Die

Seefahrtschule

in

Bremen

von

Dr. Otto Fulst

II.

Gründung und Entwickelung der Seefahrtschule in Bremen.

Von

Otto Fulst.

Als sich nach der Beendigung des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges und mehr noch nach der französischen Revolution die Bremische Schiffahrt rasch entwickelte, als man auch in Bremen anfing, den Seehandel von den Küsten Europas immer mehr auf die übrigen Erdteile, vornehmlich auf Amerika und die beiden Indien auszudehnen, da machte sich ein Mangel an Schiffern und Steuerleuten, besonders an solchen, die den erhöhten Anforderungen der weiten Reisen gewachsen waren, recht unangenehm fühlbar. Die Schiffer, denen in der damaligen Zeit die Führung der Schiffe anvertraut werden musste, waren mit geringen Ausnahmen Leute von der niedrigsten Herkunft, die nicht einmal die gewöhnliche bürgerliche Erziehung genossen und selbst im Schreiben und Rechnen einen nur sehr lückenhaften Unterricht erhalten hatten. Die Kenntnisse in der Navigation waren bei vielen von ihnen so mangelhaft, dass sie nicht einmal imstande waren die gewöhnlichen Berechnungen zu machen, geschweige denn astronomische Beobachtungen anzustellen.

Da es selbst an solchen nur halbfähigen Anwärtern an die Schiffer- und Steuermannsstellen fehlte, so blieb nichts anderes übrig, als fremde, aus dem Hannoverschen oder Oldenburgischen stammende Schiffer, die nur scheinbar ihren Wohnsitz nach Bremen verlegten, indem sie daselbst ein Zimmer mieteten, ohne es zu beziehen, mit der Führung der Schiffe zu beauftragen.

Dieses war aber, zumal in jener kriegerischen Zeit, eine sehr bedenkliche Massnahme, da nach einem alten Vertrage zwischen Frankreich und den Hansestädten Schiffer, Steuermann, Bootsmann und Supercargo eines Schiffes mindestens drei Monate vor Beginn des Krieges das Bürgerrecht erworben haben mussten, wenn das Schiff vor der Wegnahme gesichert sein sollte.

Die Ursache, weshalb sich verhältnismässig so wenige junge Leute aus der Stadt Bremen um die Stellen als Schiffer und Steuerleute bewarben, lag hauptsächlich darin, dass die grosse Anzahl der nicht aus Bremen stammenden Schiffer in erster Linie ihre eigenen Söhne und die ihrer Verwandten als Schiffsjungen mitnahmen, und sie schon nach einigen Reisen als Steuermann ansetzten, ohne dass sich diese jungen Leute die für ihren Beruf nötigen Kenntnisse und Fertigkeiten vorher angeeignet hatten. Als Steuermann sahen sie dem Kapitän die wenigen Kunstgriffe, mit deren Hülfe dieser sein Schiff navigierte, ab und hatten dann die beste Aussicht, bei etwa eintretender Vakanz Kapitän eines Schiffes zu werden. Hatte jemand ganz besonderen Eifer, so ging er auch wohl während eines kurzen Aufenthaltes an Land zu einem früheren Kapitän, von dem er — rein mechanisch — abgerichtet wurde, die nötigen Rechnungen auszuführen. Verständnis für diese Rechnungen hatte im allgemeinen weder Lehrer noch Schüler. Bei solch mangelhafter Bildung ist es nicht zu verwundern, dass viele Schiffsführer ihrem Amte nicht gewachsen waren, dass ihre Unkenntnis den Rhedern und Kaufleuten manchen herben Schaden zufügte, und dass diese schliesslich auf Mittel und Wege sannen, die Ausbildung der Steuerleute zu fördern.

Eine Besserung dieser Verhältnisse erhoffte man von der Gründung einer öffentlichen Schule, in der den jungen Seeleuten Gelegenheit gegeben würde, sich die nötigen Kenntnisse und Fertigkeiten, die jeder Steuermann besitzen musste, anzueignen. Besonders nahe gelegt wurde dieser Gedanke, als man bei der Ausrüstung der ersten Schiffe für eine Reise nach Indien keinen einzigen Steuermann finden konnte, der die astronomische Bestimmung der Länge verstand, so dass man gezwungen war, für diese Schiffe Steuerleute aus Holland kommen zu lassen.

In anderen Städten hatte man schon viel früher angefangen, für eine bessere Vorbildung der Steuerleute Sorge zu tragen. In Hamburg gab es schon seit dem Jahre 1749 eine öffentliche Navigationsschule, und selbst Emden hatte seit 1782 die beträchtlichen Kosten nicht gescheut, einen Navigationslehrer, den man für diesen Zweck aus Amsterdam berufen hatte, anzustellen, um die jungen Seeleute in der Mathematik und den nautischen Wissenschaften unterrichten zu lassen.[1]) Zu diesem Lehrer gingen auch, als die an die Steuerleute zu stellenden Ansprüche höher wurden, vereinzelt Bremische Seefahrer zur Erlernung der Navigation und kehrten wohlunterrichtet von dort zurück.

Der erste, der in Bremen die Errichtung einer öffentlichen Navigationsschule anregte, war ein junger Bremer Steuermann, namens Daniel Braubach, der später beim Navigationsschulunterricht eine wichtige Rolle spielen sollte.

Dieser, ein geborener Bremer, hatte eine gute Schulbildung genossen und war darauf zur See gegangen. Er hatte den Seemannsdienst von unten auf durchgemacht, hatte aber trotz des anstrengenden Dienstes Zeit gefunden, nicht nur die „Steuermannskunst“ aus deutschen und holländischen Lehrbüchern zu lernen, sondern auch seine mathematischen Kenntnisse derart zu erweitern, dass er nicht allein die elementare Mathematik beherrschte, sondern auch Probleme der höheren Mathematik zu behandeln verstand und mit der Physik und Astronomie durchaus vertraut war. Da er auch die Fähigkeit besass zu unterrichten, so beschloss er, wenn möglich, Lehrer der Navigation zu werden. Bevor er aber diesen Entschluss zur Ausführung brachte, ging er, um sich über die Vollständigkeit seiner Kenntnisse Gewissheit zu verschaffen, nach Emden, um den Unterricht des dortigen Navigationslehrers zu geniessen. Mit den vorzüglichsten Zeugnissen dieses angesehenen Mannes ausgerüstet, kehrte er nach

---

[1]) Dieser Lehrer, Voorn mit Namen, bezog bei vollständiger Abgaben-Freiheit ein festes Einkommen von 800 später sogar 1000 Gulden, und hatte ausserdem das Recht von den Schülern für den Unterricht ein Honorar zu nehmen.

Bremen zurück, entschlossen die Laufbahn des Steuermanns mit der des Lehrers zu vertauschen. Sein Streben ging aber nicht dahin, einfacher Privatlehrer zu werden, als welcher er nur auf einigen Verdienst rechnen konnte, wenn er es machte, wie alle übrigen, wenn er anstatt zu unterrichten, abrichtete. Ihm schwebte vielmehr eine staatliche Anstellung vor, ähnlich der seines Lehrers Voorn in Emden.

Er wandte sich daher im Dezember 1789 mit einem Gesuch an den Senat, ihn zum Lehrer der Navigation zu bestellen, und ihm ein Gehalt dafür auszusetzen. Er wollte sich dagegen verpflichten, einer gewissen Anzahl junger Leute, denen es an den Mitteln fehlte, unentgeltlich Unterricht zu erteilen.

Der Senat, der der Anstellung eines Navigationslehrers sympathisch gegenüberstand, überwies die Angelegenheit einer Kommission. Diese vergewisserte sich zunächst über die Kenntnisse und Fähigkeiten des Bittstellers, indem sie nicht nur die Zeugnisse seines Lehrers Voorn in Emden einforderte, sondern ihn auch noch besonders von Sachverständigen, und zwar von Dr. Olbers und Konsul Cassel, von dem weiter unten noch die Rede sein wird, prüfen liess. Nachdem diese ihr Urteil dahin abgegeben hatten, dass der junge Navigationslehrer über durchaus befriedigende Kenntnisse verfügte, und dass seine Geschicklichkeit und Gewandtheit ihn für das Amt eines Lehrers besonders befähigten, wurde Braubach auf Vorschlag der Kommission zum Lehrer der Navigation bestellt. Auch das erbetene Jahresgehalt wurde bewilligt, allerdings nur im Betrage von 50 Thalern Gold. Der Senat hatte dabei noch die Hoffnung, dass die Rheder und Assekuradeure, welche von einem geordneten Schulunterricht der angehenden Steuerleute den meisten Nutzen hätten, dieses Gehalt, vielleicht auch mehr, aus ihrer Tasche bezahlen würden.

Ob sich diese mit staatlicher Subvention gegründete Privatschule eines regen Zuspruchs von Seiten der Steuerleute erfreut hat, lässt sich nicht mehr mit Bestimmtheit sagen. Sicher ist nur, dass die Erfolge des jungen Lehrers, der das Abrichten nach Möglichkeit zu vermeiden suchte, recht befriedigende gewesen sind, und dass er sich bald eines gewissen Rufes erfreute.

Gleich zu Beginn seiner Thätigkeit als Lehrer verfasste er ein eigenes Lehrbuch der Navigation, da es damals ein für den Unterricht geeignetes Buch in deutscher Sprache nicht gab, und er dem wenig rühmlichen Gebrauche der damaligen Zeit, den Unterricht in holländischer Sprache oder auf Grund eines holländischen Lehrbuchs zu erteilen, nicht folgen wollte. Das Buch, das den Titel: „Versuch eines mathematischen Unterrichts für Seefahrer (Bremen bey Melchior Köhler 1791)“ führte, lehnte sich zwar an die vorhandenen holländischen Lehrbücher an, war aber weit davon entfernt eine blosse Übersetzung oder auch nur eine Kompilation zu sein. Der lückenlose Aufbau, die klare und ansprechende Darstellung, durch welche sich dieses Buch auszeichnet, stellen den mathematisch-nautischen Kenntnissen seines Verfassers sowie seiner Darstellungsgabe ein glänzendes Zeugnis aus. Wenn, wie nicht zu bezweifeln, dieses Buch den Lehrgang des Braubachschen Unterrichts darstellt, so muss man diesem, was Inhalt und Methode betrifft, seine volle Anerkennung zollen.

Unermüdlich arbeitete der junge Navigationslehrer, trotz seiner gewiss anstrengenden Lehrthätigkeit — sein ganzer Unterricht war Privatunterricht — an seiner eigenen Bildung, vornehmlich der mathematischen, weiter; und so erfolgreich war dieser Fleiss, dass Braubach nach einigen Jahren zum doctor philosophiae promoviert wurde.

Mögen nun die Erfolge dieser Privatschule gewesen sein, welche sie wollen, soviel steht fest, dass sie es verstand, die Aufmerksamkeit der Kaufmannschaft auf sich zu lenken, und so wurde sie, wenn auch nur indirekt, die Veranlassung zur Gründung einer Navigationsschule grossen Stils, die vielleicht die interessanteste Schule dieser Art ist, die es je in Deutschland gegeben hat.

Das Verdienst der Gründung dieser Schule gebührt in erster Linie dem österreichischen kaiserlichen Konsul Carl Philipp Cassel, demselben, dem im Jahre 1790 die Prüfung Braubachs anvertraut war.[1])

---

[1]) Über das Leben und die Wirksamkeit dieses um Bremens Handel und Schiffahrt äusserst verdienten Mannes, der 1742 in Magdeburg geboren war, berichtet ein Nekrolog im „Hamburgischen unparteiischen

Dieser Mann, der einerseits den Seedienst aus langjähriger eigener Erfahrung kannte und wusste, welche Anforderungen an Kapitän und Steuerleute gestellt wurden, der andererseits als Kaufmann und Rheder unter der mangelnden Bildung seiner Kapitäne und Steuerleute zu leiden gehabt hatte, wusste besser als irgend ein anderer, dass mit einer Hebung der Schiffahrt eine Hebung des Standes der Schiffer und Steuerleute verbunden sein musste, dass eine bessere Vorbildung der Steuerleute die beste Gewähr für eine grössere Sicherheit für Schiff und Ladung bieten würde. Er hatte sich daher schon früher einmal mit dem Gedanken getragen, selber öffentliche, unentgeltliche Vorlesungen über die Nautik zu halten, um auf diese Weise ein etwas besseres Steuermannsmaterial zu erhalten. Dies Vorhaben war unterblieben, da Braubach's Privatschule besseres zu leisten versprach.

Mit Interesse und Sachkenntnis verfolgte Cassel die Resultate dieser Privatschule. Er erkannte auch bald, dass in dieser Form die Schule selbst bei den besten Fähigkeiten und bei unermüdlichem Eifer des Lehrers nur geringe Erfolge aufweisen konnte, da vor allen Dingen die Kürze der Unterrichtszeit hinderlich im

---

Correspondenden" vom 3. März 1807: „Sein Vater war der seiner Zeit in der gelehrten Welt nicht unbekannte Professor Johann Philipp Cassel, Lehrer am hiesigen Gymnasium und Pädagogium. In letzterem erhielt er seine erste Erziehung und nicht geringe Vorbildung für eine künftige litterarische Laufbahn. Entschiedenes Talent und vorherrschende Neigung liessen ihn aber den Seedienst wählen, dem er sich mit solchem Erfolge widmete, dass er schon in seinem 25. Lebensjahre ein Schiff im Dienste der Holländisch-ostindischen Kompagnie als Kapitän kommandierte. Mit den Früchten seiner Industrie verliess er noch in seinem besten männlichen Alter diese Karriere und errichtete in Bremen ein Handelshaus. Seine Erfahrungen als Seemann veranlassten eine ausgezeichnete Vorliebe für Schiffsrhederei und Schiffsbau, mit denen er sich in früheren Jahren vornehmlich beschäftigte. Er war der erste, der in seiner Vaterstadt den direkten Handel mit den beiden Indien einleitete, und sein war die erste Bremer Flagge, die in einem Hafen der Vereinigten Staaten wehte. Im Jahre 1789 wurde ihm sein öffentlicher Charakter angeehrt. Als Mitstifter und eifriger Förderer der interessanten Navigationsschule hat er sich bei seinen Mitbürgern ein bleibendes Denkmal begründet."

Wege stand. Die grosse Nachfrage nach Steuerleuten in der damaligen Zeit war einer sorgsamen Vorbildung auch nicht günstig; das Material wurde eher schlechter als besser.

