthur auch als Sitzgelegenheit, ist abschließbar und wird für lange Zeit das einzige Stück Privatsphäre in dem gemeinschaftlichen Mannschaftsraum sein, der auch Logis genannt wird. Er liegt vorn unter der Back des Schiffes und hat Kojen auf beiden Seiten.

Was interessiert ihn an dem berühmten Epos des griechischen Dichters Homer, der vor mehr als 2500 Jahren lebte, so sehr? Ist es die Bedeutung der Gestalt des Odysseus, die zu einem Symbol menschlicher Ausdauer und Erfindungsgabe wurde? Ist es der Mythos des unbeirrbar seiner Heimat zustrebenden Helden? Ist es die eigene Sehnsucht nach der Heimat? Ist es die politische Parallele – der Staat ohne eigentlichen Herrscher –, die Arthur interessiert? Oder identifiziert er sich mit dem Sohn, schon erwachsen, doch noch sehr jung, der endlich handeln muss?

## Die Besatzung

Die HENRIETTE ROYEN hat eine Besatzung von acht Mann: Kapitän Paul Wilhelm Janssen aus Norden führt das Schiff, ein Steuermann, zwei Matrosen, drei Leichtmatrosen und ein Kochsmaat gehören außerdem zur Besatzung. Einer der Leichtmatrosen, Menne Wolzen, ist Zimmermann, der andere, Gottlieb Rodewald, Segelmacher. Arthur, der dritte Leichtmatrose, ist als »Navigateur« eingesetzt. Dabei ist die Aufgabenbeschreibung »Leichtmatrose und Navigateur« als Ausnahmeregelung zwischen dem Reeder und Breusing anzusehen, die einerseits dem Wunsch Breusings entgegenkam, die Kunst der Navigation in der Praxis zu erlernen, andererseits ihm aber einen festen Platz im Gefüge der Mannschaft »vor dem Mast« gewähren sollte. Inwieweit diese Regelung an Bord akzeptiert wird, soll sich schon bald zeigen. Die Navigation des Schiffes liegt jedenfalls fest in den Händen von Kapitän und Steuermann. Einen eigenen »Navigateur« hat es auf Schiffen wie der HENRIETTE ROYEN nie gegeben.



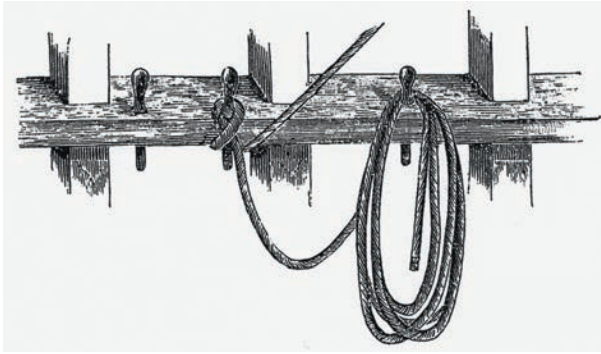


Abb. 23 Eine Nagelbank, wie sie auch auf Segelschiffen Mitte des 19. Jahrhunderts gebräuchlich war. (Aus: Arthur Breusing: Die Nautik der Alten. Bremen 1886, S. 91)

Der jüngste unter den acht Männern ist der Kochsmaat Gerd Kuiper aus Leer. Er ist erst 16 Jahre alt und hat vermutlich alle Hände voll zu tun, um die Mannschaft satt zu kriegen. Jeder weiß es: Wenn das Essen schlecht ist, ist die Stimmung an Bord ebenso. Morgens gibt es Kaffee und Brot, abends Brot und Tee. Am Mittag dann die klassische Verpflegung, die zu Segelschiffszeiten üblich ist: Pudding aus Mehl und Wasser, Backpflaumen und gepökeltes Schweinefleisch oder Erbsensuppe mit gepökeltem Rindfleisch. Hartkäse, der durch lange Lagerung schön würzig wird, ist besonders beliebt, wird aber sparsam ausgegeben.

Wurzeln und Rüben halten sich gut in Sandkisten. Bewahrt man Eier in feuchter Luft bei Temperaturen etwas über 0 °C auf, bleiben auch sie länger frisch. Bestreicht man sie mit Vaseline, legt sie in Kalkwasser oder verpackt sie in Salz, halten sie sich ebenfalls gut. Der Kohl muss luftig und kühl an der Decke hängen – genau wie das Brot, das ebenfalls kühl und trocken aufbewahrt werden muss, aber nicht in Zugluft hängen darf. Am besten, man hängt das Brot so auf, dass es von allen Seiten Luft erhält. Aufgabe des Kochs ist es, den Brotbestand täglich zu überprüfen. Ob Gerd Kuiper auch den Schimmel regelmäßig entfernt hat, ist uns nicht überliefert.

Um das Tauwerk ordentlich auf seinen Platz zu legen, benutzen die Seeleute auf den Segelschiffen Nagelbänke. In seinem 1886 veröffentlichten Buch »Die Nautik der Alten« schreibt Breusing dazu: *Waren die Segel geheißt und die Taue festgesetzt, so lagen die losen Enden auf Deck umher. Um dasselbe aufzuklaren, musste man das Tauwerk aufscheren, man musste jedes Tau aufschießen, d.h. in runde, über einander liegende Kringe legen, ... und so auf seinen zugehörigen Nagel hängen oder anbinden ..., aber die Seeleute sagen dafür eine Scheibe Tauwerk, denn es wird vom Reepschläger in einer Scheibe aufgerollt und an Bord gebracht.*<sup>36</sup>

Nach einem längeren Aufenthalt in London geht es weiter nach South Shields. Hier muss das Schiff gekupfert werden. Der Rumpf soll vor Bewuchs, vor allem aber gegen den befürchteten Befall mit der Bohrmuschel (*Teredo navalis*), geschützt werden. Dazu wird der untere Teil hölzerner Seg-



Abb. 24 Londoner Straßenszene. Aquarell von John Orlando Parry, 1835, in der Alfred Dunhill Collection. Man sieht Plakatwände mit Angeboten preiswerter Schiffspassagen.

ler mit Kupfer beschlagen. Diese Arbeit kann in Deutschland zur damaligen Zeit noch nicht zufriedenstellend ausgeführt werden.

Der Aufenthalt in South Shields lässt Arthur schon erahnen, was in den nächsten Tagen und Wochen wohl auf ihn zukommen wird. Schon an Bord und jetzt an Land verhöhnen die rauen Gesellen den »Studenten« und schwärzen ihn beim Kapitän an, wo immer sich eine Gelegenheit bietet. Der Kapitän wiederum zeigt wenig Interesse, ihn zu unterstützen. Er hat nämlich seine kurz vor der Abreise angetraute Frau an Bord genommen und wenig Zeit für andere Dinge. Dazu kommt, dass er längst Arthurs überlegene nautische Kenntnisse bemerkt hat und lieber einen Bogen um ihn macht.

Um allem Streit aus dem Wege zu gehen, auch, um nicht von Bord gewiesen zu werden, hält Arthur die Streitsucht der Besatzung, die unglaublich unhygienischen Verhältnisse, sogar Diebstähle aus und vertieft sich in jeder freien Minute in seine mathematischen und nautischen Fachbücher oder in seinen geliebten Homer.

Als die HENRIETTE ROYEN am 9. Dezember 1848 South Shields verlässt, frisch gekupfert und mit einer Ladung Getreide an Bord, um die Reise nach Rio de Janeiro anzutreten, schafft Arthur es endlich, mit dem »Alten«, Kapitän Paul Wilhelm Janssen, zu reden. Das Ergebnis: Arthur fährt nicht mehr als abhängiger Leichtmatrose, sondern als Passagier auf der HENRIETTE. Die neue Position berechtigt ihn, an den Schiffsarbeiten teilzunehmen, ver-

pflichtet ihn aber nicht dazu. Darüber hinaus vereinbaren sie, dass Arthur am Sonntagnachmittag frei für seinen Homer hat, wenn er am Vormittag den Dienst am Ruder übernimmt. Mit dieser neuen Regelung sind beide Seiten zufrieden. Arthurs Stellung in der Crew verbessert sich spürbar, und ab sofort darf Arthur sich auch an vorher für ihn verbotenen Arbeiten beteiligen.

Für Arthur kommt zu allen Unannehmlichkeiten sicher auch erschwerend hinzu, dass die Seeleute der damaligen Zeit eine Abneigung gegen alles Geschriebene haben. Sie meiden es nicht nur, meistens beherrschen sie es gar nicht.

Auf der Überfahrt wird ihm klar, dass die mitgebrachten deutschen und englischen Lehrbücher unzureichend sind. Beim Versuch, die Matrosen in die Anfänge der Steuermannskunst einzuführen, scheitert er schon am Desinteresse und am Fehlen der einfachsten Grundlagen. Alles, was sie wissen, ist auswendig eingepaukt. Lehrbücher muss man erst mal lesen können! Und wenn man die Welt befahren will, sollte man einige Geographiekenntnisse mitbringen.

Arthur erkennt: Diese rauen Gesellen müssen anders geführt werden. Die meisten müssen erst einmal lesen, schreiben und rechnen lernen. Und dann müssen neue Lehrbücher her. Viel Zeit zum Grübeln bleibt ihm nicht, denn seine praktischen Studien der Navigation, dazu alle seemännischen Arbeiten, fordern ihn sehr.

In der ersten Woche kreuzen sie im Kanal vor Dover und schlagen sich mit den wechselnden Tidenströmen und der kabbeligen See herum. Dann endlich geht es mit einem guten Westnordwest voran, und in der zweiten Woche sind sie schon vor der portugiesischen Küste. Der portugiesische Norder macht seinem Namen alle Ehre, so dass sie in der dritten Woche die Kanarischen Inseln passieren.

Auf der Nordhalbkugel herrscht Winter, so dass der günstige Nordostpassat weit nach Süden reicht und die Mallungen, die unruhigen Gebiete umlaufender Winde, auf die unmittelbaren Äquatorbreiten beschränkt bleiben. Hat man diesen Gürtel glücklich durchquert, so ist Rio leicht mit dem Südostpassat zu erreichen. In den Mallungen aber ist mit Ungemach zu rechnen.

Es ist kurz nach Mitternacht. Kapitän Janssen, obwohl gerade vom Steuermann abgelöst, steht immer noch am Luvwant des Großmastes – auf einem Schoner der hintere Mast – und schaut aufmerksam ins Dunkel. Der Wind ist schwach und der Himmel über dem Schiff mit Sternen besät. Der Horizont im Süden aber ist schwarz, mit flackerndem Wetterleuchten. Und dies kommt näher. Das Barometer ist in den letzten Stunden gestiegen. Aber davon lässt sich der Kapitän nicht beruhigen – auch Regeln haben ihre Ausnahmen.

Die beiden Toppsegel und die Rahsegel am Fockmast hat die Abendwache schon festgemacht. Das Schiff wird damit langsam, zumal der Wind immer

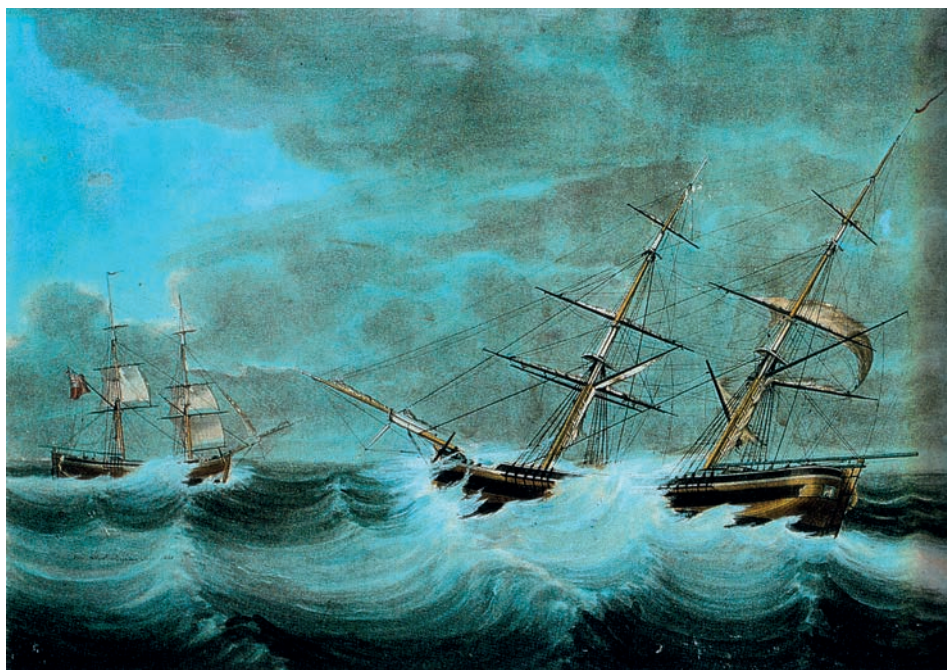


Abb. 25 STADT LEER in einem Orkan am 6./7. Dezember 1847. Ölgemälde, signiert D. T(eupken), Amsterdam 1848. (Aus: Karl-Heinz Wiechers: ... und fuhren weit übers Meer. Zur Geschichte der ostfriesischen Segelschifffahrt. Band 2: Häfen der Ems. Norden 1988)

weiter nachlässt. Aber die Mallungen haben ihre eigenen Gesetze, und Kapitän Janssen kennt sie.

Plötzlich dreht sich der Kapitän um: »Alle Mann an Deck, glieks kreegt wi wat to doon!« Die Wache gibt den Ruf weiter nach vorn ins offene Logis, und kurz darauf stolpern die vier restlichen Männer der Crew an Deck. Arthur ist unter ihnen. Er hatte die Wache bis Mitternacht und war noch nicht eingeschlafen.

Der Wind ist fast zum Erliegen gekommen, aber die Stille ist unheimlich. Der Himmel hat sich verdunkelt und die Männer flüstern nur noch miteinander. Da kommt es wie ein Stöhnen über das Wasser mit einem kühlen Hauch aus Südwest, der das Schiff fast von vorn trifft. »Dat Grotsegel dool (herunter)!«, ist das Kommando, und »Roer hart Stürbord«. Das Schiff gehorcht zunächst langsam und erst, als sich die beiden Vorsegel wieder füllen, schneller. Die Großgaffel schwingt beim Fieren des Segels weit aus und ist nur mit Mühe hereinzuholen. Kaum ist das Großsegel unter die Gaffel gebunden, erfasst der Sturm das Schiff mit voller Gewalt. Der Kapitän lässt weiter vom Wind abfallen, um unter Schonersegel und Vorsegeln abzulaufen und dadurch dem Wind etwas von der Wirkung zu nehmen. Der Kurs



Abb. 26 Rio de Janeiro, April 1844. Aquarell von Eduard Hildebrandt. (Aus: Gilberto Ferrez: Die Brasilienbilder Eduard Hildebrandts. Berlin 1988)

ist jetzt zwar wieder Richtung Heimat, aber bei diesem Satanswind ist das jedem an Bord gleichgültig.

Blitze zucken in nächster Umgebung und das Donnerrollen mischt sich mit dem rasenden Pfeifen der vom Sturm aufgepeitschten Gischt und dem Sturzregen. Es ist unglaublich für Arthur, wie die See sich in den wenigen Minuten von ruhigen, glitzernden Wellen in ein kochendes Inferno verwandelt hat. Die drei Segel stehen bis zum Bersten prall, und das Schiff macht eine Höllenfahrt. Gut, dass die Rahsegel abends sorgfältig mit allen Zeisingen festgemacht worden sind. Der Kapitän hat darauf bestanden. Nun bleibt nichts zu tun, als zu warten, bis der Spuk wieder vorbei ist. Jeder sucht sich einen sicheren Platz mit etwas Schutz vor dem beißenden Spritzwasser und hält sich fest. Der Steuermann hat ein Auge auf den Rudergänger. Der hält aber mit scheinbar stoischer Ruhe das Schiff vor dem Wind.

Langsam lässt der Sturm nach, dreht etwas nach West, nimmt kurz noch einmal zu, und dann – dann sind die Sterne wieder da und alles ist vorbei. Was war geschehen? Die HENRIETTE ROYEN war in eine gewaltige Gewitterzelle mit kräftigem Abwind geraten. Bei Tage hätte man sie deutlicher und früher sehen können. Aber der Kapitän kennt die Mallungen, auch bei Nacht.

Mit dem wieder gesetzten Großsegel lässt er das Schiff über Stag gehen und nimmt bei dem nun schwachen nordwestlichen Wind wieder Kurs auf Rio, er selbst »Kurs Koje«, die Freiwache auch – solange es ruhig bleibt.

Vielleicht sind es solche und ähnliche Erlebnisse, die Arthur Breusings Respekt vor den Seeleuten geprägt haben, so dass er es sich schließlich zur

Lebensaufgabe macht, die noch dunklen Seiten der seemännischen Berufsausübung aufzuhellen und dem Stand der Seeleute in der Gesellschaft zu besserer Anerkennung zu verhelfen.

Ende der zehnten Woche, am 23. Februar 1849, kommt Land in Sicht: Kap Frio, ein mächtiger, steil aus dem Meer aufsteigender, immer von den Wogen umbrandeter Felsen, darauf ein eiserner Leuchtturm, der den Schiffen den Eingang zur Bai von Rio de Janeiro weist. Die Segel werden festgemacht, das Schiff vertäut, die Getreideladung gelöscht. Endlich fester Boden unter den Füßen.

Das Leben und Treiben am Hafen ist bunt und lebendig. Geschäftig ziehen Menschen unterschiedlichster Hautfarbe an Arthur vorbei, und in all das Sprachgewirr mischt sich das durchdringende Kreischen der zum Kauf angebotenen Papageien und das Läuten der Kirchenglocken.

Der Februar ist der heißeste Monat des Jahres. Die maximale Temperatur wird mit 30,2 °C angegeben. Rio de Janeiro hat nach Schätzungen 1849 etwa 166 000 Einwohner. Die Stadt war 1808 Residenz des vor den Franzosen geflüchteten portugiesischen Königs geworden und 1815 Hauptstadt des neuen Kaiserreichs Brasilien. Erst 1840 erkannte man Dom Pedro II., dessen Enkel, als Kaiser an, unter dem die Stadt bedeutende Veränderungen erfuhr. Ab 1854 erhielt Rio Gasbeleuchtung, ein Trink- und Abwassersystem, Fernschreibverbindungen und Telefon. Arthur erlebt die Stadt also noch ohne diese Errungenschaften.

Die Hotels der Stadt sind unter den Europäern nicht gerade beliebt. Man sagt, sie seien schmutzig und voller Ungeziefer. Deshalb nimmt man gern die große Gastfreundschaft, vor allem der eigenen Landsleute, an. Sie haben sich inzwischen in den Vorstädten und den Inseln der Bai saubere Villen in reiner Luft gebaut. Dort beruhigt das leise Rauschen der Wellen die empfindlichen europäischen Nerven.

Zwei Tage nach seiner Ankunft in Rio de Janeiro besucht Arthur die deutsche Kirche. Am Gottesdienst nehmen fünf Frauen und fünfzehn Männer teil, und am Schluss nutzt der Prediger die Gelegenheit, alle Neuankömmlinge zu begrüßen. Der Pastor heißt Avé-Lallemant, und sein Neffe ist der bekannte Arzt und Schriftsteller gleichen Namens.

Arthur wird ihm vorgestellt. Beide Männer sind sich sofort sympathisch, und Avé-Lallemant führt den »studierten Seemann« schnell in alle deutschen Familien ein. Er zeigt ihm die Schönheiten Brasiliens und schätzt die intellektuellen Gespräche mit dem vielseitig gebildeten Europäer. Auch Arthur genießt nach der langen, entbehrungsreichen Überfahrt die Gespräche, das gute Essen im kultivierten Hause des Mediziners und die interessanten Menschen, die ihm begegnen. Besuche bei Landsleuten, Bootsfahrten in der Bai von Rio und gemeinsame Ausritte in die nähere Umgebung lassen Arthur schnell die harte Zeit auf See vergessen.



Abb. 27 Die österreichischen »Kammerherren« auf der Reise nach »St. Paul«. Aquarell von Thomas Ender, 1818, im Kupferstichkabinett der Akademie der bildenden Künste Wien zur Brasilien-Expedition der Botaniker Johann Baptist von Spix und Carl Philipp Friedrich von Martius, 1817–1820. Das Bild vermittelt einen Eindruck europäischer Reisender des 19. Jahrhunderts. (Aus: Otto Krätz: Alexander von Humboldt. München 21997)

Wahrscheinlich zeigt man ihm auch den Botanischen Garten im Süden der Stadt, den Johann VI. 1808 anlegen ließ und den der deutsche Botaniker Carl Friedrich Philipp von Martius erweiterte. Die großartige Natur Brasiliens mit ihrer üppigen Vegetation, der Vielfalt der Farbe und Formen und ihren Baumriesen, den Orchideen, die die kühnsten Phantasien übertreffen, den prachtvollen Schmetterlingen und Kolibris üben nicht nur großen Zauber auf Arthur aus, sondern lassen ihn oft an Humboldts Schriften denken.

