

Im Sanitätsdienst der deutschen Reichsflotte: Briefe des Marinearztes 2. Klasse Dr. Buchheister vom 4. Juli 1849 bis 12. August 1850

Schmidt, Johann

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Schmidt, J. (2010). Im Sanitätsdienst der deutschen Reichsflotte: Briefe des Marinearztes 2. Klasse Dr. Buchheister vom 4. Juli 1849 bis 12. August 1850. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 33, 307-321. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-65976-5>

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.

► JOHANN SCHMIDT

Im Sanitätsdienst der deutschen Reichsflotte

Briefe des Marinearztes 2. Klasse Dr. Buchheister vom 4. Juli 1849
bis 12. August 1850

Dr. Karl Buchheister wurde am 18. April 1823 in Wolfenbüttel als Sohn eines Konrektors geboren. Im Mai 1843 begann er in Göttingen mit dem Studium der Medizin, das er 1848 in Würzburg erfolgreich abschloss. Im Januar 1849 bewarb er sich um die Einstellung als Marinearzt. Nach bestandenem *Colloquium* in Hamburg wurde er am 23. Juni als Arzt 2. Klasse provisorisch auf ein Jahr angenommen und kam im Juli auf die Fregatte DEUTSCHLAND. Diese war 1818 in Chittagong (Ostindien) als ALFRED vom Stapel gelaufen. 1845 war sie von der Firma Jos. Ces. Godeffroy & Sohn gekauft, in CAESAR GODEFFROY umbenannt und 1848 der Reichsflotte zur Verfügung gestellt worden. Als DEUTSCHLAND diente sie dort als Schulschiff.

Von Bord dieses Schiffes schrieb Buchheister seiner Schwester Mathilde zwischen dem 4. Juli 1849 und 12. August 1850 mehrere Briefe, die einen einzigartigen Einblick in die Verhältnisse und den Dienst bei der ersten deutschen Flotte bieten. Zwischenzeitlich vertrat Buchheister den Stabsarzt und Chef des Med.-Departements der Nordseeflotte Dr. Heins im Marinehospital Bremerhaven. Im November und Dezember 1850 war er Vorsteher des Hospitals Brake, wo er sich erfolgreich für die Bekämpfung einer bei der Flotte ausgebrochenen Choleraepidemie engagierte. Nach seiner Entlassung aus der Marine praktizierte er als Arzt in Dellingsen, später in Schöningen. 1870 holte ihn der Graf von Bentheim-Tecklenburg-Rheda, der dort ein Privatlazarett für verwundete Soldaten einrichten wollte, nach Rheda, wo sich Buchheister endgültig niederließ. Am 23. Januar 1904 verstarb er dort.

Sein Enkel, Herr Dipl.-Ing. Ernst Buchheister aus Wolfenbüttel, stellte freundlicherweise Kopien der Briefe sowie der lange verschollenen Verordnung betreffend die provisorischen »Dienstvorschriften für die Reichsmarine« vom 11. Dezember 1849, Bremen, und der »Verordnung für die Disziplinar=Bestrafung in der Marine des Reichs«, Frankfurt a.M. 1849, zur Verfügung.



Dr. med. Karl Buchheister (18.04.1823–23.01.1904).

Reede Krautsand bei Glückstadt, 4.7.1849.

Liebe Mathilde!

Ihr habt in dieser Zeit des ewigen Sturmes und Regens gewiß zuweilen mitleidig meiner gedacht und mich um meine Fahrt auf dem Kanonenboot nicht beneidet; indeß hättet Ihr wenig Ursach dazu gehabt, ich habe es klug gemacht; ich lasse die Boote ihren Weg allein suchen und habe dafür mein Quartier auf der deutschen Reichsfregatte Deutschland aufgeschlagen. Die Ursache dieser Versetzung ist freilich traurig genug, doch ist es natürlich eine große Verbesserung meiner Lage. Gerade 2 Tage vor der gefürchteten Wattenexpedition suchte mich Heins noch in meinem Gasthofe auf und kündigte mir meine Abreise nach Hamburg an. Folgenden Mittags hatte ich bereits meine Anweisung der Seezeugmeisterei nebst 20 Thaler abschläglichen Reisegelds in der Tasche und begab mich sofort nach Brake, wo ich bei Müllers einen vergnügten Abend verlebte. Hermann war recht vergnügt und wohl auf und begleitete mich am folgenden Morgen nach Vegesack, wo wir bis 3 Uhr blieben. Er kehrte dann mit dem Dampfschiff zurück, ich begab mich in einen langweiligen Omnibus quer durchs Land nach Stade, dann meiner Würde als Marine-Arzt angemessen in einem zweispännigen Mietwagen sehr gemächlich längs des Elbdeichs herab nach Krautsand. Hier machte ich dann 24 Stunden unfreiwillige Station, da die Elbe so wild war, daß ich keinen Kahn zum Übersetzen finden konnte. Sonnabend Nachmittag landete ich dann glücklich hier an. Da ich nun 1½ Wochen hier bin, so kann ich Euch nur einige abschlägliche Berichte schreiben. Unsere Fregatte ist ein ansehnliches Gebäude, dessen Mängel ich als Uneingeweihter nicht beurteilen kann, doch soll viel daran zu tadeln sein. Sie ist 138 Fuß lang, in der Mitte 37 Fuß breit und führt auf dem Deck 8 Stück 18-pfünder, in der Batterie 14 Stück 32-pf. Der Raum des Schiffes zerfällt in 4 Etagen, die oberste nach oben ganz offen bis auf einen Teil vom hintersten Mast bis zum Steuerruder, welcher Raum die Kajüte des Kommandeurs enthält, nebst 2 kleinen Zimmern, dem Schreib- und Signaloffizin, in dem die Flaggen verwahrt werden, der übrige Raum ist von der mannshohen Schiffswand umgeben, in welche die Kanonenluken eingeschnitten sind. Außer den 3 Masten und der Takelage fällt hier noch das Gangspill, die Ankerwinde, in die Augen, schön mit Mahagoni und Messing verziert. Hier ist dann ein herrlicher Platz zum Spazierengehen; bis zum großen Mast, der Mitte des Schiffes, ist das Deck nur den Offizieren zugänglich, auch ist noch ein Unterschied zwischen der rechten, der Steuerbordseite, und der linken, der Leeseite, wohin die Cadetten sich sofort zurückziehen, sobald der Kommandeur auf Deck erscheint. Von hier führen dann 4 Treppen herab in die zweite Etage, bei Kriegsschiffen die Batterie. Dieser ganze Raum des Schiffes ist frei von einem Ende bis zum anderen, so hoch, daß ich grade darin promenieren kann, ohne irgendwie zu stoßen. Hier stehn die 32-pfünder. Nur vorn ist ein Teil durch eine Segelwand abgetrennt, der speziell unter meinem Regimente steht: die Krankenkabine, in der Raum für 10–12 Hängematten ist. Ein ähnlicher Raum wird jetzt im Hinterteil durch aufrollbare Segel hergestellt, um demnächst nach Ankunft des Professors als Schule für die Herrn Junker zu dienen. Dicht neben dem Spital am Vordermast hat ein wichtiges Instrument seinen Platz, die Combüse, d.h. der Kochofen. In der dritten Etage ist dann unser Reich, die Kajüte, Gunroom, so hoch, daß man nur zwischen den Balken aufrecht stehen kann, eine Erfahrung, die erst durch unzählige Beulen erkaufte wird. Längs der Schiffswand von hinten nach vorn liegen hier die Separatzimmer der Offiziere und Deckoffiziere (Unteroff.), jedes 8–10 Fuß lang, 6–8 F. breit, in dem höchst compendiens ein Waschtisch, Kleiderschrank, 3–4 Schubfächer, Börte, Bett enthalten sind. Fast hätte ich ein Tischchen vergessen, das herabgeschlagen werden kann, und da sich noch Platz für einen Stuhl findet, hat man hier immer eine Retraite, wenn man für sich allein sein will. Das Licht erhält man durch eine schräg nach oben durch die 1½ Fuß dicke Schiffswand laufende Luke, in der ein fingerdickes Glas eingefügt ist, so groß als ein Dessertteller. Genügt diese Dämmerung nicht, so ist über dem Tischchen in der Wand eine Lampe eingeschoben, die mit Rapsöl unterhalten wird.