Da reifte in seinem Kopfe ein Plan, an dessen Ausführung er sofort mit seiner ganzen Energie und Thatkraft ging. Er verband sich im Jahre 1798 mit vier anderen Herren, denen die Sorge um einen geordneten Unterricht in den nautischen Wissenschaften ebenso am Herzen lag, wie ihm selber, zur Gründung einer Navigationsschule aus eigenen Mitteln; nämlich mit den Herren: Kaufmann Johann Bley, Kaufmann Georg Heinrich Norwich, Kaufmann und Assekuranz-Bevollmächtigter Hermann Heinrich Schnetter und Schiffskapitän Melchior Steengrafe. Diese fünf Herren verpflichteten sich, zunächst auf zehn Jahre, zu einem jährlichen Beitrage von je 50 Thalern Gold, welche zur Unterhaltung einer Schule verwandt werden sollten, in denen junge Leute, die sich dem Seedienst widmen wollten, unentgeltlich in den für ihren Beruf nötigen Wissenschaften unterrichtet werden sollten. Man suchte das zunächst in der Weise zu verwirklichen, dass man Braubach mit 250 Thalern jährlich unterstützte, wofür dieser sich verpflichtete, die Schule nach den Intentionen dieser Herren einzurichten. Der Plan wurde aber bald wieder geändert, nachdem ein Aufruf um Unterstützung, der an alle Kaufleute und solche Personen gerichtet wurde, die zu der Schiffahrt Beziehung hatten, einen beispiellosen Erfolg gehabt hatte. Auf diesen Aufruf hin verpflichteten sich mehr als 150 Kaufleute, Rheder, Schiffskapitäne u. a. zu einem jährlichen Beitrage im Betrage von 5 bis 20 Thalern, im ganzen zu einer Summe von über 1600 Thalern. Mit solchen reichlichen Mitteln konnte und wollte man etwas ganz vorzügliches schaffen; es wurde daher eine Schule geplant, die ihres Gleichen bisher nicht hatte. Man wollte nicht sowohl eine Anstalt stiften, in der die Matrosen, die Steuerleute zu werden beabsichtigten, sich notdürftig ihre Kenntnisse aneignen könnten, sondern es sollte eine Hebung der Bildung des ganzen Standes durch sie angebahnt und ermöglicht werden.

Es wurde daher eine Schule eingerichtet, in der Bürgerssöhne, die zwar noch nicht auf See gewesen waren, die aber die

Absicht hatten, sich dem Seemannsstande zu widmen, und später Steuerleute zu werden, unentgeltlich in der Nautik und deren Hülfswissenschaften unterrichtet wurden. Diese so unterrichteten Jünglinge sollten dann aber nicht den Entwickelungsgang der gewöhnlichen Seeleute durchmachen, sondern sie sollten als „Lehrlinge“ unter besonderer Aufsicht des Kapitäns nicht nur den praktischen Seedienst lernen, sondern es sollte ihnen auch an Bord Gelegenheit gegeben werden, die in der Schule erworbenen Kenntnisse praktisch anzuwenden. Die meisten Rheder hatten sich verpflichtet, diese Lehrlinge unentgeltlich auf ihren Schiffen mitzunehmen.

Man sieht also, dass man bei der Gründung der Schule nicht nur den Unterricht der Steuerleute im Auge hatte, sondern dass eine vollständige Änderung des Entwickelungsganges der Schiffsoffiziere geplant wurde. Die Steuerleute sollten in Zukunft nicht aus dem Stande der Matrosen hervorgehen, sondern sollten von vorn herein zu Steuerleuten erzogen werden. Durch diese Massnahme hoffte man auch gebildetere Leute für die höheren Schiffstellen zu gewinnen. Also schon damals derselbe Grundgedanke, der fast genau hundert Jahre später den Norddeutschen Lloyd bei der Einrichtung seines Kadettenschulschiffs geleitet hat.

In den ersten Jahren des Bestehens der Navigationsschule war allerdings mit der Hauptschule noch eine Nebenschule verbunden, die gewissermassen die Fortführung der früheren Braubachschen Privatschule bildete. Um dem damaligen Mangel an Steuerleuten einigermassen abzuhelfen, wurde an der Navigationsschule nämlich auch Steuerleuten und Matrosen, die Steuerleute werden wollten, gegen eine ganz geringe Vergütung Privatunterricht in der Navigation erteilt. In zwei bis drei Monaten wurden diese jungen Leute dahin gebracht, dass sie den Dienst als Steuerleute antreten und ihm gehörig vorstehen konnten. Diesen Leuten wurde indessen das Versprechen abgenommen, nach Beendigung ihrer Seereisen solange zum Unterricht in der Schule zurückzukehren, bis ihnen von dem Lehrer bescheinigt würde, dass ein weiterer Schulbesuch unnötig wäre.

Dr. Braubach, der nicht allein diesen Privatunterricht in der

Steuermannskunst erteilte, sondern dem auch die Leitung des Unterrichts in der eigentlichen Navigationsschule anvertraut war, füllte seine Stelle zur höchsten Zufriedenheit aller Beteiligten aus; und das schnelle Emporblühen dieser Anstalt, sowie die schönen Erfolge, die sie schon in den nächsten Jahren aufzuweisen hatte, sind neben der Opferfreudigkeit jener patriotisch gesinnten Männer, die die Schule unterhielten, in erster Linie ihm zu danken.

Die geschäftliche Leitung der neu gegründeten Schule lag in den Händen des „Direktoriums der Navigationsschule", das in den ersten Jahren des Bestehens von den fünf Gründern gebildet wurde. Von ihnen wurde alljährlich einer zum geschäftsführenden „Direktor" der Anstalt erwählt. Im ersten Jahre des Bestehens bekleidete Cassel, der übrigens auch in der Folge die Seele des Direktoriums blieb, das Ehrenamt des Direktors. Die „Subskribenten", d. h. diejenigen, die sich nachträglich zur Zahlung eines jährlichen Beitrages verpflichtet hatten, konnten nur indirekt einen Einfluss auf die Schule ausüben. Aber allezeit wurde der Schule auch von Seiten der Subskribenten das regste Interesse entgegengebracht, ja man sagt nicht zuviel, wenn man behauptet, dass diese originelle Stiftung von der ganzen Bevölkerung Bremens mit Freuden begrüsst und durch rege Anteilnahme unterstützt wurde. Mit Stolz blickte man auf diese Schule, die ein leuchtendes Beispiel von dem Gemeinsinn und der Opferfreudigkeit ablegte, die von jeher die schönste Zierde der Bremischen Bürger war.

Als Lehrer an der Navigationsschule hatte man zunächst nur Dr. Braubach angestellt, dem man die Verpflichtung auferlegte „einer Zahl von etwa vierzehn jungen Leuten in einem dazu schicklichen Lokale an drei Tagen der Woche jedesmal drei Stunden öffentlichen Unterricht zu erteilen, und zwar auf eine ganz gründliche und theoretische Art."

Die Schiffergesellschaft, die dem jungen Unternehmen äusserst sympathisch gegenüberstand, stellte die nötigen Räumlichkeiten im Hause Seefahrt unentgeltlich zur Verfügung und unterstützte die Schule ausserdem auch dadurch, dass sie ver-

sprach, künftighin die Zöglinge der Bremischen Navigationsschule bei der Besetzung der Steuermannsstellen in erster Linie berücksichtigen zu wollen.

Nachdem sich im Frühjahr 1799 vierzehn Schüler zur Aufnahme in die Schule gemeldet hatten, wurde am 29. April 1799 der Unterricht mit einem Vortrage Braubachs und einer Ansprache Cassels im Beisein der Gründer und einer grossen Zahl von Subskribenten feierlich eröffnet. Aber schon wenige Wochen nach der Eröffnung war man auf eine Erweiterung des Lehrstoffes bedacht.

Es fand sich, dass die allgemeine Bildung der Schüler, die alle erst eben aus der Schule entlassen waren, eine recht dürftige war, so dass nur sehr wenige darunter waren, die ihre Muttersprache verständlich, geschweige denn, richtig schreiben und lesen konnten. Da aber ein gewandter Gebrauch der Muttersprache, vornehmlich auch im schriftlichen Verkehr, eine wertvolle Eigenschaft des zukünftigen Schiffsführers war, so wurde beschlossen, den Zöglingen noch einen gründlichen Unterricht in der deutschen Sprache zu teil werden zu lassen. Auch in der französischen Sprache, deren Kenntnis für einen Seefahrer in der damaligen Zeit besonders wertvoll war, sollte künftig unterrichtet werden. Es gelang, für diese Unterrichtsfächer den Konrektor Hünerkoch aus Hamm als Lehrer zu gewinnen, der für ein Gehalt von 150, später von 200 Thalern wöchentlich zehn Stunden Unterricht und zwar sechs Stunden in der deutschen Sprache und vier Stunden in der französischen Sprache, zu erteilen hatte. Der Unterricht in diesen Fächern wurde am 1. Oktober 1799 begonnen.

Nach der Beendigung des ersten Kursus im Frühjahr 1800 ging man an eine weitere Ausgestaltung des Unterrichts, der dadurch erst seine definitive Gestalt annahm. Es wurde nämlich beschlossen, auch die Grundzüge der Schiffsmanöver sowie das wichtigste über den Bau der Schiffe zum Gegenstand des Unterrichts zu machen. Dr. Braubach, welcher diesen Unterricht gleichfalls (in sechs Stunden wöchentlich) erteilen sollte, verfasste ein Lehrbuch, das diesen Gegenstand behandelte, unter dem

Titel: „Praktisch theoretisches Handbuch zur Erlernung des Manœuvres und der Konstruktion der Seeschiffe“, 1800. Dieses Buch, das auf Kosten der Schule gedruckt wurde, und nach dem der Unterricht erteilt wurde, erhielten die Schüler, wie überhaupt alle Tafeln und Lehrbücher, gratis. Nach Übernahme dieses Unterrichtszweiges erhielt Dr. Braubach von der Gesellschaft das für damalige Zeit sehr ansehnliche Gehalt von 500 Thalern.

Da man es auch für wünschenswert hielt, dass Schiffer und Steuerleute eine gewisse Gewandheit im Zeichnen hätten, um etwaige Fehler der Seekarten zu berichtigen, und Küstenprofile zeichnen zu können, so wurde auch ein Zeichenunterricht in der Navigationsschule eingeführt, dem wöchentlich drei Stunden eingeräumt wurden.

Nach dieser Vervollständigung des Unterrichtsplanes waren wöchentlich sechs Lehrstunden für den Unterricht in der Nautik und deren Hülfswissenschaften, und ebensoviele für den Unterricht in den Schiffsmanövern bestimmt. Sechs Stunden waren dem Unterricht in der deutschen Sprache, vier Stunden dem in der französischen Sprache und drei dem im Zeichnen gewidmet. Daneben erhielten diejenigen, die es nötig hatten, noch besonderen Unterricht im Schönschreiben. Im Vergleich zu den übrigen Navigationsschulen Deutschlands, in denen meist in holländischer Sprache kümmerlich die Regeln der „Steuermannskunst“ gelehrt wurden, war diese Anstalt eine Musterschule in des Wortes schönster Bedeutung, eine Schule, die nicht nur die Aufmerksamkeit des übrigen Deutschland, soweit es Seeinteressen hatte, auf sich zog, sondern auch im Auslande, in Frankreich, bekannt und gerühmt wurde. Es war keine Überhebung, wenn das Direktorium der Schule im Jahre 1801 in einem Aufrufe an die Bevölkerung Bremens, in dem um weitere Unterstützung gebeten wurde, sagte: „Sollten uns hinreichende Beiträge in den Stand setzen, dieses Vorhaben auszuführen (nämlich die Schule auf ihrer Höhe zu erhalten), so wird man mit Wahrheit sagen können, dass in ganz Europa, England und Frankreich nicht ausgenommen, es keine Lehranstalt für die Handlungsschiffahrt giebt, welche

sich mit derjenigen in unserer Vaterstadt messen darf."

Man hatte sogar nach einigen Jahren die Genugthuung, dass die preussische Regierung, nachdem sie sich von der Vortrefflichkeit der Schule überzeugt hatte, nach ihrem Muster Navigationsschulen in Königsberg, Danzig und Stettin errichtete.

Über die Art und Weise, wie an dieser Schule der Unterricht, im Besonderen der nautische Unterricht erteilt wurde, hat Braubach selber in einer kleinen Schrift: „Einrichtung der Navigationsschule in Bremen nebst der in derselben befolgten Lehrmethode" ausführlich berichtet. Danach war der Unterricht ein allgemeiner, zum Unterschiede von dem Unterricht in den meisten Navigationsschulen, in die die Schüler jederzeit aufgenommen wurden, und in denen eigentlich jeder einen besonderen Privatunterricht erhielt, ein Gebrauch, der auch späterhin bei den meisten Navigationsschulen allgemein eingeführt gewesen ist. Nach Beginn des Kursus wurde niemand mehr aufgenommen. Begonnen wurde mit dem mathematischen Unterricht, in dem nur diejenigen Gebiete behandelt wurden, die zum Verständnis der Nautik unerlässlich waren. In der Arithmetik wurde daher das Hauptaugenmerk ausser auf die vier Grundrechnungsarten auf die Lehre von den Verhältnissen und Progressionen gerichtet, „damit den Schülern der richtige Begriff der Logarithmen, die bei solchen Leuten allemal besser aus den Verhältnissen, als aus der Lehre von den Potenzen entwickelt wird, desto besser beigebracht werde.".

Die Geometrie wurde so gelehrt, dass dabei die Fühlung mit der Praxis nie verloren ging, es war also mehr eine Übung der Raumanschauung als eine Übung im Beweisen. Viel Gewicht wurde auf die ebene Trigonometrie gelegt, sowie auf deren Anwendung auf die geographische Steuermannskunst, bei welcher Gelegenheit die Plankarten sowohl wie die runden oder Mercatorschen Karten eingehend behandelt wurden. Nachdem hierauf die sphärische Trigonometrie durchgenommen war, wurde die astronomische Steuermannskunst nach dem damaligen Stande der Wissenschaft bis einschliesslich der Längenbestimmung durch

Monddistanzen vorgetragen und geübt, wobei auch die Frage nach den vorteilhaftesten Umständen für eine Beobachtung nicht unerörtert blieb. Hand in Hand mit diesem Unterricht ging die Besprechung der nautischen Instrumente, im Besonderen des Oktanten, sowie die Übung im Anstellen astronomischer Beobachtungen. Als Tafelwerk benutzte man die bekannten Tafeln des Holländers Douwes.

Mit diesem Unterricht in der Steuermannskunst war aber der nautische Unterricht noch nicht erschöpft. Als Vorbereitung für die Lehre von den Schiffsmanövern wurde in der Mechanik ziemlich eingehend unterrichtet, und zwar erstreckte sich der Unterricht auf die Gesetze der gleichförmigen und beschleunigten Bewegung, auf das Zusammensetzen und das Zerlegen der Kräfte, die Theorie des Hebels, die Bestimmung des Schwerpunktes der Körper; dann folgte die Behandlung der einfachen an Bord gebrauchten Maschinen, als Spille und Flaschenzüge (ohne und mit Berücksichtigung der Reibung) und erst nach diesem einleitenden Unterricht wurden die verschiedenen Schiffsmanöver und ihre physikalische Begründung erläutert und an der Hand eines grossen nach einem holländischen Risse in Bremen angefertigten Modelles besprochen. Wenn noch Zeit vorhanden war, so wurden auch die Grundzüge des Schiffsbaues in der Schulebehandelt.