In der Tasche trägt er immer ein Fläschchen mit Salmiakgeist. Den reibt er nach einem Insektenstich in die Haut. Das Ungeziefer lässt ihn oft nicht in den Schlaf kommen. Tausende von Moskitos quälen ihn und hinterlassen dicke Beulen. Auf den Tischen krabbeln ekelhafte, hungrige Kakerlaken, und wehe dem, der seine Schuhe für ein paar Minuten auszieht, um die müden Füße zu kühlen. Er riskiert, dass der gefährliche Sandfloh sich bei ihm einquartiert. Unbemerkt bohrt er sich in die Haut und löst Entzündungen, später unerträgliche Schmerzen aus. Nur eine Operation verspricht dann noch Rettung. Es kann einem aber auch passieren, dass man beim Anziehen seiner Schuhe den Skorpion darin nicht bemerkt hat. Auch hier hilft gegen den ersten Schmerz sein Salmiakfläschchen.

Das Baden in den Seen und Flüssen kann wegen der Krokodile, Haie und Piranhas lebensgefährlich sein, aber der größte Feind in diesen Breiten ist wohl das Gelbfieber. Auf der Heimfahrt von einer der Bootstouren klagt Arthur plötzlich über Kopfschmerzen. Gegen Abend nehmen sie zu und Fieber stellt sich ein. In den folgenden Tagen sind die Fieberanfälle zwar unregelmäßig, aber zu den Anfällen gesellt sich heftiger Schüttelfrost. Dr. Avé-Lallemant untersucht ihn. Seine Diagnose: Malaria. Als sich Arthurs Zustand verschlechtert, das Fieber rasch ansteigt, entschließt sich Dr. Avé-Lallemant, ihn

in seinem Haus einzuquartieren. Er pflegt ihn liebevoll, bis Arthur wieder einigermaßen zu Kräften kommt. Seinen Plan, als 3. Offizier die Heimreise antreten zu können, muss Arthur allerdings aufgeben.

*Hätte mich Dr. Avé-Lallemant nicht in seinem Hause aufgenommen, und nicht so väterlich gepflegt, so wäre ich damals sicherlich abgescho-ben, schreibt Arthur später in einem Brief an Eugen Gelcich<sup>37</sup>, und in einem handschriftlichen Lebenslauf betont er Jahre später: ... und habe mit Gottes Hilfe wohl nur der aufopfernden Freundschaft des dortigen Dr. med. Avé-Lallemant, der mich in sein eignes Haus zur Pflege aufnahm, zu ver-danken, dass mein Krankenlager nicht zum »Schmerzens- und Sterbelager« wurde. Nachdem ich einige Reisen in die benachbarten Gegenden Brasiliens gemacht hatte, machte ich die traurige Erfahrung, dass mein Körper für Rei-sen in die Tropen, wie ich sie als das schönste Ziel meines Lebens betrachtet hatte, nicht gebaut war ...<sup>38</sup>*

Niedergeschlagen und von der schweren Krankheit geschwächt verlässt Arthur am 22. April 1849 Rio de Janeiro. Nach der fürsorglichen Pflege Dr. Avé-Lallemants in dessen großbürgerlichem Hause graut ihm vor der drei-monatigen Überfahrt mit der HENRIETTE ROYEN. Sein Verhältnis zu dem ro-hen und unerfahrenen Steuermann, aber auch zur Mannschaft, ist denkbar schlecht, und der Kapitän, der seine Ehefrau mit an Bord genommen hat, zieht sich von ihm zurück. Bleibt nur ein mitreisender Engländer, der leider erst am Ende seiner Reise etwas Gesprächig wird.

Vorsichtig versucht Arthur zwei der Matrosen die Steuermannskunst nä-herzubringen, doch das scheitert am Desinteresse und der geistigen Trägheit der beiden. Seine mitgebrachten Lehrbücher bringen sie auch nicht weiter, und so entschließt er sich nach drei Wochen auf See, einen eigenen Leitfaden für die Unterrichtung der Matrosen zu schreiben.

Nach 98 Tagen von Rio geht Arthur einer unbekanntenen und wenig erfreu-lichen Zukunft entgegen, als er Mitte Juli das Schiff in Rotterdam verlässt.

## Zurück in Europa

Seine Stärken waren stets Intelligenz, Fleiß, Humor, Geduld und Beharr-lichkeit. Diese Beharrlichkeit führt jetzt dazu, dass Arthur fest entschlossen ist, bei der Seefahrt zu bleiben. Seine lange Schiffsreise nach Rio und zurück war zwar beschwerlich, aber ihm ist jetzt klar, dass es höchste Zeit ist, etwas gegen die erschreckend schlechte Ausbildung der Seeleute zu tun. Hier sieht er seine Aufgabe für die Zukunft. Auch wenn er den Traum, auf den Spuren Humboldts zu wandeln, aufgegeben hat, so erscheint ihm diese neue Aufga-be wie die Entdeckung eines weißen Flecks auf der Landkarte.

In Frankfurt debattiert das Parlament immer noch über die Frage einer großdeutschen – also mit Österreich – oder einer kleindeutschen Lösung.



Die Entscheidungen aber treffen inzwischen wieder die erstarkenden Höfe. Dort liegt wieder die Macht, nicht in Frankfurt.

Auch das Niveau der Seefahrtschule in Bremen ist zu dieser Zeit in einem beklagenswerten Zustand. Jede Prüfung verkommt zur Farce, jeder Schüler besteht die Prüfung. 30 bis 40 Schüler im Alter zwischen 15 und 30 Jahren sind zu unterrichten. Der eine hat vorher eine Dorfschule besucht und nur notdürftig Rechnen und Schreiben gelernt. Der andere hat nach der abgebrochenen Hauptschule schon Erfahrungen auf einem Segelschiff gesammelt. Wie Oktanten und Sextanten benutzt werden, ist den Wenigsten klar. Sie sind es gewohnt, die Regeln aus Nories »Handbuch« auswendig zu lernen, um sie dann bei der Prüfung, ohne sie richtig verstanden zu haben, herunterzubeten. Diese Regeln tragen sie in ein Heftchen ein, das sie dann mit auf Reisen nehmen.

Ursprünglich, als die Seeleute ihre Kenntnisse noch im Privatunterricht bei Kapitänen oder Geistlichen erwarben, entschieden sie selbst, wann sie genug gelernt hatten. Der Schüler selbst entschied, ob das Erlernte für seinen Beruf ausreichte. Das Zeugnis stellte nicht nur der Lehrer aus, sondern auch der Schüler bescheinigte dem Lehrer die Güte seines Unterrichts. Es gehört nicht viel Fantasie dazu, sich vorzustellen, wie wenig diese Art der Dokumentation aussagte.

Noch nach der Gründung öffentlicher Navigationsschulen versuchte man Prüfungen zu umgehen. Erst 1802 führte Schleswig-Holstein, das damals zu



Abb. 28 Die Auswanderer warten auf guten Wind für ihre Überfahrt. Zeichnung von Robert Geißler. (Aus: Illustrierte Zeitung, Nr. 1213 vom 29. September 1866)

Dänemark gehörte, Prüfungen ein. Preußen zog 1824, Hamburg 1826, Lübeck 1827, Bremen 1828, Oldenburg 1832 und Mecklenburg 1833 nach. Das bedeutete aber nicht, dass diese Länder die abgenommenen Prüfungen anderer deutscher Staaten anerkannten. Einer der Gründe wird wohl gewesen sein, dass die Vorschriften für Ausbildung und Prüfung zu verschieden waren.

Für beide Gruppen, Reeder und Seeleute, waren diese uneinheitlichen Regelungen äußerst lästig. In Zeiten großer Nachfrage nach gut ausgebildetem Schiffpersonal war keine Zeit zu verlieren. Reformen mussten her.

Als die Bürgerschaft dem Senat die Vernachlässigung der für das Gedeihen Bremens so wichtigen Navigationsschule vorwirft<sup>39</sup>, entschließt man sich in Bremen, eine »Commission zur Vervollkommnung der Navigationsschule« ins Leben zu rufen. Der Senat setzt eine Deputation ein; die braucht allerdings vier Jahre, bis sie ihren Bericht erstattet. Allen ist jetzt klar, dass es ganz entscheidend sein wird, welcher Lehrer für diese Aufgabe gewonnen werden kann. Er muss mehr Fachwissen als sein Vorgänger Lappenberg mitbringen, aber auch durchsetzungsstark sein und sich bei den recht ungehobelten Burschen Respekt verschaffen können. Würde man einen Mann finden können, der mit weniger als tausend Talern zufrieden wäre?

Bremen wimmelt von Menschen, die ihr Glück auf anderen Kontinenten suchen wollen. Eine große Auswanderungswelle schwappt über die Stadt und bringt unaufhörlichen Aufstieg und Wohlstand mit sich. Bremen ist dabei, mit Bremerhaven der größte europäische Auswandererhafen zu werden. Günstige Umstände – die Gründung Bremerhavens 1827, der Bau der Eisenbahn 1847 und die Garantie der Rückfracht mit Tabak, Baumwolle und Reis – fördern diese Entwicklung. Um der Konkurrenz der anderen europäischen Häfen gewachsen zu sein, hat die Handelskammer auf die Verbesserung der Auswanderungsbedingungen in Bremen gedrängt, ohne zu verschweigen, dass das Auswanderergeschäft ein wichtiger Einkommensfaktor der Stadt geworden ist und weiter ausgebaut werden muss.

In einer Erklärung heißt es, dass zunächst Stellen gegründet werden sollen, die den ankommenden Auswanderern Rat, Schutz und Hilfe erteilen sollen. Diese »Nachweisbureaus für Auswanderer« werden tatsächlich 1851 errichtet, im Schütting, am Bahnhof und am Wall, weil dort die Weserkähne anlegen. Es werden Kontore eröffnet, Personal angestellt und danach den Auswanderern kostenlos Rat erteilt. Es gelingt dem Büro sogar, zunächst 60, später noch mehr Wirte in Lizenz zu nehmen. Das bedeutet, dass die Kammer sich das Recht nimmt, die Preise und die Bedingungen für die Einrichtung der Gasthäuser festzusetzen und die Einhaltung zu kontrollieren. Anwerbung und Übervorteilung von Auswanderern sind damit ab sofort verboten.

Arthur Breusing nimmt die Herausforderung an. Wieder zurück in Europa, glaubt er seine Ziele am besten verwirklichen zu können, wenn er das Ange-



Abb. 29 Winter auf der Weser. Gemälde von Antonie Braakman, 1843. (Focke-Museum, Bremen)

bot der hannoverschen Regierung annimmt, die ihm ein Stipendium an der Hamburger Seefahrtsschule anbietet. Der Direktor dieser Schule ist der große Astronom Christian Carl Ludwig Rümker.

Zur gleichen Zeit suchen Bremen und Ostfriesland einen gut ausgebildeten Navigationslehrer. Bremen bietet 300 Taler in Gold, ein für damalige Verhältnisse niedriges Monatsgehalt. Die hannoversche Regierung bietet fast das Doppelte. Die berühmte bremische Sparsamkeit hatte schon einmal dazu geführt, dass ein gut ausgebildeter Kapitänleutnant, der seine Aufgabe sehr ernst nahm, die Schule verließ. Schumacher hatte 1000 Taler gefordert; das war dem Senat 1838 zu viel gewesen.

Trotzdem sagt Arthur alle anderen Projekte ab und entscheidet sich für Bremen. Im Volksmund kursiert in dieser Zeit der Satz: »Lieber in Bremen Pellkartoffeln und Heringe als in Ostfriesland Austern und Champagner!« Hier, in dieser blühenden Handelsstadt, hofft er seine beruflichen Pläne verwirklichen zu können. Für diese Aufgabe bringt er die besten Voraussetzungen mit: Er ist willensstark, wissbegierig, ausdauernd und eine Kämpfernatur. Außerdem hat er eine wissenschaftliche Bildung anzubieten und ist mit viel Humor gesegnet.

Am 20. Februar 1850 kommt er in Bremen an. Schon am darauffolgenden Tag wird er von seinem Vorgesetzten, Senator Johann Smidt, in sein Amt eingeführt. Auch dem zukünftigen Kollegen Lappenberg wird der neue »Ge-



hülflehrer« vorgestellt. Der empfängt ihn mit Misstrauen. Ahnt er schon, dass da ein junger Mann mit anderen Vorstellungen vor ihm steht? Breusing hält gleich zu Anfang eine »Antrittsvorlesung zur Probe«, die viel Beachtung findet. Nach und nach gewinnt er das Vertrauen der Bremer Senatoren, aber auch seiner Schüler. Sechs Wochen später übergibt er Senator Smidt ein Schreiben, in dem er ihm seine Reformvorschläge darlegt: Ober- und Untersteuermänner müssen getrennt voneinander ausgebildet werden, so lautet Breusing's erste und wichtigste Forderung.<sup>40</sup>

In drei Monaten sollen die jungen Seeleute ihre seemännische Eignung beweisen, sich allgemeine Schulkenntnisse aneignen und danach mindestens ein Jahr zur See fahren. Erst danach darf sich der Untersteuermann zu einer Vorprüfung zur Obersteuermannsschule anmelden. Der Lehrplan für Obersteuerleute sieht folgerichtig den Nachweis des vorher Gelernten vor. Zusätzlich muss der Nachweis erbracht werden, dass das Einsegeln der Weser und der Elbe bis zur Bremer Bake und nach Cuxhaven beherrscht wird. Und das alles innerhalb von nur sechs Monaten.

Breusing vertritt die Meinung, dass ein theoretischer Unterricht erst erfolgen kann, wenn die Seeleute die Fachbegriffe beherrschen. Außerdem ist er mit dem vorhandenen Lehrmaterial sehr unzufrieden. Er fordert Geografie- und Meteorologiebücher, auch Lehrbücher zur Kompasstheorie. Als er allerdings vorschlägt, Rümkers »Handbuch der Schifffahrtskunde« für den Unterricht zu übernehmen, protestieren seine Vorgesetzten. Dieses Handbuch sei ein Hamburger Lehrbuch, und Bremen wünscht ein eigenes für seine jungen Steuerleute. Man einigt sich darauf, dass nur zu Beginn das Hamburger Handbuch benutzt wird, Breusing aber so schnell wie möglich ein »Bremer Handbuch der Navigation« verfasst. Daraufhin erscheint 1852 als Leitfaden für den Unterricht die »Kleine Steuermannskunst«, als Dank für die glücklichen Tage in Rio Dr. Robert Avé-Lallemant gewidmet.

Mit Unterstützung der Handelskammer gibt Breusing zwei Jahrgänge der »Monatsschrift für den deutschen Seemann« heraus (1852 und 1853), Vorläufer der nautischen Zeitschrift »Nachrichten für Seefahrer«, und 1860 dann die berühmte »Steuermannskunst«. Diese »Bibel« der Seeleute erscheint noch 1924 in der 10. Auflage und beeinflusst die Entwicklung der Nautik in Deutschland entscheidend. Aus der »Steuermannskunst« geht das »Lehrbuch der Navigation« hervor, das Otto Fulst und Heinrich Meldau 1902 völlig neu be- und überarbeiten. Noch bis in die 1980er-Jahre wird dieses Werk an allen deutschen Seefahrtsschulen benutzt, von Seefahrtsschülern und Studenten wegen seines Einbands respektvoll »blaues Wunder« genannt. Es war zwischenzeitlich von Peter Kaltenbach, Walter Stein und Otto Steppes auf den neuesten Stand gebracht worden. Gleiches gilt für Breusing's »Nautische Tafeln«.

Legten seine Vorgänger den Ausbildungsschwerpunkt auf die rein praktische Anwendung von Navigation und Seemannschaft, so strebt Breusing im

Gegensatz zu ihnen zum ersten Mal eine Ausbildung auf wissenschaftlicher Basis an. Er liegt damit voll auf der Linie der zeitgenössischen Bestrebungen zur Entwicklung der Ingenieurwissenschaften. Dieses Vorhaben ist jedoch leichter gedacht als durchgeführt, denn Breusings Vorgänger Lappenberg unterrichtet in den ersten Jahren noch die Obersteuermannsklasse, obwohl seine Kenntnisse hierfür nicht ausreichen. Lappenberg selbst sagt von sich, dass er eine dreimonatige Vorbereitungszeit brauche, um sphärische Trigonometrie erklären zu können.

Nach und nach übernimmt Breusing die Besprechungen mit der Deputation und den Unterricht der Obersteuermannsklasse. Er sorgt auch dafür, dass die Schule nicht mehr der Schuldeputation unterstellt ist, sondern dem Wasserschout, dem Amt für die Musterung und Überwachung der Schiffsbesatzungen. Er will mehr Praxisnähe.

Inzwischen erhält Breusing das gleiche Gehalt wie Lappenberg, nämlich 600 Taler, außerdem einen Mietzuschuss von weiteren 200 Talern und ein Sechstel des Schulgeldes. Die Auseinandersetzungen zwischen Breusing und Lappenberg nehmen hingegen weiter zu. Lappenberg wünscht, dass alles beim Alten bleibt, nämlich gebetsmühlenartigen Unterricht, oberflächliches Einüben, Schlendrian. Breusing dagegen ist bestrebt, die Missstände zu beseitigen, das Unterrichtsangebot zu erhöhen, die Art der Lehre und des Lernens zu verändern und darüber hinaus die jungen Menschen zu erziehen. Er will ihnen zeigen, was »Sitte und Anstand« heißt, und ihnen andere Umgangsformen beibringen. Sein Ziel ist es, den jungen Menschen, die sich auf See derbes, unflätiges Benehmen angewöhnt haben, wieder gute Manieren beizubringen.

Anfangs wird Breusing belächelt, doch nach und nach achten die jungen Männer darauf, dass sie anständig gekleidet sind, wenn sie zur Schule kommen. Dazu gehören Handschuhe und ein hoher Hut. Wenn sie mit einem

Abb. 31 Werbung der Firma Hermann Meier, Bremen, Spezialgeschäft für Herrenwäsche. (Aus: Emil Böttcher: Bauen und Denkmale des Staatsgebietes der freien Hansestadt Bremen. Bremen 1887)



**Herrmann Meier**  
 Inhaber: F. W. Schatte und F. Waitz.  
**BREMEN**  
 No. 9 Obernstrasse No. 9.  
 Specialgeschäft  
 für  
**Herrenwäsche,**  
 englischer u. deutscher Tricotagen en gros & en détail.  
 — † † — **Oberhemden** † † —  
 werden nach Maass in kürzester Zeit angefertigt, wobei stets tadellosen  
 Sitz garantire unter billigster Preisstellung.  
**Ausrüstung für überseeische Plätze.**  
 Probehemd nach auswärts franco.

## Erfordernisse zum Eintritt in die Bremische Navigationsschule.

### A. Für den Untersteuermannscursus.

Der Aufzunehmende muß über 16 Jahr alt sein, sich schon zur See versucht haben und im Lesen, Schreiben und Rechnen, mit ganzen und gebrochenen Zahlen, sowie in der Regeldeuri mit Brüchen die nöthige Fertigkeit besitzen.

**Aufnahme:** Vierteljährlich, am 1. Februar, 1. Mai, 15. August und 1. November.

### B. Für den Obersteuermannscursus.

In die Obersteuermannsschule können nur geprüfte Untersteuerleute, die mindestens ein volles Jahr als solche gedient haben, eintreten. Sie müssen über ihre seemännische Tüchtigkeit und sonstiges Verhalten genügende Zeugnisse beibringen und eine Vorprüfung bestehen, welche ergeben muß, daß der Aufzunehmende sowohl die auf der Untersteuermannsschule gesammelten Fachkenntnisse und Fertigkeiten seitdem gehörig geübt, als auch in dem ihm damals etwa noch mangelnden allgemeinen Schulkenntnissen sich hinreichend fortgebildet hat.

**Aufnahme:** Halbjährlich, am 1. Februar und 15. August.

Die regelmäßigen Steuermannsprüfungen finden statt:

- 1) zum Untersteuermann: Ende Januar, Ende April, Mitte Juli und Ende October.
- 2) zum Obersteuermann: Ende Januar und Mitte Juli.

Abb. 32 Zugangsvoraussetzungen für den Besuch der Bremischen Navigationsschule, ohne Jahr.