Die Türen sind zum Schieben eingerichtet und der obere Teil, aus schräg stehenden Holzstäben bestehend, bildet eine Art Jalousie, vermittels deren und des Fensterchens man Zug und frische Luft herstellen kann. Zwischen je drei Kojen der gegenüber liegenden Wände liegt nun unsere Kajüte, den mittleren Teil des Schiffes einnehmend also wie drei Kojen lang, circa 26 Fuß, nach hinten zu, wie die Gestalt des Schiffes, an Breite abnehmend. Licht und Luft erhält sie durch 2 Fenster in der Decke, ziemlich groß wie Eure, die in beiden Decks übereinander eingesetzt sind. Sie geben reichlich Licht, so daß man bis zum Abend bequem schreiben kann, und werden nur geschlossen gehalten, wenn kalte Luft und Regen es erfordern. Die Mitte und den größten Teil der K. [Kajüte] nimmt der große Eßtisch ein, dazu eine Art Sofa so lang als der Tisch und ein Dutzend Feldstühle nebst einer großen Mahagoni-Speisekiste. Spiegel fehlt natürlich auch nicht.

11.7.1849.

Heute komme ich dazu, weiter zu schreiben. Die Aufnahme meines Inventars, der Umbau der Kajüte und aller unserer Kammern, sowie der entsetzliche Lärm von 6 Tischlern und über 20 Zimmerleuten lassen, bis Feierabend ist, keinen vernünftigen Gedanken fassen. Ich sitze in meiner Kammer und schreibe bei Tageslicht auf einer Tischplatte, die auf einem Bettrande balancierend ruht, um mich Zimmerleute und Tischler, über mir Exercitium mit unsern 32-Pf., so daß bei jedem Schusse der ganze Kopf dröhnt. Kommandos mit der Trommel und Sprachrohr, das gibt ein Unisona, bei dem man zuletzt ganz verlernt, daß man Nerven hat. Vorige Woche fiel es mir einmal ein, unwohl zu werden. Ich blieb also bis Nachmittag in meinem Bett liegen, aber ich merkte bald, daß hier ganz die unrichtige Stelle dazu ist und wurde schleunigst wieder gesund. Die Umwälzung der Kajüte ist nun sehr zu meinem Vorteil, ich bekomme nun 2 Kammern neben einander, [für mich und] für die Apotheke; ich denke nun, die Wand zwischen beiden wegnehmen zu lassen und habe dann ein Staatszimmer mit Platz für Sofa und Tisch, nebst Licht durch 2 Luken; aber das sind noch schlimme 8 Tage. Man gewöhnt sich übrigens bald an das Niedrige und Beschränkte der Räume; alle Bewegungen des Kopfes nach oben erhalten bald eine große Mäßigung; es ist eine herrliche Schule für alle Leute, die die Nase hoch zu tragen gewohnt sind.

Nach diesem Intermezzo füge ich der Vollständigkeit wegen noch bei, daß in der vierten Etage, dem Raum, sich nur Vorräte aller Art befinden, Brot, Tau- und Segelwerk, Zimmerholz, Pulver etc. Da drunten aber ists fürchterlich, ich verfüge mich also da nicht hin. (Nicht zu vergessen die Kugel- und Kohlenlöcher ohne Licht und Luft, die fleißig als Prison benutzt werden). Mit besagtem Schiffe liegen wir hier nun mitten im Fahrwasser der Elbe zwischen Glückstadt und der hann. Insel Krautsand (80 Feuerstellen). Ist der Wind nicht der Art, daß Segel zu benutzen sind, so braucht man zum Übersetzen im Boot eine halbe Stunde, bei hartem Strom oft eine Stunde und mehr, das ist eine schöne Wasserfläche. Der Wellenschlag und das Schaukeln des Schiffes war bei dem anhaltend schlechten Wetter oft so stark, daß mehrere Schiffsjungen seekrank waren. Doch stehen wir mit dem Lande immer in Verkehr, jeden Morgen kommt ein Boot mit frischen Fleisch und Gemüse und jeden Abend fährt ein Offizier ans Land, um Briefe zu holen und wegzubringen. Doch bin ich erst 3-mal in Glückstadt gewesen, da diese edle Stadt nichts Anziehendes hat, weshalb ich immer nur Geschäftsreisen dahin mache, obwohl natürlich immer ein Boot zur Disposition steht. Nun einiges von unserer Lebensweise, bei der – Ihr dürft Euch nicht darüber wundern – Essen und Trinken eine Hauptrolle spielt, da der Appetit immer erstaunlich ist, wie ich das bei mir nie für möglich gehalten. Morgens 5 Uhr ist Reveille durch einen furchtbaren Trommelwirbel, von dem ich jedoch nur noch zuweilen aufwache. Unmittelbar danach erschallt des Bootsmanns und seiner 2 Maaten (Gehilfen) Pfeifen: Alle Mann aus den Hängematten: Dann ist eine halbe Stunde Zeit zum Waschen und Schnüren der Hängematten (Alle Matrosen schlafen in full dress, um immer bei

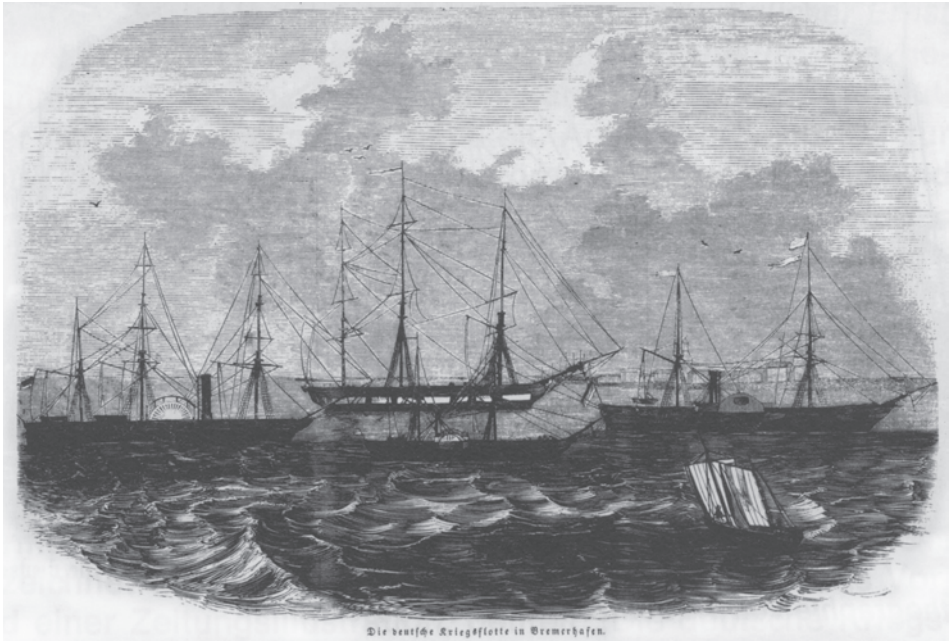
der Hand sein zu können). 5½ Uhr alle Mann auf Deck. Hier werden die Hängematten nach ihren Nummern weggepackt zwischen die Wände des Schiffs, und sofort beginnt das Waschen. Jeden Morgen wird nämlich jeder Winkel des Schiffes bis auf unsere Kammern und den Raum mit Leiwagen (d.h. Schruppern) und vielem Wasser abgewaschen und schön wieder getrocknet, so daß bei gutem Wetter nach 2 Stunden nichts mehr davon zu sehen ist. Bei kaltem Wetter ist freilich oft mittags noch alles naß, und das trägt dann sehr zur Verbesserung des Klimas bei. Einmal die Woche wird jeder Raum gründlich gereinigt, geholystont, d.h. mit Holy Stones, Sandsteinen groß und klein, 10 Pfund bis viele Zentner schwer, die mit der Hand oder an Stricken von mehreren Matrosen nach dem Takte hin und her gezogen und das alles mit Seife nachgewaschen. Über dem Kopfe ist das eine Musik, um Tote zu erwecken, es geht noch über die 32pf. Um 8 Uhr ist Musterung auf Deck, die Flagge wird aufgehißt, mit 2 Schüssen und durch militärischen Gruß aller Anwesenden salutiert. Dann ißt das Volk Frühstück bis 8½ Uhr. Von den Offizieren steht nur der um 5 Uhr auf, der den Tag die Wache hat, die übrigen müssen sich um 7 Uhr auf Deck zeigen. Ich kann schlafen, so lange ich Lust habe, wenn ich nur um 7 Uhr meine Krankenliste einreiche. Um 6 Uhr ist für uns der erste Kaffee fertig, den jeder trinkt, wie er eben aufsteht, auch ich verschmähe ihn nicht. Um 9 Uhr ist Frühstück: Beafsteake, Carbonade oder gebackene Leber u. dgl. Dazu schönes Weißbrot, schöne Butter, gekochte Eier und Kaffee. Von 12-1½ essen die Matrosen zu Mittag, wir um 2 Uhr. Da gibt's täglich frische Bouillon, Gemüse oder Pudding, Braten, Kartoffeln, Brot, Butter, Käse und jetzt täglich frische Erdbeeren und Kirschen in reichlicher Menge. Um 3 Uhr Kaffee, Abend 7½ Uhr beaux restes vom Mittagbraten kalt oder warm, Hachée, Labskaus, ein echtes Schiffessen, bestehend aus gehacktem Fleisch und Kartoffeln, dazu gekochte Eier, Weiß- und Schwarzbrot, Caces [Schiffszwieback], Butter, Käse und Tee, und das alles für 8½ Silbergr., so daß wir nichts zu bezahlen haben als das Glas Wein, das mittags getrunken wird. Für jeden Offizier wird wöchentlich eine Flasche Gin, d.h. Wachholderbranntwein, geliefert, doch gibt es unter den 12 Off. nur 3, die etwas davon trinken und auch die mit Maß. Die Matrosen erhalten erst in neuerer Zeit Branntwein, weil in dem von Frankfurt ausgehenden Strafreglement die Entziehung desselben als solche aufgeführt ist. Die Matr. arbeiten bis 6 Uhr u. essen dann zu Abend. Bei Sonnenuntergang wird die Flagge herabgenommen und wieder mit 8 Schüssen salutiert. Um 8½ Uhr ist Musterung, bei der die Hängematten wieder verteilt werden, um 9½ Uhr ist Zapfenstreich, dann begeben sie sich zur Ruhe, bis auf den vierten Teil der Mannschaft, der immer als Wache auf Deck sein soll. Wir gehen natürlich zur Ruhe, wenn uns beliebt; der Gedanke an die steinharte Seegrasmatratze nebst dito Kopfkissen und 2 wollene Decken wirkt bei mir etwas abschreckend, so daß es oft 12 Uhr wird, bis die Gesellschaft sich von ihren Seeabenteuern, Karten- und Taschentuchkunststückchen trennt, wobei ich eine ziemlich passive Rolle spiele. Nächst dem Lootsen an Bord bin ich nun der größte Müßiggänger; die höchste Zahl meiner Kranken ist 10-11, die sind dann ziemlich leicht besorgt, und wenn ich erst mein Inventar und meine Bücher in Ordnung habe, so wird viel Zeit zum Studium übrig bleiben. Zweimal die Woche waschen sämtliche Leute die Garderobe, jeder hat dazu seine numerierte Bürste, die nach dem Gebrauch wieder abgeliefert wird. Die Wäsche wird dann zum Trocknen, an 5 bis 6 m-Seile gebunden, hoch von einem Mast zum andern aufgehängt. Von Sonnabend 3 Uhr bis Montag ist Feiertag, wo nur die nötige Arbeit geschieht; ein Geistlicher ist bis jetzt nicht an Bord gewesen, doch wird jetzt an einen Platz für zu haltende Predigten gedacht. Zur Aufwartung hat jeder Offic. einen Schiffsjungen, der immer zur Disposition steht, Zeug reinigt, Bett macht, Wasser bringt etc. Der meinige, Martin Doom genannt, aber eher zu schlaue als zu dumm, fungiert zugleich als Subjekt in der Apotheke und als Krankenwärter. Für Aufwartung in der Kajüte bei Tisch und dergl. ist ein Oberstuart nebst zwei Unterdito und mehrere Jungen. Für den Proviant sorgt ein Verwalter, ein alter Schiffskapitän, der es wohl einzurichten weiß, daß er nicht zu kurz dabei kommt. Er ist zugleich Zahlmeister, d.h. wenn er selbst Geld hat, was