Man richtete sich so ein, dass man die letzten Wochen des Jahreskursus einer allgemeinen Repetition widmen konnte, in der die Schüler auf die alljährlich stattfindenden Schlussprüfungen vorbereitet wurden. Diese Prüfungen fanden zunächst im Saale des Schützenwalles später im Saale des Kramer Amthauses statt, da die kleinen Räumlichkeiten im Hause Seefahrt die grosse Zahl der Zuhörer nicht fassen konnten. Ausser dem Direktorium pflegte die Mehrzahl der Subskribenten zu diesen recht lange dauernden Prüfungen zu erscheinen, um ihr Interesse an der Sache zu bekunden. Auch wurden, wenigstens in den ersten Jahren Senator Gildemeister und Dr. Olbers als sachverständige Gelehrte hinzugezogen, die ihr Urteil über die Leistungen der Schule abgeben sollten. Das von diesen ausgestellte Zeugnis war für die Schule recht schmeichelhaft, denn in der

damaligen Zeit durfte man es in der That als eine ganz vorzügliche Leistung der Schule hinstellen, „dass die Knaben im Laufe von weniger als 11 Monaten zum Teil dahin gelangt waren, die Längenberechnung nicht allein zu machen sondern auch zu demonstrieren“.

An die Prüfung schloss sich die Prämienverteilung. Die vier besten Schüler erhielten je einen mit einer Widmung versehenen Oktanten zum Geschenk. Am Nachmittage des Prüfungstages versammelten sich Direktion, Subskribenten, Lehrer und Schüler zu einem „einfachen bürgerlichen Essen“ in der Börse, dessen Kosten jeder selbst zu tragen hatte; nur die für Lehrer und Schüler entstandenen Kosten wurden aus der Schulkasse gedeckt. Abends erhielten die Schüler Billets für die „Comödie“, wohin sie von einem Lehrer geführt wurden.

An Schülern fehlte es der Schule nie, die von vorn herein ins Auge gefasste Schülerzahl von vierzehn oder fünfzehn wurde stets erreicht, so dass anzunehmen ist, dass die Anmeldungen noch zahlreicher eingingen, dass man aber eine grössere Schülerzahl nicht aufnehmen wollte. Daneben nahmen in den ersten fünf Jahren noch über 120 schon befahrene Matrosen und Steuerleute an dem Privatunterricht in der Steuermannskunst teil. Später sollte übrigens dieser Nebenunterricht ausfallen, um den Zöglingen der eigentlichen Navigationsschule keine lästige Konkurrenz zu schaffen.

Im Jahre 1802 starb das Direktionsmitglied Bley. An seine Stelle wurde Senator Vollmers zum Mitglied der Direktion erwählt. Bei dieser Gelegenheit wurden auch feste Statuten in Betreff der Verwaltung der Schule, speziell über die Zusammensetzung der Direktion genehmigt. Die Direktion sollte sich, wenn nötig, aus der Zahl der Subskribenten ergänzen. Daran sollte aber die Bedingung geknüpft sein, dass nie mehr als ein Direktionsmitglied dem Senat angehören dürfe, dass es aber wünschenswert wäre, einen Senator in der Direktion zu haben, um so bequemer Fühlung mit dem Senat nehmen zu können. Unverbrüchlich sollte aber an der Regel festgehalten werden, dass ein Mitglied aus dem Schifferstande hervorgegangen sein müsse, um die Fühlung mit der Praxis nie zu verlieren.

Im Jahre 1803, als Cassel zum zweiten Male geschäftsführender Direktor war, beschloss man, die Schule dadurch für einen weiteren Kreis der Bremischen Bevölkerung nutzbringender zu machen, dass man angehenden Handwerkern, für die mathemathische Kenntnisse Wert hatten, erlaubte, im ersten halben Jahre dem Unterricht beizuwohnen. Ob von dieser Einrichtung viel Gebrauch gemacht ist, lässt sich, da die Matrikel der nächsten Jahre nicht mehr vorhanden ist, nicht mehr sagen.

Um die Existenz der Schule auch für die Zukunft zu sichern, wurde in Erwägung gezogen, ob es nicht ratsam sei, ein eigenes Schulhaus zu erbauen, was auch deshalb notwendig wurde, weil sich die Räume im Hause Seefahrt als zu klein erwiesen. Man wandte sich daher mit der Bitte an den Senat, der Schule einen der Stadt gehörigen Platz für den Neubau einer Schule unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, und zwar brachte man als für diesen Zweck besonders geeignet, die „Reitbahn“ oder das „Giesshaus“ in Vorschlag. Der Senat war nicht abgeneigt, der Bitte der Direktion zu willfahren und beauftragte eine Kommission mit der Prüfung der Angelegenheit. In der Direktion der Schule selber war man sich aber keineswegs im Klaren, wie man die Mittel für den Bau des Hauses aufbringen sollte. Verschiedene Vorschläge Cassels fanden nicht den Beifall der übrigen Direktionsmitglieder und so wurde diese Angelegenheit verschoben, und der Plan ist nie zur Ausführung gelangt.

Die zu klein gewordenen Räume im Hause Seefahrt wurden aber aufgegeben und andere Zimmer, wie es scheint, im Hause des Zeichenlehrers der Schule, Jacquerye, zum Preise von 160 Thalern gemietet.

Um dieselbe Zeit machte sich ein bedenkliches Erlahmen des Interesses an der Schule unter den Subskribenten, vornehmlich unter den Schiffskapitänen bemerkbar. Ein Teil weigerte sich, die gezeichneten Beiträge weiter zu zahlen, wodurch ein nicht unbedeutender Rückgang in den Einnahmen eintrat, der allerdings vorläufig um so weniger bedenklich war, als trotz alledem die Einnahmen die Ausgaben überstiegen und man ausserdem schon einen recht bedeutenden Reservefond angesammelt hatte. Immerhin

gab das Abfallen der Schiffskapitäne, die sich fast ganz von der Schule zurückzogen, zu denken. Es musste vor allen Dingen untersucht werden, ob die Einrichtung der Schule selbst der Grund für diese Handlung war, ob die Schule, von der man so vieles für die Praxis erhofft hatte, ihren Zweck auch wirklich erfüllte. Die von Cassel mit grossem Eifer angestellte Untersuchung ergab jedoch, dass diese Abneigung gegen die Schule, die fast in Feindschaft überzugehen suchte, aus kleinlichen Motiven entsprang. Ein Hauptvorwurf, den man der Schule machte, war der, dass sie viel zu viel Geld koste, dass man mit geringeren Mitteln eben so viel erreichen könne. Um das zu erzwingen, hielt man mit den Beiträgen zurück. Dann war aber auch der Umstand, dass viele der aus der neuen Schule hervorgegangenen Steuerleute die alten Kapitäne an Kenntnissen weit überragten, bei vielen von diesen der Grund ihrer Abneigung gegen die Schule, in der statt Seeleute „Gelehrte“ gebildet würden — eine Erscheinung, die sich später noch oft wiederholte. Die Verständigen unter den Schiffskapitänen standen der Schule aber nach wie vor sympathisch gegenüber, und erkannten den Vorteil, den diese vorzüglich geleitete Schule darbot, dankbar an, so dass die Anstalt trotz der Ungunst der Zeiten auch fernerhin in schönster Blüte stand.

Da traf sie das herbe Geschick, dass ihr eigentlicher Gründer, der Consul Cassel, die Seele des ganzen Unternehmens, der seine ganze Kraft eingesetzt hatte, diese Lehranstalt zu einer Musteranstalt zu machen zum Segen der Schiffahrt und des Handels, der mit Eifer und Verständnis der Schule die richtigen Pfade gewiesen hatte, zu einer Wohlthat für den Seemann zu werden, plötzlich im Alter von 65 Jahren verstarb, zu einer Zeit, wo gerade ein Mann von seiner Thatkraft nötig war, um seine Schöpfung, der von der Ungunst der Zeiten schwere Gefahren drohten, zu stützen und zu halten (1807).

Zunächst ging die Schule ihren gewohnten Gang. Eine Änderung trat erst im Jahre 1809 ein, in welchem Jahre die Verpflichtung der Subskribenten, Beiträge zu zahlen, erlosch. Lebensfähig blieb das Unternehmen auch dann, denn es ver-

einigten sich wieder eine grosse Anzahl von Interessenten, um das schöne Werk auch fernerhin zu erhalten. Dass in den damaligen unruhigen Zeiten, in denen Handel und Schiffahrt ganz darniederlagen, die Beiträge spärlicher flossen als früher, ist nicht zu verwundern; dass man den Mut hatte, ein solches Unternehmen weiter zu führen, zeugt von einer Opferfreudigkeit für eine gute Sache, die uns mit Bewunderung erfüllen muss.

Wollte man die Schule auf die Dauer halten, so war man gezwungen, sie nach einem beschränkten Plane fortzusetzen. So konnte man hoffen, die Schule so lange fortzuführen bis bessere Zeiten ihre Reorganisation ermöglichten. Der Zeichenlehrer wurde entlassen, der Unterricht im Französischen wurde suspendiert und der ganze Unterricht auf die Erlernung der Steuermannskunst und der Muttersprache beschränkt. Die Mietwohnung wurde wieder aufgegeben und wiederum von dem Anerbieten der Vorsteher der Seefahrt, ein Zimmer im Hause Seefahrt für den Unterricht zur Verfügung zu stellen, dankbar Gebrauch gemacht. Die Direktion bestand forthin nur aus drei Mitgliedern; von den Gründern der Schule war nur Kapitän Steengrafe dabei.

In dieser bescheidenen Gestalt wirkte die Schule weiter; aber die Zeiten wurden noch ungünstiger, als Bremen dem französischen Reiche einverleibt wurde und schwer unter der französischen Herrschaft zu leiden hatte. Die Beiträge der Subskribenten blieben aus — wer konnte in jener Zeit für einen solchen Zweck Geld geben? Aber noch war ein Fonds da, den man in besseren Zeiten angesammelt hatte; aus diesem wurde die Schule unterhalten. Im Jahre 1812 versuchte man die französische Regierung für die Schule zu interessieren, indem man ein Programm in französischer Sprache escheinen liess, in der die Vorzüge der Schule aufgezählt wurden. Es wurde besonders erwähnt, dass die Schule ihre Entstehung und Unterhaltung der Opferwilligkeit Bremischer Bürger verdanke „mais qui malheureusement ne sont plus capables de fournir les fonds nécessaires, si le Gouvernement ne daigne pas les soutenir.“ Vergebens, die Regierung that nichts für die

Erhaltung der Schule. Die Mittel waren erschöpft — die Schule musste eingehen, kurz bevor Bremen von der Fremdherrschaft befreit, und die Schiffahrt, die Bremens Wohlstand neu begründen sollte, wieder eröffnet wurde — eingehen, um nie wieder zu erstehen.

Nach dem Eingehen jener ersten öffentlichen Navigationsschule war die Vorbildung der Steuerleute wiederum lediglich Sache des Privatunterrichts. Sowohl in Bremen als auch in Vegesack, dessen Bewohner fast ausschliesslich aus Seefahrern bestanden, erteilten frühere Kapitäne oder andere mehr oder weniger dazu geeignete Personen jungen Leuten, die Steuermann zu werden beabsichtigten, Unterricht in der „Steuermannskunst", d. h. sie brachten ihnen rein mechanisch, ohne auf irgend ein Verständnis Rücksicht zu nehmen, die Regeln bei, nach denen man die in der Navigation nötigen Rechnungen auszuführen hatte. Nach beendetem Unterrichtskurse stellte nicht nur der Lehrer seinem Schüler ein Zeugnis aus, dass dieser die für einen Steuermann nötigen Kentnisse besitze, sondern der Schüler stellte auch seinem Lehrer ein Zeugnis über die Güte seines Unterrichtes aus. Dieses Zeugnis diente dem Lehrer als besondere Empfehlung. Über den Wert dieser „auf Gegenseitigkeit beruhenden" Zeugnisse kann man keinen Augenblick im Zweifel sein.

Ein solcher Zustand war auf die Dauer unhaltbar; er barg sogar ernste Gefahren für Leben und Eigentum in sich und konnte unter Umständen für die Entwickelung der Bremischen Schiffahrt verhängnisvoll werden.

Es ist daher auch erklärlich, dass schon bald, nachdem die alte Ruhe und Ordnung wieder hergestellt war, von der Bürgerschaft aus der Wunsch laut wurde, von Staats wegen eine Anstalt zu gründen, in der die angehenden Steuerleute in den für die Ausübung ihres Berufes nötigen Wissenschaften unterrichtet würden.

Im Jahre 1819 wurde eine gemischte Deputation niedergesetzt, welcher die Aufgabe wurde, über die Gründung und

Einrichtung einer solchen Navigationsschule zu berichten. Die Seele dieser Deputation war der Senator Gildemeister, der sich mit Interesse und Sachkenntnis der Aufgabe, ein Programm für die neu zu errichtende Schule aufzustellen, unterzog.

Man hatte zwei wesentlich von einander verschiedene Vorbilder — einmal die frühere, durch private Mittel unterhaltene Navigationsschule, der ohne Zweifel manche Mitglieder der Deputation nahe gestanden hatten; dann die vor einigen Jahren wieder eröffnete, durch den Wasserbau-Direktor Woltmann, einen Freund Gildemeisters, neu organisierte staatliche Navigationsschule in Hamburg. Wenn auch beide Schulen nahezu dasselbe Hauptziel erstrebten, so waren die Mittel, dieses Ziel zu erreichen, nicht unwesentlich von einander verschieden, hauptsächlich deshalb, weil man in der Bremischen Privatschule nicht nur die für den Beruf unumgänglich notwendige Bildung, sondern eine darüber hinausgehende allgemeine Bildung angestrebt hatte.

Die Deputation entschied sich schliesslich, eine Navigationsschule nach dem Muster der Hamburgischen in Vorschlag zu bringen. Indessen war das aufgestellte Programm nicht einfach eine Kopie des Hamburgischen, sondern auf Grund der bei der Privatschule gemachten Erfahrungen wurde in mehreren wesentlichen Punkten von dem Hamburger Programm abgewichen.

Der erst im Juni 1821 erstattete Bericht dieser Deputation, dem entsprechend später die Gründung einer Navigationsschule von Senat und Bürgerschaft beschlossen wurde, ist wegen der darin enthaltenen gesunden Anschauungen über Zweck, Ziel und Mittel einer Navigationsschule von Interesse, da diese Anschauungen auch heute noch trotz des grossen Umschwungs im Navigationsschulwesen zum grossen Teil als massgebend betrachtet werden können. Der Bericht lautet:

„Der Zweck einer solchen Anstalt scheint lediglich die Bildung geschickter Steuerleute und zwar

sowohl Steuermänner
als See-Capitains

sein zu müssen. Die mathematischen Wissenschaften und die praktische Kenntnis, welche in diesen beiden Abstufungen zur

geschickten und sicheren Ausführung des Berufes eines Seefahrers erforderlich sind, müssen daher auch vorherrschend die Gegenstände des zu erteilenden Unterrichts sein. Um aber den angezeigten Zweck unmittelbar im Auge zu behalten, wird auch der mathematische Unterricht mehr praktisch als wissenschaftlich beweisend vorzüglich auf eine klare Anschauung der Resultate gerichtet werden müssen, weil nur hierfür die Lehrfähigkeit der Zöglinge und die Zeit, die auf ihre Bildung gewendet werden kann, günstige Erfolge versprechen lassen.