Bart zur Prüfung erscheinen, können sie sicher sein, dass sie erst einmal zum Friseur geschickt werden. Breusing, dessen Lehrer ihm nachgesagt hatten, er sei *ein junger Mann, der für Anstand, Sitte, Pflicht und Disziplin keinen Sinn hat*, achtet jetzt bei seinen Schülern besonders auf Sitte und Anstand.<sup>41</sup>

Exkurs: Die Kleidung der Seeleute

Die Mode des 19. Jahrhunderts sieht vor allem Westen für Männer und jede Art von Hüten und Hauben, vor allem Strohhüte, für Frauen vor. Neu ist, dass nicht mehr alles individuell vom Schneider angefertigt wird. Die Tuchhändler nehmen mehrere Schneider unter Vertrag und können deshalb

anhand einzelner Musterkleidungsstücke den Preis im Voraus nennen. Für Frauen werden öffentlich »Korsetts mit und ohne Naht« angeboten, und Unterwäsche kann inzwischen als Fertigprodukt gekauft werden. Das Großbürgertum lässt sich aber nach wie vor Kleider vom Schneider anfertigen. Auch Frauen, die im Hause Wäsche ausbessern, ändern und nähen, sind noch sehr beliebt.

Die Männermode um 1852 sieht Zylinder, Gehrock, Weste, langes Bein Kleid und Frack bei Feiern vor. Um 1860 kommt der Filzhut hinzu. England dominiert wirtschaftlich und in der Mode. So ist es nicht verwunderlich, dass die Engländer die Ersten sind, die 1859 in der viktorianischen Marine standardisierte Uniformen einführen. Vorher hing die Kleidung vom persönlichen Geschmack der Seeleute und der Großzügigkeit des Kapitäns ab. Aber auch danach gibt es reichlich Platz für persönliche Vorlieben und Abneigungen – sehr zum Verdruss der Admiralität.

Auf deutschen Handelsschiffen dauert es noch eine ganze Weile, bis eine einheitliche Kleidung eingeführt wird. Mitte des 19. Jahrhunderts soll die Kleidung vor Wind und Wetter schützen.<sup>42</sup> Der sogenannte »hohe Hut«, auf den Breusing bei seinen Schülern noch so viel Wert legt, ist Ende des Jahrhunderts flacher, ein Zylinder, wie ihn die Männer noch heute manchmal tragen. Auch trägt man ausgangs des 19. Jahrhunderts wieder Bart. Der Bowler, die Schiffermütze und später die gestrickte Pudelmütze werden auf See getragen. Lederne Stiefel, regelmäßig mit Fett und Öl eingerieben, schützen vor Kälte.

Arthur Breusing ist bekannt für seine Strenge. Junge Leute, die die Zugangsvoraussetzungen für den Besuch der Schule nicht erfüllen, weist er konsequent zurück. Über die anfänglichen Bestechungsversuche ist er höchst empört. Hat aber einer seiner Schüler ein Problem, ist er zur Stelle. Er verfasst eine »Fraglehre für Seefahrtsschulen«, die den weniger Begabten das Bestehen der Prüfungen ermöglichen soll. Dieses Heftchen ist eine Art »Quiz« für Seefahrtsschüler auf Grundlage der Mathematik. Gleichzeitig trainiert es die astronomischen Kenntnisse, die Instrumentenbedienung, das Wissen über Luft- und Meeresströmungen, Gesetzeskunde und vieles mehr.

Alle von Breusing vorgeschlagenen Reformen für die Ausbildung der angehenden Kapitäne werden in der neuen Prüfungsordnung von 1853 berücksichtigt. In seinem Lehrplan tauchen sogar gesetzestextliche Inhalte auf: Handels- und Seerecht, Assekuranz und die Behandlung von Seeschäden, also Havarie. Seine vielfältigen Verbesserungsvorschläge finden nicht nur Beachtung, sondern werden jetzt auch sichtbar honoriert. Am 20. November des gleichen Jahres wird er zum Lehrer der Obersteuermannsschule befördert – die erste Hürde ist genommen. Die Prüfungsordnung ist in vielen Punkten verbessert worden. Aber wie kann man das große Ziel in den bestehenden Räumlichkeiten erreichen? Zwei Räume hat die Hauptschule an der



**Verordnung vom 2. Mai 1853,**  
**die gesetzlichen Erfordernisse für die Zulassung als Steuermann**  
**oder Capitain auf Bremischen Seeschiffen betreffend.**

§. 1. Die Stellung eines Untersteuermanns auf Bremischen Seeschiffen kann von jetzt an nur derjenige annehmen, welcher

- a) das zwanzigste Lebensjahr zurückgelegt;
- b) mindestens vier Jahre zur See gefahren und darunter wenigstens zwei Jahre als Vollmatrose gedient hat;
- c) die hieselbst vorgeschriebene Untersteuermannsprüfung bestanden hat.

§. 2. Als Obersteuermann auf Bremischen Seeschiffen kann nur derjenige eintreten, welcher

- a) das zwei und zwanzigste Lebensjahr zurückgelegt;
- b) außer der gesetzlichen Matrosendienzeit (§. 1. b.) mindestens ein volles Jahr als geprüfter Untersteuermann gedient, und
- c) die hiesige Obersteuermannsprüfung bestanden hat.

§. 3. Auswärts geprüfte Steuerleute, welche in gleicher Eigenschaft auf Bremischen Seeschiffen zu dienen wünschen, haben sich einer Nachprüfung ihrer Kenntnisse nach den für die hiesigen Prüfungen geltenden Vorschriften zu unterwerfen. — Im Uebrigen macht es für den Nachweis der gesetzlichen Erfordernisse keinen Unterschied, ob die vorgeschriebene Dienstzeit ganz oder theilweise auf Bremischen oder aber auf fremden Seeschiffen zugebracht, desgleichen ob die in hiesigem Seedienste anzustellenden Steuerleute ihren Steueremannscursus auf der hiesigen Navigationschule oder aber auf auswärtigen Lehranstalten durchgemacht haben.

Die Dienstzeit als Bootsmann oder als ungeprüfter Steuermann wird der Vollmatrosendienzeit gleichgeachtet.

§. 4. Als Capitaine auf Bremischen Seeschiffen können fortan nur solche Seeleute zugelassen werden, welche

- a) das fünf und zwanzigste Lebensjahr zurückgelegt;
- b) mindestens zwei Jahre als Obersteuermann gedient haben — mithin im Ganzen mindestens sieben Fahrtsjahre, und unter diesen drei volle Jahre als Steuermann, in activem Dienst gewesen sind;
- c) den Nachweis ihrer wohlbestandenen Steueremannsprüfungen liefern und genügende Beweise ihres guten Verhaltens im Steueremannsdienste beibringen.

§. 5. Diejenigen, welche schon vor dem Erlaß dieser Verordnung als hieselbst geprüfte Unter- oder Obersteuerleute Anstellung gefunden haben, sind zwar, wenn sie die jetzt erforderliche Matrosendienzeit nicht durchgemacht, oder zur Zeit resp. ihr 20. oder 22. Lebensjahr noch nicht erreicht haben sollten, demungeachtet zum Fortdienen in ihren dormaligen Dienstgraden befugt; sie haben jedoch in solcher Stellung die etwa noch fehlenden Fahrtsjahre nachzuholen, resp. das erforderliche Lebensalter abzuwarten, bevor sie zu einer höheren Stellung im hiesigen Seedienst vorrücken können.

§. 6. Die Inspection des Wasserschout ist beauftragt, über die Aufrechterhaltung der vorstehenden Bestimmungen zu wachen, insbesondere auch den Wasserschout mit den zu solchem Ende erforderlichen näheren Anweisungen zu versehen.

Abb. 33 Verordnung vom 2. Mai 1853 über die Zulassungsvoraussetzungen als Steuermann oder Kapitän auf bremischen Seeschiffen.

Abb. 34 Die Steuermannsschule an der Wichelnburg, die im Jahre 1854 bezogen wird. Hier ist endlich Platz für Klassenräume, eine Lehrer-, eine Hausmeisterwohnung und für zwei »Logierzimmer«. Darstellung im hinteren Vorsatz des Seefahrtbuches von Diedrich Ficken. (StA Bremen, 2-R.11.h.7.a)

Domsheide, im ehemaligen Eschenhof gelegen, an die Seefahrtsschule abgetreten.<sup>43</sup> Das reicht jedoch nicht, um junge Männer zu Kapitänswärtern auszubilden. Man stelle sich vor, dass 30 junge Leute gleichzeitig den Gebrauch der Seekarten üben. Das ist nicht nur eine Platzfrage, sondern auch eine akustische Herausforderung.

Breusing drängt deshalb immer wieder auf einen Umzug in geeignetere Unterrichtsräume. Ein Umbau des ehemaligen Irrenhauses an der Wichelnburg, in der Nähe des Stephanitores, wird in Aussicht gestellt. Im Parterre soll eine Wohnung für den Hausmeister eingerichtet werden, darüber eine Lehrerwohnung und zwei sogenannte Logierzimmer für Schüler, im zweiten Stock dann die Unterrichtsräume.

1854 ist es so weit, die neue »Steuermannsschule« kann bezogen werden. Das Gebäude ist nur angemietet, und Breusing geht davon aus, dass es eine Übergangslösung ist. Ihm schwebt nach wie vor ein eigenes Gebäude vor, das den neuen Anforderungen gerecht wird. Die Schule liegt direkt an der Weser, und Breusing bezieht die Lehrerwohnung im ersten Stock. Dort sind auch die beiden Räume für die Seefahrtsschüler, die äußerst karg eingerichtet sind. Eigentlich sind es gar keine Wohnräume, sie erinnern mehr an Schlafplätze auf Schiffen: Ein Tisch und statt des Bettes eine Koje sind die einzige Möblierung. Trotzdem sind die Räume bei den Schülern sehr beliebt, denn sie sind preisgünstig. Hier ist niemand verwöhnt – auf den Schiffen ist das Leben härter.

Mit den Schülern, die Tür an Tür mit ihm wohnen, pflegt Breusing ein kameradschaftliches Verhältnis. Brauchen sie Hilfe, ist er für sie da. Auch zu den anderen hat er gute Kontakte. Die erreicht er durch gemeinsame Mahlzeiten im Seemannsheim. Ist die Runde erst einmal um den Tisch versammelt, verwickelt er sie ins Gespräch. So findet er schnell heraus, wo der

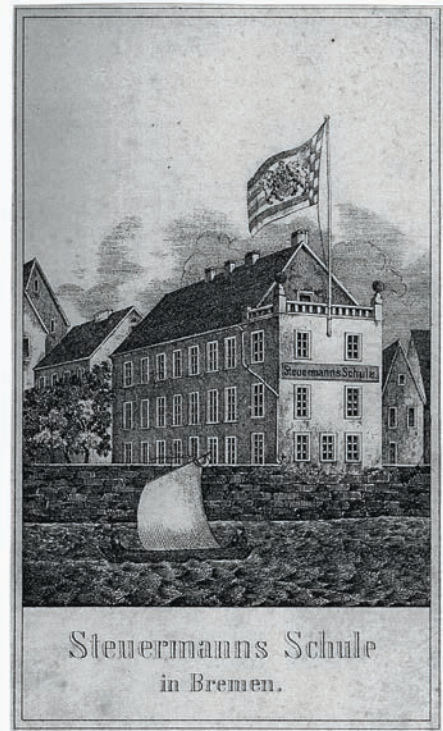




Abb. 35 Pastor Friedrich Ludwig Mallet im Kreise seiner Familie, um 1843. (StA Bremen, Bildarchiv)



Abb. 36 Johann Carl Vietor (1810–1870). Er ließ das erste Seemannsheim Deutschlands bauen. Fotografisches Atelier Emil Tiedemann, um 1858. (Familienarchiv der Familie Vietor, Bremen)

Schuh drückt. Fragen, die im Unterricht nicht beantwortet wurden, werden hier am Tisch besprochen und meistens geklärt. Darüber hinaus bietet Breusing zweimal wöchentlich eine Art Kolloquium an. Auch hier beantwortet er Fragen, die im Unterricht zu kurz kommen.

### Das erste Seemannsheim in Deutschland

Das Handelshaus Vietor, das mit eigenen Schiffen Passagiere nach Amerika transportiert und als Rückfracht Rohstoffe von Übersee mitbringt, nimmt in Bremen inzwischen eine führende Stellung im Tabakimport ein. Auch im Afrikageschäft ist man aktiv und erfolgreich. Togo wird zum Zentrum für Tauschgeschäfte und Missionsarbeit. Zu Hause in Bremen pflegt man die kirchlichen Kontakte zu St. Stephani, ist spendenfreudig und finanziert zum großen Teil die Neubaupläne Pastor Mallets. Ein neuer Kirchturm, ein Gemeinde- und ein Diakonissenhaus werden gebaut.

In dieser Zeit plant Breusing eine Unterkunft für Seeleute, in der sie preiswert und sauber wohnen können, wo ihnen die schwer verdiente Heuer nicht aus der Tasche gezogen wird und sie möglichst auch das Wort Gottes hören. Nach und nach findet er bei Bremer Kaufleuten, aber auch bei Pastor Mallet ein offenes Ohr. Johann Karl Vietor (1810–1870) ist bereit, ein solches Haus zu finanzieren, und am 18. Oktober 1854 kann das erste Seemanns-



Abb. 37 Der Marktplatz in Bremen mit dem Rathaus. Ölgemälde von Friedrich Loos, 1853. (Focke-Museum, Bremen)

heim Deutschlands hinter dem Stephanikirchhof 18 in Bremen eingeweiht werden. In der Hausordnung heißt es: *Dieses Haus ist dazu gebaut, um dem ehrenwerten Stand der Seeleute, wenn sie nach einer beschwerlichen Fahrt glücklich zurückgekehrt sind, eine angenehme und ruhige Zuflucht während ihres Aufenthaltes an Land zu gewähren und sie davor zu bewahren, ihren sauer erworbenen Verdienst leichtsinnig zu vergeuden. So wird von jedem Insassen ein nüchternes und anständiges Betragen erwartet.* Der Ausschank von Spirituosen ist untersagt, die Teilnahme an den Morgen- und Abendandachten freiwillig. *Es wird aber gehofft, dass jeder Hausgenosse daran teilnimmt, da ein Tag mit Gott angefangen und mit ihm beschlossen, nicht ohne Segen bleiben kann ...*<sup>44</sup>

Das erste Seemannsheim besteht bis 1889. Danach wird am Korffsdeich Nr. 11, von der Handelskammer unterstützt, ein größeres Heim gebaut. Es hat jetzt einen Speisesaal, in dem Billardtische stehen, ein Schenk- und Lesezimmer, eine Bibliothek und einen Garten mit Turngeräten. Die neue Einrichtung hat 39 Betten, es gibt Frühstück, Mittag- und Abendessen. Beide Seemannsheime sind die Vorläufer aller weiteren Seemannsheime.

Nach dem Aufblühen des Kolonialismus wird das Humboldt'sche Gedankengut, das an den Werten der Französischen Revolution ausgerichtet ist, bekämpft oder totgeschwiegen. Ein Brief, den Arthur Breusing am 23. Mai 1852 an Senator Smidt schreibt, ist uns erhalten. Er bittet darum, den Steuermann Peter Jürgens aus Carolinensiel, 36 Jahre, verheiratet, von der Prüfung in Bremen zu befreien. Der Steuermann Jürgens war lange unter hannoverscher und Bremer Flagge für den Reeder Hermann Friedrich Ulrichs gefahren und sollte nun die Prüfung in Bremen wiederholen. Infolge der geltenden Gesetzgebung war Jürgens aber vom Wasserschout als ungeprüft zurückgewiesen worden. Breusing erwähnt, dass Jürgens kurz zuvor auf der JOHANNES RONGE Kleidung und alles, was er besaß, verloren habe und deshalb mit 12 Talern monatlich von seinem Reeder unterstützt werde. Nach Abzug des Schulgeldes und der Kosten für Bücher sei es ihm gelungen, vom Rest mit seiner Frau zu leben. Die 5 Taler allerdings, die die Prüfung kosten solle, könne Jürgens nicht aufbringen. Breusing stellt seinem Schüler ein »Zeugnis des besten Fleißes und Eifers« aus und versichert Senator Smidt seine unbegrenzte Hochachtung. Dem Ersuchen wird stattgegeben.

Noch immer ist es so, dass ein Steuermann, der aus Hamburg, Oldenburg oder Lübeck kommt und auf einem bremischen Schiff anheuern will, die Prüfung an der bremischen Seefahrtsschule wiederholen muss. Befähigungszeugnisse aus anderen Ländern werden nicht akzeptiert. Selbst die in Vegesack ausgebildeten jungen Männer müssen mindestens einen Monat die stadtbremische Schule besucht haben, bevor sie sich zum Examen anmelden können. Das heißt, dass die Hamburger, Oldenburger oder Lübecker im »Ausland« studieren, wenn sie sich in Bremen ausbilden lassen. Das ist in

Stundenplan für die Navigationsschule. (5.-12. 1857)

Nr.	Montag.	Dienstag.	Mittwoch.	Donnerstag.	Freitag.	Wochenend.
Unterrichtswachdienst.						
9-10						Lappenberg
10-11		Lappenberg	Lappenberg	Lappenberg	Lappenberg	Lappenberg
11-12		Lappenberg	Lappenberg	Lappenberg	Lappenberg	Rejken.
12-1		Lappenberg	Lappenberg	Lappenberg	Lappenberg	
3-4	Lappenberg	Lappenberg	Lappenberg	Lappenberg	Lappenberg	
4-5	Lappenberg	Lappenberg	Lappenberg	Lappenberg	Lappenberg	
5-6	Rejken	Mindermann	Mindermann	Rejken	Mindermann	
6-7	Rejken.			Rejken		
Oberaufseherdienst.						
10-11		Reising	Reising	Reising	Reising	Rejken
11-12		Reising	Reising	Reising	Reising	Reising
12-1		Reising	Reising	Reising	Reising	Reising
3-4	Reising	Reising	Reising	Reising	Reising	
4-5	Reising	Reising	Reising	Reising	Reising	
5-6	Schück	Schück	Schück	Schück	Schück	
6-7	Rejken.			Rejken.		

Stundenplan der Aufseherdienst für das Jahr 1860

Nr.	Montag.	Dienstag.	Mittwoch.	Donnerstag.	Freitag.	Wochenend.
Unterrichtswachdienst.						
9-10						Rejken
10-11		Konberg	Konberg	Konberg	Konberg	Rejken
11-12		Konberg	Konberg	Konberg	Konberg	Konberg
12-1		Konberg	Konberg	Konberg	Konberg	
3-4	Rejken	Konberg	Konberg	Konberg	Konberg	
4-5	Konberg	Konberg	Konberg	Konberg	Konberg	
Oberaufseherdienst.						
10-11		Reising	Reising	Reising	Reising	Konberg
11-12		Reising	Reising	Reising	Reising	Reising
12-1		Reising	Reising	Reising	Reising	Reising
3-4	Reising	Reising	Reising	Reising	Reising	
4-5	Reising	Reising	Reising	Reising	Reising	
5-6	Konberg					

Abb. 38-39 Stundenpläne für die Navigationsschule aus den Jahren 1857 und 1860/1861. Die einschneidenden Veränderungen seit 1857 sind deutlich durch den Vergleich der beiden Stundenpläne zu erkennen. (StA Bremen, 2-R.11.h.7.a)

einem Senatsprotokoll nachzulesen, in dem es heißt: Die hiesige Navigationsschule wird übrigens nicht bloß von Bewohnern des bremischen Gebiets und der Stadt, sondern auch von Ausländern, namentlich den Hannoveranern und Oldenburgerern besucht, welche sich zur Fahrt auf bremischen Seeschiffen zu qualifizieren wünschen.<sup>45</sup>

Bremen ist mit Bremerhaven inzwischen der größte europäische Auswan-

dererhafen. In dieser Blütezeit des bremischen Handels, in der der Kaufmann und Reeder Hermann Henrich Meier u.a. 1856 die Bremer Bank und 1857 den Norddeutschen Lloyd gründet, wächst auch die bremische Handelsflotte. Man sagt, es führen mehr Schiffe unter bremischer Flagge als in der französischen Handelsflotte. Um sich einen Überblick über die Entwicklung und die Reichweite des Seeverkehrs zu verschaffen, befragt Breusing etwa 40 seiner Schulabgänger. Er möchte wissen, welche Seereise sie zuletzt gemacht haben. Ergebnis: 5 von 40 haben europäische Meere befahren; alle anderen kommen aus Süd- und Nordamerika, Indien, China und Australien zurück. Ein Kapitän, der ein großes Schiff führt, verdient zwischen 1000 und 1500 Taler jährlich. Davon träumt in diesen Jahren des Aufbruchs natürlich jeder junge Seemann.

Eine Zusammenarbeit mit seinem Kollegen Lappenberg ist Breusing kaum noch möglich. Die Zerwürfnisse häufen sich. Die offene Feindschaft zwischen beiden Männern ist nicht zu übersehen. Was Breusing aufbaut, reißt Lappenberg wieder ein. Lappenberg lässt sich vor Prüfungen von Schülern bestechen, erscheint kaum noch zum Unterricht, spricht dem Alkohol immer mehr zu und verliert am Ende jeden Halt. Im Jahre 1858 nimmt er sich das Leben.