für den 15ten, wo Zahltag ist, noch zweifelhaft ist; das deutsche Reich scheint allerdings insolvent zu sein, doch gibt es in der Ausrüstung des Schiffes, die enorme Summen kostet, bis jetzt keinen Stillstand und Alles ist noch guten Muts. Bis zum 15. habe ich dann meine baren 75 Th. verdient, da wir hier im Seedienst sind. Vor allem anderen hoffe ich jetzt auf die Bestätigung meiner Anstellung von Frankfurt aus, die ich noch immer nicht habe. Alsdann muß ich mich uniformieren, was erst einige Monatsgagen in Anspruch nimmt. Wir sind dunkelblau mit Gold. Gala ist ein aufgestülpter Filzhut mit großer schw.r.g. [schwarz-rot-goldener] Cocarde und zwei goldenen Raupen, für gewöhnlich eine dunkelblaue Mütze mit breiter goldener Tresse, Cocarde und einem goldenen Adler an silbernem Anker, etwa 1½ Zoll hoch, Frack mit liegendem Kragen, mit Patten mit 3 goldenen Knöpfen, Adler und Anker, auf den Schößen 6 Knöpfe, weiße Weste, blaues Unterzeug; dazu Epaulette mit langen goldenen Troddeln, aber im rotem Felde ein silberner Anker mit Schlange (Asclepius), schließlich ein Schleppsäbel, halb grade, halb krumm von eigentümlicher Form. Auf diese Arme meines Rockes als Zeichen meiner Würde 2 Goldtressen von ½ Zoll Breite. Alltags trägt man jedoch langen Rock mit Epaulettenhalter und blaue Weste: c'est à merveille, n'est pas? Aber es kostet auch schweres Geld. Wegen meiner Stellung zu des Offic. und Matrosen ist mir dieser Firlefanz durchaus unentbehrlich; ich bin gegenwärtig auf den Kommandanten hin hier der höchste im Range und diese Stellung muß man immer wahren, wenn man nicht will, daß bald Anforderungen gemacht werden wie an die weiland Schiffsdoktors, d.h. Barbier etc. Ein Fingerzeig auf die Goldtressen meines Ärmels ist die einfachste Abwehr. Meine Stellung ist natürlich so, daß ich alle meine Befehle durch den Offizier der Wache geben muß; das gibt immer eine gewisse Abhängigkeit, die ihr Unangenehmes hat; doch hat bisher eine Beschwerde beim Kommandeur noch immer den gewünschten Erfolg. Eigentlich sollte ich nun auch über die Persönlichkeit meiner Genossen berichten, doch möchte das teils heute zu weit führen, teils bin ich hier noch zu jung, um alle Verhältnisse richtig beurteilen zu können. Das Resultat meiner Mitteilungen ist also, daß es mir bis jetzt hier ganz gut gefällt und noch besser gefallen wird, so bald meine Zimmer in Ordnung sind. Nach dem Lande habe ich keine große Sehnsucht und werde in Zukunft schwer öfter hinkommen als bisher. So lange der Krieg währt, können wir nach dem Urteil aller nicht heraus, nachher sollen wir eine Expedition ins Mittelmeer machen, um die Cadetten zu exerzieren. Es sind deren 15 an Bord (auch G. [Grove]), dazu 4 Fähnriche, 4 Hilfsoffc., der Kommandant, circa 130 Matrosen u. 15 Seesoldaten. Die Reiseaussicht ist mir nicht unangenehm. Mich verlangt nun sehr nach Nachrichten von Euch, namentlich halten mich die Pfälzer sehr in Spannung, da in den wenigen Zeitungsblättern, die mir zu Gesicht gekommen sind, ich nichts über das Schicksal Neustadts gefunden habe. Jetzt halten wir die Weserzeitung etc. etc.

Reede bei Blexen, 6.10.1849.

Unsere Korrespondenz hat eine ungebührlich lange Unterbrechung erlitten. Jetzt, wo wir hier, achter dem Book-mentär [?; unleserlich] liegen, werde ich Zeit genug finden, das alles nachzuholen. Heute nur einige Worte durch die Hand einer Försterin von Elm, Schwäg. des H. v. Damm in W., die heute ihren Sohn als 20-st. einstellt. Vor allem also, daß ich munter und gesund bin, wie ichs Euch nicht besser wünsche, auch von Hermann darf ich das vermuten, da er mich vorige Woche nach einem beliebigen Markte hinbestellte. Ich habe ihn nicht aufsuchen können, da ich seit 14 Tagen meinen Stabsarzt täglich an Bord zu sehen dachte, der mich revidieren und inspizieren will.