„Um diese praktische Bildung sogleich anfangen und nur sie die hauptsächlichste Beschäftigung dieser Unterrichts-Anstalt sein lassen zu können, scheint der Deputation als Grundsatz dabei festgestellt werden zu müssen, dass der Unterricht in ihr, da erst anfange, wo der Schulunterricht aufhört, und daher in der Regel nur Schüler über 14 Jahren, und die durch Fertigkeit im Schreiben, durch die Kenntnis der deutschen Sprache, auch eines richtigen schriftlichen Ausdrucks in derselben, und durch Fertigkeit im Rechnen, wenigstens der vier Species in ganzen und gebrochenen Zahlen, einen hinreichenden Grund gelegt haben, worauf der weitere Unterricht gebaut werden kann, darin aufgenommen werden dürfen. Zugleich wird aber auch darauf noch zu sehen sein, dass die aufzunehmenden Zöglinge schon Unterricht in den Elementarlehren der Geometrie erhalten haben, wie es zu erreichen sein wird, wenn in den untern und mittleren Schulen künftig auf diese Lehren eine besondere Rücksicht genommen wird, wie die Deputation ihre Ansichten hierüber in dem Hauptbericht und in dem Bericht über das zu erweiternde Schullehrer-Seminar[1]) dargelegt hat.

„Von diesen Grundsätzen ausgegangen, glaubt die Deputation, dass ein so ausgedehnter Plan und ein so viel umfassender Unterricht, wie der, welcher in der im Jahre 1798 hier als Privat-Unternehmen errichteten und bis zum

---

[1]) Dieselbe Deputation hatte gleichzeitig über verschiedene andere Schulfragen zu berichten.

Jahre 1812 bestandenen Navigationsschule befolgt worden, zu vermeiden sei. Hier wurde der Unterricht in der deutschen und auch der französischen Sprache, wie im Rechnen neben dem der eigentlichen praktischen Kenntnis erteilt; es wurden dazu mit Inbegriff des Schreib-, Rechen- und Zeichenunterrichts fünf verschiedene Lehrer angewendet. Der bedeutenden Kosten, die dadurch veranlasst wurden, ohne den praktischen Teil des Unterrichts in einiger Vollständigkeit zu gewähren, nicht zu gedenken, scheint der Deputation besonders eine solche Vervielfachung der Gegenstände, welche die Erreichung des Hauptzwecks erschwert und ihn verdunkelt, schon an sich selbst vermieden werden zu müssen.

„Von dem Plane, der seit dem Jahre 1817 für eine für Hamburg damals errichtete Navigationsschule angenommen worden, und von der Art seiner Ausführung genau unterrichtet, glaubt die Deputation daher, diesem sich mehr annähern zu müssen, und dass auf folgende Gegenstände in zweckmässigen Abteilungen bei dem Unterricht bezügliche Rücksicht zu nehmen sei:

1. a. auf Arithmetik, insonderheit die Lehre von Proportionen, Logarithmen-Rechnung und Ausziehung der Quadratwurzel,
   b. die Geometrie, insonderheit auch Trigonometrie oder die Eigenschaften der ebenen und sphärischen Dreiecke,
   c. Mathematische Geographie, wo besonders die Kenntnis der Erd- und Himmelskugel und die notwendigsten Begriffe aus der Astronomie vorgetragen werden müssten, und
   d. auf die Kenntnis von Flut und Ebbe und sonstigen beständigen Meeresströmungen und regelmässigen Winden in den verschiedenen Zonen.
2. Auf die Kenntnis und den Gebrauch
   a. des Lotes,
   b. des Loggs und Minutenglases,
   c. der verschiedenen Kompasse,

d. der Seekarten und Bestimmungen des Weges und Ortes des Schiffes
durch Besteck auf den Karten,
durch Rechnung,

e. des Oktanten oder Sextanten und der Berechnung der Längen und Breiten zur Berichtigung der Schiffsrechnung; einige Begriffe von Seeuhren und deren Nutzen und

f. auf die Journal-Führung.

3. Auf Kenntnis

a. von der Konstruktion und den Eigenschaften des Schiffes in Bezug auf seine Schwimmfähigkeit,

b. von der Takelage, der vorteilhaftesten Stellung der Masten und Segel, besonders auch zur besten Benutzung des Windes und bei nötigem Ausweichen gefährlicher Stellen,

c. von der Stauung des Ballastes und der Güter, der Aichung des Schiffes, endlich auch von verschiedenen Manoeuvres bei stürmischem Wetter, oder wenn sonst eine Verlegenheit eintritt, um Strandung oder Schiffbruch zu vermeiden.

„Die Deputation hat nach hauptsächlichster Anleitung des Hamburger Planes deshalb die Gegenstände des zu erteilenden Unterrichts so speziell bezeichnen zu müssen geglaubt, um dadurch anschaulich zu machen, dass nicht bloss ein wissenschaftlich gebildeter Lehrer, sondern auch ein praktisch erfahrener Seemann dazu erforderlich ist. Es ist allerdings sehr wünschenswert, beide wesentlichen Eigenschaften in einem Lehrer anzutreffen, und so mit einem Lehrer, wie es bisher in Hamburg der Fall gewesen ist, die Anstalt genügend versorgen zu können, nicht bloss, weil das ganze so vereinfacht, sondern auch dadurch erreicht werden würde, den wissenschaftlichen Unterricht immer in nächster Beziehung auf die praktische Anwendung erteilen zu lassen. Da es aber sehr selten ist, beide Eigenschaften in einem zur Erteilung des Unterrichts hinlänglichen Grade vereinigt zu finden, so wird zum Voraus

darauf Bedacht genommen werden müssen, zwei Lehrer für die Anstalt zu erhalten, deren einem die sub No. 1 und 2, und dem anderen die sub No. 3 oben bezeichneten Lehrgegenstände zuzuweisen wären.

„Wenn man dann ferner annimmt, dass bis zu 24 Schüler, welche Zahl in der Regel nicht überschritten werden dürfte, aufzunehmen und dass der Unterricht etwa in fünf Stunden zu erteilen sein würde, so erscheint ein Gehalt von 500 Thalern für den Hauptlehrer und von der Hälfte etwa für den Lehrer, der die unter 3 bemerkte praktische Kunde erteilt, angemessen zu sein, ausserdem würde für das nötige Lokal und für die Anschaffung von Büchern, Instrumenten und Modellen, soweit nicht vorhandene dazu benutzt werden können, gesorgt werden müssen.

„Die unentgeltliche Erteilung des Unterrichts scheint etwa für die Hälfte der aufzunehmenden Schüler, und für die andere ein mässiges, näher zu bestimmendes Schulgeld festgesetzt werden zu können.

„Die Bestimmungen hierüber, sowie überhaupt die speziellen Einrichtungen der Anstalt werden mit besserem Erfolge dann erst vorgeschlagen werden können, wenn die wesentlichsten Grundsätze, welche hier von der Deputation angegeben sind, von ihren geehrten Committenten gebilligt sein werden, besonders da es zweckmässig sein wird, mit den anzustellenden Lehrern vieles die Ausführung betreffende erst zu verabreden.

„Sie stellt daher zuvörderst die Entscheidung auf die jetzt vorgeschlagenen Grundbestimmungen ergebenst anheim.“

Von besonderem Interesse ist in diesem Bericht die einleitende Bemerkung über den mathematischen Unterricht in den Navigationsschulen, die sehr beachtenswert ist, und der Passus über die erforderlichen Lehrer. Hier wird zuerst der Grundsatz ausgesprochen, dass der wissenschaftliche Unterricht von einem wissenschaftlich gebildeten Lehrer, der praktisch seemännische von einem aus dem Seemannsberuf hervorgegangenen Lehrer erteilt werden solle. Allerdings wich man bei der Gründung der Schule zunächst von diesem als richtig erkannten Grundsatze ab.

Mit der Eröffnung der Schule hatte man es indessen nicht sehr eilig. Die Bürgerschaft setzte zunächst die Beratung über diesen Gegenstand aus und erklärte sich erst im Sommer des nächsten Jahres (1822) mit der Errichtung einer Navigationsschule nach den Vorschlägen der Deputation einverstanden, und der Senat gab seine Einwilligung erst einige Monate später (4. Oktober 1822).

Aber noch sollten drei Jahre vergehen, ehe man zur Verwirklichung dieses Beschlusses schritt. Man scheint Schwierigkeiten in der Beschaffung der Lehrer und in der Beschaffung eines geeigneten Lokales gefunden zu haben. Schliesslich trat die Hauptschule zwei in einem Anbau befindliche Zimmer für die Zwecke der Navigationsschule gegen eine Miete von hundert Thalern ab.

Um nur endlich die Schule wirklich eröffnen zu können, wurde die wichtigste Angelegenheit, die Auswahl des Lehrers, ziemlich oberflächlich und sicherlich nicht im Sinne der Deputation gelöst. Eine ganze Reihe (vielleicht alle) Privatlehrer der Steuermannskunst in Bremen und Vegesack hatten sich für diese Stelle gemeldet. Dr. Braubach, der Hauptlehrer der vormaligen privaten Navigationsschule, der der Deputation gewiss als Lehrer vorgeschwebt hatte, und der sich ohne Zweifel ausgezeichnet für diese Stelle geeignet hätte, war 1821 nach Hamburg gerufen worden zur Leitung der dortigen Navigationsschule und kam somit nicht mehr in Frage. Einen Auswärtigen heranzuziehen, scheint man nicht für angebracht gehalten zu haben, und so kam es, dass man einen von jenen wählte, die bisher privatim Steuerleute abgerichtet hatten.

Die Wahl fiel auf Friedrich Lappenberg, einen Mann mit einer ebenso bewegten wie interessanten Vergangenheit. Im Jahre 1795 war er — erst elf Jahre alt — als Kajütsjunge auf See gegangen und hatte den gewöhnlichen Entwickelungsgang des Seemanns durchgemacht. Ohne je eine Navigationsschule besucht zu haben, war er mehrere Jahre Steuermann auf verschiedenen englischen Kaperschiffen gewesen. Im Jahre 1807 trat er zur englischen Kriegsmarine über, machte die nötigen

Examina und wurde „master“ auf verschiedenen Kanonenböten und Transportschiffen. Als solcher machte er verschiedene grosse und gefährliche Reisen und nahm an vielen Kämpfen der Engländer teil. Verschiedentlich geriet er in Gefangenschaft, wusste aber immer wieder zu entkommen. Im Jahre 1815 kehrte er nach Vegesack, seinem Geburtsorte, zurück, wo er sich bis zum Jahre 1822 mit dem Unterricht angehender Steuerleute beschäftigte. Darauf siedelte er nach Bremen über und errichtete auch hier eine gleichartige Privatschule.

Dieser Mann, der, wie seine Zeitgenossen versichern, und wie aus seinen Aufzeichnungen hervorgeht, über tüchtige nautische und ganz leidliche mathematische Kenntnisse verfügte, und ohne Zweifel eine reiche seemännische Erfahrung gesammelt hatte, war trotzdem nicht der Rechte für die Stelle, die er bekleiden sollte, und sicher kein Lehrer von der Art, wie er von der Deputation für dieses wichtige Amt gefordert worden war; denn er erfüllte nicht einmal die Bedingung, die die Deputation von den aufzunehmenden Schülern gefordert hatte, sich in der deutschen Sprache richtig ausdrücken zu können. Auch waren seine Kenntnisse in der Mathematik nicht derart, dass sie ausreichten, darin mit Erfolg zu unterrichten. Dass man auch Zweifel an seiner Fähigkeit für diesen Unterricht gehabt und geäussert hat, scheint aus dem folgenden Schlusspassus eines kurz nach der Anstellung an Senator Klugkist gerichteten Berichts (der gleichzeitig als Probe seines deutschen Ausdrucks dienen kann) hervorzugehen:

„Die Art und Weise, wie ich diese jungen Seeleute Unterrichtet habe zeigt der Inhalt dieses Buchs, und jeder erfahrene Seemann und Sachverständiger wird gewiss mit mir darin übereinstimmen das für ein Steuermann und Capitain nichts mehr zu wissen nötig thut, (was der Navigation des Schiffes anbetrifft als dieses) wer die höhere Algebra und Geometrie studieren will, welche kein Seemann nötig hat, und Jahren lang darauf hingehen der thut besser solches auf der Universität zu lernen, dann ist dieser schon kein Seemann mehr.“

Für die Einrichtung einer neuen Schule war Lappenberg,

der übrigens nicht fest, sondern nur als „Privatlehrer“ mit vierteljährlicher Kündigung angestellt wurde, um so weniger geeignet, als er über die Ziele einer solchen Lehranstalt ganz falsche Vorstellungen hatte. Er, der alte Seebär, legte viel zu viel Gewicht auf einen Unterricht im praktischen Seedienst, der doch niemals in einer Schule, sondern nur in der Praxis selbst gelehrt und gelernt werden kann,[1]) (weshalb auch im ersten Bericht diesem Unterrichtsfach nur ein geringer Raum angewiesen war).

Es ist daher auch nicht zu verwundern, dass aus der Schule schliesslich ganz etwas anderes wurde, als man ursprünglich daraus zu machen gedachte. Ein zweiter Bericht über die Einrichtung der Schule, der im Sommer 1825 den gesetzgebenden Körperschaften vorgelegt wurde und deren Billigung fand, liess zunächst die Forderung fallen, dass die aufzunehmenden Schüler schon die Anfangsgründe der Geometrie beherrschen sollten. Ferner wurde von einer zweiten Lehrerstelle abgesehen, Lappenberg sollte für ein Gehalt von 400 Thalern den ganzen Unterricht allein leiten. Die Schule sollte überhaupt nur eine Winterschule werden, in der der Unterricht von Anfang Oktober bis Ende Mai erteilt, im Sommer aber unterbrochen werden sollte. Die Schüler sollten ihre ganze Ausbildung in zwei solchen Winterkursen erhalten, sollten den Sommer über aber Seereisen machen. Für den ersten Kursus wurde ein Schulgeld von 25 Thalern, für den zweiten ein solches von 15 Thalern festgesetzt. Den Unbemittelten sollte das Schulgeld nicht, wie es im ersten Entwurfe hiess, erlassen, sondern nur gestundet werden, bis sich ihre Vermögensverhältnisse gebessert hätten. Am Schlusse ihrer Lehrzeit sollten sich die Schüler gegen eine Vergütung von 5 bezw. 10 Thalern einer Prüfung unterwerfen können, ohne indessen dazu verpflichtet zu sein, da die Fähigkeit, als Steuermann fahren zu können, nicht von dem Bestehen dieser Prüfung

---

[1]) Seine grosse Vorliebe für diesen Teil des Unterrichts offenbarte sich z. B. in seinem Antrage, ein Schiffsmodell von 35 Fuss Länge und 10 Fuss Breite, sowie ein achtremiges Boot anzuschaffen, um die nötigen seemännischen Arbeiten und „Manœuvres“ mit seinen Schülern selbst üben zu können.

abhängig gemacht wurde. Die Schule wurde dem Scholarchat unterstellt. An ihrer Spitze standen Senator Dr. Klugkist und Senator Dr. Meier.