Breusing, inzwischen 40 Jahre alt, ist nicht unvorbereitet. Schon Jahre zuvor hat er in dem 15 Jahre jüngeren Obersteuermannschüler Heinrich Wilhelm Ludwig Romberg den idealen Nachfolger für Lappenberg erkannt und Romberg geraten, das Polytechnikum in Hannover zu besuchen, um nach Abschluss seiner astronomischen und mathematischen Studien auch den Unterricht in der Schiffs-Dampfmaschinen-Kunde erteilen zu können. In einer Zeit, in der die Segelschiffahrt noch floriert, die Dampfschiffahrt sich aber durchzusetzen beginnt, ist das zusätzliche Angebot dieses modernen Lehrfachs unbedingt erforderlich.

Breusing und Romberg verbindet viel. Beide besuchten in ihrer Jugend das Gymnasium ihrer Heimatstadt, engagierten sich politisch stark in der Nationalbewegung von 1848 und kämpften für Recht und Einigkeit in Deutschland. Beide heuerten als Schiffsjunge bzw. Leichtmatrose auf einem Segelschiff an, um danach ihre praktischen Erfahrungen theoretisch zu vertiefen. Am liebsten hätte Breusing Romberg sofort neben sich gesehen, doch Romberg besteht darauf, erst sein Studium in Berlin zu beenden, wo er noch bis zum Sommer 1859 bleibt. Während dieser Übergangszeit übernimmt der Steuermann Friedrich August Adolph Bermpohl die Vertretung des verstorbenen Lappenberg.

Breusing selbst begibt sich nach Königsberg. Diese Reise, die er im Auftrag des Bremer Senats im Sommer 1858 unternimmt, führt ihn über Hannover, Magdeburg, Berlin, Bromberg und Danzig. Das Eisenbahnnetz ist zu dieser Zeit schon gut ausgebaut. Doch als er die Navigationsschule in Pillau besuchen will, muss er wohl oder übel die unbequeme Postkutsche bestei-

gen. Der Auftrag seiner vorgesetzten Behörde besteht u.a. darin, einen neuen Lehrer für Bremen zu finden, der akademische Qualitäten ebenso wie praktische Erfahrungen auf See mitbringt. Also bereist Breusing möglichst viele Navigationsschulen, wobei er zugleich nach Anregungen für einen verbesserten Unterricht Ausschau hält. Eine gesetzlich anerkannte Ausbildung gibt es noch nicht, und so ist Breusing auf das Urteil anderer Seefahrtlehrer angewiesen.

Am Freitag, dem 30. Juli 1858, reist er mit dem Morgenzug von Bremen nach Berlin, wo er abends um 22:00 Uhr eintrifft. Hier, an seiner ersten Station, kennt er sich gut aus, hatte er doch im Wintersemester 1840/41 bei den berühmten Professoren, dem Geographen Carl Ritter und dem Astronomen Christian Ludwig Ideler, Vorlesungen gehört. Am Morgen nach seiner Ankunft besucht er sofort den Direktor der Sternwarte, Prof. Johann Franz Encke. Er lässt sich die Sternwarte und die Bibliothek zeigen, kommt dann aber schnell zur wesentlichen Frage: Wie entwickelt sich Romberg? Macht er Fortschritte? Wäre er ein geeigneter Kandidat für Bremen? Auf Enckes Urteil legt er großen Wert. Über seinen Ziehsohn Heinrich Romberg erfährt er zu seiner Freude nur Positives. Encke ist begeistert, lobt Romberg in den höchsten Tönen und hält ihn für einen geeigneten, fähigen jungen Mann, der den schwierigen Aufgaben der Seefahrerausbildung gewachsen ist.

Es folgen weitere Personalgespräche, die sich am Ende der Unterredung aber als nicht umsetzbar herausstellen, außerdem eine hitzige Diskussion zwischen Encke und Breusing über das »Nautische Jahrbuch«. Bevor Breusing Berlin verlässt, bemüht er sich um ein Treffen mit dem Herausgeber des »Nautischen Jahrbuches«, Carl Bremiker, doch vergebens. So entschließt sich Breusing, bis Montag in der Stadt zu bleiben. Die freie Zeit verbringt er mit Romberg, der in seinem letzten Semester Vorlesungen über Astronomie, analytische Mechanik, Hydrographie und physikalische Geographie gehört hat. Breusing bereitet es Vergnügen, sich mit ihm auszutauschen. Gleichzeitig sorgt er sich um Rombergs Gesundheit. *Bei seinem ernstesten Streben übernimmt Romberg fast zu viel, und da er sehr angegriffen aussah, habe ich ihm meine Besorgnis nicht verhehlt, ob er sich auch wohl überarbeite. Er meint es aber so durchsetzen zu müssen und auch zu können. Das nächste Semester denkt er noch in Berlin zu verweilen, um dann noch ein Semester wahrscheinlich nach Göttingen zu gehen und dort zu promovieren,* schreibt Breusing später in seinem Reisebericht.<sup>46</sup> Als Breusing am darauffolgenden Dienstag, dem 3. August 1858, Richtung Danzig aufbricht, begleitet ihn Romberg. Er fährt mit ihm bis Bromberg, seiner Heimatstadt.

Fünf Tage ist Breusing schon unterwegs, als er die dampfende Bahn in Danzig verlässt, um Quartier zu nehmen. Tags darauf führt ihn der Königlich Preußische Navigationsschuldirektor Michael Friedrich Albrecht durch eine der angesehensten Navigationsschulen der Zeit. Breusing hat Glück, denn Direktor Albrecht ist erst am Vortag von der Seerechtskonferenz in Hamburg



zurückgekehrt, und zwei Tage später wird er schon in Stettin sein, um eine Prüfung zu beaufsichtigen. Auf Breusings Wunsch hin führt ihn Albrecht durch das Schulgebäude und stellt ihn auch dem Lehrerkollegium vor. Über eine Stunde verbringen sie in der Bibliothek und bei den Instrumenten. Breusing ist fasziniert von der *ungemein reichen Ausstattung*<sup>47</sup> und entdeckt viel Neues. Zwei Tage nimmt er am Unterricht teil – auch an den Beobachtungen auf der Sternwarte.

Als offen über die Lehrergehälter gesprochen wird, erfährt er, dass die Bezahlung der Bremer Lehrer weit unter jener der preußischen liegt, sogar noch unter der des Königreichs Hannover. Die Danziger Schule als Haupt- und Musteranstalt der fünf preußischen Navigationsschulen, von denen die anderen vier sich in Memel, Pillau, Stettin und Stralsund befinden, hat vier Lehrer und zwei Hilfskräfte, die noch in der Ausbildung sind. Ihr Festgehalt liegt zwischen 20 und 1600 Talern monatlich. Hinzu kommen Prüfungsgelder und eine schöne Wohnung für den Direktor im Schulgebäude. Gemessen an den Gehältern, die in Bremen gezahlt werden, ist das preußische Gehalt fürstlich, und von einer Ausstattung wie der in Danzig kann Breusing nur träumen. Ihm ist klar, dass er unter den aktuellen Bedingungen keinen Lehrer finden kann.

Die Ausbildung zum Navigationslehrer in Preußen unterscheidet sich z.B. sehr von der im Königreich Hannover. In Preußen sucht man junge Seeleute ohne akademische Ausbildung, um sie danach 18 Monate in Schiffer- und Steuermannsklasse auszubilden. Stellt sich heraus, dass sie für den Lehrberuf nicht geeignet sind, können sie wieder zur See fahren. Die Übrigen besuchen anschließend das weiterführende Seminar für angehende Navigationslehrer, das der Schule angegliedert ist. Im Königreich Hannover dagegen können sich Mathematiklehrer, die für den Dienst an Gymnasien ausgebildet sind und ein Interesse an nautischen Fächern haben, auf See praktisch weiterbilden. Hier fördert der Staat diese Segelschiffsreise mit finanzieller Unterstützung und den nötigen nautischen Instrumenten. Findet der Anwärter nach Beendigung seiner Seereise nicht gleich eine Navigationslehrerstelle, kann er entweder eine weitere Reise beantragen oder den Lebensunterhalt als Mathematiklehrer an einem Gymnasium verdienen.

Diese Ausbildung entspricht der Arthur Breusings. Breusing weiß zwar nicht, welcher Ausbildung er den Vorrang geben soll, aber eines ist ihm schon jetzt klar: Die Grundausbildung der Schüler in Bremen muss angehoben werden! Die Schüler, die sich bei ihm anmelden, kommen aus ländlichen Gebieten und sprechen häufig Plattdeutsch. Sie müssen erst einmal Hochdeutsch lernen, außerdem müssen Handschrift und Grammatik verbessert werden. Die englische Sprache sollte von einem Fachlehrer unterrichtet werden, das Kartenzeichnen sollte sich nicht nur auf geografische Karten beschränken, sondern sollte auf das Bauzeichnen und allgemeines Skizzenzeichnen ausgeweitet werden. Nach dem Motto: »Nur, was ich weiß,

sehe ich auch«, fordert Breusing in seinem Reisebericht später: *Wer zeichnen gelernt hat, und in einem fremden Hafen Schiffe sieht, wird in der That an diesen viel mehr sehen, als derjenige, der es nicht gelernt hat; und so kann er manches Gute, manche Verbesserung mit in die Heimat bringen, die sonst unbeachtet bliebe.*<sup>48</sup> Wie weitsichtig, denn die Fotografie steckt schließlich noch in den Kinderschuhen.

Am siebten Tag seiner Reise kommt Breusing in Königsberg an. Das eigentliche Ziel aber ist die Navigationsschule in Pillau, ganz in der Nähe. Also besteigt er in Königsberg am darauffolgenden Tag die Postkutsche, um sich auch hier die preußische Schule anzusehen. Im Prinzip erfährt er nichts Neues, aber in seinem Notizbuch notiert er schon einmal: *Sternwarte und Beobachtungsturm*, um dies in seiner zukünftigen Bauplanung einer neuen Schule nach seinen Vorstellungen zu berücksichtigen.

Eine Nacht verbringt er in Pillau, um am nächsten Morgen wieder die beschwerliche Kutschfahrt Richtung Königsberg auf sich zu nehmen. Von dort geht es mit der Eisenbahn weiter nach Stettin, genauer gesagt nach Grabow bei Stettin. Dort beaufsichtigt der Direktor der Danziger Schule, Albrecht, gerade eine Prüfung. Breusing kann daran teilnehmen. Ihm fällt auf, dass der Schwerpunkt auf die schriftliche Prüfung gelegt wird. Diese dauert vier Tage, acht Stunden täglich, und von ihrem Ausgang hängt ab, ob der Prüfling durchfällt oder besteht. Der mündlichen Prüfung wird kein Wert beigemessen.

Das sieht Breusing völlig anders. Ihm ist die mündliche Prüfung wichtig, und er bemerkt dazu: *Man mag sagen, was man will, die ganze und die alleinige Ehre des Seemanns wie des Soldaten ist Geistesgegenwart, das sozusagen schlagfertige denken. Und soll das einer Beurtheilung unterliegen, so kann es sich nur bei der mündlichen Prüfung zeigen ... Und gegen die schriftliche Prüfung führt er ins Feld: ... und dann ist die bloße Ausführung von Rechnungen, auf die man selbst den dümmsten Jungen dressieren könnte, ... am Ende doch nicht das Wichtigste.*<sup>49</sup>

Bevor er Grabow verlässt, gibt ihm sein Kollege Paul David Domke eine Liste aller vorhandenen Instrumente mit auf den Weg. Im Vergleich stellt Breusing einen großen Nachholbedarf für Bremen fest. Modernste Geräte sind in der Liste aufgeführt: Erd- und Himmelsgloben, Pendeluhr, mehrere Chronometer, Universal-Theodolite von Pistor et Martins aus Berlin, Sextanten englischer Firmen, fünf Oktanten, künstliche Horizonte, Thermometer, Barometer, fünf Kompass, zwei Fernrohre und 14 weitere Geräte, die sich Kapitäne ausleihen können.

Noch ist die Reise nicht beendet. Die Hansestädte Lübeck und Hamburg stehen noch auf Breusings Reiseplan. Über Berlin erreicht er die erste der beiden Stationen. In einem auffälligen Gebäude vor dem Mühlentor werden vier Schüler von dem ehemaligen Kapitän Eduard Thiel unterrichtet. Sie kommen und gehen, wie es ihnen passt, und nach Beendigung dieses unre-



Abb. 40 Humboldt im Sterbebett. Anonyme Lithographie, um 1860. (Aus: Petra Kruse [Hrsg.]: Alexander von Humboldt. Netzwerke des Wissens. Ostfildern-Ruit 1999)



Abb. 41 Trauerfeier für Alexander von Humboldt im Berliner Dom am 10. Mai 1859. (Aus: Petra Kruse [Hrsg.]: Alexander von Humboldt. Netzwerke des Wissens. Ostfildern-Ruit 1999)

gelmäßigen Unterrichts findet nur eine einzige Prüfung statt. Auch in Hamburg, seiner letzten Station, ist das so. Seinen väterlichen Berater, den angesehenen Direktor der Hamburger Sternwarte und der Navigationsschule Christian Carl Ludwig Rümker, trifft er jedoch nicht mehr an. Rümker hat schon ein Jahr zuvor seine Arbeit an der Schule aus gesundheitlichen Gründen aufgeben müssen und versucht jetzt im milden Klima Lissabons seine asthmatischen Beschwerden zu kurieren. Nach 40-jähriger Arbeitszeit, für seine wissenschaftlichen Leistungen und die erfolgreiche Heranbildung tüchtiger Steuerleute mit internationalen Ehrungen überhäuft, vertritt sein Sohn Georg ihn jetzt im Unterricht. Der Lehrer Theodor Carl B. Niebour, ein alter Bekannter Breusings, übernimmt in der Übergangszeit die Leitung der Schule. Erst nach Carl Rümkers Tod 1862 werden die beiden Ämter getrennt. Sein Sohn übernimmt die Leitung der Sternwarte und Rümkers früherer Schüler und Mitarbeiter Niebour wird zum Direktor der Navigationsschule ernannt.

Auch bei Niebour nimmt Breusing am Unterricht teil – und ist entsetzt. Es wird nur ein einziges Fach unterrichtet: Navigation. Einzelheiten über den Prüfungsablauf erfährt er auch. Die Fragen zur schriftlichen Prüfung sind den Schülern schon vorher bekannt und die mündliche Prüfung besteht aus dem Abfragen auswendig gelernter Regeln. Dazu kommt, dass die Schüler ohne zusätzlichen Privatunterricht nicht in der Lage sind, die Prüfung zu bestehen. Durch diesen »Privatunterricht« bessern zwei der Lehrer ihr Gehalt um jährlich 600 bis 800 Taler auf.

Breusing findet es unmoralisch, bezahlten Privatunterricht zu erteilen, hält die Unterrichtsmethoden für reformbedürftig und weiß schon jetzt, dass er von hier keine Anregungen mitnehmen wird. Sein eigentliches Ziel, einen neuen Lehrer zu finden, hat er während dieser zweiwöchigen »Auslandsreise« zwar nicht erreicht, dafür aber viele Denkanstöße sammeln können. Neue Unterrichtsangebote, moderne Lehrmethoden, die Beschaffung neuen Lehrmaterials und letztendlich der Bau einer neuen Schule mit Aussichtsturm und Sternwarte gehören dazu.

Der Ausbildungsbedarf in Bremen ist inzwischen so hoch, dass Heinrich Romberg, Breusings ehemaliger Schüler, jetzt für ein Jahr zur Probe eingestellt wird. Als der Bremer Senat feststellt, dass die hannoversche Regierung versucht, ihn abzuwerben, verkürzt er die Probezeit, erhöht beide Gehälter und verlängert die Ausbildungszeiten. So hatte es Breusing seit Langem vorgeschlagen. Der Anstieg des Ausbildungsbedarfs hängt einerseits mit dem Aufblühen der bremischen Schifffahrt zusammen, andererseits mit der alten Regelung, dass auf bremischen Schiffen nur Kapitäne und Steuerleute fahren dürfen, die auch in Bremen geprüft wurden.

In dieser Aufbruchstimmung erreicht Breusing Ende November 1858 die traurige Nachricht aus seiner Heimatstadt Osnabrück, dass sein Vater im Sterben liegt. Auch sein geistiger Ziehvater, Alexander von Humboldt, stirbt am 6. Mai des folgenden Jahres (1859). Vier Tage nach Humboldts Tod wird

in Berlin dessen Leichnam auf einem von sechs Pferden aus dem königlichen Marstall gezogenen Wagen mit allem Pomp zur Trauerfeier in die Hof- und Domkirche überführt, gefolgt von einem riesigen Trauerzug. Ob Arthur Breusing unter den Trauergästen ist, wissen wir nicht.

Sein ehemaliger Schüler Romberg ist noch in Berlin. Nach dem Sommersemester wird er sein Studium beenden und in Jena zum Dr. phil. promovieren. Im August 1859 kehrt er, sehr zur Freude Breusing's, nach Bremen zurück und unterrichtet die Untersteuermannsklasse.

### Die alte Hafenstadt Vegesack

In Vegesack, der alten Schifferstadt an der Weser, erteilt der Navigationslehrer Martin Seeke schon seit etwa 1830 privaten Unterricht für die jungen Männer, die zur See fahren wollen. Als er 1858 stirbt und die Nachfrage nach seemännischer Ausbildung stark zunimmt, entschließt sich die alte Seefahrgemeinde, eine eigene Navigationsschule einzurichten. Um auch Prüfungen abnehmen zu können, ist aber eine vom Bremer Senat ausgestellte Erlaubnis erforderlich. Man trägt die Bitte vor. Der Senat lehnt ab.

Durch Breusing's Vermittlung kommt es dann aber doch zu einem Kompromiss. Ein freistehendes »Schullokal« wird zur Verfügung gestellt, und Breusing schlägt einen geeigneten Kandidaten für die Ausbildung der jungen Männer vor: Adolph Bempohl, den »Hülfslehrer«, der schon in der Bremer Schule unterrichtet hatte. Bempohl wird sogar die gesetzlich vorgeschriebene Lehrerprüfung erlassen, ein Gehalt soll ihm aber nicht gezahlt werden. Er kann trotzdem von dem eingenommenen Schulgeld gut leben. Man kann also davon ausgehen, dass es sich um eine Privatschule handelt. Genau betrachtet ist es eine »Filiale« der bremischen Untersteuermannsklasse.

Zwischen Breusing und Romberg in Bremen und Bempohl in Vegesack findet in den folgenden zehn Jahren ein reger Gedankenaustausch statt. Alle drei verfolgen die gleichen Ziele und genießen den Aufschwung. Das ändert sich erst, als Bempohl 1866 nach Emden geht.

Auch bei diesem Wechsel schlägt Breusing einen neuen Lehrer vor, dieses Mal jedoch entgegengesetzt seiner alten Philosophie. Wählte er bei Romberg noch einen Seemann, der sich danach wissenschaftlich bildete, so entscheidet er sich jetzt für den Wissenschaftler Dr. C. Behrmann, der, ähnlich wie er selbst, sich die seemännischen Kenntnisse erst aneignen muss. Behrmann bekommt jetzt in Vegesack ein festes Gehalt, darf seine Schüler aber nicht selbst prüfen. Das übernimmt wieder Bremen. Damit verliert Vegesack den Charakter einer Privatschule.