Am 22. September gingen wir von Glückstadt ab, nachdem ich vergebens auf Ernst gewartet, der mir ganz fest angekündigt war. Meine erste Seereise war nun ganz nach Wunsch: Das herrlichste Wetter, griechisch lächelnder Himmel, keine Seekrankheit – das alles ließ Helgoland, Wangerooge und die grüne See herrlich finden. Nach drei Tagen warfen wir dann Anker, und alle Herrlichkeiten der Welt sind mit einmal weggezaubert. Bremerhaven ist ein gräulicher



Unter dem Oberbefehl von Admiral Karl Rudolf Bromme, genannt Brommy, wurde am 15. Oktober 1848 die erste deutsche Flotte in Dienst gestellt. Im Frühjahr 1849 bestand sie aus drei Dampffregatten, sechs Dampfkorvetten und zwei Segelfregatten, den Schulschiffen DEUTSCHLAND und ECKERNFÖRDE. Der in der »Illustrierten Zeitung«, Nr. 334, vom 24.11.1849 erschienene Holzstich zeigt vier der Schiffe vor Bremerhaven. (Archiv DSM)

Ort, und selbst dahin ist höchstens alle 3 Tage Gelegenheit, keine Briefe, keine Zeitungen (Mynheer Com. teilt mir seinen 8 Tage alten Précurer d'Anvers mit). Dafür Sturm und Regen und Kälte. Seit 8 Tagen habe ich nun mein Patent und trage die Uniform; das erinnert etwas an den Geschäftsgang des weiland Heil. römischen Reichs; dafür ließen sich auch andere Vergleichspunkte finden. Doch hat mein Vertrauen zum Bestande einer deutschen Flotte hier wieder zugenommen, wir sind jetzt schon eine ganze Flottille, nachdem gestern noch ein Kriegsdampfer von England ankam, dem in 14 Tagen noch 2 andere folgen; ich sehe auch einer Versetzung entgegen, die ich indessen zu redressieren suchen werde. Ob wir in See gehen oder hier bleiben, ist noch ganz unentschieden, auch ist zu bezweifeln, ob die Deutschland seefähig ist. Sie wird jedenfalls nebst den kleinen Dampfern hier bleiben. Ich habe jetzt nachträglich 70–80 Krankengeschichten anzufertigen, eine gräuliche Arbeit – also nächstens mehr. etc. etc.

Reede bei Blexen, 9.11.

Wir liegen hier noch immer an unserer alten Stelle. Zur Rechten, d.h., wenn ich die Augen – wie sichs gehört – der Heimat zuwende, haben wir den Oldenburger Strand. Grüne Matten und friedliche Herden laden zum Lustwandeln ein; bei herrlichem Sonnenschein läßt man sich daher ein, Boot bemannen, fährt stattlich dem Ufer zu und steht endlich einmal wieder mit einem kühnen Sprunge auf dem Festen. Aber ach, es ist nicht alles Gold, was glänzt! Bei näherem Anblick verwandelt sich der grüne Rasen in Sümpfe und Schlamm, mit Schilf bedeckt, überall von Gräben durchschnitten, die schon einen geübten Springer erfordern. Die friedlichen Herden rücken auf ganz verdächtige Weise vor, brüllen und schütteln den Kopf. Endlich nach Überwindung dieser Defilées gelangt man auf den rettenden Deich. Blexen, Kirchen und Strohdächer werden sichtbar, »da wollen wir hin!« wird sofort die Parole. Wir balancieren also in

dem Schlick eine Stunde vorwärts, jetzt haben wirs erreicht. Zu wem könnte man in einem Dorf besser gehen, wenn man sich nach anderer Gesellschaft sehnt, als zum Pastor? Dahin ging also der Weg umsomehr, da Hermann seinen Sohn in der Lehre hat; doch es war Sonntag Nachmittag und der Herr Pastor im Wirtshause. Also zurück. Glücklicherweise kamen wir dann auch in der Dämmerung trotz Dornesträuch und Lorbeerhecken unserm Schiff gegenüber wieder an, übten unsere Stimmen etwas durch Rufen »Deutschland ho!« und bekamen nach einer halben Stunde ein Boot in Sicht – während der Zeit ist indeß Ebbe eingetreten, das Wasser ist 10 Fuß gefallen und man hat daher zum Schluß und zur Krone des Vergnügens auf Händen und Füßen auf dem aalglattem Ufer hinab zu steigen, noch glücklich, wenn man nicht gezwungen zu einem Erde essenden Ottomaken wird. Ihr werdet Euch also nicht wundern, daß ich mich bis jetzt nur zweimal an diesem Naturvergnügen beteiligt habe. Zur Linken haben wir dann ein großes Eiland, die Luner Plate, das mein Fuß noch nicht betrat, das ich nur aus unverbürgten Schiffernachrichten kenne. Danach scheint daselbst noch sehr viel ursprüngliche Natur zu herrschen, etwa wie in den neu entdeckten Savannen Südamerikas. Hier ist das unerschöpfliche Feld der Abenteuer für unsere Cadetten (Freiwillige Seejunker), die 26 an Zahl hier zuweilen Erlaubnis zur Jagd erhalten. Eine unendliche Menge wilder Gänse, Enten, Schnepfen, Bekassinen leben hier ungezähmt und so menschenscheu, daß selbst diese liebenswürdigen Jünglinge sie noch zu keiner näheren Bekanntschaft mit ihren Gewehrläufen haben bewegen können. Endlich eines schönen Tages ist ihnen Diana gewogen, drei Enten fallen leblos nieder durch 26 Schüsse, was dann »de jonge Admirals« so in Jagdeifer versetzt, daß sie das Boot, welches abgeschickt war, sie zu holen, zurückschicken und später kommen heißen. Trotz aller Signalschüsse und Feuer kommt aber kein Boot wieder, sie müssen sich daher bei einbrechender Nacht in das einzige Bauernhaus zurückziehen, wo sie dann unglücklicherweise einen in der Naturgeschichte so unbewanderten Bauern finden, daß er ihre wilden Enten kurzweg für seine zahmen erklärt und sich einfach bezahlen läßt. Seit der Zeit steht die Plate selbst bei ihnen in Mißkredit. Wenn als diese beiden Seiten durch die hohe Natur groß sind, so haben wir an der dritten Gelegenheit, die Menschen und ihre Werke anzustaunen. Fernhin über die blauen Spiegel der Weser erhebt sich eine Reihe von Palästen mit hohen Zinnen, hohe Burgen mit Türmchen, hohen Fenstern, die in der Sonne glänzen und blitzen; alles von einem Kranz prächtiger Linden eingefast, davor ein unendlicher Wald von Masten, geschmückt mit den Flaggen aller Nationen, mit bunten Wimpeln und Signalen aller Art, die Takelage von Matrosen belebt, die in der Luft zu schweben scheinen. Dazu beständig Schiffe in Begriff, in oder aus dem Hafen zu legen, mit ihren Segeln manövrierend, die im hellen Sonnenschein das holländische Leinen an Weiße übertreffen. Das ist Bremerhafen an einem sonnigen Tage auf eine Meile Entfernung ein wahrhaft reizender Anblick, zumal für einen mit dem Treiben der Seehäfen noch Unbekannten. Aber man wird wieder enttäuscht, wenn man sich beikommen läßt, diese Herrlichkeiten in der Nähe zu sehen. Die Weser, namentlich zur Zeit der Ebbe, ist schmutziger als Eure Oker nach dem stärksten Regen; dazu kann man bei gutem Winde die Tour kaum machen, ohne durch den Seegang tüchtig naß zu werden. Bei schlechtem Wetter ist der Verkehr sofort unterbrochen. Bei schwachem Winde bereut man oft, nicht etwas Proviant oder Unterhaltungslektüre mitgenommen zu haben. Am interessantesten aber ist es, wenn man bei ungünstigem Winde von Ebbe oder Flut überrascht wird: ohne Gnade nimmt der Strom das Boot wieder mit, woher es gekommen, trotz aller Anstrengungen. Kommt man dann endlich an Land, so verwandeln sich die Paläste in Lagerhäuser und Magazine, höchstens hält das gotische Passagierhaus Stich. Man hat dann die Wahl, ob man nach Groß oder Schillings Hotel gehen, oder nach Lehe spazieren will; und da die Gesellschaft überall dieselbe ist, Kaufleute und Capitains, und die Preise überall gleich hoch sind, so ist die Wahl schwierig. Kurz, nach ein paar Stunden Aufenthalt kehrt man übersättigt von den Landvergnügen an Bord zurück. Interessant und reizend bleibt freilich immer der Hafen; das Durcheinander der verschiedenen Nationen, die, obgleich Jan Maat