Nachdem so alle Vorbereitungen getroffen waren, wurde endlich am 1. November 1825 die Schule mit acht Schülern eröffnet. Im Laufe des Winters meldeten sich noch weitere fünf, so dass an dem ersten Kurse im ganzen 13 Schüler verschiedenen Alters teilnahmen. Dass die Gründung der Schule zeitgemäss war, offenbarte sich an der schnellen Vergrösserung der Schülerzahl. Im nächsten Winter beteiligten sich schon 22 an dem Unterricht, und im dritten Jahre stieg diese Zahl sogar auf 25, so dass die ursprünglich in Aussicht genommene Zahl der Schüler schon überschritten war, obwohl nur wenige, wie es in Aussicht genommen war, die Schule zum zweiten Male besuchten.

Schlechte Erfahrungen hatte man aber mit der Abschlussprüfung gemacht. Da diese Prüfung freiwillig war, und man auch ohne sie Steuermann werden konnte, so hielt es die bei weitem grösste Mehrzahl der Schüler für richtiger und bequemer, Geld und Aufregung zu sparen und ohne Prüfung die Schule zu verlassen. In den ersten drei Jahren des Bestehens der Schule hatten sich im ganzen nur vier Schüler prüfen lassen.

Hierin wurde Wandel geschaffen, als im Februar 1828 der Senat, nachdem er ein Gutachten der Ältesten der Kaufmannschaft eingeholt hatte, nach dem Vorgange von Hamburg und Lübeck, die Prüfung der Steuerleute obligatorisch machte.

Wer von nun an als Steuermann oder Untersteuermann auf einem Bremischen Schiffe angestellt zu werden wünschte, musste sich einer Prüfung unterziehen. Diese Prüfung war öffentlich und wurde von dem Lehrer der Navigationsschule abgehalten. Über den Ausfall der Prüfung wurde ein Zeugnis ausgestellt, in dem vermerkt wurde, ob sich der Inhaber zum Steuermann oder Untersteuermann, und zu der Fahrt in europäischen Gewässern oder auch zu weiteren Reisen eigne. Ohne ein solches Zeugnis durfte keiner als Steuermann mustern, ausser wenn er von einer anderen öffentlichen Prüfungsbehörde ein entsprechendes Zeugnis besass, falls es von der Inspektion der Navigationsschule als aus-

reichend bezeichnet worden war. Wer schon früher als Steuermann gefahren hatte, war, falls es nicht der Rheder wünschte, ebenfalls von der Prüfung befreit. Als Gebühren waren für die Prüfung zum Steuermann 5 Thaler, zum Untersteuermann 4 Thaler zu entrichten. Bezahlte man bei der Untersteuermannsprüfung gleich 5 Thaler, so war später die Obersteuermannsprüfung frei.

Die unmittelbare Folge dieser Verordnung war ein gewaltiges Anwachsen der Schülerzahl der Navigationsschule (1828/29—33, 1829/30—52 Schüler), da sich natürlich jeder von dem Lehrer unterrichten liess, von dem er später geprüft wurde. Es mehrten sich jetzt auch die Schüler, die es vorzogen, ununterbrochen die Schule zu besuchen, anstatt zwei aufeinander folgende Winter dazu zu benutzen. Diese nahmen vorläufig während des Sommers Privatunterricht bei dem Lehrer der Anstalt, wodurch sie wesentlich schneller zum Ziele kamen. Dies wurde die Veranlassung, dass im Jahre 1830 überhaupt der Unterricht auch auf den Sommer ausgedehnt wurde, wofür das Gehalt des Lehrers von 400 Thalern auf 600 Thaler erhöht wurde.

Der Privat-Navigationsunterricht, welcher in den ersten Jahren des Bestehens der öffentlichen Schule besonders in Vegesack noch recht in Blüte gestanden hatte, erlitt durch die Einführung der obligatorischen Prüfung der Steuerleute schwere Einbusse, zumal da gleich in den ersten Jahren eine grosse Zahl der privatim vorbereiteten Steuerleute die öffentliche Prüfung nicht bestand. Dies hatte zur Folge, dass der Navigationslehrer Lappenberg — ob berechtigt oder unberechtigt, muss dahin gestellt bleiben — allgemein der Parteilichkeit bei der Prüfung bezichtigt wurde. Gleichzeitig wurde sein Unterricht als minderwertig und die Erfolge der Schule als recht dürftig bezeichnet, ja es wurde sogar behauptet und der Behörde mitgeteilt, dass die meisten der aus der Bremischen Schule hervorgegangenen Steuerleute an Bord nahezu unbrauchbar seien. Es war dies indessen offenbar von Brotneid diktierte Verläumdung, denn wenn Lappenberg's Unterricht den Privatunterricht auch nicht wesentlich übertraf, so wurden seine Erfolge doch von anderer Seite als durchaus befriedigend bezeichnet.

Um sich von dem Verdacht der Parteilichkeit frei zu machen, beantragte Lappenberg selbst, dass den Privatlehrern — im speziellen dem Vegesacker Lehrer Martin Seeke — erlaubt würde, ihre Schüler bei der öffentlichen Prüfung in der Bremischen Navigationsschule selbst zu prüfen. Diese Erlaubnis wurde erteilt, musste aber bald wieder zurückgenommen werden, da einerseits die Prüfungen des Martin Seeke als nicht zweckentsprechend und zu leicht bezeichnet werden mussten und da andererseits — was hiermit zusammenhängt — der Schulbesuch in Bremen derartig zurückging, dass im Dezember 1831 nur noch sieben Schüler am Unterricht teilnahmen.

Das plötzliche Aufblühen der Vegesacker Privat-Navigationsschule gab den Vegesackern die Veranlassung, mit Nachdruck zu beantragen, dass die Navigationsschule nach Vegesack verlegt würde, ein Verlangen, das später noch oft wiederholt wurde.

Diesem Wunsche der Vegesacker gab der Senat aber nicht Folge, weil die Schule von weit mehr Bremern als Vegesackern besucht worden war. Er zog vielmehr seine Erlaubnis, dass die Schüler des Martin Seeke von diesem geprüft werden dürften, wieder zurück, und bestimmte ausserdem, dass alle diejenigen, welche in einer Privatschule unterrichtet worden waren, vor Ablegung ihrer Prüfung mindestens einen Monat die Bremische Navigationsschule besucht haben müssten. Eine weitere in Aussicht genommene Änderung in den Prüfungsvorschriften, nämlich die, die Prüfung in dem praktischen Teil der Schiffahrtskunde durch „wohlerfahrene Schiffskapitäne, die nicht mehr fahren“ vornehmen zu lassen, scheint niemals in Kraft getreten zu sein, wenigstens lag einige Jahre später die gesamte Prüfung wieder in den Händen des Navigationslehrers. Angeblich fand sich kein Schiffskapitän bereit, sich dieser Arbeit zu unterziehen. Schliesslich wurde noch bestimmt, dass die fremden, nicht Bremischen Steuerleute statt einer Gebühr von 5 Thalern eine solche von 10 Thalern zu bezahlen hätten.

Nun blühte die Schule schnell wieder auf, so dass die Schülerzahl bald grösser war als vorher. Als nach einigen Jahren ein mehr stationärer Zustand eingetreten war, besuchten all-

jährlich 70 bis 80 Schüler die Anstalt; eine private Vorbereitung der Schüler wurde immer seltener. Die Zahl der die Schule gleichzeitig besuchenden Schüler blieb allerdings meist hinter den oben angegebenen Zahlen bedeutend zurück, doch war es auch keineswegs etwas ungewöhnliches, dass diese Zahl 50 überschritt, so dass sich das in der Hauptschule gemietete Schullokal als zu klein erwies.

Die der Schule zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten bestanden in einem kleinen zu ebener Erde gelegenen Zimmer, in dem sich die Modelle und Lehrmittel befanden, und das gleichzeitig als Sprechzimmer des Lehrers diente, und in einem grossen eine Treppe hoch gelegenen, geräumigen Schulzimmer, in welchem an vier grossen Tischen für 48 Schüler Platz war. Als bald nach dem Inkrafttreten der neuen Verordnung über die Prüfung der Steuerleute diese Zahl gelegentlich überschritten wurde, war man gezwungen, sich nach einem anderen Schulraume umzusehen. Es wurden allerdings schon damals Stimmen laut, die den Bau eines besonderen Schulhauses befürworteten, von anderer Seite wurde aber die Notwendigkeit hierfür nicht anerkannt, und man half sich vorläufig damit, dass man in den Zeiten, in denen die Zahl der Schüler 50 überstieg, nach dem Zeichensaal der Zeichenschule für Handwerker, die sich in demselben Gebäude befand, und nur Sonntags gebraucht wurde, übersiedelte. Die astronomischen Beobachtungen wurden auf dem Hofe angestellt, der sich indessen für diesen Zweck sehr schlecht eignete, da er nur klein und von hohen Häusern umgeben war, so dass man dort nur bei hohem Stande der Sonne Beobachtungen machen konnte. Es wurde daher auch meist vorgezogen, hinauszugehen nach dem alten Wall und sich dort auf der Altmannshöhe im Beobachten zu üben. Von einer Erlaubnis des Direktoriums des Museums, im Observatorium dieser Gesellschaft Beobachtungen anzustellen, scheint selten Gebrauch gemacht worden zu sein.

Von der Art und Weise, wie an dieser Schule unterrichtet worden ist, kann man sich nur schwer eine Vorstellung machen. Dass aber bei einem solchen Missverhältnis zwischen der Anzahl der Lehrer und der Anzahl der Schüler die Erfolge der Schule

nur sehr dürftig gewesen sein müssen, ist ohne weiteres klar. Dies ist noch augenfälliger, wenn man bedenkt, dass eigentliche Aufnahmetermine nicht bestanden, sondern dass jeder, sobald er von der Seereise zurückkam, in die Schule eintreten und sofort am Unterricht teilnehmen konnte. Ein wirklicher gemeinsamer Unterricht aller Schüler fand wohl nur in den praktisch seemännischen Fächern statt. In den mathematischen und nautischen Fächern wurde jedem Schüler gewissermassen Privatunterricht erteilt. Mehrere Schüler, die angenähert gleich vorgeschritten waren, bildeten eine Abteilung für sich und genossen ihren besonderen Unterricht, der, um die anderen Abteilungen nicht zu stören, im Flüstertone erteilt wurde. Bei einer Anzahl von 50 Schülern waren gelegentlich 10 bis 12, ja sogar noch mehr Abteilungen vorhanden. Wollte der Lehrer mit so viel Abteilungen fertig werden, so musste er sich darauf beschränken, die Abteilungen einzeln vorzunehmen, ihnen eine kurze Erklärung zu geben und ihnen zu zeigen, wie die Lösung einer bestimmten Aufgabe bewerkstelligt werde. Nach der so gewonnenen Schablone wurden nun so lange Aufgaben gelöst, bis der Lehrer wieder Zeit fand, ihnen eine neue zu zeigen. Ein wirkliches Verständnis liess sich auf diese Weise bei den Schülern nicht erreichen; sie wurden nicht unterrichtet, sie wurden abgerichtet.

Da es dem einen Lehrer aber gar nicht möglich war, in Zeiten, in denen der Schulbesuch recht gross war, alle Schüler zu übersehen, so wusste er sich dadurch zu helfen, dass er die neu eintretenden Schüler zunächst durch die Vorgeschritteneren unterweisen liess (z. B. im Aufschlagen der Logarithmen) und sie dann — so abgerichtet — einer schon bestehenden Abteilung zuteilte. Später wurde auch wohl in Zeiten, in denen der Andrang der Schüler besonders stark war, für kurze Zeit ein Hülfslehrer angestellt, der den Hauptlehrer wahrscheinlich in demselben Lehrzimmer unterstützen musste.

Viele Schüler besuchten die Schule auch nicht in ununterbrochener Folge, sondern gingen, wenn ihre Geldmittel ausgegangen waren, bei günstiger Gelegenheit wieder auf See, um erst nach mehreren Monaten, nachdem sie das meiste wieder ver-

gessen hatten, nach der Schule zurückzukehren. Was liess sich bei solchen Verhältnissen erreichen?

Es war Lappenberg bei seiner Anstellung aufgetragen worden, seinem Unterricht das Hamburgische (von Woltmann verfasste) Handbuch der Schiffahrtskunde als Leitfaden zu Grunde zu legen, „ohne von der Anordnung desselben im Wesentlichen abzuweichen“, „und in den darin bezeichneten Unterrichtsgegenständen die Schüler nach Folge des Lehrbuchs unter Anwendung sonstiger von ihm vorab vorzuschlagender Hülfsmittel zu unterweisen“. In den ersten Jahren hatten sich die Schüler dieses Buch auch anschaffen müssen, wirklich gebraucht ist es aber wohl nie. Lappenberg hatte, allerdings nur im Manuskript, sein eigenes Lehrbuch verfasst, d. h. aus verschiedenen fast ausschliesslich englischen Büchern kompiliert, nach dem er seinen Unterricht einrichtete, und das er gelegentlich seinen Schülern zum Abschreiben gab. Schon nach einigen Jahren wurde der Unterricht ganz ohne Lehrbuch erteilt, und später wurde von den Nachfolgern Lappenbergs das englische Lehrbuch der Navigation von Norie nebst den zugehörigen Tafeln als Schulbuch eingeführt — ein englisches Lehrbuch auf einer deutschen Schule!

Der Unterricht bestand im Wesentlichen in einem Diktieren von Regeln, die die Schüler in ein Regelbuch zn schreiben und auswendig zu lernen hatten, und in der Lösung von arithmetischen, trigonometrischen und nautischen Rechenaufgaben. Die Prüfung, die nicht schriftlich sondern nur mündlich war, beschränkte sich in ihrem „theoretischen“ Teile fast ausschliesslich auf das Hersagen der Regeln des „Regelbuchs“ und war somit im Grunde recht wertlos. Sie gab mehr ein Urteil über den Fleiss der Schüler im Auswendiglernen, als über ihr Verständnis und über die Fertigkeit in der Lösung nautischer Aufgaben, so dass es allerdings nicht unmöglich ist, dass verschiedene geprüfte Steuerleute den notdürftigsten Anforderungen ihres Berufes nicht gewachsen waren.

Ein fester Termin für die Prüfungen bestand nicht. Wenn einige Schüler mit ihrer Ausbildung fertig waren, oder selbst,

wenn ein oder mehrere Schüler, die der Vollendung ihrer Ausbildung nahe waren, eine günstige Gelegenheit hatten, eine Stellung als Steuermann zu bekommen, so wurde für sie eine Prüfung angesetzt, die, wie schon bemerkt, öffentlich war und unter dem Vorsitz eines Senators abgehalten wurde. So kam es, dass man um die 30 bis 40 Steuerleute, die sich jährlich zur Prüfung stellten, 15 bis 16 Prüfungen ansetzte.