Das gesellige Leben in Vegesack kommt auch nicht zu kurz. Die »Alte Eiche« in Schönebeck ist das beliebteste Tanzlokal der angehenden Steuerleute. Aber auch die Kapitäne gehen mit ihren Familien gern zum Tanzfest in »Bähre's Hotel« in der Hafenstraße. Bei besonderen Anlässen bevorzugt

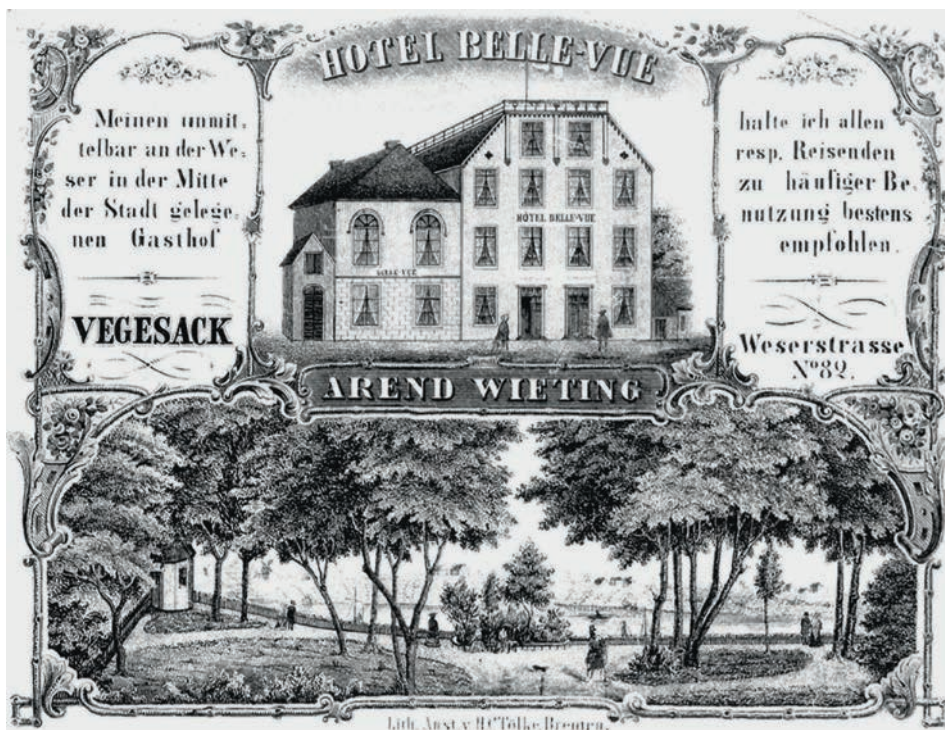


Abb. 42 Das »Hotel Belle-Vue«, eine in Vegesack gerne besuchte Gastwirtschaft. Zeitgenössische Werbung, um 1850. (Aus: Sophie Hollanders [Hrsg.]: Vegesack. Alte Bilder einer Hafenstadt. Bremen 1984)

man das »Havenhaus« oder das Hotel »Belle-Vue« in der Weserstraße.

Das größte Ereignis während der Wintermonate aber ist der »Schifferball«. Kapitänsfamilien und geladene Gäste, zu denen angesehene Bürger und Beamte, Kaufmannsöhne und -töchter sowie Navigationsschüler aus Bremen und Vegesack gehören, sind schon Wochen vorher mit den Vorbereitungen beschäftigt. Vor allem die Damen lassen sich frühzeitig Krinolinen mit oder ohne Capes oder Tüchern schneiden, und der ein oder andere Zylinder der Herren muss wohl auch erneuert werden. Auch die Mode der Herren hat sich in den letzten fünfzehn Jahren verändert. Trug man damals noch »hohen Hut« und Handschuhe, so sind die Handschuhe inzwischen weggefallen und die Höhe des Zylinders sehr unterschiedlich.

Nach 1854 bricht für Vegesack eine goldene Zeit an. Vegesack ist zollfreies Gebiet, der Schiffbau boomt, und die Zulieferer-Firmen, zu denen Tonnenmacher, Reepschläger, Vergolder, Schiffs- und Nagelschmiede sowie Segelmacher gehören, haben ihr gutes Auskommen. Der Wohlstand einiger Kapitäne macht es möglich, dass sie sich schon mit fünfzig Jahren zur Ruhe setzen und mit ihrer Familie ein beschauliches Leben führen.

## Erfolgsjahre in Bremen

Mit der Ernennung zum Direktor der Seefahrtsschule Bremen durch den Bremer Bürgermeister Johann Smidt beginnt für Breusing am 8. Februar 1860 eine außerordentlich kreative und glückliche Lebensphase. Es ist dies das Jahr, in dem Gustav Mahler und der russische Dichter Anton Tschechow geboren werden, Abraham Lincoln, der Gegner der Sklaverei, 16. Präsident der USA wird und Giuseppe Garibaldi mit dem »Zug der Tausend« Sizilien, Süditalien und Neapel erobert. In Frankfurt a.M. stirbt am 21. September der deutsche Philosoph und Hauptvertreter des Pessimismus, Arthur Schopenhauer, und für den ersten und einzigen Oberbefehlshaber der deutschen Reichsflotte, Karl Rudolf Brommy, geht am 9. Januar ein Leben voller Härte, Kampf und Entbehrungen auf Kriegsschiffen zu Ende.

In diesem Jahr wechselt Breusing seinen Wohnsitz innerhalb Bremens und

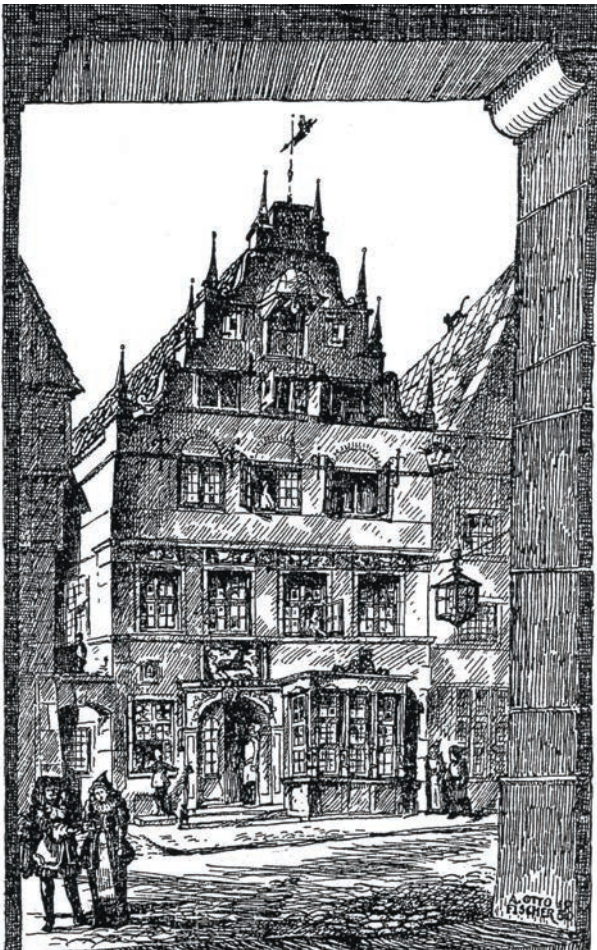


Abb. 43 Die Apotheke »Zum goldenen Einhorn« in der Langenstraße 90/91 in Bremen, um 1640. Nach alten Berichten und Erzählungen gezeichnet von A. Otto Fischer, Bremen. (StA Bremen, Ad-9994-11; aus: Einhorn-Apotheke zu Bremen. 1640–1950. Bremen 1950)



Abb. 44 Die Häuser Nr. 18 bis 9 an der Nordseite der Langenstraße, nach einem Foto von 1879/1882. Lichtdruck von Strumper & Co., Hamburg. (StA Bremen, 107a/105Za; aus: Hans Hermann Meyer: Die Bremer Altstadt. Wanderungen in die Vergangenheit. Bremen 2003)

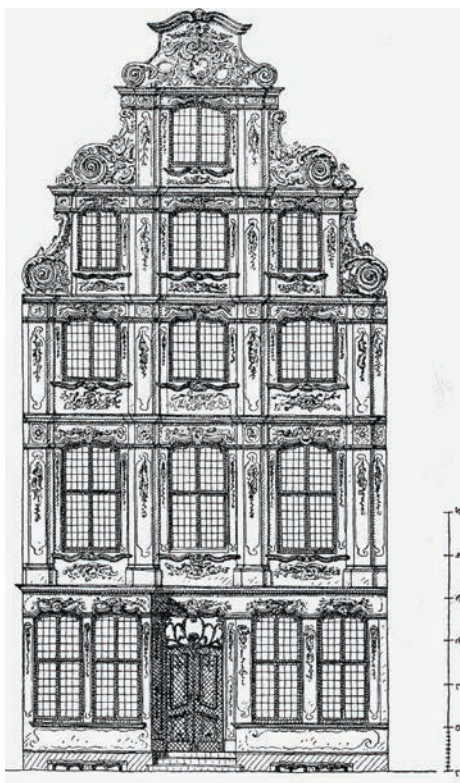


Abb. 45 Das Rokoko-Haus des Bremer Weinhändlers und Ratsherrn Johann Georg Hoffschlaeger, um 1750 erbaut an der Schlachte 31 B. (Aus: Rudolf Stein: Klassizismus und Romantik in der Baukunst Bremens, Bd. 1. Bremen 1964)



Abb. 46 Der Rokoko-Giebel des Hoffschlaeger-Hauses schmückt heute das Gebäude der Sparkasse am Markt 4/Ecke Langenstraße. (Foto: Verf.)



zieht von der Bergstraße 4 in die Olbersstraße 16. Die Olbersstraße liegt im Stephaniviertel, in der Nähe des Stephanitores. 1860 wohnen in dieser Straße vier Kapitäne, vier Schiffsmakler, fünf Kaufleute und einige Witwen, deren Männer zu den vorher genannten Berufsgruppen gehörten. In der unmittelbaren Nachbarschaft, im Haus Nr. 17, wohnen der Kapitän J.H. Gaetjen und die Witwe G.W. Mencke, zwei Häuser weiter, Nr. 14, Kapitän Wessels.

Seine nachmittäglichen Sprechstunden in der Seefahrtsschule an der Wichelnburg behält Breusing bei. Noch im selben Jahr, im Mai, heiratet er die 24-jährige Emma Rebecca Theodore Hoffschlaeger. Sie ist die Tochter des Apothekers Caspar Gustav Hoffschlaeger und dessen Ehefrau Wilhelmine Henriette, geb. Grote. Emma ist die Drittgeborene von fünf Kindern. Ihr Vater, der die Apotheke »Zum güldenen Einhorn«, Langenstraße 90/91, von 1830 bis 1854 geführt hatte, verstarb sehr früh, mit nur 50 Jahren, an Nervenfieber. Seine Witwe verkaufte nach dem Tod des Ehemannes die Apotheke an Wilhelm Stoffregen aus Celle. Später wurde die Apotheke an den Dobben 99 verlegt.

Emmas Vater war der Urenkel des Weinhändlers und Ratsherrn Johann Georg Hoffschlaeger (1694–1763), der sich an der Schlachte Nr. 31B um 1755 herum ein Haus im Stil des Rokoko erbauen ließ. Der Bildhauer Theophilus Frese gestaltete damals die reich ausgeschmückte Fassade. 1836 kaufte Georg Friedrich Pflüger das Haus, um hier den Gasthof »Stadt Paris« betreiben zu können (deshalb auch »Pflügersches Haus« genannt), und 1874 ging es über in die Hände des Gütermessers Carl Wilhelm Meyer, der es Anfang des 20. Jahrhunderts von dem Architekten Albert Dunkel umbauen ließ. Die Rokoko-Fassade blieb dabei erhalten und überstand sogar die Bombenangriffe 1944. Beim Wiederaufbau des Bremer Marktplatzes verwendete man den schönen Giebel 1957 für das neue Gebäude der Sparkasse am Markt Nr. 4, Ecke Langenstraße.

Einen Tag vor der feierlichen kirchlichen Trauung, die Pastor Mallet in St. Stephani vollzieht, waren Arthur und Emma in Begleitung der zwei Trauzeugen Friedrich Henschen (Apotheker, 57 Jahre), Friedrich Grote (Kaufmann, 45 Jahre) und Emmas Mutter vor dem Standesbeamten Noltenius erschienen. Die Verlobung war zuvor am 13. und 20. Mai durch einen Aushang am Rathaus und in der Stephani-Kirche bekanntgegeben worden. Es ist anzunehmen, dass dieser wortgewaltige Prediger der Trauung den feierlichen Rahmen gegeben hat, den die große Verwandtschaft der beiden an diesem Tag erwartete.

Im gleichen Jahr heiratet auch Adolph Bermppohl die aus einer alten angesehenen Vegesacker Kapitänsfamilie stammende Rebecca (Beeke) Margaretha Schaeffler. Am 6. Oktober 1860 findet die standesamtliche und am 17. Oktober die kirchliche Trauung statt. Den Segen der Kirche erhalten sie in der Vegesacker Kirche. Zeitzeugen beschreiben Adolph Bermppohl so: *B. war ein stiller Denker, sehr klug, sprach sechs Sprachen, und war sehr hilfsbereit und originell.*<sup>50</sup>

256.

den 25. Mai  
ergänzt, hinz.  
Bayer Kallitz

den 24. 11752

1860.

Den vierundzwanzigsten Mai, geschehen:  
Vor seiner Bürger- und Apotheker der Navigationsschule hieselbst, Friedrich August Arthur Breusing, 44 Jahr alt, ehelicher Sohn des verstorbenen Steuerdirektors zu Osnabrück, Friedrich Ludwig Wilhelm Breusing, und Dorothee Helene Henriette geb. König, deren Großeltern Ableben derselbe versicherte

Emma Rebecca Theodora Hoffschlaeger, 24 Jahr alt, eheliche Tochter des verstorbenen hiesigen Bürgers und Apothekers, Caspar Gustav Hoffschlaeger (Hoffschlaeger) dessen Ableben dieselbe versicherte und Henriette Wilhelmine geb. Grote deren Verlöbniß am 13. und 20. Mai durch Anschlag ans Rathause und in der St. Stephani-Kirche gehörig [...] worden, wogegen kein Einspruch geschehen ist und erklärten: daß sie sich durch die Ehe miteinander verbinden wollen.

Die Mutter der Braut, für ihre Einwilligung dieses Actes, am 22. dmos. notariell aufgenommenen Act ertheilt.

Geschehen in Gegenwart von Friedrich Henschen, 57 Jahre alt, Apotheker, und Friedrich Grote, 45 Jahre alt, Kaufmann.

Emma Hoffschlaeger.  
A. Breusing.  
F. H. Henschen,  
Notar.  
F. Grote.

Abb. 47 Nachweis der standesamtlichen Trauung Arthur Breusings vom 24. Mai 1860 (StA Bremen, Zivilstandregister Stadt Bremen, Heiraten 1857–1875):

1860. Den vierundzwanzigsten Mai erschienen:

Der hiesige Bürger und Direktor der Navigationsschule hieselbst, Friedrich August Arthur Breusing, [...] als ehelicher Sohn des verstorbenen Steuerdirektors zu Osnabrück, Friedrich Ludwig Wilhelm Breusing und Dorothee Helene Henriette geb. König, deren sowie der Großeltern Ableben derselbe versicherte und

Emma Rebecca Theodora Hoffschlaeger, 24 Jahre alt, eheliche Tochter des verstorbenen hiesigen Bürgers und Apothekers, Caspar Gustav Hoffschlaeger (Hoffschlaeger) dessen Ableben dieselbe versicherte und Henriette Wilhelmine geb. Grote deren Verlöbniß am 13. und 20. Mai durch Anschlag ans Rathause und in der St. Stephani-Kirche gehörig [...] worden, wogegen kein Einspruch geschehen ist und erklärten: daß sie sich durch die Ehe miteinander verbinden wollen.

Die Mutter der Braut hat ihre Einwilligung durch einen [...] am 22. dmos. notariell aufgenommenen Act ertheilt.

Geschehen in Gegenwart von Friedrich Henschen, 57 Jahr alt, Apotheker und Friedrich Grote, 45 Jahr alt, Kaufmann.

[Unterschriften]



Abb. 48 Das Hochzeitsbild zeigt Adolph Bempohl mit seiner frisch angetrauten Frau Beeke, 17. Oktober 1860. (Kutter- und Museums-haven Vegesack e.V.)

### Veröffentlichungen und Promotion

Ebenfalls im Jahr 1860 veröffentlicht Breusing die überarbeitete und erweiterte zweite Auflage seiner 1852 erschienenen »Steuermannskunst als Leitfaden für den Unterricht«. Diese Publikation macht ihn nicht nur in nautischen, sondern auch in wissenschaftlichen Kreisen bekannt. Auch seine didaktischen Fähigkeiten und seine damals als modern geltende Darstellung des »drögen Stoffes« finden große Anerkennung. Noch 1924, 64 Jahre später, erscheint eine Neuauflage, die mittlerweile zehnte, dieses wichtigen Werkes, das Breusing im Dezember 1861 bei der Philosophischen Fakultät der Georg-Augusta-Universität in Göttingen mit der Bitte um Verleihung der Doktorwürde einreicht. Seinem Antrag, den er mit den Worten beendet: *Ich habe mir erlaubt, das letzte meiner wissenschaftlichen Marka dem Ordo amplissimus der Georgia Augusta vorzulegen und verbinde damit das ehrerbietige Gesuch, dieselbe wolle mir geneigtest die Würde eines Doctor philosophiae und Magister liberatium artium ertheilen*<sup>51</sup>, fügt er einen mehrseitigen handgeschriebenen Lebenslauf bei.

Sechs Tage später, am 27. Dezember, geht die Rechnung der Dieterichschen Univ.-Buchdruckerei in Göttingen schon an den »Hochwohlgeborenen Herrn Prof. v. Ewald«. Für *Satz, Druck und Papier für das Doctordiplom*

des Herrn Breusing, Director der Navigations-Schule in Bremen<sup>52</sup>, sind 310 Reichsthaler zu zahlen. Damit darf sich Friedrich August Arthur Breusing jetzt Doktor nennen.

Neben diesem klassischen Lehrbuch zur Ausbildung junger Steuerleute, wofür ihm die Ehrendoktorwürde verliehen wird, begründet eine Vielzahl weiterer Arbeiten seinen wissenschaftlichen Ruf. In den folgenden Jahren veröffentlicht Breusing zehn weitere Werke, u.a. zur Geschichte der Schifffahrt, des Schiffbaus und der Erdkunde. In »Zur Geschichte der Kartographie« greift er Christoph Kolumbus an mit den Worten: *Ich kann Columbus nicht einmal für einen tüchtigen Seemann halten. Hätte er die Pinzonen nicht bei sich gehabt, er würde nie bis Westindien gekommen sein.*<sup>53</sup> Diese Behauptung nimmt er später allerdings weitestgehend zurück. Er selbst sieht in dieser Arbeit seine wichtigste. In Fachkreisen erachtet man die beiden Arbeiten »Die Nautik der Alten« und die Biografie Mercators als Schwerpunkte seines wissenschaftlichen Schaffens. Gelobt wird besonders, dass er mit der Biografie Licht in die Geschichte der Kartographie bringt.<sup>54</sup>

In den folgenden Jahren wird Breusing häufig als Sachverständiger herangezogen, wenn es z.B. um die Betonung der Weser geht, und man legt großen Wert auf seinen Rat, die Prüfung der Steuerleute betreffend. Sein umfangreiches Wissen historischer Einzelheiten wird geschätzt. Allgemein bekannt ist seine große Vorliebe für deutsche Bezeichnungen. So sind die Begriffe »conforme« und »äquivalente Projektion« durch seine Anregung als »winkeltreue« und »flächentreue Projektion« in die Geografensprache eingegangen.

Ab und zu wird er zu Vorträgen eingeladen. Als in Duisburg ein Mercator-Denkmal errichtet wird, hält Breusing 1869 einen Vortrag über den zu Ehrenden. Bei den Recherchen zu seiner Mercator-Biografie findet Breusing sogar heraus, dass seine Frau in direkter Linie von Mercator abstammt. Zu dem berühmten Seebuch, der ersten Segelanweisung, die im 15. Jahrhundert in Flandern entstanden war und die Karl Koppmann 1876 überarbeitet und erweitert bei Kühnemann in Bremen herausgibt, schreibt Arthur Breusing die nautische Einleitung.

Anlässlich des Geografen-Tages 1883 in Frankfurt am Main verfasst er den »Leitfaden durch das Wiegenalter der Kartographie bis zum Jahre 1600, mit besonderer Berücksichtigung Deutschlands«. Sechs Jahre später wird er zum »Korrespondenten der historisch-philologischen Klasse der königlichen Gesellschaft der Wissenschaften in der Georgia-Augusta in Göttingen« ernannt und hält im folgenden Jahr, 1890, auf dem Naturforschertag in Bremen einen viel beachteten Vortrag zur Geschichte der Kartografie.