[Matrose] der größte Cosmopolit von der Welt ist, doch alle etwas Eigentümliches behalten haben, so daß sie leicht zu unterscheiden sind. Dazu die Auswanderer, die allein ein Studium wert sind. So läßt sich dann am Hafen leicht eine Stunde verbringen, zumal, wenn man Gesellschaft hat, die etwas kritisieren und medisieren hilft. Die vierte Seite führt dann endlich nach Brake und diese ist natürlich die beste. Ich bin dort immer mit ungemeiner Freundlichkeit aufgenommen, und es ist mir leid, daß ich nicht gut öfter hingehen kann, da der Verkehr trotz der Dampfschiffe schwer zu bewerkstelligen ist. Leider ist nun auch die letzte Hoffnung verschwunden, ihnen im Winter näher zu kommen; die Deutschland allein wird in der Geeste überwintern, die anderen Schiffe in Brake; darin liegt mehr als eine Bitterkeit! Ich bin also hauptsächlich auf meine Kameraden angewiesen und die will ich nun kurz vorführen: Man darf nun an diese Leute nicht den Maßstab legen wie an solche, die auf dem Festen groß geworden sind und eine gewisse Stellung einnehmen. Meist mit dem 18-ten oder 19-ten Jahre zur See gegangen, 4–5 Jahre nur zwischen Matrosen, jedes Jahr höchstens 8–10 Wochen am Lande, darf man von ihnen in Sprache und Schreiben nicht viel verlangen; die meisten sind mit dem mir und mich zerfallen und sprechen am liebsten ihr Platt. Davon abgesehen gibt es complete gentlemen darunter, mit manchen Eigenschaften, die man auch auf dem Lande wenig findet. Da ist also zunächst Mynheer Tratsaert als Commandant, Belgier, erst wenige Tage bei uns und hat sich noch wenig gezeigt, nur daß er ungemein gutmütig ist. Der zweite im Range bin ich, da die anderen nur Hilfsoffiziere, d.h. ohne feste Anstellung jeden Augenblick zu entlassen, sind. Ihr Hauptstreben ist daher, 2. Lieutenant zu werden. Mit der Berechnung der Chancen dafür und dagegen wachen sie auf und schlafen sie ein. 3) Jan Dirk Raschen aus Vegesack, lange Jahre Captein von Bremen und rechter Typus davon, hat übrigens Frau und Kind. 4) Gödo, der tüchtigste, hat 5-mal das Schiff verloren und nichts als das Leben davongebracht, ebenfalls verheiratet. 5) Eugén Lauen, reich, seit 17 Jahren Capt. von Bremen, sehr zärtlicher Ehemann, der fast täglich an seine Frau schreibt, die alle 5 Weltteile gesehen hat, obgleich nur eine zierliche, fast kränklich aussehende Dame, sehr klug und frömmelnd. 6) Förste (Heinrich Wilhelm), Bürger von Bremen, der Vereinigten Staaten u. Venezuela, früher in der amerik. Marine, ziemlich unbedeutend. 7) V. Breymann (E.W.F.), Lehrer der Cadetten in der Steuermannskunst und allgemeiner Gimpel. 8) Thaulow, (Georg Philipp), Fähnrich aus Apenrade, sehr gebildet, tüchtiger Seemann, mein angenehmster Verkehr. In Glückstadt führte er uns bei dem hohen Adel ein, der alle seiner Familie mehr oder weniger nahe stand. 9) Nanne de Haan, Zahlmeister, zäh mit dem Gelde trotz einem Holländer, alter Seemann, in Valpareiso und der ganzen Westküste Amerikas so bekannt wie in Hamburg und Bremen, hat Frau u. 9 Kinder. Eines derselben figurirt hier als Anhang. 10) Heinrich, min Sön, 7 Fuß groß, unleidlich, spielt des Vaters Gehilfen. Das sind also die Leute, mit denen ich hier zusammen wohne; bessere zum Umgang ließen sich wohl auf der Flotte kaum zusammen legen; deshalb war mir eine Versetzung leid, von der jetzt alles wieder still ist, denn 9 solche Leute sind besser als 4, und mehr sind nicht auf den kleinen Dampfern, von denen mir einer zugedacht war. Es ist kein Trinker und Spieler dazwischen. So leben wir denn ganz vergnügt miteinander, ohne uns auch um die anderen Schiffe viel zu bekümmern. Manchmal kann man freilich ein Lächeln nicht unterdrücken; so meinte gestern E. Lauen, daß Belgier hier als Offic. angestellt würden, daß seien Intrigien des österr. Ministeriums, um ihnen die Flotte in die Hände zu spielen, wozu sich Belgier eher verstehen würden als Norddeutsche, da Belgien ja an Österreich gehört habe. Diese Entdeckung wurde mit allgemeinem Beifall aufgenommen und auch ich fand es sehr wahrscheinlich, denn bei dergleichen Gelegenheiten ist alles Reden Atemverschwendung. Dagegen ist über fremde Gegenden und Völker vieles zu lernen und zwar Dinge, die nicht gerade in den Geographiebüchern stehen; wenn auch mancher Humbug mit unterläuft, so kontrolliert doch Einer den Anderen und die Wahrheit kommt leicht zu Tage. So vergeht die Zeit schneller, als Ihr glaubt und vielleicht brauche ich mich auch vor dem Winter nicht zu fürchten, was ich jetzt einigermassen tue.

Intermezzo: Tratsaert: Sind de Offizieren ok well? Ego: Jawohl. T: That is moje. Ik bin en betje benauet, ik hebbe Koppjen en sneefje (Kopfweh und Schnupfen), ich bin niet gewennt van dat sitten ohne Füer (sein Ofen ist in Unordnung) etc. etc. Hier heb ik noch en moje bookje vall van beesten (Tiere) and de hebb ik all gesein. E.: Sie sind also viel umhergekommen in Indien und Afrika? T: Nee, nee, in Amsterdam in de Menageries and Museums etc., etc. – Das ist unsere gewöhnliche Unterhaltung van de sickens (Kranken), so geht's an und endet wer weiß wo; doch liegt sein ganzer Charakter in dem Dialoge und ihr seht, daß er kein Tyrann und Wüterich ist. –

Für den Winter hat H. Stabsarzt Heins mich schon zu einem Privattheater engagiert; das ist Euch vielleicht etwas lächerlich, mir auch. Das schlimmste bei dem Liegen in der Geeste ist aber, daß wohl den Winter über Urlaub für mich nicht zu haben sein wird, denn wahrscheinlich bleiben wir allein hier; wer löst mich dann ab? Ich freue mich also, daß ich wenigstens die paar Tage im Oktober gehabt und sie den Wochen vorgezogen habe, die mir für den Winter in Aussicht gestellt waren. Henriette wird geschrieben haben, daß ich sie besucht habe und ich kann die Freundlichkeit von Onkel und Tante und allen ihren Bekannten, mit denen ich zusammen gekommen bin, nicht genug rühmen. Ich dachte sicher, Weihnachten mit ihr bei Euch zu sein, sonst hätte ich auch wohl die kurze Zeit geteilt; – das gehört mit zum Dienst, damit man die Gage nicht durchaus mit Nichttun verdient. Hermann hatte mir schon für den Winter in Brake ein Zimmer ausgesucht, und alles war aufs Schönste verabredet; nun muß ich nächstens hin und mich abbestellen. Seit meiner Rückkehr bin ich noch nicht dort gewesen, und auch da sah ich nur Müller an der Landungsbrücke und Hermann von weitem auf dem oft besprochenen Huller Dampfschiff Neptun, wo er mit dem Capitän frühstückte: doch haben wir öfter Gelegenheit, uns grüßen zu lassen, wie auch gestern, wo ein großer Ball in Brake gewesen war. Ein Fest steht uns noch bevor in der Taufe der Cora in »Der Königliche Ernst August«; wir alle hoffen wenigstens, daß er sich bei dieser Gelegenheit recht königlich zeigen wird. In dieser Zeit wird auch der großherzogliche Paul Friedrich August von England erwartet; wir haben dann mit Erzherzog Johann und Barbarossa schon ein Fürstenkollegium zusammen.

Der Stern der Engländer ist hier stark im Sinken. Neulich kam eine Ordre, daß das Kommando auf den Schiffen und die Corresp. nur deutsch sein dürfe und daß alle, die dies nicht könnten, sich die größte Mühe geben müßten, die Sprache schleunigst zu lernen. Das ist direkt gegen die Engländer, die auf mehreren Schiffen, selbst auf dem Kommandoschiff, ein englisches Kommando eingeführt hatten. Sie conspirieren nun gegen die »frech rascals«, die durch Pougin, unsern früheren Commandant und jetzt Brommys Geheimrat, obenauf gekommen sind.