In der ersten Zeit war das Interesse an den Steuermannsprüfungen so gross, dass aus allen Kreisen der Beteiligten Abgeordnete zu den Prüfungen entsandt wurden. Bald aber erlahmte das Interesse daran; trotz der bekannt gemachten Öffentlichkeit waren die Mitschüler der Prüflinge die einzigen Zuhörer bei den Prüfungen.

Am 1. Oktober 1836 kündigte Lappenberg seine Stellung, infolge von Scherereien, die man ihm bereitet hatte, zum 1. Januar 1837, und alle Versuche, ihn zur Zurücknahme seiner Kündigung zu bewegen, blieben erfolglos. Die Inspektion der Schule war willens, zu seinem Nachfolger einen Mann zu wählen, der die Schule, die zwar gut besucht wurde, aber die noch zu vielen Klagen Veranlassung gab, heben und vervollkommnen könnte. Am geeignetsten für diesen Zweck war nach der Meinung der Inspektion ein Seeoffizier, der einerseits auf einer höheren Bildungsstufe als der frühere Lehrer stand, und der andererseits auch mit dem praktischen Seedienst so vertraut war, dass er den Unterricht in der Seemannschaft erteilen konnte, wodurch es möglich wurde, wie bisher mit einem Lehrer auszukommen.

Man wandte sich daher an den Astronomen Schumacher in Altona, einen Freund von Olbers, mit der Bitte, einen geeigneten Offizier der dänischen Marine (in der ja viele Holsteiner dienten) in Vorschlag zu bringen. Dieser empfahl zunächst keinen Offizier, sondern zwei junge Gelehrte, Lübsen und Schlüter, die beide von Hamburg her den Betrieb, die Ziele und die Mittel einer Navigationsschule kannten, und von denen sich der erstere ganz besonders für die Bremer Navigationslehrerstelle eignen würde. Als man aber in Bremen von dem einmal gefassten Vorsatz, einen Marine-Offizier zum Navigationslehrer zu machen,

nicht abweichen wollte, empfahl er einen Kapitänleutnant Schumacher in Kopenhagen, der sich zur probeweisen Übernahme der Stelle bereit erklärt hatte. (Derselbe war übrigens kein Verwandter des Etatsrats Schumacher, von dem er vorgeschlagen war).

Dieser Offizier, ein gebildeter, tüchtiger und energischer Mann, wurde darauf zunächst für ein Jahr, für welches er sich in Kopenhagen hatte beurlauben lassen, unter denselben Bedingungen wie sein Vorgänger angestellt. Bei seiner Anstellung wurde es ihm ganz besonders ans Herz gelegt, seine Schüler zu unterrichten und nicht abzurichten. „Er hat sowohl bei seinem Lehrplan als beim Unterricht darauf Bedacht zu nehmen, dass alle blosse mechanische Abrichtung zur Steuermannskunst vermieden werde,“ so hiess es in seiner Anstellung; und dieser Passus lässt mit Sicherheit darauf schliessen, dass man in der Behörde nicht darüber im Zweifel war, dass Lappenbergs Unterricht im Grunde nur ein Abrichten gewesen war, genau so, wie es früher in den Privatschulen der Brauch gewesen war.

Da Schumacher nach vollkommen anderen Methoden unterrichtete, so wäre der Übergang von einem System zum andern recht störend und für die Schüler bedenklich gewesen. Lappenberg liess sich daher bereden, die Ausbildung der vorgeschritteneren seiner Schüler noch selbst zu Ende zu führen.

Schumacher hatte anfangs wenig Erfolg bei seinem Unterricht, vermutlich deshalb, weil er bei den Schülern eine bessere Bildung vermutete, als sie thatsächlich besassen. Er hat sich aber redlich bemüht, einen wirklichen auf Verständnis zielenden Unterricht zu geben, trotz des passiven Widerstandes der meisten seiner Schüler, denen aus Bequemlichkeit die frühere rein mechanische Abrichtung besser gefiel als der mühsame Unterricht. Aber das Verhältnis zwischen den Schülern und ihrem neuen Lehrer soll sich sehr schnell gebessert haben, was der Lehrfähigkeit Schumachers ein gutes Zeugnis ausstellt.

Nach einem Jahre, nachdem sein Urlaub abgelaufen war, musste Schumacher zu einer Dienstleistung nach Kopenhagen zurückkehren. Er hatte Gefallen an seiner Lehrthätigkeit ge-

funden und beabsichtigte, seinen Abschied zu nehmen und sich ganz dem neuen Berufe zu widmen. Während seiner Abwesenheit wurde daher ein Vertreter ernannt, um die Stelle für ihn offen zu halten. Er hatte versprochen, nach seiner Rückkehr ein Lehrbuch der Navigation nebst den zugehörigen Tafeln zum Gebrauch für die Schüler herauszugeben, stellte aber die Bedingung, dass seine Anstellung fest und sein Gehalt auf 1000 Thaler erhöht würde, damit er mit seiner Familie standesgemäss in Bremen leben könnte.

Man hätte ihn in Bremen gern behalten, aber einer derartigen Erhöhung des Gehaltes wollte man nicht zustimmen. Die Folge war, dass Schumacher nicht wieder kam, und Bremen wieder ohne Navigationslehrer war.

Der Astronom Schumacher suchte noch einmal den von ihm protegierten Lübsen in die Stelle hineinzubringen, weil er diesen aus ehrlicher Überzeugung für besonders geeignet dafür hielt. Er suchte den Senat davon zu überzeugen, dass die Stelle in der Hand eines Nicht-Seemanns, der nur einigermassen die Verhältnisse des Seedienstes kenne, ebenso gut, ja noch besser ruhe, als in der Hand eines Seemanns, dem es an der nötigen wissenschaftlichen Bildung fehle.[1])

Vielleicht nur, weil man fürchtete, den zweiten Lehrer, der bekanntlich schon bei der Gründung der Schule ins Auge gefasst worden war, anstellen zu müssen, nahm man nicht den gebildeten Nicht-Seemann, sondern — alle früheren Absichten vergessend — einen Seemann, der nicht allein an allgemeiner Bildung, sondern auch an Tüchtigkeit in seinem Fache unter dem ersten Lehrer der Anstalt stand. Es war kein Fortschritt, sondern ein scharf markierter Rückschritt.

---

[1]) In einem an Olbers gerichteten Brief spricht er sich sehr treffend über diesen Punkt aus: „Sie müssen dann freilich von der Forderung, dass der Lehrer schon zur See gewesen ist, abgehen. Ich halte aber nach bester Überzeugung diese Forderung für nicht wesentlich; das Manœuvrieren können die jungen Leute doch nur auf der See lernen, und in der Schule sollen sie weiter nichts lernen, als ihre Karten zu verstehen, ihren Kurs zu berechnen, ihre Beobachtungen zu machen und aus diesen ihren Ort zu berechnen.“

Eibe Ahrend Frerichs, so hiess der neue Lehrer, hatte eine einzige Reise als Kapitän gemacht, hatte später aber, nachdem sein Schiff verkauft worden war, noch mehrere Jahre wieder als Obersteuermann gefahren, und hatte sich seit einigen Jahren als Privatlehrer der Steuermannskunst in Bremen niedergelassen. Als solcher hatte er gelegentlich Hülfsunterricht in der Navigationsschule erteilt, wenn solcher wegen Überfüllung der Schule notwendig wurde. Von Schumacher hatte er noch Unterricht in der Mathematik erhalten, damit er fähig sein würde, ihn während seiner Abwesenheit in Kopenhagen zu vertreten. Jetzt wurde er sein Nachfolger (1838).

Einen glücklichen Tausch hatte man damit nicht gemacht, denn obwohl man auch ihm bei seiner Anstellung die Verpflichtung auferlegt hatte, den Schülern nicht nur die Steuermannskunst mechanisch einzupauken, so stand doch bald das Abrichten herrlicher als zuvor in Blüte. Die jungen Steuerleute traten ihren Dienst unwissender und ungeschickter an als je, und die Klagen über unbrauchbare Steuerleute mehrten sich. Der Grund hierfür war ja zunächst in dem mangelhaften Unterricht zu suchen; aber nicht allein darin, sondern auch in den ungenügenden Prüfungsvorschriften, welche keine Altersgrenzen für die Prüflinge festsetzten, so dass junge Leute, die nicht einmal den praktischen Schiffsdienst kannten, Steuerleute werden konnten. Um diesem Übelstande abzuhelfen, wurden im Jahre 1840 neue Prüfungsvorschriften erlassen, deren wichtigste Bestimmungen die folgenden waren:

„Wer als Schüler in die Navigationsschule aufgenommen werden will, muss 16 Jahre alt sein und lesen und schreiben und rechnen in den vier Arten in ganzen Zahlen und Brüchen und in den Proportionalrechnungen können.

Vor vollendetem 17. Jahre kann niemand zur Prüfung als Untersteuermann zugelassen werden.

Die als Untersteuermann zu prüfenden müssen den Seedienst von der untersten Stufe an durchgemacht haben und wenigstens ein Jahr als Junge, ein Jahr als Leichtmatrose, ein Jahr als Vollmatrose in Wirksamkeit gewesen sein. Sie

haben vor der Prüfung die glaubhaften Zeugnisse darüber, sowie diejenigen über ihr Wohlverhalten von den sämtlichen Kapitänen, unter denen sie gefahren haben, vorzulegen.

Wer ein Zeugnis als Untersteuermann auf weiten Reisen erhält, wird dadurch befähigt, als Steuermann auf kleinen Schiffen in europäischen Gewässern oder als zweiter oder dritter Steuermann auf weiten Reisen in die Musterrolle aufgenommen zu werden.

Die als Steuerleute auf weiten Reisen zu prüfenden müssen mindestens ein volles Jahr als Steuerleute auf kleinen Schiffen oder als zweite Steuerleute auf weiten Reisen in Wirksamkeit gewesen sein, und ihr Dienst als dritter Steuermann kommt dabei nicht in Betracht. Vor der Prüfung haben sie die Zeugnisse über ihren Seedienst, sowie über ihr Wohlverhalten von den sämtlichen Kapitänen, unter denen sie gefahren haben, vorzulegen."

Mit dieser Verordnung wurde einem fühlbaren Bedürfnisse abgeholfen, aber die Klagen verstummten nicht und konnten nicht verstummen, da die Schule gar zu sehr darnieder lag. Es war der Inspektion keineswegs unbekannt, dass die Leistungen der Navigationsschule auf sehr niedrigem Niveau standen, dass die Prüfung schliesslich zu einer Spielerei geworden war, da es überhaupt nicht mehr vorkam, dass jemand die Prüfung nicht bestand. Mit tiefer Bekümmernis und Resignation schliesst ein rühriges Mitglied der Inspektion, Johann Kaspar Imhorst, einen Bericht über die Bremische Navigationsschule in jener Zeit: „Hier hinkt das alles. Jedweder, der sich näher mit unserer Schule bekannt macht, muss sich überzeugen, dass, soviel Gutes sie auch leistet, doch viel zu wünschen übrig bleibt, und ich behaupte wohl nicht zuviel, wenn ich sage, dass einige Privatlehrer ebensogut wie es hier geschieht, die Seefahrer heranbilden könnten."

Die Verhältnisse an der Schule sollten aber noch trauriger werden, als im Jahre 1843 der Lehrer Frerichs erkrankte und nur sehr unregelmässig in die Schule kommen konnte. Er fand zwar in H. Lappenberg, einem Neffen des ersten Navigations-

lehrers, der auch gern Navigationslehrer werden wollte, eine Stütze, die sich verpflichtete, jederzeit aushülfsweise zu unterrichten, wenn Frerichs durch Krankheit daran gehindert sein sollte; aber man denke sich einen Unterricht, bei dem alle 8 bis 14 Tage der Lehrer wechselt! Lappenberg bekam für diese Vertretung von Frerichs' spärlichem Gehalt 100 Thaler, und der Senat legte ihm noch 100, später, als die Vertretungen fast ununterbrochen waren, 150 Thaler dazu.

Im Jahre 1846 starb Frerichs, doch zögerte man zunächst, einen Nachfolger zu ernennen, da man eine gründliche Reform der Schule beabsichtigte. Lappenberg unterrichtete zunächst, ohne Anstellung des Senats, gegen eine verabredete Vergütung weiter. Seine Ernennung zum Navigationslehrer schob man hinaus, um zunächst einen Plan zu einer Reform des Navigationsschulwesens auszuarbeiten. Es vergingen aber noch einige Jahre, bis diese Umwandlung beschlossen wurde und in Wirksamkeit trat.

Bevor wir die Betrachtung dieser „ersten Periode" der Navigationsschule, die genau 25 Jahre, nämlich bis 1850 dauerte, schliessen, müssen wir noch die finanzielle Lage der Schule kurz betrachten.

In den ersten Jahren ihres Bestehens hatte die Schule ja allerdings einen Staatszuschuss erfordert. Derselbe war aber immer, trotz der Beschaffung der allerdings nicht sehr zahlreichen Modelle und Lehrmittel, sehr bescheiden gewesen. Als nach acht- bis zehnjährigem Bestehen die Schülerzahl eine ungeahnte Höhe erreichte, wurde dieser Staatszuschuss unnötig, ja die gesamten Einnahmen aus Schulgeld und Prüfungsgebühren wurden nicht einmal aufgebraucht, sondern wurden zur Ansammlung einer Art Reservefond benutzt. Die Überschüsse wurden nämlich nicht an die Generalkasse abgeführt, sondern die Navigationsschule verwaltete ihre Gelder selbst. War die Anstalt auch als Schule weit davon entfernt, eine Musteranstalt zu sein, so wurde sie von finanziellem Standpunkte aus mehr als einmal als Muster hingestellt. Für die Schiffahrt wäre freilich das umgekehrte wünschenswerter gewesen.

Der Staat machte mit der Navigationsschule ein gutes Geschäft, denn als im Jahre 1845 der Schule die eigene Finanzverwaltung abgenommen und der Generalkasse übergeben wurde, konnte ihr ein Reservefonds von nicht weniger als 2750 Thalern Gold, also ungefähr 9000 Mk., übergeben werden. Auch in den nächsten Jahren wurden noch regelmässige Überschüsse erzielt.

Name d. Schule

Im Vorhergehenden ist die Schule entgegen dem jetzigen Gebrauch Navigationsschule genannt worden. Es ist das der Name, der in jenem Zeitabschnitt vorwiegend gebraucht wird. Daneben findet sich aber schon, sowohl in amtlichen wie in nichtamtlichen Schriften — zuerst im Jahre 1830 — die Bezeichnung „Seefahrtsschule". Erst durch den sogleich zu behandelnden Reformator der Schule, Arthur Breusing, wurde der jetzt amtlich eingeführten Bezeichnung „Seefahrtschule" zum Siege verholfen.