## Privates

Am 26. April 1863 wird ein neuer Breusing in Bremen geboren. Er heißt Friedrich Gustav. Eineinhalb Jahre später wird Hermann Arthur, zwei Jah-

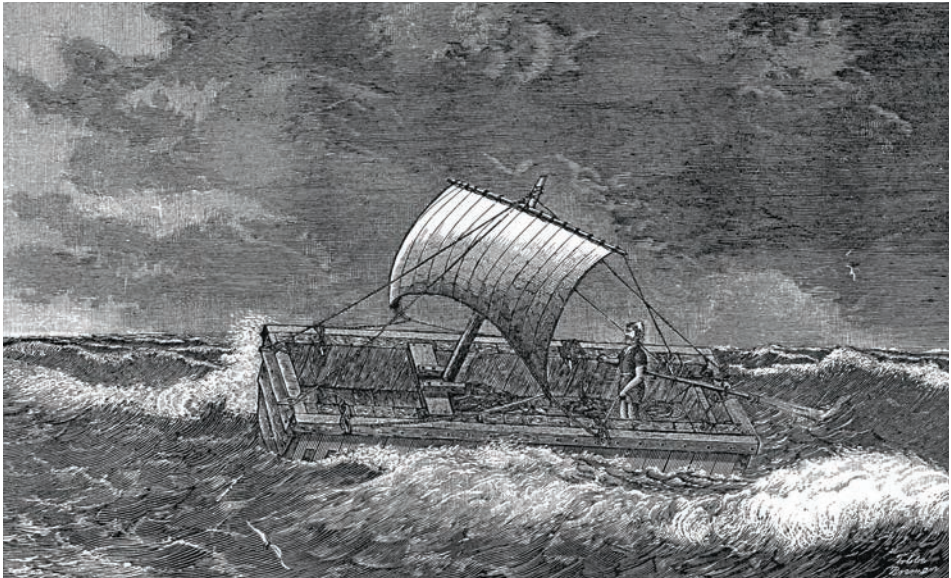
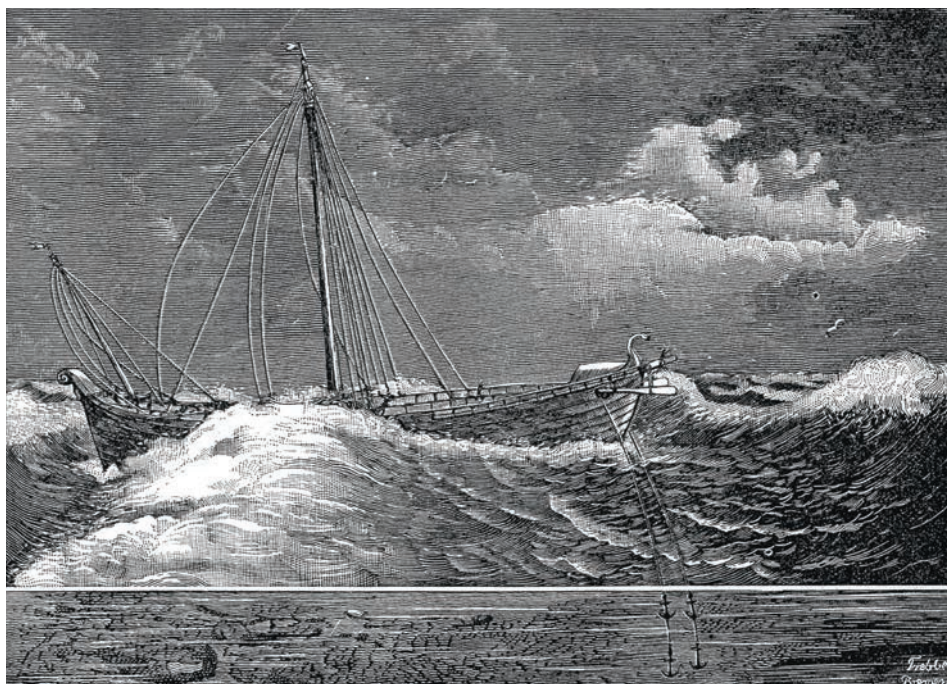


Abb. 49–52 Diese vier Holzschnitte ließ Breusing für sein Buch »Die Nautik der Alten«, erschienen 1886, nach seinen Angaben fertigen. Der bremische Bootsmann Trebbe hatte vorher davon Kreide-Skizzen angefertigt. Die Abbildung links oben soll veranschaulichen, dass Schiffe mit gleichem Wind in zwei entgegengesetzte Richtungen segeln können. Die beiden Schiffe im Vordergrund können nicht in den Hafen einlaufen. Sie müssen so lange mit halbem Wind hin- und herfahren, bis der Wind seine Richtung ändert. Das dritte Schiff (in der Mitte) verlässt den Hafen vor dem Winde segelnd. Die Abbildung links unten stellt das Blockschiff des Odysseus in dem Moment dar, als Poseidon die Wolken und den Sturm entfesselt. Die rechte obere Abbildung zeigt das



Schiff des Apostels Paulus, als es im schweren Sturm vor Anker und Trossen reitet. Hierzu kritisiert Breusing, dass die Kabel viel zu steil hängen: *Da, wo sie aus dem Schiff treten, müssen sie eine fast waagerechte Richtung haben.* Die Abbildung rechts unten zeigt ebenfalls das Schiff des Apostels Paulus am Morgen nach der drohenden Strandung mit eingeholten Anker vor Wind und schwerer See ablaufend.

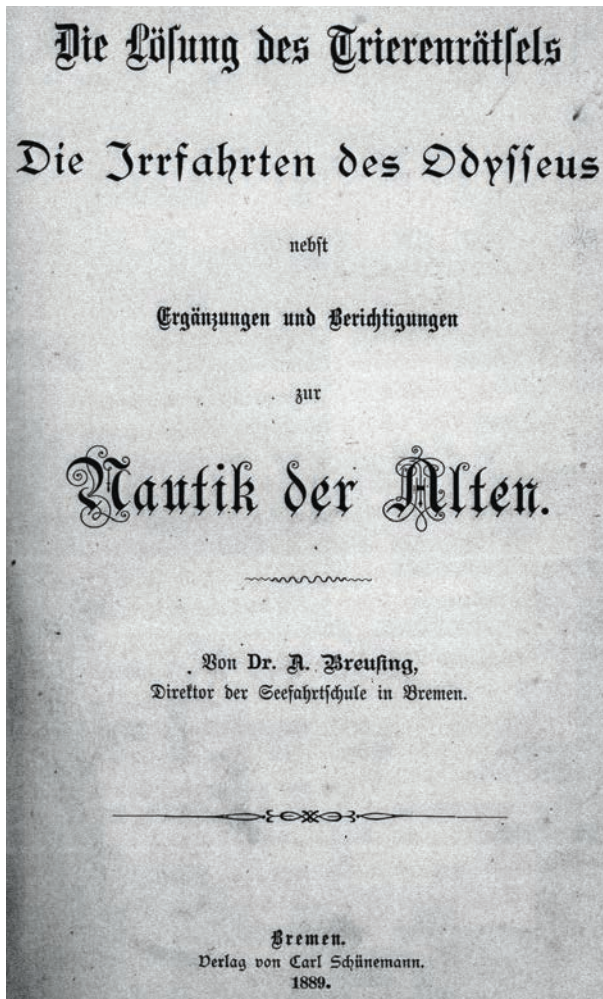


Abb. 53 Die Titelseite zu »Die Lösung des Trierenrätsels«, »Die Irrfahrten des Odysseus«, nebst Ergänzungen und Berichtigungen zur »Nautik der Alten«, erschienen 1889, mit einer handschriftlichen Widmung von Arthur Breusing's Frau Emma versehen und nach seinem Tod der Seefahrtsschule vermacht.

re danach Siegfried Bismarck geboren, nach drei weiteren Jahren Helmuth Gotthold und nach vier Söhnen am 14. Juni 1871 die Tochter Therese Wilhelmine Adelgunde.

Zwischen all den persönlichen Ereignissen finden immer wieder große Familienfeste statt, so z.B. eine Doppeltaufe in Osnabrück. Am 28. Februar 1864 sollen Onkel Carls Enkel Philipp (Finkenstädt) und Auguste (Rackhorst) im Kreise der Familie getauft werden. Ungefähr 30 bis 40 Personen finden sich im Haus Große Straße 43 ein. Auch der 46-jährige Arthur Breusing und seine Frau Emma sind unter den Gästen. Auch Bruder Georg ist mit seiner Frau Dora aus Emden angereist. Onkel Carls Schwiegertochter Auguste wird sich wohl um die Vorbereitungen für das Fest gekümmert haben. Da müssen Kinderfrauen, Köchinnen, Küchenhilfen, Wasch- und Putzfrauen engagiert und angewiesen werden. Und dann die Garderobe: Nicht nur Auguste lässt

sich ein festliches langes Kleid bei der Schneiderin nähen, nein, auch die sechs Töchter sollen schön aussehen, und der dreijährige Ernst braucht einen neuen Hosenanzug mit kurzen Beinen.

Onkel Carls Tochter Helene, Gattin des Kaufmanns Philipp Finkenstädt, wird nach der Geburt des achten Kindes noch geschwächt sein, mit 43 Jahren ist sie ja auch nicht mehr die Jüngste. Philipp II. ist ja gerade erst geboren, und heute soll er getauft werden. Helenes Bruder Theodor tritt angemessenen Schrittes an den Flügel und alle stimmen ein in den Choral »Nun danket alle Gott«. In diesem Moment öffnen sich die Flügeltüren, und zwei Kinderfrauen tragen die wohlriechenden Babys in den Raum. Offensichtlich hat die Taufe nicht in der Kirche, sondern in der Großen Straße 43 stattgefunden.

Eine Woche später beschreibt der inzwischen 75-jährige Onkel Carl in einem langen Brief an seine Schwiegertochter Henriette die schöne Feier der Doppeltaufe mit folgenden Worten: ... *wie sie da, diese in Aller Herzen froh und dankbar gegen den Schöpfer willkommen Geheißenen so langgestreckt und ruhig durch die ganze Feyer hin, ... da – ich darfs wohl bekennen, überwältigte mich die Rührung, wie bei einer Taufhandlung noch nie. (Ein Paar seitwärts und still vergossene Tränen gaben mich der Fassung zurück ...)*.<sup>55</sup>

Die Breusings in Bremen geben ihrem dritten Sohn, der im Juli 1866 geboren wird, aus Verehrung für den preußischen Kanzler den Namen Bismarck. Der Standesbeamte weigert sich zunächst, diesen Namen zu akzeptieren, doch Vater Breusing fügt dem Namen noch Siegfried hinzu, um die große Freude über die siegreichen Tage des verehrten Bismarck aller Welt zu zeigen. Mit Stolz nennt er sich einen *Ultra-Bismärcker*.<sup>56</sup>

Arthur Breusing ist ein streitbarer, temperamentvoller Mann. Er liebt die heftigen Auseinandersetzungen, versteht es aber immer, mit Humor die Lacher auf seine Seite zu ziehen. Als in den 1870er-Jahren die Sozialdemokraten die Gemüter erregen, besucht er ihre Versammlungen und versucht den Gegner von seinen Argumenten zu überzeugen. Der Höhepunkt seines politischen Auftretens ist wohl die Rede, die er am Sedantag 1874 hält. Gerade von einer Reise durch die Schlachtfelder Elsaß-Lothringens zurückgekehrt, rollt er mit markigen Worten vor seinen Zuhörern die Geschichte des preußischen und deutschen Volkes auf. Die Rede beendet er mit den Worten: *Welche Wendung durch Gottes Führung!*<sup>57</sup>, und leitet über zu gemeinsamem Gesang. Die ganze Versammlung stimmt in das Lied »Nun danket alle Gott« mit ein.

Breusing nimmt nicht nur an politischen, sondern auch an kirchlichen Versammlungen teil, denn er ist auch ein tiefgläubiger Mensch. Von sich selbst sagt er: *Ich bin nur ein Navigationslehrer, das aber glaube ich auch in vollem Maße zu sein.*<sup>58</sup>



## Arthurs Onkel Carl Theodor Breusing

Arthurs Onkel Carl in Osnabrück ist ein enger Freund H.H. Meyers, des großen Bremer Reeders, der nicht nur das Schifffahrtsunternehmen Norddeutscher Lloyd gründet und 31 Jahre lang, bis 1888, als Vorsitzender des Verwaltungsrats an der Spitze dieser Reederei steht, sondern auch die Bremer Bank ins Leben ruft, die Hamburg-Bremer Feuerversicherungs-Gesellschaft und den Bau eines neuen Börsengebäudes vorantreibt. H.H. Meyer spielt fast fünf Jahrzehnte eine hervorragende Rolle als Parlamentarier, und die 1865 in Kiel gegründete Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger wählt ihn zu ihrem ersten Vorsitzenden.

Da Onkel Carl für seinen Sohn Rudolf eine Kaufmannskarriere plant, bildet er Rudolf drei Jahre in seiner Bank in Osnabrück aus und schickt ihn dann zu seinem Freund Meyer nach Bremen. Meyer erlässt Rudolf drei Jahre; statt der sechs Jahre, die üblich sind, lernt Rudolf drei Jahre im Meyer'schen Kontor, um ein gut ausgebildeter hanseatischer Kaufmann mit Weitblick zu werden. Auch Meyer hatte 15 Lehr- und Wanderjahre, davon sechs Jahre in Amerika, hinter sich, als er sich wieder in seiner Heimatstadt Bremen niederließ. Da Onkel Carls Bankgeschäfte bestens laufen, gründet er in New York, Broadway No. 421, eine Filiale.

## Arthurs Bruder Georg Breusing

Arthurs jüngerer Bruder Georg ist inzwischen, nach einem Jurastudium in Göttingen, Oberzollinspektor in Emden, verheiratet und Vater von vier Kindern, von denen der älteste Sohn Alfred später Admiral wird.

Die Schiffskatastrophen-Meldungen der damaligen Zeit bewegen ihn sehr. Angefangen mit der Strandung des Auswandererschiffes JOHANNE auf Spiekeroog, die 84 Menschen das Leben kostet, stranden oder gehen in rauer See bis 1861 76 Schiffe an der ostfriesischen Küste unter. Georg schlägt deshalb die Errichtung von Rettungsstationen vor. Er will diese menschlichen Katastrophen nicht mehr als gottgegeben hinnehmen. In die gleiche Richtung gehen die Zeitungsartikel des Bremer Seefahrtlehrers Adolph Bermpohl, der zusammen mit dem Bremer Notar C. Kuhlmay nach dem Untergang der englischen Brigg ALLIANCE vor Borkum um humanitäre Hilfe kämpft.

In der Bevölkerung ist ein langsames Umdenken zu beobachten, und so gründet Georg, allen Schwierigkeiten zum Trotz, am 2. März 1861 in Emden den ersten Rettungs-Verein für Schiffbrüchige. Der offizielle Name lautet »Verein zur Rettung Schiffbrüchiger an den ostfriesischen Küsten«. Damit ist dieser Verein der Vorläufer der unter Beteiligung von Arwed Emminghaus 1865 in Kiel gegründeten Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. 1868 schließen sich beide Vereine zusammen. Georg wird Abgeordneter des »Ostfriesischen Cartellvereins«, später Vorsteher. In dieser



Abb. 54 Carl Theodor Breusing (1789–1867). (Privatbesitz Richard Gersie)



Abb. 55 Hermann Henrich Meier (1809–1898), Kaufmann, Reeder und Parlamentarier. (Handelskammer Bremen; Foto: Verf.)

Funktion vertritt er bei Tagungen in Stettin, Berlin, Oldenburg und Stralsund den Verein. Georg geht deshalb auch zu Recht als der große »Verwirklichter« in die Geschichte der DGzRS ein.

Als Beginn der deutschen Polarforschungsaktivitäten kann man wohl die ersten brieflichen Kontakte zwischen August Petermann, Professor für Geographie in Gotha, und Arthur Breusing, dem Direktor der Bremer Steuermannsschule, im Sommer 1865 bezeichnen. Petermann lädt Breusing zur Teilnahme an der Sitzung seines »Nordfahrtausschusses« ein. Zwar ist Breusing verhindert, bietet aber in einem Brief vom 14. Dezember 1865 weitere Unterstützung an und schlägt eine Voruntersuchungsfahrt mit einem kleinen Gaffelschoner vor.

Das Ziel dieser Expedition ist es, die im Vergleich zur englischen und holländischen rückständige deutsche Nordseefischerei nach vorn zu bringen. Die Proteinressourcen für die Volksernährung und die sich daraus ergebende Fischvermarktung, sogar die Essgewohnheiten der deutschen Bevölkerung werden diskutiert. Auch die Gründung einer deutschen Fischerei-Gesellschaft mit Sitz in Bremen wird für möglich gehalten. Die Erschließung des ostfriesischen Hinterlandes und der Ausbau des Hafens in Emden sind weitere Ziele.

Im Brief an Petermann vom 15. August 1865 schlägt Arthur Breusing vor, den von ihm sehr geschätzten Kapitän Hagemann dem königlich preußischen



Abb. 56 Georg Friedrich Breusing (1820–1882). (Foto: DGzRS/Die Seenotretter)

**Emden, 2. März.** Wir freuen uns, die angenehme Mittheilung machen zu können, daß der hier projectirte Verein zur Rettung Schiffbrüchiger an den ostfriesischen Küsten nunmehr als konstituit zu betrachten ist. Die behuf Bildung desselben von der provisorischen Kommission zusammenberufene General-Verammlung fand heute unter zahlreicher Theilnehmung hiesiger Einwohner statt, auch waren dazu von Leer, Papenburg und Norden Deputirte entsandt. Herr Ober-Zoll-Inspektor Breusing eröffnete die Verhandlungen mit einer passenden Ansprache, in welcher derselbe die Nothwendigkeit eines solchen Vereins für unsere Provinz näher erörterte. Die vielen im vorigen Jahre stattgehabten Unglücksfälle zur See und besonders der dadurch verursachte große Verlust an Menschenleben habe eine Anzahl hiesiger Herren veranlaßt, zur Errichtung eines derartigen Vereins thätig zu sein, und habe eine diezerhalb am 30 Jan. d. J. angelegte Zusammenkunft allseitig beifällige Aufnahme gefunden. In derselben seien sodann die Herren D.-Zoll-Inspektor Breusing und Kaufmann R. Heemstma mit der Entwurfung der Statuten, sowie mit einer Einladung an die Schwesterstädte Leer, Papenburg und Norden zum Beitritt beauftragt, welcher Einladung auf das Bereitwilligste

Abb. 57 Zeitungsnotiz zur Gründung des »Vereins zur Rettung Schiffbrüchiger an den ostfriesischen Küsten« am 2. März 1861 in Emden. (Ostfriesische Zeitung vom 5. März 1861)

Marineoffizier Korvettenkapitän Werner zur Seite zu stellen. Kapitän Werner soll die Leitung übernehmen. Kapitän Hagemann, ein Schüler Breusing's, ist zu dieser Zeit gerade mit der Bauaufsicht eines Schiffes beschäftigt. Sein Reeder ist aber bereit, ihn für drei Monate zu beurlauben. *Er ist ein Mann von höchstem persönlichen Muthe und der kräftigsten Ausdauer, wie es für eine solche Recognoscirungsfahrt nöthig ist und vom größten Inbrunste für Ihren Plan beseelt*, schreibt Breusing an Petermann.<sup>59</sup> An Kapitän Werner schreibt Breusing ebenfalls einen Brief.

Es bildet sich ein Gremium aus Wirtschafts- und Seefahrtskreisen zur Vorbereitung der ersten deutschen Nordpolarexpedition. Im Auftrag des Bremer Polarkomitees erwirbt Carl Christian Koldewey im April 1868 die in Norwegen gebaute Jagt GRÖNLAND. Auch Koldewey, der schon vier Wochen später mit der GRÖNLAND und elf Mann Besatzung von Norwegen aus Richtung Arktis aufbricht, war einer der besten Schüler Arthur Breusing's. Zweimal versucht die Mannschaft vergeblich, den Eisgürtel zu durchbrechen. Sie geben auf und segeln nach Spitzbergen, wo sie wieder ins Packeis geraten. Am 9. Oktober 1868 läuft die GRÖNLAND in Bremerhaven ein. Die Expeditionsteilnehmer werden in Bremerhaven und Bremen stürmisch gefeiert.

Nach dieser erfolgreichen Expedition, die auch viele Spendengelder einbringt, plant Petermann schon für das nächste Jahr eine zweite, größere Expedition. Der hierfür vorgesehene Schoner, der zusätzlich mit einer

Dampfmaschine ausgerüstet ist, wird auf den Namen GERMANIA getauft, den Namen, den eigentlich schon die GRÖNLAND tragen sollte. Diesmal soll der Segler von einem zweiten Schiff begleitet werden. Das Handelsschiff FULTON wird zum Expeditionsschiff umgebaut und erhält den Namen HANSA. Kapitän Koldewey, der expeditionserfahrenere, führt die GERMANIA. Für die HANSA hat man Kapitän Hagemann ausgewählt, den von Breusing bereits vier Jahre zuvor vorgeschlagenen Steuermann. Als beide Schiffe am 15. Juli 1869 feierlich in Bremerhaven verabschiedet werden, kann Arthur Breusing stolz darauf sein, dass beide Kapitäne an seiner Seefahrtsschule ausgebildet wurden.