Hätte Ernst die Tour nach Glückstadt mitgemacht, wie ihm dies Brommy gern erlaubt hätte, so würde er die See und ihre Annehmlichkeiten etwas kennen gelernt haben, da die Bremen [Reichsdampfkorvette BREMEN] unterwegs einen ziemlichen Sturm zu bestehen gehabt hat, mit allgemeiner Seekrankheit, Wellen über das ganze Schiff etc. Eben kommt Ordre an Bord, für 4 Wochen Proviant einzunehmen; es scheint jetzt kalt zu werden und unsere Liegestelle ist noch nicht fertig; man denkt daher an die Möglichkeit, daß das Eis uns vorher die Weser heruntertreibt und wir eine Zeit lang etwa 4 Stunden unter Bremerhaven in der offenen Weser liegen, sehr erbaulich! u.s.w.

Bremerhaven, 28. März 1850

Es kommt mir fast unglaublich vor, daß ich schon wieder mehr als 2 Monate von Wolfenbüttel fort bin; und doch weist es das Datum nach. Du mußt jedoch nicht glauben, daß mir vor lauter Vergnügen die Zeit so kurz geworden wäre. Es ist hier das ewige Einerlei; die einzige Veränderung ist, daß heute 10 Grad Wärme und morgen ebensoviel Grad Kälte mit Schnee, Eis und Hagel sind und daß der Schmutz gegenwärtig einmal wieder die Wege von Bord gänzlich unpassierbar macht. Glücklicherweise habe ich jetzt nur noch Geschäfte an Land, die letzten 2 Monate habe ich erfahren, daß selbst ein Marinearzt nicht viel Zeit zum Müßiggehen hat.

Gleich nach meiner Rückkehr hatte ich zwei Schiffe zu versehen, dann kam dazu noch das Landhospital, außerdem noch Berichte, Aufstellung von Inventaren, Gesundheitsinspektionen, Kommissionsberatungen, bei denen mir gewöhnlich das Amt des Sekretärs und Berichterstatters [übertragen] wurde, daß ich oft an einem Tage mehr geschrieben habe, als in Wochen, da ich noch Kollegienhefte bei H. Langenbeck und Consorten schrieb. Bis dahin war es mir auch nicht einmal möglich, nach Brake zu gehen, trotzdem daß ich Einladungen zu Opern und Konzerten in Menge erhielt. Wir liegen nun mit unserer Deutschland noch an derselben Stelle, anmutig rings von Schlick umkränzt; nächste Woche werden wir jedoch unsere alte Sommerstation bei Blexen wieder aufsuchen, was am Ende noch wünschenswert erscheint, damit man den Bremerhavener Adel nicht immer zu dicht vor Augen hat. Neulich hatte man Gelegenheit, die Creme der Gesellschaft auf einem Balle bei Admiral Brommy kennen zu lernen. Da waren Zimmerbaas R. mit aufgekrepelten Hosen, Frl. B., die korpulente Schlachtertöchter etc. etc. Namentlich die feingebildeten belgischen Offiziere, welche hier in Dienst stehen, fanden das sehr ergötzlich; vor allem ziehen die Füße ihre Aufmerksamkeit auf sich (Kleitramper in der Kunstsprache). Gegenwärtig ist wieder eine allgemeine Versetzung aller Offiziere und Ärzte, durch die Ankunft der beiden (ziemlich schlechten) Dampfer veranlaßt, im Werke; welchen Teil ich dabei ziehe, ist noch nicht ausgemacht. Einenteils möchte mich Heins gern am Lande behalten, um immer einen Packesel zu haben (in seiner Abwesenheit bin ich auch Stabsarzt gewesen), andernteils habe ich mit soviel Bravour und Diplomatie meine sehr schwierigen Posten hier an Bord behauptet, daß mich mein Kommandant, Mynheer Tratsaert, gern an Bord behalten möchte. Letzteres würde ich bei freier Wahl vorziehen, falls es sich bestätigt, daß wir die Sommermonate auf einer Reise nach Norwegen, Schottland, Island etc. zubringen sollen. Doch wäre die Stelle im Hospital auch nicht schlecht: zwei hübsche Zimmer mit reizender Aussicht auf den Strom, weder zu viel noch zu wenig Arbeit, und Muße, endlich einmal gehörig zu studieren, dagegen freilich die angenehme Nähe von Geestendorf und Bremerhaven, ich sehe also der Entscheidung mit ziemlicher Ruhe entgegen. Morgen hält unser Caplan wieder Gottesdienst; das macht natürlich in der Umgebung von lauter Kanonen, Gewehren, Säbeln, Picken und sonstigen Mordgewehren einen eigentümlichen Eindruck. –

Mich persönlich von Eurem Wohlergehen zu überzeugen werde ich wohl in diesem Jahr nicht mehr Gelegenheit haben, Urlaub ist hier seltener als Doppel-Louidors. Übe nun keine Vergeltung! u.s.w. u.s.w.

Bremer Bake, 12.8.50

Dieser Brief ist lange ungeschrieben geblieben, weil ich hoffte, ich könnte Euch das alles noch in diesem Monat persönlich erzählen; da das aber wohl nicht geschehen wird, so gebe ich Euch hiermit von meinem Wohlergehen Kunde. Mein Kommandant hat beim Admiral um Urlaub angehalten, aber nur zur Antwort erhalten: »Das ist wohl Ihr Ernst nicht!« Ebenso würde es nun mir gehen, wenn ich mich an den Kommandanten wendete. Du siehst also daraus, wie notwendige Personen wir dem entschlafenden deutschen Reiche sind. Das Kurze und Lange an der Sache ist, daß Mynheer Tratcher [Tratsaert] als Cadettenbändiger unersetzbar ist und daß wir uns zur Erleichterung dieses Experiments von Bremerhaven weg und an die äußersten Grenzen der zivilisierten Welt begeben haben, d.h. wir liegen seit etwa 6 Wochen bei der Bremer Bake zu Anker. Ich muß Dir die Situation wohl etwas deutlich machen: Eine Bake ist eine Art hölzerner Turm zur Bezeichnung der Untiefen für die Seefahrer; diese liegt nun noch etwa 4–5 Meilen vom Ausflusse der Weser, wo dieselbe schon ein Strom geworden ist. Bei der Flut, wo das Wasser nun etwa 7 Ellen höher steigt, sehe ich vom Schiffe aus im Osten bei hellem Wetter eben das Land schimmern, im Westen sieht man mit einem guten Glase über die Jade hin Land, am nächsten ist im Süden die Spitze des oldenburger Landes zwischen der Weser und Jade, von der wir ungefähr zwei Meilen entfernt sind; auf welche Entfernung sich dennoch