Trotz lebhaften Bemühens gelang es dem interimistisch angestellten Lehrer Lappenberg nicht, seine feste Anstellung zu erlangen; seine Stellung blieb eine provisorische. Man bezahlte ihm infolgedessen auch nicht das ganze Gehalt des Navigationslehrers, das zuletzt, einschliesslich Gratifikation und Prüfungsgebühren, 750 Thaler betragen hatte, sondern bewilligte ihm nur zwei Drittel desselben — 500 Thaler. Dieses geringe Gehalt wurde aber die Quelle weiterer Übelstände. Um sein Einkommen zu vergrössern, war der Lehrer gezwungen, recht viel Privatunterricht zu erteilen, worunter natürlich das Interesse an dem eigentlichen Schulunterricht litt. Auch wurde dem Lehrer nachgesagt, dass er bestechlich sei, so dass die Prädikate, die die Schüler in der Steuermannsprüfung erhielten, nicht immer nach den Kenntnissen derselben erteilt würden.

Die herrschenden unglaublichen Verhältnisse der Schule waren allmählich auch in weiteren Kreisen bekannt geworden und wurden im Jahre 1848 sogar in der Bürgerschaft zur Sprache gebracht. Es wurde infolgedessen eine Kommission erwählt, die „darüber zu beraten und zu berichten hatte, ob und wie die Navigationsschule noch etwa zu vervollkommnen sei." Mitglieder dieser

Kommission waren ausser dem Mathematiklehrer der Hauptschule Dr. Sonnenburg hauptsächlich frühere Schiffskapitäne.

In dem Bericht dieser Kommission wurden zunächst die Mängel des bisherigen Unterrichts aufgezählt — die mangelhafte Vorbildung der Schüler, die Überfüllung der Klassen mit ihren vielen Abteilungen, die Kürze der Unterrichtskurse, das fabrikmässige Betreiben des Unterrichts, die Unzulänglichkeit der Prüfung, die ein mit gutem Gedächtnis begabter bestehen konnte, ohne sich wirklich die für einen Steuermann unumgänglich notwendigen Fertigkeiten erworben zu haben, und schliesslich auch die Überbürdung des Lehrers infolge eines ungesunden Sparsystems.

Um diesen Mängeln abzuhelfen, wurde zunächst vorgeschlagen, zwei Kurse — eine Vorschule und die eigentliche Navigationsschule, die erstere mit einem dreimonatigen, die letztere mit einem sechsmonatigen Kursus — einzurichten. In den zweiten Kursus, der sich unmittelbar an den ersten anschliessen sollte, sollten die Schüler nur aufgenommen werden, nachdem sie durch eine Prüfung dargethan hatten, dass sie die in der Vorschule behandelten Fächer beherrschten. Ausser zwei fest anzustellenden Lehrern, deren Gehalt 1000 bezw. 800 Thaler sein sollte, und die wöchentlich nur 24 Stunden geben sollten, wollte man einige Hülfslehrer anstellen. Wie bisher sollten zwei Prüfungen, eine Untersteuermanns- und eine Obersteuermannsprüfung, aber nicht nur vor dem Navigationslehrer, sondern vor einer Prüfungskommission abgelegt werden. Um den Unterricht wirksamer zu machen, sollte der Lehrapparat vergrössert, und die Schule in ein für diesen Zweck zu erbauendes Schulhaus verlegt werden. Der Antrag eines der Kommissionsmitglieder, die Schule nach Vegesack zu verlegen — ein alter Wunsch der Vegesacker — fand nicht den Beifall der übrigen Mitglieder, wurde aber der Bürgerschaft mitgeteilt.

Die Bürgerschaft sah sich nach diesem Bericht ihrer Kommission bewogen, beim Senat den Antrag zu stellen, eine gemischte Deputation niederzusetzen, die über die Verbesserung der Navigationsschule beraten sollte. Über vier Jahre vergingen, ehe

die Deputation, die während dieser Zeit noch zweimal neu gewählt wurde, ihren Bericht erstattete. Nicht aus Mangel an Interesse erlitt die Angelegenheit diesen Aufschub, sondern weil die vorzuschlagenden Reformen, ehe sie gesetzlich festgelegt würden, erprobt werden sollten. Die erlittene Verzögerung war daher für die Entwickelung der Schule nicht nur nicht schädlich, sondern sie erwies sich sogar als im hohen Grade nützlich, da auf diese Weise ein Werk geschaffen wurde, das eine gesunde Entwickelung des Navigationsunterrichts zur Folge hatte, und sowohl der Bremischen Schiffahrt als dem Stande der Schiffsoffiziere zum Segen gereichte.

Durch den Bericht der Kommission war die Inspektion der Navigationsschule veranlasst worden, „auf dem Verwaltungswege einige der gerügten Unvollkommenheiten, wenn auch nur vorläufig, abzuhelfen."

Man sah sich zunächst nach einem gebildeten Lehrer mit tüchtiger Fachbildung um, der vorläufig als „Gehülfslehrer" angestellt werden sollte, der aber offenbar berufen wurde, beim Reformationswerk zu helfen und der Deputation als sachverständiger Beistand zu dienen. Es gelang, trotz des kümmerlichen Gehalts von 300 Thalern, das man für diese Stelle aussetzte, einen Mann zu gewinnen, der mit hervorragendem Lehrtalent den festen Willen, den freien Blick und die wissenschaftliche Bildung verband, die ihn befähigten, die Schule auf eine Höhe zu bringen, die gegen den tiefen Stand, auf dem sie sich bisher befunden hatte, scharf abstach — Arthur Breusing.

Friedrich August Arthur Breusing[1]) war am 18. März 1818 in Osnabrück geboren. Er genoss seine Vorbildung in seiner Vaterstadt und auf dem Gymnasium zu Lingen und studierte darauf in der Zeit von 1838 bis 1847 in Bonn, Berlin und Göttingen hauptsächlich Mathematik und Physik, worin er, neben der deutschen Litteraturgeschichte, die Lehrbefähigung für

---

[1]) Siehe „Arthur Breusing", Ein Lebensbild von Dr. C. Schilling. Bremen (H. W. Silomon) 1893. Auch veröffentlicht in den Abhandlungen des Naturwissenschaftlichen Vereins zu Bremen, Februar 1894.

alle Klassen eines Gymnasiums erhielt. Nach Beendigung seiner Studien beschloss er — auf Wunsch der hannoverschen Regierung — sich zum Navigationslehrer ausbilden zu lassen. Nachdem er sich mit den nötigen Instrumenten versehen hatte, die ihm der Direktor der Hamburgischen Navigationsschule, Rümker, auf Kosten der Hannoverschen Regierung besorgt hatte, nahm Breusing Dienste als Leichtmatrose auf einem ostfriesischen Schuner, um Erfahrungen über den praktischen Seedienst zu sammeln. Auf diesem Schuner machte er eine Reise nach Rio und zurück, und nahm einerseits an den Arbeiten der Matrosen, andererseits an den Ortsbestimmungen des Kapitäns und des Steuermanns teil, so dass er nach beendigter Reise mit den Erfordernissen der Praxis durchaus vertraut war. Die Hannoversche Regierung wollte ihn nun zunächst mit einem Stipendium zur Navigationsschule in Hamburg schicken, damit er die Verhältnisse dieser Schule kennen lernte. Breusing willigte ein und setzte sich deshalb mit Rümker, dem Leiter jener Anstalt, in Verbindung. Gleichzeitig war bei diesem von Bremen aus nach einem für die Bremer Schule geeigneten Lehrer angefragt, und er empfahl Breusing. Diesem war gleichzeitig der Antrag gemacht worden, Navigationslehrer in Ostfriesland zu werden, aber obwohl diese Stelle pekuniär ungleich besser war als die Bremer Hülfslehrerstelle, besann er sich keinen Augenblick, das Bremische Anerbieten anzunehmen, da er in Bremen einen fruchtbareren Boden zu finden glaubte, als in Ostfriesland. Er glaubte hier für seine Träume und Bestrebungen, den Seemannsstand geistig und gesellschaftlich zu heben, regere Unterstützung und freudigeres Entgegenkommen zu finden.

Am 20. Februar 1850 kam er in Bremen an. Bei der ein paar Tage nach seiner Ankunft gehaltenen Probelektion machte der junge Lehrer auf alle Anwesende durch die Frische und Lebhaftigkeit seines Unterrichts, sowie durch die plastische Klarheit seiner Darstellung einen so günstigen und vorteilhaften Eindruck, dass nicht allein seine Anstellung sofort erfolgte, sondern dass er sich auch sofort das Vertrauen seiner Vorgesetzten erwarb, die sich fortan, auf Lappenbergs Gutachten verzichtend, stets nur an ihn wandten.

Ihm wurde zunächst die in dem Bericht der Kommission vorgeschlagene „Vorschule“ anvertraut, so dass er hauptsächlich den mathematischen Unterricht zu erteilen hatte, bald aber wusste er es dahin zu bringen, dass ihm auch Teile des nautischen Unterrichts der Oberklasse anvertraut wurden.

Mit rücksichtsloser Strenge ging er gegen die zahllosen Ungehörigkeiten vor, die in der langen Zeit der Misswirtschaft eingerissen waren; er wies Schüler, die über die zum Besuch der Schule nötigen Kenntnisse nicht verfügten, einfach zurück, was früher nie vorgekommen war; das Pressen für die Prüfung hörte auf; wer dem Unterricht nicht folgen konnte, wurde unnachsichtig zur Wiederholung des Kursus verurteilt; und wenn auch in der ersten Zeit, als Lappenberg noch ein gewichtiges Wort zumal bei den Prüfungen mitzureden hatte, manche Ungeheuerlichkeit vorkam, so wurden diese mit dem wachsenden Einflusse Breusings, dessen scharfe Worte und geistige Überlegenheit Lappenberg sehr bald zu fürchten begann, immer seltener. Dieses scharfe, rechtliche Vorgehen des jungen Hülfslehrers, hatte natürlich zur Folge, dass er sich zunächst unter den jungen Seeleuten gefürchtet und verhasst machte. Die Ausbrüche gerechten Zornes bei den in der ersten Zeit noch häufig vorkommenden Bestechungsversuchen der Schüler — und wer Breusing gekannt hat, wird sich die Heftigkeit dieser Zornesausbrüche vorstellen können — hatten mit dazu beigetragen, von ihm eine Vorstellung zu verbreiten, die der Wirklichkeit nicht entsprach. Es dauerte denn auch nicht lange, bis ihn seine Schüler richtig erkannt hatten; Hochachtung und Vertrauen traten an die Stelle der Furcht und das Verhältnis zwischen Lehrer und Schülern wurde das denkbar beste.

Eine der ersten Handlungen des neu angestellten Lehrers war die Abschaffung des englischen Lehrbuchs von Norie als Schulbuch. Mit Entrüstung wies er darauf hin, wie schmachvoll es sei, an einer deutschen Schule ein englisches Lehrbuch zu gebrauchen, zumal ein so minderwertiges wie das von Norie. Er beantragte, das Handbuch der Schiffahrtskunde von Rümker, das im Gegensatze zu dem englischen Lehrbuche auf wissen-

schaftlicher Grundlage aufgebaut war, einzuführen und danach den Unterricht zu erteilen. Dieser Vorschlag fand indessen nicht ohne weiteres die Billigung seiner vorgesetzten Behörde. Man wollte, wie es scheint, eine derartige „Anleihe“ bei Hamburg vermeiden; man hatte eine eigene Navigationsschule und wollte nun auch ein eigenes Lehrbuch haben. Man gab daher seinem Wunsche nur unter der Bedingung nach, dass er sich verpflichtete, ein eigenes Lehrbuch der Nautik zu schreiben. Dieser Verpflichtung unterzog sich Breusing, der sich schon auf seiner Reise mit der Herausgabe eines solchen Buches getragen hatte, und schon im Jahre 1852 erschien seine „Kleine Steuermannskunst als Leitfaden für den Unterricht“, dem nach einigen Jahren seine „Steuermannskunst“ folgte. Bei der Auswahl des Stoffes, sowie der Methoden hatte er sich in erster Linie durch das kürzlich erschienene englische Lehrbuch von Raper leiten lassen, aber die ganze Anordnung und Behandlung des Stoffes war ihm eigentümlich. Das Buch ist für die Entwickelung der Nautik in Deutschland von nicht zu unterschätzendem Einfluss gewesen, und wenn es ausserhalb Bremens nur wenig als Schulbuch gebraucht wurde, so lag dies vornehmlich an einer die Übersichtlichkeit störenden Zerschneidung des Stoffes, die den Beifall der meisten Lehrer nicht fand, an der Breusing aber mit unwandelbarer Zähigkeit festhielt.

Das bisherige Lehr- und Prüfungsverfahren fand den Beifall des jungen, rührigen Lehrers gar nicht, und er machte daher seinen ganzen Einfluss geltend, eine Änderung durchzusetzen. Bisher war die Obersteuermannsprüfung nur eine Wiederholung der Untersteuermannsprüfung gewesen. Alles, was überhaupt vom Schiffer verlangt wurde, wurde dem bisher nur als Matrose thätig gewesenen jungen Mann gelehrt, und er musste sich über die erworbenen Kenntnisse ausweisen, obwohl er noch nie Gelegenheit gehabt hatte, praktische Erfahrungen zu sammeln. Die Schwierigkeit, ja Unmöglichkeit eines wirksamen Unterrichts unter solchen Umständen liegt auf der Hand. Breusing beantragte daher, erhöhte Anforderungen an die Kenntnisse der Obersteuerleute zu stellen, dagegen von den Untersteuerleuten

nur das Notwendigste zu verlangen. Dieses würde den weiteren Vorteil haben, dass eine Reihe tüchtiger Seeleute, deren geistige Fähigkeiten zur Ausübung des Dienstes der Schiffsführung nicht ausreichten, wenigstens Untersteuerleute werden und als solche gute Dienste leisten könnten.

An massgebender Stelle schloss man sich der Ansicht Breusings an, die für die neue Lehr- und Prüfungsordnung bestimmend wurde.

Im Jahre 1853 berichtete die Deputation, mit deren Ausführungen sich Senat und Bürgerschaft einverstanden erklärten. Dem entsprechend wurden zunächst neue Prüfungsbestimmungen erlassen, deren wichtigste die folgenden sind: „Die Stellung eines Untersteuermanns auf Bremischen Seeschiffen kann nur derjenige einnehmen, welcher das 20. Jahr zurückgelegt hat, mindestens vier Jahre zur See gefahren und darunter wenigstens zwei Jahre als Vollmatrose gedient hat, und der die vorgeschriebene Untersteuermannsprüfung bestanden hat. — Als Obersteuermann kann nur derjenige eintreten, welcher das 22. Lebensjahr zurückgelegt hat, ausser der gesetzlichen Matrosendienstzeit mindestens ein volles Jahr als geprüfter Untersteuermann gedient und die Obersteuermannsprüfung bestanden hat. — Als Kapitän auf Bremischen Seeschiffen können nur solche Seeleute zugelassen werden, welche das 25. Lebensjahr zurückgelegt haben, mindestens zwei Jahre als Obersteuermann gedient, mindestens im ganzen sieben Fahrtjahre und unter diesen drei volle Jahre als Steuermann in aktivem Dienst gewesen sind, und die den Nachweis ihrer wohlbestandenen Steuermannsprüfungen liefern und genügende Beweise ihres guten Verhaltens im Steuermannsdienst beibringen.“

Der Unterricht in der Navigationsschule soll die Schüler auf diese beiden Prüfungen vorbereiten; es werden daher zwei Klassen, eine Untersteuermannsklasse zur Vorbereitung auf die erste Prüfung und eine Obersteuermannsklasse zur Vorbereitung auf die zweite Prüfung eingerichtet. Man erteilt also nicht mehr wie bisher einen zusammenhängenden, ununterbrochenen Unterricht in zwei Klassen, sondern zwei vollständig getrennte Unterrichtskurse.