### Exkurs: Das Haus Seefahrt

Das Haus Seefahrt, das aus einer Stiftung von 1545 hervorgegangen war und früher an der Hutfilterstraße stand, bekam 1875 an der Lützower Straße (westliche Vorstadt) ein neues Gebäude. Der Architekt H. Bredehorst hatte den Auftrag, einen Renaissancebau in Sandstein und Zement zu entwerfen und zu bauen. Die Mittelpforte aus Sandstein aus dem Jahr 1665 erhielt damals eine neue Pforte aus Schmiedeeisen. Ebenfalls aus dem Jahr 1665 stammte die Inschrift über der Eingangstür: »Navigare necesse est, vivere non est necesse«. Im Mittelbau befanden sich zwei Säle. In dem kleinen wurden Versammlungen abgehalten, auch konnten hier die Kapitänswitwen ihren Freitagsgottesdienst feiern. Die Wände schmückten Wappentafeln der Kaufleute und Kapitäne. Die Wände des großen Saales waren mit Darstellungen des Künstlers Arthur Fitger geschmückt. Hier fand die traditionsreiche Schaffermahlzeit statt, die einmal jährlich abgehalten wird. Dieser schöne Brauch gelebter Solidarität wird im Jahr 2019 bereits zum 475. Mal begangen – allerdings nicht im inzwischen vierten Haus der Stiftung Haus Seefahrt in Bremen-Grohn, sondern im Bremer Rathaus.

### Einschneidende Veränderungen

Durch die vom Norddeutschen Bund erlassenen Vorschriften über den Befähigungsnachweis der Seeleute tritt eine grundlegende Veränderung im deutschen Navigationsschulwesen ein. Die regional unterschiedlichen Ausbildungsgänge sollen endlich vereinheitlicht werden, weshalb die neuen Regeln vorsehen, dass die Steuerleute bremischer Schiffe nicht mehr in Bremen geprüft sein müssen. Auch der Unterricht verändert sich grundlegend. Man verlangt jetzt von den unteren Klassen längere Mindestfahrzeiten, praktische Berufserfahrung und Kenntnisse in der Seemannschaft. Prüfungen werden nur noch mündlich abgehalten. Bis jetzt haben die Hansestädte und Seeuferstaaten über die Prüfungsordnungen bestimmt. Jetzt verlangt



Abb. 58 Erste Seite eines Seefahrtbuches aus dem Jahre 1863. Ausgestellt vom Seemannsammt dient es den Seeleuten als Nachweis für die geleistete Seefahrtszeit und ist gleichzeitig Passersatz. In den Räumen des Hauses Seefahrt wurden 1799 die ersten Seefahrtsschüler ausgebildet. Das ist wohl der Grund dafür, dass auf der Innenseite der alten Seefahrtbücher die barocke Eingangspforte aus dem 17. Jahrhundert abgebildet ist. (Hochschule für Nautik, Bibliothek)

der Bund eine einheitliche Regelung. Das ruft natürlich heiße Diskussionen und starke Gegenwehr auf den Plan.

Breusing fährt zu den Vorverhandlungen nach Berlin. Zusammen mit den Delegierten aus Hamburg und Oldenburg lehnt er die preußischen Vorschläge kategorisch ab. Die hohe wissenschaftliche Ausrichtung in Bremen wird zwar anerkannt, aber die anderen Küstenstaaten am Verhandlungstisch fordern, dass die praktische Ausbildung stärker in den Vordergrund gerückt werden müsse. Am 1. April 1870 treten die neuen Bestimmungen in Kraft, die sich am Vorbild Preußens orientieren.

Breusing steht den neuen Bestimmungen mit großer Abneigung gegenüber und bekämpft sie bei jeder Gelegenheit, die sich ihm bietet. Sie bedeuten für ihn, dass er das in 20 Jahren hart erkämpfte Unterrichtssystem aufgeben muss. Der hohe Ausbildungsgrad der Bremer Navigationsschule war immer sein ganzer Stolz gewesen. Jetzt soll alles vereinheitlicht wer-

den. Das sind aber nicht seine einzigen Sorgen. Während er noch für andere Regelungen kämpft, stirbt sein zweiter Sohn, Arthur, im zarten Alter von dreieinhalb Jahren.

### Die neue »Seefahrtschule an der Piepe«

Inzwischen Mitglied der Bremer Bürgerschaft, gibt Breusing nicht auf, für eine neue Schule zu kämpfen. Als die Reichsprüfungsinspektion kritisiert, dass das alte Gebäude an der Wichelnburg keine Möglichkeit zu astronomischen Beobachtungen bietet, sieht er endlich eine Chance, in ein Haus einzuziehen zu können, das den wachsenden Ansprüchen der Schule gerecht wird. Das alte Gebäude ist nur gemietet, sollte nur eine Übergangslösung sein und steht jetzt schon 23 Jahre am Stephanitor.

Breusing nutzt jede Gelegenheit, um für sein neues Projekt zu werben. Allmählich sind auch die Bremer Senatoren, unter ihnen viele Kaufleute, dafür, dass *einerseits der bewährte Ruf und in Verbindung damit die Frequenz unserer Schule ungeschmälert erhalten bleibt, andererseits aber und ins besondere auch dem deutschen Seemann in bisheriger Weise ein jährlich mehrmaliger Eintritt in dieselbe möglich gemacht werde ...*<sup>60</sup>

Unter den Befürwortern, die sich inzwischen für die Sache einsetzen, ist u.a. Senator Gröning. Der Neubau soll auf der Bastion am Alten Wall neben einer der letzten Wall-Mühlen gebaut werden. Bauinspektor Rippe, Baudirektor Schröder und Breusing arbeiten schon an der Planung, da verkündet die Bürgerschaft, dass das Gelände nicht zur Verfügung stehe. Die an der Kleinen Weser gelegene Wurthmann'sche Mühle, östlich des Bunten Tors am Neustadtsgraben, wird als Alternative angeboten.

Dieser Platz ist alles andere als zentral gelegen, und Breusing lehnt ihn anfangs ab. Dann aber einigt man sich, und im Jahre 1876 wird der Neubau genehmigt. Die Pläne sehen neben den drei Unterrichtsräumen einen Prüfungsraum, eine Bibliothek, eine Sternwarte, ein Besteckzimmer und eine Direktorenwohnung vor. An der Südseite sollen eine Terrasse und ein Beobachtungsturm gebaut werden. Die Vorstellung, nicht in der Schule zu wohnen, ist für Arthur Breusing absolut abwegig. Die Baukosten betragen 115 000 Mark, und am 1. Oktober 1877 wird die neue Bremer Seefahrtschule auf dem Neustadtswall bezogen. Bei den Bremern heißt sie »Seefahrtschule an der Piepe«.

Das Ende des 19. Jahrhunderts bringt goldene Zeiten für die Bremer. Dem Wasserbauingenieur Ludwig Franzius gelingt es, das Flussbett der Weser zu korrigieren und damit den Schiffen wieder die Einfahrt nach Bremen zu ermöglichen. Das erste Hafenbecken entsteht, der Europahafen, und wird 1888 eingeweiht. Auch der Norddeutsche Lloyd (NDL), Bremens Reederei von Weltruf, trägt u.a. durch die Aufnahme der Reichspostdampferfahrt



Abb. 59 Die Seefahrtsschule am Neustadtswall, die am 1. Oktober 1877 bezogen wurde. Sie hatte drei Klassenräume, einen Prüfungsraum, ein Besteckzimmer und eine Bibliothek. An der Südseite befanden sich eine Terrasse und ein Beobachtungsturm. (Aus: Seefahrtsschule – Hochschule für Nautik Bremen. 25.4.1799–25.4.1974. Bremen, ca. 1975)

nach Ostasien 1886 und durch die Beförderung der Auswanderer zum Aufschwung bei. Im Vergleich zu den Schiffen der anderen (deutschen, englischen, französischen, niederländischen, dänischen und italienischen) Gesellschaften befördert der NDL die meisten Zwischendecks-Passagiere nach New York, 1890 sind es 67 775. Zwischen 1881 und 1890 wird die höchste Auswandererquote verzeichnet.

Bremen entwickelt sich zur Welthandelsstadt. Um das nach außen zu demonstrieren, findet 1890 die »Nordwestdeutsche Gewerbe-, Industrie-, Handels-, Marine-, Hochseefischerei- und Kunstausstellung« statt. Bremen ist der erste und bedeutendste Tabakmarkt, auch für Baumwolle und Reis nimmt man eine international bestimmende Position ein. Die Stadt wächst rasant: Zwischen 1870 und 1890 steigen die Einwohnerzahlen von ca. 80 000 auf ca. 125 000.

Das Stadtbild verändert sich. Die Enge der Alt- und Vorstadt gehört der Vergangenheit an. Neue Krankenhäuser, Schulen, Bahn- und Postgebäude, Brücken und Denkmäler bestimmen das Stadtbild, und Ein- und Zweifamilienhäuser nach dem Grundriss des »Bremer Hauses« werden errichtet. Seit 1884 können die Bremer Familien sich im Bürgerpark vergnügen, und die erfolgreichen Kaufleute und Reeder der Gründerjahre zeigen ohne hanseatische Zurückhaltung ihren Wohlstand durch repräsentative Villen und einen aufwendigen Lebensstil.

Die sogenannte Bundesvorschrift bringt für die Navigationsschule viele Veränderungen mit sich. Das hat zur Folge, dass ein dritter Lehrer angestellt werden muss. Breusing ist also erneut auf der Suche nach einem geeigneten Lehrer und findet ihn in Carl David Schilling. Schilling, Kaufmannssohn aus Berlin, der seine ersten Lebensjahre in Triest verbracht und nach dem Besuch des Gymnasiums in Berlin Mathematik und Physik in Göttingen und Berlin studiert hat, ist kein Unbekannter für ihn. Im Jahr von dessen Promotion zwei Jahre zuvor waren sich beide schon einmal begegnet. Bereits damals



Abb. 60 In diesem schönen Bremer Haus, Contrescarpe 117, wohnte Senator Johann Friedrich Abegg mit seiner Familie seit 1840. 1853 zog sein Schwiegersohn Anton Gloystein (aus der Reederfamilie Gloystein) mit Abeggs Tochter ein. (StA Bremen, Bildarchiv)

hatte Breusing versucht, ihn für die Bremer Schule zu gewinnen, aber Schilling macht zunächst noch eine Ausbildungsreise auf der Bark *MELUSINE* nach China, bevor er am 1. April 1882 seinen Dienst in Bremen antritt. Dadurch ist auch ihm die praktische Seemannschaft nicht mehr fremd.

Die Zusammenarbeit zwischen Breusing und dem neuen Lehrer geht weit über die täglichen Besprechungen hinaus, denn Breusing zieht Schilling jetzt auch zu seinen literarischen Arbeiten heran. Die »Steuermannskunst« und die »Nautischen Tafeln« werden überarbeitet, und an den Gutachten für den Senat beteiligt er ihn auch. Zwei Jahre später kommt ein weiterer junger Lehrer hinzu: Albrecht Mühleisen wird für den erkrankten Lehrer Bermpohl eingestellt.

Aus dem Jahresbericht der Seefahrtsschule für 1890 geht hervor, dass in diesem Jahr in Bremen drei Kurse für Steuerleute angeboten werden. 51 Schüler nehmen das Angebot an. Außerdem werden 19 junge Männer zu Schiffern ausgebildet. Die Tendenz ist steigend. Noch zwei Jahre zuvor besuchten lediglich 58 Schüler die Seefahrtsschule. Von den jetzt 70 Schülern melden sich 66 zur Prüfung an, und 58 von ihnen verlassen die Schule mit einem Steuermanns- bzw. Schifferpatent.

Die Prüfungskommission für Seeleute setzt sich in diesem Jahr wie folgt zusammen: Direktor der Seefahrtsschule: Dr. Breusing (Vorsitzer), Lehrer der Seefahrtsschule: Dr. Romberg (stellvertretender Vorsitzer), Dr. Schilling,





Abb. 61 Das dreigeschossige Haus Contrescarpe Nr. 52 war eines von zwei gleichen Häusern, die der Maurermeister Friedrich Wilhelm Docke 1866 erbaute. Eines der beiden Häuser erwarb der Kaufmann August Ludwig Muhle. Contrescarpe Nr. 51 wurde im Zweiten Weltkrieg völlig zerstört, während Nr. 52 fast im ursprünglichen Zustand erhalten blieb. Im gleichen Jahr 1866 ließ auch der Kaufmann Friedrich Vietor durch den Baumeister Heinrich Gottfried Dietrich an der Contrescarpe Nr. 50 ein Haus erbauen. (StA Bremen, Bildarchiv)

Abb. 62 (unten) Die Häuser Schlachte 31 A bis 34 mit den zwischen ihnen liegenden Rückfronten von Häusern der Langenstraße, von der Weser aus gesehen, mit Fähranleger und Weserkahn. Foto vom 5. August 1871. (Focke-Museum, Bremen)



Johannes Sellmann, Johann Friedrich Meyer; als Stellvertreter der Lehrer der Seefahrtsschule: Mühleisen, Wasserschout, Hartmann, Hermann Steengrafe, Diedrich Klamp; als außerordentlicher Lehrer für Hygiene: Dr. med. Diedrich Kuhlenkampff; als außerordentlicher Lehrer für Maschinenkunde: Fabrikeninspektor Wegener. Bei Schiffer-Prüfungen ist außerdem die Anwesenheit eines auswärtigen Navigationslehrers in Form eines Lehrers der Navigationsschule in Elsflath erforderlich.<sup>61</sup>

Breusing arbeitet viel, vielleicht zu viel, denn im Sommer 1888 erleidet er einen Schlaganfall. Darauf folgt eine schwere Lungenentzündung. Er



Abb. 63 Die Straße Hinter Stephanikirchhof gegen Westen, ab Einmündung der Diepenau, nach dem Brand vom 22. Juni 1868 mit Brandbekämpfern und Schaulustigen. Laut Adressbuch befand sich das Seemannsheim 1867 Hinter Stephanikirchhof Nr. 18. (Focke-Museum, Bremen)

erholt sich aber wieder, arbeitet nach wie vor noch an seiner »Geschichte der Nautik« und unterstützt die Planungen einiger Seefahrtsschüler, die am 1. Februar 1889 eine nautische Verbindung mit dem Namen »Tritonia« ins Leben rufen wollen. Ziel dieser Aktivitäten soll die Hebung des Ansehens der Seefahrtsschüler sein, gemeinsames Lernen und Kameradschaft unter den Mitgliedern. Die Verbindung soll die jungen Seefahrtsschüler in allen Lebenslagen unterstützen, ihnen Halt geben. Ganz bewusst haben die elf Gründungsmitglieder einen maritimen Namen gewählt. Triton, der Sohn des Meeresherrn Poseidon, und seine Gefährtin Amphitrite sollen den »Tritonen« vorangehen, ihre Schutzheiligen sein.



Abb. 64 Familie Breusing am 8. Juni 1890. Von links Tochter Adelgunde, Arthur Breusing, Ehefrau Emma und Sohn Helmuth. (Foto: Privatbesitz)

**1891. Januar 2.**

**2. Ergebnis der Prüfungen im Jahre 1890.**

Es haben sich der Prüfung unterzogen in der

1. Steuermannsprüfung	11,	davon nicht bestanden	2		
2. "	12,	" "	"	"	1
3. "	15,	" "	"	"	2
1. Schifferprüfung	17,	" "	"	"	2
2. "	11,	" "	"	"	1
	im ganzen 66,		davon nicht bestanden 8		
	während das Vorjahr 62,		" " " "		7
	das Jahr 1888 56,		" " " "		8

aufzuweisen hatte.

Von den im Jahre 1890 bestandenen Prüflingen waren:

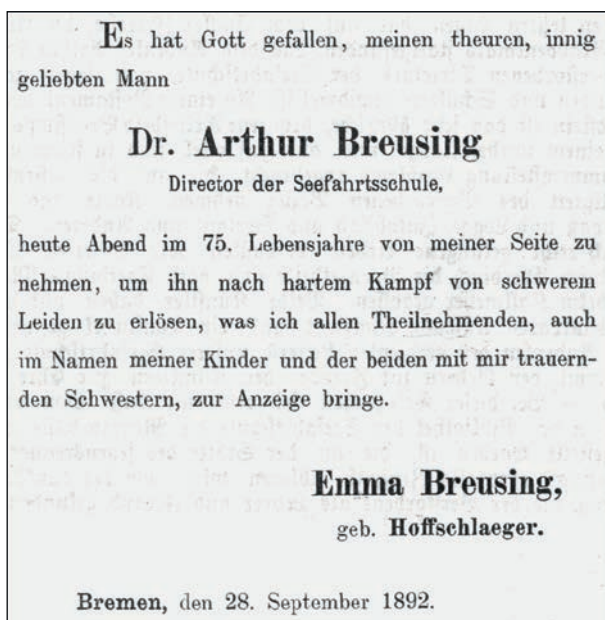
	Bremer	Olden- burger	Preußen	andere Deutsche	im ganzen
Steuerteute	15	0	16	2	33
Schiffer	9	2	13	1	25
Zusammen	24	2	29	3	58

Die Behörde für die Seefahrtsschule.

(gez.) <b>Barthausen,</b> Vorsteher.	(gez.) <b>Detmar H. Zinke,</b> Rechnungsführer.
---	--

Abb. 65 Ergebnis der Prüfungen im Jahre 1890 vom 2. Januar 1891. (StA Bremen)

Abb. 66 Todesanzeige Breusing vom 28. September 1892.



Am 28. September 1892 stirbt Friedrich August Arthur Breusing. *In schwerer, schmerzvoller Krankheit hatte er den sehnlichsten Wunsch, noch einmal an seinen Schreibtisch zurückkehren zu können, um eine Arbeit, die ihm am Herzen lag – ... über die Instrumente zur Zeit der Entdeckung Amerikas – abfassen zu dürfen.*<sup>62</sup>

Arthur Breusing wird am 1. Oktober 1892 feierlich in der Nähe des bekannten Bremer Pädagogen-Ehepaares August und Johanne Kippenberg auf dem Waller Friedhof beigesetzt, ein würdiger Platz, denn wie sie ist auch er aus der Bremer Schulgeschichte des 19. Jahrhunderts nicht wegzudenken. Später, im Juli 1894, lassen seine Schüler und Freunde ein Grabdenkmal für ihn aufstellen.

Wie es in der bildungsbürgerlichen Welt des 19. Jahrhunderts üblich ist, enthält der Grabstein im oberen Teil ein Bildnisrelief des Verstorbenen, das umrahmt ist von einem Lorbeerkranz. Am Fußsockel sind eine Karte, Erdkugel, Kompass und Logge, Jakobstab und Sextant angebracht. Sie sollen auf die wissenschaftlichen Verdienste des Verstorbenen hinweisen. Heinrich Romberg, inzwischen 59 Jahre alt, wird Breusings Nachfolger als Direktor der Seefahrtsschule.

Die Grabstelle am Ufer eines Seerosenteiches besteht nicht mehr, aber das von den Künstlern Friedrich Everding und Wilhelm Kallmeyer angefertigte bronzene Reliefbild hängt heute im Eingangsbereich der Hochschule Bremen, in der nach wie vor junge Kapitäne ausgebildet werden.

**\* Grabdenkmal für Arthur Breusing.** Man schreibt uns: In den letzten Tagen hat auf dem Waller Friedhof die Aufstellung des Grabdenkmals stattgefunden, das dem Andenken Arthur Breusing's, des verstorbenen Directors der Seefahrtsschule, von seinen zahlreichen Freunden und Schülern gewidmet ist. An einem Postament von rothem Sandstein ist das sehr ähnliche, bronzene Reliefbild Breusing's umrankt von einem Lorbeerkranze und auf Fußsockel sind in stimmungsvoller Zusammenstellung Embleme angebracht, die auf die wissenschaftliche Thätigkeit des Verstorbenen Bezug nehmen. Karte und Erdkugel, Compaß und Logge, Jacobstab und Sextant und Aunderes. Die künstlerisch recht gelungene Arbeit verdanken wir unserem Mitbürger Friedrich Ewerding, die Bronzetheile sind nach Ewerding's Modell von Wilhelm Kallmeyer gegossen. Beide Künstler haben mit Liebe sich der dankbaren Aufgabe gewidmet und ein Kunstwerk geschaffen, das dem Andenken des verdienten Leiters unserer Seefahrtsschule zu dienen bestimmt, den Lebenden zur Freude, den Künstlern zur Ehre gereichen wird. — Bei dieser Gelegenheit sei erwähnt, daß schon vor einiger Zeit in der Bibliothek der Seefahrtsschule die Marmorbüste Breusing's aufgestellt worden ist, die an der Stätte des segensreichen Wirkens Breusing's ebenfalls Zeugniß ablegen wird von der dankbaren Verehrung, die der Verstorbene als Lehrer und Freund gefunden hat.

Abb. 67 Zeitungsnotiz vom 18. Juli 1894 über die Aufstellung des Grabdenkmals.



Abb. 68 Portrait Arthur Breusings im Eingangsbereich der Hochschule für Nautik in Bremen. Das bronzene Reliefbild wurde unter Direktor Martin Berger im August 1958, kurz nach der Einweihung der Seefahrtsschule an der Werderstraße, im Eingang angebracht. (Foto: Verf.)