Häuser und Bäume gut erkennen lassen. Über Mangel an freier Aussicht können wir also nicht klagen; die ist rein und der Wind aus erster Hand. Ganz anders ist die Gegend bei Ebbe: es treten dann alle die unzähligen Sandbänke und Untiefen aus dem Wasser, samt ihren Bewohnern, die Robben, die Ihr freilich hier nicht in so großer Zahl vermutet hättet. Ist die Tageszeit günstig, so setzen sich alsbald alle Böte von Bord in Bewegung, Kapitän und die Jungen gehen ihren Vergnügen nach, oft bleibt bloß der Lotse und die Kranken an Bord. Die Amusements sind dann sehr mannigfach, vor allem Baden in dem schönen grünen Meereswasser, besser und bequemer als in allen Seebädern der Welt. Außerdem die höhere und niedere Jagd. Die höhere auf Robben, die mit unerhörter Kühnheit auf dem Lande liegen bleiben und sich von der Sonne bescheinen lassen, bis sie gerade in Schußweite sind, dann sich aber schleunigst zurückziehen und nur von Zeit zu Zeit zum Hohne den Kopf freundlich aus dem Wasser strecken. Die niedere ist die dankbarere; sie erstreckt sich erstens auf den Butt (Scholle), der gepettet wird, d.h. eine ganze Reihe Menschen geht in dem seichten Wasser Schritt für Schritt vorwärts, bis man zufällig auf einen Fisch tritt, der in der oberen lockeren Sandschicht liegt; dieser Unglückliche wird dann mit den Händen ergriffen. Danach kommen die Krabben, die in großer Zahl unter den Steinen sitzen, ungefähr handgroß, ziemlich ungenießbar, bösen Charakters, der sich durch heftiges Kneifen Luft macht, falls man sie nicht mit zierlichen Fingern anfaßt. Zu derselben Tierklasse gehören auch die Granat, deren natürliche Beschreibung sehr schwierig ist, die aber jedenfalls sehr gut schmecken. Sie werden in Netzen gefangen, die in dem seichten Wasser fortgezogen werden. Dann noch verschiedene Muscheln und Schnecken, die Wonne des Amateurs, von mir jedoch nicht berücksichtigt. Dergleichen Zeitvertreib ist gut für praktische Menschen, ich beschäftige mich geistreicher in sandbänklicher Zurückgezogenheit mit naturhistorischen Beobachtungen der Seesterne, Medusen und Quallen. Jedenfalls bringen wir immer guten Appetit mit an Bord, um unseren Fang zu verzehren. Die Helgoländer Fischer haben an uns gute Kunden, Hummer, Kabeljau, Butt, Schollen, Makrelen. Nichts verschmähen wir; dazu versorgen uns die Kirschenböte von der Elbe mit Gemüse und Kartoffeln, kurz – wir leiden keinen Mangel. Selbst unser Brot, glaube ich, erregt Euren Neid: es ist eine Art wie Euer Zwieback, nur größer und ohne Milch und Butter. Ein schwerer Verlust hat uns freilich betroffen durch das Abgehen unsres vortrefflichen Kochs; unser neuer hat freilich die besten Zertificate vom Reichsgrafen von Bentinck, aber er dient eben dadurch nur zum deutlichsten Beweise vom Verfall des deutschen Reiches. Am meisten Vergnügen machen mir die Touren mit den Böten, welche wir anstellen, sooft Wind und Wetter gelegen sind. Dem Kommandeur gefällt meist nicht, allein zu gehen; dann muß ich mit. Gewöhnlich geht die Reise nach der nächsten oldenburger Küste, nach Fedderwarden oder Burhave, wo wir die Autoritäten besuchen, Pastor und Kirchspielvogt, die Zeitungen lesen und die Zeit mit Lustwandeln verbringen; man ist wieder für einige Zeit von der Sehnsucht nach dem Lande geheilt. Neulich machten wir indeß zwei herrliche Reisen, über die wir noch lange nachher gelacht haben. Wir hatten öfter über die sonderbare Erscheinung eines Meerbusens in der Jade ohne Strom gesprochen und wollten das gerne mit eigenen Augen sehen. Der Kommandeur rüstete also eine scientifique Expedition aus, wie er es nannte: 6 Seejunker, er und ich. Mittags 12 Uhr gingen wir ab, mit Instrumenten (Weinflaschen) gut versehen, um die Winkel zu messen. Wir waren indessen noch nicht weit fort, als zu unserm Schrecken der Kiel des Bootes streifte, infolgedessen großer Kriegsrat, beschlossen: Weitergehen! Eine Weile gings gut, dann wurde das Wasser wieder weniger. Da auch das Umkehren zu spät war, sprangen alle aus dem Boot heraus; dies wurde nun wieder flott und schoß mit seinen Segeln mit einer rasenden Schnelligkeit durchs Wasser; wir alle hinterher, die Rockschoße unter dem Arm, außer Atem, mit einer Hand das Boot festhaltend; sobald jedoch nun einer den Versuch machte, wieder hineinzusteigen, saß es wieder fest, und allgemeiner Ruf: heraus, heraus! Nach einer halben Stunde kamen wir dann glücklich wieder in tiefes Wasser und waren um 6 Uhr an unserm Ziele Rüster Siel. Da der Ort aber ein sehr

uninteressantes Äußeres hatte, fuhren wir von dort nach Jever zum Schützenfeste, täuschten uns dort schrecklich, fuhren um 4 Uhr zurück, gingen um 6 unter Segel und kamen nach einigen Fährlichkeiten grade nach 24 Stunden an Bord zurück, ohne geschlafen zu haben. Bei der Rückreise war der Zorn der Junker klassisch, als sie matt vom Tanzen und halb schlafend wieder aus dem Boote mußten, um zu Fuß zu gehen und das Boot zu tragen. Das andere Mal gingen wir von dort nach Knipphausen und ich bin dann in der Tat gewesen, wo die Herrlichkeit angeht und wo sie aufhört, beides in Gestalt von ein paar Grenzfählen, wie sie mir so groß und stark im übrigen Deutschland noch nicht vorgekommen sind, das doch eine ziemliche Auswahl davon hat. Wir liegen nun aber keinesfalls immer still, jeden zweiten oder dritten Tag erschallt mit einer besonders schönen Melodie der Bootsmannspfeife der Ruf: »all hands, Anker hieven!«, wir gehen nach See zu, Helgoland, Wangeroog und kehren nach 10–12 Stunden auf unsere Station zurück. Einmal waren wir auch eine Nacht über bei Helgoland zu Anker, da der Wind ungünstig geworden war und hatten dabei einen tüchtigen Sturm auszuhalten, sodaß unser Anker an einer Stelle brach, wo er etwa 1½ Viertel Ellen dick ist. Zum großen Kummer meiner Kameraden verstehe ich mich auch nicht dazu, seekrank zu werden; sonst wären auch diese Reisen ziemlich unangenehm. Jeden 10-ten Tag gehen wir hinauf nach Bremerhaven, holen Briefe und Zeitungen und nehmen Proviant und Wasser ein. Das ist ungefähr alles, was von meinem Lebenslaufe bis dahin zu berichten ist. Solange regelmäßig am 15. die 75 Thr. ausgezahlt werden, stehts noch zu ertragen, wenn uns die Zeitungen auch als hoffnungslos aufgegeben haben. – –

Es kann nun leicht kommen, daß ich Euch noch überrasche, falls die Flagge nicht anerkannt wird und wir hier bleiben, komme ich jedenfalls, sobald wir unsere Station bei Blexen wieder einnehmen; es ist dringend nötig, daß ich einmal wieder Menschen sehe. Nicht wenig hat mich Jettchens Verpflanzung nach Jülich Cleve-Berg in Erstaunen gesetzt. Die Cholera ist Euch ja ziemlich nahe gerückt, doch höre ich nicht, daß der böse Gast (leider doch!) in Wolfenbüttel eingekehrt sei, dazu kenne ich auch Eure Gesundheit als viel zu vortrefflich, als daß ich Besorgnis haben sollte [etc. etc.]

Nach dem Ende der ersten gesamtdeutschen Marine wurde das Schulschiff DEUTSCHLAND 1852 in Brake für 9200 Taler von der Londoner Reederei Roessingh & Mummy ersteigert und 1858 aus dem Lloyd's Register gestrichen.

In the Medical Service of the German Imperial Fleet: Letters Written by Dr. Buchheister, Second-Class Medical Officer, from 4 July 1849 to 12 August 1850

Summary

Dr. Karl Buchheister was born in Wolfenbüttel on 18 April 1823, the son of a deputy rector. He began his study of medicine in Göttingen and completed it successfully in Würzburg in 1848, whereupon he applied for employment as a medical officer with the navy in January 1849. On 23 June, having passed his "colloquium" in Hamburg, he was taken on temporarily – for one year – as a second-class medical officer. In July he was assigned to the frigate DEUTSCHLAND. The

latter had been launched in Chittagong (East Indies) in 1818 as the ALFRED. In 1845 she was purchased by the Jos. Ces. Godeffroy company, which rechristened her the CAESAR GODEFFROY and placed her at the disposal of the imperial fleet in 1848. Under the name DEUTSCHLAND she served in the fleet as a training vessel.

While on board this ship, Buchheister wrote several letters to his sister Mathilde between 4 July 1849 and 12 August 1850, letters offering unique insights into the circumstances and service in the First German Fleet. Owing to the impossibility of adequately summarizing the medical officer's personal impressions, here a number of excerpts from the letters:

[...] *Our frigate is a handsome structure [...]. She's 138 feet long and 37 feet wide in the middle, and carries on her deck eight 18-pounders and in her battery fourteen 32-pounders. The space on the vessel is divided into four floors, the uppermost being completely open to the top except for a section from the aftermost mast to the helm, which space contains the commander's cabin in addition to two small rooms, the orderly room and signal room in which the flags are kept; the remaining space is surrounded by the head-high ship's side in which the cannon hatches are cut. Apart from the three masts and the rigging, one is struck here by the capstan, the windlass, beautifully embellished with mahogany and brass. This, then, is a wonderful place to take a walk. As far as the large mast, the middle of the ship, the deck is accessible only to the officers, and there is also a difference between the right, the starboard side, and the left, the lee side, to which the cadets withdraw immediately as soon as the commander appears on deck. From here four steps lead down to the second level, on warships the battery. This entire space of the ship is open from one end to the other, and just high enough for me to walk through it without bumping myself in any way. This is where the 32-pounders stand. There is only one section at the front, partitioned off by sailcloth and under my special governance: the infirmary, in which there is space for ten to twelve hammocks. A similar room is now being created in the after section with rollable sail to serve as a school for the Junkers once the professor has arrived. Right next to the infirmary, at the foremast, an important instrument has its place, the galley, i.e. the cooking stove. On the third level is our realm, the cabin, gunroom, so high that you can stand up straight only between the beams, a lesson paid for only with countless bumps [on the head]. Along the ship's side from back to front are the separate rooms of the officers and deck officers (non-commissioned off.). [...]*

The job of taking my inventory, the structural alterations of the cabin and all of our rooms, as well as the dreadful noise of six joiners and more than twenty carpenters make it impossible to think straight until the work day is over. I sit in my room and write by daylight on a tabletop balanced on the edge of a bed, surrounded by carpenters and joiners, above me an exercitium with our 32-lbers. making my whole head roar with every shot. Commands issued by drum and speaking tube, creating a unisona that ultimately makes you forget you've got nerves. Last week it once occurred to me not to feel well. I stayed in bed until afternoon, but soon realized that this is completely the wrong place for [being sick] and got healthy again immediately. The present upheaval of the cabin is very much to my advantage; I'll have two rooms one next to the other, [for myself and] for the apothecary; I'm thinking of having the wall between them removed and then I'll have a stateroom with space for a sofa and a table, plus light through two portholes, but that will still be a terrible eight days. [...]

It seems almost unbelievable to me that I've already been away from Wolfenbüttel for more than two months again, but the date proves it. Don't think that time has been flying because I'm having such a wonderful time. Here it's the eternal monotony; the only change is that today it's ten degrees warm and tomorrow just as many degrees cold with snow, ice and hail, and that the muck is once again making the routes on board entirely impassable. Fortunately I only have dealings on land from now on; over the last two months I've learned that even a medical officer doesn't have much time to be idle. Immediately upon my return I had two ships

to attend to, then there was also the land hospital, as well as reports, the drawing up of inventories, health inspections, committee meetings, where I was generally assigned the office of secretary and reporter, so that I often wrote more on one day than I did in weeks, since I also kept the council minutes for H. Langenbeck and consorts. [...]

Buchheister's last letter dates from 12 August 1850. In 1852, after the end of the first pan-German navy, the training vessel DEUTSCHLAND was auctioned off in Brake to the London shipping company Roessingh & Mummy. She was deleted from the Lloyd's register in 1858.

Au Service de Santé de la flotte du Reich allemand. Les lettres du médecin de Marine de 2^e classe, le docteur Buchheister, du 4 juillet 1849 au 12 août 1850

Résumé

Fils du directeur adjoint d'une école, le docteur Karl Buchheister est né le 18 avril 1823 à Wolfenbüttel. Il suivra ses études de médecine à Göttingen, et les achèvera avec succès en 1848 à Wurtzbourg, présentant alors sa candidature de médecin de Marine en janvier 1849. Après avoir passé son examen oral de fin d'études avec succès à Hambourg, il sera accepté provisoirement le 23 juin pour un an comme médecin de 2^e classe. En juillet, il sera affecté sur la frégate DEUTSCHLAND. Celle-ci avait été mise à l'eau en 1818 à Chittagong (Indes orientales) sous le nom d'ALFRED, avant d'être rachetée en 1845 par l'entreprise « Jos. Ces. Godeffroy », qui la rebaptisera CAESAR GODEFFROY et la mettra à disposition de la flotte du Reich en 1848. Sous le nom de DEUTSCHLAND, elle y servira de navire-école.

Entre le 4 juillet 1849 et le 12 août August 1850, Buchheister écrira depuis ce navire plusieurs lettres à sa sœur Mathilde, qui permettent de se faire une idée exceptionnelle des relations et du service dans la première flotte allemande. Comme il est impossible de rendre les impressions personnelles du médecin de Marine de manière satisfaisante, ci-dessous sont cités des extraits de son récit :

« [...] Notre frégate est un bâtiment d'envergure [...]. Il fait 138 pieds de long, 37 pieds de large au milieu, il présente sur le pont 8 canons de 18 livres et dans la batterie, 14 canons de 32 livres. L'espace du navire est divisé en 4 étages, le premier en haut est tout ouvert, à l'exception d'une partie depuis le dernier mât à l'arrière jusqu'au gouvernail et qui comporte la cabine du commandant, en outre 2 petites pièces, l'une étant un petit bureau dans lequel les pavillons sont entreposés, l'autre est entouré d'une paroi à hauteur d'homme dans laquelle sont percés les sabords. Ce qui frappe ici sinon, outre les trois mâts, ce sont le cabestan et le treuil de l'ancre, joliment décorés en acajou et en laiton. C'est un endroit délicieux pour se promener ; jusqu'au grand mât, le milieu du navire, le pont n'est accessible qu'aux officiers, et il y a encore une différence entre le côté droit, tribord, et le côté gauche, le côté sous le vent, où les cadets se retirent immédiatement lorsque le commandant apparaît sur le pont. De là mènent 4 marches au deuxième étage, sur les navires de guerre, c'est la batterie. Cette salle entière du navire est vide d'un bout à l'autre, et suffisamment haute pour que j'arrive tout juste à m'y promener sans me cogner de quelque façon que ce soit. C'est ici que sont disposés les 32 livres. À l'avant uniquement se trouve un compartiment séparé par un mur en toile à voile et qui est spécialement placé sous mon régiment : l'infirmerie, dans laquelle jusqu'à 10–12 hamacs trouvent place. Une pièce semblable est préparée en poupe grâce à des voiles qui peuvent être roulées, afin de servir prochainement, après l'arrivée du professeur, d'école pour les cadets. Attendant à l'hôpital autour du mât de devant, se trouve un instrument important, la cambuse, c'est-à-dire la cuisinière. Puis au troisième étage se trouve notre royaume, la cabine, mess des cadets, telle-

ment haut de plafond que l'on ne peut se tenir debout qu'entre les poutres, une expérience qui n'est acquise qu'après d'innombrables bosses. Le long de la paroi du navire, de l'arrière vers l'avant, sont situées les chambres séparées des officiers et des officiers de pont (sous-officiers). [...]

Entre l'enregistrement de mon inventaire, la transformation de la cabine et de toutes nos chambres, ainsi que l'épouvantable bruit que font 6 menuisiers et plus de 20 charpentiers jusqu'à la fin du travail de la journée, il est impossible de se concentrer. Assis dans ma chambre, j'écris à la lumière du jour sur le plateau d'une table qui repose en équilibre sur un bord du lit, autour de moi des charpentiers et des menuisiers, au-dessus de moi un exercice avec nos 32 livres, si bien qu'à chaque détonation, tout le crâne bourdonne. Des ordres transmis au tambour et au porte-voix, cela donne un ensemble qui fait à la fin oublier qu'on a des nerfs. La semaine dernière, il m'est passé par la tête de me sentir mal. Je suis donc resté jusque dans l'après-midi dans mon lit, mais j'ai eu tôt fait de réaliser que c'est ici le dernier endroit pour cela et je me suis donc remis au plus vite. Le chamboulement de la cabine est à présent très à mon avantage, je reçois deux pièces l'une à côté de l'autre, [pour moi et] pour la pharmacie ; je pense maintenant ôter la cloison entre les deux et j'aurai ainsi, outre la lumière de deux hublots, une chambre d'apparat avec de la place pour un sofa et une table ; mais il faut encore attendre huit jours affreux. [...]

Cela me semble presque incroyable que je sois déjà parti depuis plus de deux mois de Wolfenbüttel ; néanmoins, la date le prouve. Il ne faudrait pas que tu penses que le temps m'est apparu plus court à force d'amusement. C'est la monotonie qui règne ici ; l'unique changement est qu'aujourd'hui il fait dix degrés de chaleur et que demain, il en fera autant de froid, avec de la neige, de la glace et de la grêle et que la saleté à nouveau présente partout rendront les passages à bord complètement impraticables. Heureusement, je n'ai plus que des affaires à terre, au cours des deux derniers mois, j'ai compris que même un médecin de marine n'a pas beaucoup de temps pour flâner. Juste après mon retour, il a fallu que je m'occupe de deux navires, auxquels s'ajouta un hôpital à terre, de surcroît, des rapports, des inventaires, des inspections de santé, des commissions de consultation au cours desquelles, généralement, les postes de secrétaire et de rapporteur m'étaient impartis, si bien qu'en une journée, j'ai écrit davantage qu'en plusieurs semaines, puisque de plus, j'écrivais dans mes cahiers de cours de H. Langenbeck et comparses. [...] »

La dernière lettre de Buchheister date du 12 août 1850. Lorsque la première Marine allemande cessera d'exister, le navire-école DEUTSCHLAND sera acquis aux enchères en 1852 à Brake pour la somme de 9 200 thalers par le chantier naval londonien Roessingh & Mummy. En 1858, il sera rayé du registre de la Lloyd.