## Schlussbemerkung

Es ist unbestreitbar, dass Breusing im hohen Alter den sich abzeichnenden Neuerungen in der seemännischen Ausbildung nicht mehr aufgeschlossen gegenüberstand. Ebenso unbestreitbar ist aber, dass er mit seiner wissenschaftlichen Arbeit die Grundlagen für eine moderne nautische Ausbildung gelegt hat. Die sich abzeichnenden Tendenzen, der praktischen nautischen Ausbildung wieder stärkeres Gewicht zu geben – so plante der NDJ den Bau von Segelschulschiffen –, betrachtete er kritisch. Breusing sah seine Grundthese, dass für Kapitäne eine grundlegende wissenschaftlich-theoretische Ausbildung Priorität vor der praktischen Ausbildung haben muss, gefährdet.

Seine besondere Leistung war es, klar beschriebene Ausbildungs- und Prüfungsstandards festgelegt zu haben. In der Vereinheitlichung der Ausbildungen durch den Deutschen Bund sah er die Gefahr, dass das Ausbildungsniveau auf den allgemein niedrigeren Standard sinkt. Heute wissen wir, wie wichtig eine solide wissenschaftliche Ausbildung ist, die aber auch einen Praxisbezug haben muss. Es ist das Verdienst Breusings, dass er die praktische Ausbildung um die zweite Säule, nämlich die wissenschaftlich-theoretische, ergänzt hat.

## Anhang: Veröffentlichungen Arthur Breusings in chronologischer Folge

Nautische Hilfstafeln, 1. Aufl. um 1851, 5. Aufl. 1885 (7. Aufl. 1902, 9. Aufl. 1909, 11. Aufl. 1917, 12. Aufl. 1923, 24. Aufl. 1972, 25. Aufl. 1981).

Monatsschrift für den deutschen Seemann, 1852.

Steuermannskunst, 1. Aufl. 1852, 2. Aufl. 1860, 3. Aufl. 1871, 4. Aufl. 1877, 5. Aufl. 1890, 6. Aufl. 1902, 7. Aufl. 1904, 8. Aufl. 1909, 9. Aufl. 1913, 10. Aufl. 1924.

Osnabrück'sche Sagen: De Eekbaum to Strohen; Lüürmanns Dink; Gespenter to Hörne. In: Osnabrücker Mitteilungen 3/1853, S. 245f.

Gerhard Kremer, genannt Mercator, der deutsche Geograph, 1. Aufl. 1869, 2. Aufl. 1878.

Lebenslauf desselben in der Allgemeinen deutschen Biographie (o.J.).

Zur Geschichte der Geographie: Flavio Gioja und der Schiffskompass; Regiomontanus, Martin Behaim und der Jakobsstab; Die Catena a poppa bei Pigassetta und die Logge. In: Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde, Bd. 4, 1869, S. 31–51 u. 97–115.

Das Seebuch in nautischer Beziehung [nautische Einleitung]. In: Karl Koppmann: Das Seebuch, Bremen 1876, S. XXXV–LIII.

Die Sprache des deutschen Seemanns. In: Jahrbuch des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung, Bd. 5, 1879, S. 1–20 u. 180–186.

- Nonius oder Vernier? In: *Astronomische Nachrichten*, Bd. 96, 1879, Nr. 2289, S. 129–134.
- Fraglehre für Seefahrtsschulen. 3. Aufl. Bremen 1880 (1.–2. Aufl. u.d.T. Katechismus der Steuermannskunst).
- Lebensnachrichten von Bernhard Barenius. In: *Petermanns Geographische Mittheilungen*, H. 4, 1880, S. 136–141.
- Zur Geschichte der Karthographie: La toleta de Marteloio und die loxodromischen Karten. In: *Kettlers Zeitschrift für wissenschaftliche Geographie*, Bd. 2, 1881, S. 129–195.
- Nautischer Atlas für den Gebrauch der Bremer Steuermannsschule (o.J.). Besprechung von U. Cartault, *La Triere Athenienne*, Paris 1881. In: *Philologische Rundschau*, Jg. 2, 1882, Nr. 46, S. 1457.
- Leitfaden durch das Wiegenalter der Karthographie bis zum Jahre 1600. Frankfurt a.M. 1883.
- Nautisches zu Homeros. In: *Jahrbuch für classische Philologie*, H. 2, 1885, S. 81–102, H. 2, 1886, S. 81–92, H. 1, 1887, S. 1–12.
- Die Nautik der Alten. Bremen 1886.
- Fraglehre für Seefahrtsschulen. Überarbeitet und erweitert von A. Breusing, Th. Niebour, A. Bermpohl und H. Romberg. 4. Aufl. Bremen 1889.
- Die Lösung des Trierenrätsels. Die Irrfahrten des Odysseus nebst Ergänzungen und Berichtigungen zur Nautik der Alten. Bremen 1889.
- Die nautischen Instrumente bis zur Erfindung des Spiegelsextanten. Bremen 1890.
- Das Verebnen der Kugeloberfläche für Gradnetzentwürfe. Leipzig 1892.

#### Anmerkungen:

- 1 Marcus, Christof, und Schoppmeyer, Dieter W.F. (Hrsg.): 200 Jahre Seefahrtsschule Bremen. Bremen 1999.
- 2 Nach Wolkenhauer, W.: Breusing, Arthur B. In: *Allgemeine Deutsche Biographie*, Bd. 47, Neudruck der 1. Aufl. Berlin 1971, S. 229.
- 3 Ratsarchiv Stadtsachen, *Ecclesiastica* 64, Schulfonds 4.
- 4 Gersie, Richard: *Chronik der Familie Finkenstädt*, Breusing und Bödeker. Osnabrück 1987, S. 177.
- 5 Niedersächsisches Landesarchiv, Standort Osnabrück (im Folgenden NLA OS), Dep 58 b, Nr. 131: Disziplinarakten betr. den Primaner Arthur Breusing, 1824–1838.
- 6 Krollage, Reinhard: Vor 200 Jahren geboren, vor 150 Jahren gestorben: Albert Lortzing. In: *Heimat-Jahrbuch für das Osnabrücker Land* 2001, S. 60.
- 7 Billenkamp zählte nur die Haushaltsvorstände.
- 8 NLA OS, Dep 3 b IV, Nr. 1588/89: Das Denkmal f. Justus Möser, Osnabrück 1836.
- 9 Lyra vertonte später den Text Emanuel Geibels »Der Mai ist gekommen«.
- 10 NLA OS, Dep 3 b IV, Nr. 2538: Akte, den Gymnasialschüler A. Breusing betr.
- 11 Ebd.
- 12 Ebd.
- 13 Ebd. Siehe auch Gersie (wie Anm. 4), S. 168.
- 14 Ebd.

- 15 Ebd.
- 16 Ebd.
- 17 Gemäß Auftrag der Schulkommission (StA Osnabrück, Disziplinarakte Breusing 1824–1838): *Dem Primaner Arthur Breusing ist hiedurch aufgegeben, von Plutarch's griechischer Lebensbeschreibung des Julius Cäsar während seines Verhafts eine lateinische Übersetzung zu Papier zu bringen.*  
*Namens der Schulkommission*  
*Osnabrück, 12. Octob. 1837*  
*JHB Fortlage, Dir.*
- 18 Von Arthur Breusing persönlich und handschriftlich verfasster Lebenslauf vom 21. Dezember 1861.
- 19 Georg-August-Universität Göttingen, Universitäts-Archiv, Dekanatsakten der Philosophischen Fakultät 145, 1861/1862.
- 20 Schneider, Rolf: Ungeliebter Kommisskopf auf dem Königsthron. In: Neue Osnabrücker Zeitung vom 17. November 2001.
- 21 Ebd.
- 22 Ein Denkmal für Zivilcourage. In: Neue Osnabrücker Zeitung vom 19. März 1998.
- 23 Das Corps »Guestphalia Göttingen« wurde 1801 gestiftet und kann lückenlos auf die »Westphälischer-Landsmannschaft« des Jahres 1770 zurückgeführt werden.
- 24 Himme, Hans-Heinrich (Hrsg.): Stich-haltige Beiträge zur Geschichte der Georgia Augusta in Göttingen. 220 Stiche aus den ersten 150 Jahren der Göttinger Universität. Göttingen, Zürich 1987, S. 95.
- 25 Univ. Göttingen (wie Anm. 19).
- 26 Weitere bekannte Mitglieder der »Guestphalia Göttingen« neben Heinrich Heine waren Wilhelm Emanuel von Kettler, Bischof von Mainz (Begründer der katholischen Soziallehre, Mitglied der Paulskirche), Ernst von Bodelschwingh, Kabinettsminister in Berlin während der Unruhen von 1848, Georg von Vincke, Führer der Altliberalen im Preußischen Parlament, Führer der Konservativen im Paulskirchenparlament 1848, Gegenspieler Bismarcks, Benedikt Waldeck, Linksliberaler, Unitarist, Gegenspieler Bismarcks, Mitglied des Reichstages nach 1871. Insgesamt waren acht Mitglieder dieser Verbindung später Mitglieder des Paulskirchenparlaments von 1848.
- 27 Private Korrespondenz mit Hans Becker von Sothen, Corps Hildeso-Guestphalia, Corps-Archiv Göttingen, 7. Juli 1993.
- 28 Zehn Jahre später wird es in der Tradition der »Hildesia« als »Corps Hildeso-Guestphalia« wiedereröffnet.
- 29 Göttingen'sche Wochenzeitung vom 17. April 1848.
- 30 Rede des Prorektors Francke. In: Himme (wie Anm. 24), S. 210.
- 31 Gersie (wie Anm. 4), S. 183.
- 32 Ebd.
- 33 Man sagt immer, die Revolution sei gescheitert. Es stimmt, dass die beschlossene Verfassung nie in Kraft trat. Doch die damals verkündeten Sätze »Alle Menschen sind vor dem Gesetz gleich«, »Alle Deutschen haben das Recht, Vereine und Gesellschaften zu bilden«, »Die Todesstrafe ist abgeschafft« stehen im Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949. Auch der Text der deutschen Nationalhymne »Einigkeit und Recht und Freiheit« ist aus diesen Tagen.
- 34 Vgl. Wiechers, Karl-Heinz: ... und fuhren weit übers Meer. Zur Geschichte der ostfriesischen Segelschiffahrt. Band II: Häfen der Ems. Norden 1988, S. 181.
- 35 1868 wurden Seepässe abgeschafft (danach Registerakten).
- 36 Breusing, Arthur: Die Nautik der Alten. Bremen 1886, S. 91.
- 37 Gelcich, Eugen: Arthur Breusing. In: Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik 15, 1893, S. 230–232, hier S. 232.



- 38 Univ. Göttingen (wie Anm. 19). – Um welche Krankheit es sich handelt, verrät Breusing nicht. Jahre später jedoch erwähnt er seinem Kollegen Schilling gegenüber, dass er an Malaria erkrankt war.
- 39 Vgl. Fulst, Otto: Gründung und Entwicklung der Seefahrtsschule in Bremen. In: Bremisches Jahrbuch 19, 1900, S. 36–93, hier S. 74.
- 40 Vgl. ebd., S. 80.
- 41 Wie Anm. 10.
- 42 Aus Briefen ist bekannt, dass es nicht selbstverständlich war, dass jeder Seemann Unterwäsche zum Wechseln besaß.
- 43 Heute steht ein Postgebäude auf dem Grundstück.
- 44 <https://de.wikipedia.org/wiki/Seemannsheim> (Aufruf am 27.08.2018).
- 45 StA Bremen, 2-R.11.h.3.b Bd. 1, Protokolle der Wasserschouts-Deputation.
- 46 Handelskammer Bremen, Archiv, S VI 3, Bd. 1, Nr. 34, Gehorsamster Bericht des Navigationslehrers Breusing über die im Auftrage seiner Behörde unternommene Reise nach den Navigationsschulen in Danzig ... Okt. 1858, S. 5.
- 47 Ebd., S. 6.
- 48 Ebd., S. 5.
- 49 Ebd., S. 24.
- 50 Aufzeichnung, mitgeteilt durch Frau Erna Bermpohl am 20. Januar 1961.
- 51 Univ. Göttingen (wie Anm. 19).
- 52 Ebd.
- 53 Gelcich (wie Anm. 37).
- 54 Eine Aufstellung aller Publikationen findet sich im Anhang.
- 55 Gersie (wie Anm. 4), S. 188.
- 56 Schilling, Carl David: Arthur Breusing. In: Abhandlungen des Naturwissenschaftlichen Vereins zu Bremen 13, 1893/1894, S. 91–105, hier S. 104.
- 57 Ebd.
- 58 Ebd., S. 105.
- 59 StA Bremen, 2-R.11., Schifffahrt zur See: Nordpolfahrt 1865–1875, S. 9.
- 60 Ebd., S. 124.
- 61 Bekanntmachung des Bundeskanzlers vom 30. Mai 1870. In: Bundes-Gesetz-Blatt 1870, S. 315.
- 62 Schilling (wie Anm. 56), S. 91.

#### Schlussbemerkung:

Die Verfasserin hat versucht, die Rechteinhaber an den Abbildungen zu ermitteln. Trotz aller Bemühungen ist dies jedoch nicht in allen Fällen gelungen. In einem solchen Fall wird um Nachsicht gebeten.

#### Anschrift der Verfasserin:

Monika Duensing  
Teerhof 52  
28199 Bremen  
Deutschland  
E-Mail: monikaduensing@t-online.de

## Friedrich August Arthur Breusing (1818–1892), Director of the Bremen School of Navigation: A Biography

### Summary

Born on 18 March 1818 the second son of five children, Friedrich August Arthur Breusing grew up and went to school in Osnabrück. Even as a child, Arthur was not one to shy away from confrontation. When he was twelve, his teacher wrote in his report that he had criticized the mistreatment of a schoolmate, and a brawl with a group of journeymen earned the nineteen-year-old grammar school pupil a week in the detention room. He received his A-levels in the autumn of 1838 and registered at the university in Bonn for the winter semester. Still unsure of what profession to pursue, he embarked on the study of classical philology.

Politically, the situation in 1830s Germany was turbulent. People were worried about the July Revolution that had broken out in Paris. There was an uprising in Göttingen. On 14 December 1837, the “Göttingen Seven” were dismissed from their professorial posts at the university by His Majesty the King because they had accused him of violating the constitution. Breusing’s Bonn phase came to an involuntary end on account of student disputes. He went to Berlin, attended – among other classes – lectures on geography by the great Carl Ritter, and – like his idol Alexander von Humboldt – tried to choose his courses on the basis of his professional goals: he had begun to dream of following in Humboldt’s footsteps and exploring faraway lands.

In the spring of 1841, Breusing registered at the university in Göttingen and became the revolutionary student leader. Already in his first year he rose to the status of senior of Göttingen’s oldest fraternity, the “Guestphalia Göttingen” corps. His life played out in pubs. That was where students of his time kept company, eating, drinking and playing games. There were also very popular parties comprising hikes to the ruins of Plesse Castle. When the revolution broke out in Paris in February 1848, however, Breusing travelled to his hometown to take part in political assemblies there. Three months later, the first democratically elected parliament convened in the Church of St Paul in Frankfurt. Many disappointed liberals and victims of political persecution left the country. It is not known whether the political situation posed a risk to Breusing as well. In any case, the government of Hanover approved a grant for him, supplying him with a sextant and a chronometer to take along on his journey.

The “explorer” Breusing prepared to travel. By July, he was already aboard the stagecoach that took him to his brother Georg in Leer. There he contacted the ship-owner Horch, who arranged for him to sign on to the schooner HENRIETTE ROYEN as an “ordinary seaman and navigator without pay”. All that remained was to wait for favourable conditions: light winds from the

south or east, high tide, no fog – and all by daylight. Rigged as a schooner and manned with a crew of eight, the HENRIETTE ROYEN took on a load of grain in Emden. From there she sailed to London, then to South Shields for copper sheathing. Arthur Breusing gradually began to realize what he was in for. His coarse fellow sailors mocked the “student”, wrongfully snatched on him to the captain, even robbed him. When he tried to introduce them to the rudiments of navigation, he discovered that they could neither read nor write. You had to be able to read a textbook. And if you wanted to travel the world, you should know a bit about geography!

Ten weeks later, on 23 February 1849, land came into sight: Cape Frio, a steep cliff towering up out of the sea with an iron lighthouse at its top showing ships the entrance to the bay of Rio de Janeiro. The sails were furled, the ship moored, the grain unloaded. In these parts, February is the hottest month of the year. The squawks of parrots up for sale and the chimes of church bells accentuated the jumble of languages at the harbour. Losing no time, the day after his arrival Breusing sought out the German church and there made the acquaintance of Pastor Avé-Lallemant, who invited him to his home. The cleric introduced the “studied seaman” to the entire German community, showed him the beauty of Brazil, and greatly enjoyed conversing with the broadly educated European on intellectual matters. Brazil’s natural environment not only cast a great spell on Arthur, but also reminded him of Humboldt’s writings.

Returning from a boat trip one day, Breusing complained of a headache; fever and chills followed. The pastor’s physician nephew Dr Avé-Lallemant diagnosed malaria and nursed Breusing back to health in his own home. The dream of being a naturalist in the tropics, however, was over. In low spirits and fragile health, Arthur Breusing left Rio de Janeiro. On the arduous ninety-eight-day journey by sail back to Europe, he realized that it was high time to do something about the severe shortcomings in the nautical training. Before even reaching land, he resolved to write a manual for the instruction of seamen.

When he went ashore in Rotterdam in July 1849, he was on his way to an unknown future. The government in Hanover offered him a fellowship at the Hamburg nautical college, but Breusing sensed that the thriving mercantile city of Bremen offered him a better framework for realizing his professional plans. Senator Johann Smidt installed him in office there on 21 February 1850. A mere six weeks later, Breusing was already presenting his proposals for reform. Controversy with Lappenberg – the teacher at the nautical school, who wanted everything to remain unchanged – was inevitable. The “new man”, however, increasingly got his way. He took charge of the discussions with the deputation and began teaching the chief helmsmen’s class. Breusing, whose own teachers had once attested that he was “a young man with no sense of decency, morals, duty or discipline” was now seeing to

precisely these virtues in his pupils. Every one of the reforms he suggested found its way into the exam regulations of 1853. Class instruction, however, was still taking place in two rooms at the Eschenhof. Breusing accordingly pushed for a larger building, and one year later reached that goal as well. The new helmsmen's school opened in Wichelnburg Street. The classrooms were on the upper floor; Breusing and his students lived on the ground floor. They had their meals together in the seamen's hostel.

Arthur Breusing was not only the first to introduce methodological instruction at nautical schools; he also collaborated with business people of Bremen to have Germany's first seamen's hostel built. In the years that followed, he embarked on several journeys in search of the best teachers, new educational material and more progressive instruction methods. Cooperation with his colleague Lappenberg grew ever more difficult because the latter took bribes from his pupils before exams and hardly showed up for class anymore. Bremen's Mayor Smidt responded on 8 February 1860 by appointing Breusing the director of the Bremen nautical school. A happy and creative phase now began in the life of Arthur Breusing.

Before the year was out, he moved to a house in Olbersstrasse in the Stephani district. He married the twenty-four-year-old pharmacist's daughter Emma Rebecca Theodore Hoffschläger and published the revised and enlarged second edition of his teaching manual for helmsmen (*Steuermannskunst als Leitfaden für den Unterricht*) first published in 1852. He also submitted the work to the school of philosophy at the University of Göttingen, requesting the conferral of a doctorate. This he received in absentia in December 1861. Four sons and a daughter were born in the Breusing home between 1863 and 1871.

As a member of the Bremen polar exploration committee, Breusing was involved in the preparations for the first German expedition to the Arctic Ocean in 1868. Both of its captains had received their education at his school. In the years that followed, he was often consulted for his expertise, for example regarding the buoyage of the Weser River, but also on matters related to the exam regulations for helmsmen.

The school in Wichelnburg Street was initially intended merely as a temporary solution. By this point in time, however, emerging helmsmen had already been training there for twenty-three years, although the facilities did not meet modern standards. Among other shortcomings, it offered no means of making astronomical observations. Now Breusing saw the opportunity to obtain government approval for the construction of a new building according to his ideas. Senator Gröning supported the endeavour, and on 1 October 1877, the students, teachers and a caretaker moved into a building with three classrooms, an exam room, a library, an observatory, an instrument room and a director's flat. On the south side there was moreover a terrace and an observation tower. The people of Bremen now affectionately called the estab-

ishment the “nautical school an der Piepe” (with reference to the small pond at whose edge it was located).

Breusing worked hard – perhaps too hard, because in the summer of 1888 he suffered a stroke, followed by pneumonia. These two illnesses ultimately led to his death on 28 September 1892. Arthur Breusing – the man who had fundamentally reformed captains’ training in the nineteenth century – was laid to rest at the Walle cemetery.