In die Untersteuermannsschule kann jeder aufgenommen werden, der über 16 Jahre alt ist, sich schon zur See versucht hat und im Lesen, Schreiben und Rechnen mit ganzen und gebrochenen Zahlen, sowie in der Regeldetri die nötige Fertigkeit besitzt. Die Dauer dieses Kursus wurde zunächst auf drei Monate festgesetzt, und der Unterricht erstreckte sich auf die Dezimal-Brüche, einige notwendige geometrische Vorkenntnisse, auf Kompass (Missweisung und Verwandelung der Kurse), mathematische Geographie, Gebrauch der Seekarten, Gebrauch des Oktanten, Breitenbestimmung durch Meridianhöhen, Längenbestimmung nach Chronometer; Missweisungsbestimmung durch Amplituden, Berechnung der Hochwasserzeit, Gebrauch des Lotes, der Logge, und des Thermometers, Führung des Schiffsjournals und englische Sprache. In Nebenstunden wurde solchen, die es nötig hatten, Schreibunterricht in Verbindung mit deutscher Sprachlehre sowie Geographie-Unterricht erteilt.

Nach Beendigung dieses ersten Kursus können die Schüler, sofern sie die übrigen Bedingungen erfüllt haben, ihre Untersteuermannsprüfung ablegen, müssen aber wenigstens ein volles Jahr als Untersteuermann gefahren haben, ehe sie sich zum Eintritt in die Obersteuermannsschule melden können.

Die Zulassung zu diesem Kursus wird ausserdem von dem Bestehen einer Vorprüfung abhängig gemacht, welche ergeben muss, dass der Aufzunehmende während seiner Dienstzeit sowohl die auf der Untersteuermannsschule gesammelten Fachkenntnisse und Fertigkeiten gehörig geübt, als in den ihm etwa noch mangelnden Schulkenntnissen sich hinreichend fortgebildet hat. Die Dauer dieses zweiten Kursus ist auf sechs Monate berechnet, und er umfasst folgende Unterrichtsgegenstände: Theoretische Begründung des im ersten Kursus Gelernten, Algebra, ebene Geometrie, ebene Trigonometrie, geographische Steuermannskunst, räumliche Geometrie, sphärische Trigonometrie und die gesamte astronomische Steuermannskunst; ausserdem in Nebenstunden kaufmännisches Rechnen und Korrespondenz, Handels- und Seerecht, Assekuranz- und Havariesachen.

Alle Prüfungen werden fortan von einer Prüfungskommission

abgenommen. Als Vorsitzer derselben fungiert ein Mitglied des Senats; im übrigen besteht sie aus einem Rheder, zwei sachkundigen Seeleuten, einem Mathematiker vom Fach und den beiden Navigationslehrern.

Von den weiteren Änderungen, die auf Vorschlag der Deputation eingeführt wurden, ist noch zu erwähnen, dass das Schulgeld eine Kleinigkeit herabgesetzt wurde (drei Thaler für den Monat) und dass die Prüfungsgebühren für die Zöglinge der Anstalt in Wegfall kamen. Nur wer an der Prüfung teilnahm, ohne die Schule vorher besucht zu haben, musste $2^1/_2$ Thaler dafür entrichten.

Beide Lehrer, Lappenberg und Breusing, wurden sogleich fest angestellt und zwar Lappenberg als erster, Breusing als zweiter. Dem ersten Lehrer sollte programmmässig die technische Leitung der Schule obliegen, wofür ihm ein höheres Gehalt bewilligt werden sollte. Diese Regel wurde aber zunächst nicht befolgt; man scheute sich, Lappenberg zum Vorgesetzten Breusings zu machen, und gab beiden das gleiche Gehalt von 600 Thalern, ausserdem 200 Thaler Mietsentschädigung und ein Sechstel des eingenommenen Schulgeldes. Späterhin sollte der erste Lehrer 900 Thaler, der zweite 600 Thaler ausschliesslich freier Wohnung erhalten.

Wichtig für die Entwickelung der Schule war es auch, dass ihre Leitung der Schuldeputation entzogen und der Behörde für den Wasserschout zugewiesen wurde, weil auf diese Weise eine engere Verbindung mit der Praxis gewährleistet wurde.

Dass das gegenwärtige Lokal der Navigationsschule an der Domshaide den dürftigsten Anforderungen nicht genüge, wurde anerkannt und beschlossen, die Schule baldthunlichst in ein angemessenes Mietlokal zu verlegen, und demnächst auf die Erwerbung oder Herstellung eines eigenen Gebäudes zu diesem Zwecke Bedacht zu nehmen. Als vorläufiges Schullokal wurde das bisher als Irrenanstalt benutzte Nebengebäude des vormaligen Krankenhauses auf der Wichelnburg, das sich wegen seiner freien Lage an der Weser mit der Richtung nach Süden gut für die Zwecke der Schule eignete, gewählt; und zwar wurden in diesem

Hause nicht nur die Schulräume untergebracht, sondern es wurde daselbst auch eine Wohnung für einen Lehrer sowie eine Anzahl Logierzimmer zur Aufnahme von Schülern eingerichtet. Nahezu 25 Jahre sollte die Schule in diesem nur „vorläufig“ eingerichteten Schulhause bleiben, das zwar einen wesentlichen Fortschritt gegen früher bedeutete, aber noch weit davon entfernt war, selbst bescheidene Ansprüche zu befriedigen.

Im Jahre 1854 wurde das neue Lokal bezogen. Breusing bezog die in der ersten Etage gelegene Lehrerwohnung, die Schulräume befanden sich in der zweiten Etage, während im Parterre die Wohnung des Hauswarts lag. Neben der Wohnung des Lehrers befanden sich die Logierzimmer der Schüler — zwei Zimmer, die an das Volks-Logis auf Seeschiffen erinnerten, mit der denkbar einfachsten Ausstattung. Jeder der Insassen hatte einen kleinen Tisch, um daran zu arbeiten, und statt des Bettes eine Koje wie an Bord. Es gehörte die ganze Anspruchslosigkeit des Seemanns dazu, sich mit solch primitiver Einrichtung zu bescheiden; und doch wurden diese einfachen Schlafstellen gern benutzt; nicht nur, weil sie sehr billig waren, sondern vor allen Dingen auch, weil Breusing in regem Verkehr mit den Bewohnern stand, ihnen wirksame Hülfe bei ihren häuslichen Arbeiten zu teil werden liess, und mit nie versiegendem Humor den Aufenthalt in den schmucklosen Räumen so angenehm wie möglich zu machen wusste.

Breusing war anfangs die Untersteuermannsschule, Lappenberg die Obersteuermannsschule zugewiesen worden; als Hülfslehrer fungierte ausserdem ein früherer Kapitän Pajeken. Es stellte sich indessen bald heraus, dass Lappenberg den vorgeschriebenen Unterricht der Obersteuermannsschule nicht erteilen konnte, da seine mathematischen Kenntnisse hierfür nicht ausreichten, und er, wie er selbst einmal sagte, mindestens erst noch ein Vierteljahr „memorieren“ müsste, wenn er z. B. den Unterricht in der sphärischen Trigonometrie erteilen wollte. Breusing musste daher zunächst den mathematischen Unterricht in der Obersteuermannsschule erteilen, wofür Lappenberg einen Teil des Unterrichts in der Untersteuermannsschule übernahm. Aber schon

nach ein bis zwei Jahren lag der Unterricht in der oberen Klasse in Breusings Händen, und Lappenberg unterrichtete nur noch in der unteren, so dass jetzt Breusing thatsächlich der erste Lehrer war, während Lappenberg nur den Namen dazu hergab. Auch im Verkehr mit der Behörde hatte sich bald dasselbe Verhältnis herausgebildet; sie verhandelte bald einzig und allein mit Breusing.

Ein ganz anderer Geist war seit dem Eintritt Breusings in die Schule eingezogen. Es hatte ihm nicht genügt, die offenkundigen Übelstände der Schule zu beseitigen, den Unterrichtsstoff zu erweitern und die Unterrichtsmethode zu verbessern, er machte es sich zur Aufgabe, die soziale Stellung des Seemannsstandes, besonders der Schiffsoffiziere zu heben, und er fand bei einer Reihe angesehener und einflussreicher Bürger für diese Bestrebungen eifriges Entgegenkommen, wovon z. B. die auf seine Anregung erfolgte Gründung eines Seemannsheimes in Bremen Zeugnis ablegt. Er sah in der Schule nicht nur eine Unterrichtsanstalt, sondern auch eine Erziehungsanstalt, in der die naturwüchsigen jungen Seeleute zu guter Sitte und Anstand angehalten werden sollten. Er verschmähte es nicht, die jungen Leute, die durch die langen Seereisen ungewandt geworden waren, in besseren Umgangsformen zu unterweisen. Er sah streng darauf, dass sie die zum Teil rohen, abstossenden Manieren, die sie sich an Bord angeeignet hatten, ablegten und gegen die Formen eines wohlerzogenen Mannes eintauschten. Er legte dabei Wert selbst auf scheinbar nebensächliche Dinge, hatte aber dadurch einen recht guten Erfolg. Und wenn auch anfangs viele seiner Anordnungen bespöttelt wurden, der Erfolg gab ihm recht, und viele der von ihm auf diese Weise zugestutzten Schüler sind ihrem Lehrer bis in ihr spätes Alter dafür dankbar geblieben. Eine Menge kleiner Anekdoten werden erzählt, wie Breusing diese Unterweisungen gab, wie er darauf drang, dass die Schüler anständig gekleidet, wenn möglich mit Handschuhen und hohem Hut, wie es die Mode erheischte, zur Schule kamen; wie er junge Leute, die der Sitte der damaligen Zeit zuwider einen Bart trugen, ehe er sie zur Prüfung annahm, zum Haarschneider schickte, und andere mehr.

Indessen waren das ja nur Äusserlichkeiten, bei denen er es nicht bewenden liess. Auf andere Weise übte er einen weit mächtigeren und heilsameren Einfluss auf seine Schüler aus. Er liess sie auch ausserhalb der Schulzeit nicht aus den Augen und unterhielt einen regen Verkehr mit ihnen, der von um so günstigerer Wirkung war, als der Lehrer dabei einen freien kameradschaftlichen Ton anzuschlagen wusste, der ihm die Herzen der Schüler gewann trotz der rücksichtslosen Strenge, die er sonst gegen sie übte. Mit den Schülern, die in der Schule selbst wohnten, stand er in ununterbrochenem Verkehr und war jederzeit bereit, ihnen mit Rat und That zur Seite zu stehen; aber auch die ausserhalb wohnenden Schüler wusste er an sich zu fesseln, indem er sie zu einem gemeinsamen Mittagstisch im Seemannsheim zu bewegen wusste, bei dem er selbst den Vorsitz führte und das Gespräch leitete. Solch enge Beziehungen zwischen einem regen Lehrer und seinen Schülern mussten gute Früchte tragen, und das Interesse, das die Schüler dem Unterricht und die aufrichtige Zuneigung und Dankbarkeit, die sie dem Lehrer darbrachten, waren der Lohn für die nicht unerhebliche Mühe, die ein derartiger Verkehr verursachte. Noch mehr — zweimal in der Woche kam er mit seinen Schülern zwanglos zu einer Art Colloquium zusammen, in dem er Fragen, die gestellt wurden, beantwortete, und Gegenstände, welche in der Schule nicht behandelt werden konnten, deren Kenntnis für den Seemann aber wünschenswert war, eingehend besprach. Welch himmelweiter Unterschied zwischen dieser anregenden Art des Unterrichtes und jenem gedankenlosen Abrichten in früheren Jahren! Man sagt nicht zuviel, wenn man behauptet, dass Breusing den Navigationsschulunterricht in ganz neue Bahnen gelenkt hatte, und dass er in Bremen eine Anstalt geschaffen hatte, die an der Spitze aller ähnlichen Schulen stand, und die von merklichem Einfluss auf die Entwickelung anderer Navigationsschulen geworden ist.

Breusings Werk erscheint in noch günstigerer Beleuchtung, wenn man bedenkt, dass er in Lappenberg keine Stütze für seine Bestrebungen fand, dass dieser vielmehr von Jahr zu Jahr sein

Amt oberflächlicher verwaltete, wodurch er mit Breusing in offene Feindschaft geriet. Dieser Mann, der von jeher gesellschaftlich und moralisch auf keiner hohen Stufe gestanden hatte, sank allmählich immer tiefer und verlor schliesslich allen Halt. Das Ende vom Liede war, dass er sich im Jahre 1858 selbst entleibte.

Breusing, der ein baldiges Ende vorausgesehen hatte, hatte sich schon frühzeitig nm einen neuen Lehrer bemüht. Schon im Jahre 1857 hatte er einen seiner Obersteuermannsschüler, Heinrich Romberg, der im Jahre 1855 die Untersteuermannsschule besucht hatte, zu bewegen gewusst, sich zum Navigationslehrer ausbilden zu lassen. Auf Breusings Vorschlag hatte er beschlossen, zwei Jahre die Universität und die technische Hochschule zu besuchen, um die für seinen Beruf nötige mathematisch - astronomische Bildung zu erwerben. (Durch den Besuch der technischen Hochschule sollte er die Fähigkeit erwerben, auch Unterricht in der Schiffs-Dampfmaschinenkunde erteilen zu können.) Romberg besuchte infolgedessen zunächst das Polytechnikum in Hannover und siedelte darauf nach Berlin über, wo ihn bald darauf die Nachricht vom Tode Lappenbergs traf. Breusing wollte ihn sofort zurückrufen, er aber bestand darauf, seine Studien zunächst zu beendigen, und erst dann die Stelle in Bremen anzutreten. Da Breusing in der Person des Steuermanns Bermpohl einen geeigneten Vertreter für ihn fand, so willigte er gern ein. Romberg blieb infolgedessen noch bis zum Sommer 1859 in Berlin und kehrte, nachdem er in Jena zum Dr. phil. promoviert worden war, im August nach Bremen zurück. Hier wurde er zunächst provisorisch auf ein Jahr angestellt und erhielt den Unterricht in der Untersteuermannsschule. Ehe jedoch sein Probejahr beendet war, wurde er, nachdem er einer Prüfung unterzogen worden war, fest angestellt, da sich die Hannoversche Regierung, die ihm eine Navigationslehrerstelle in Ostfriesland anvertrauen wollte, um ihn bemüht hatte.

Mit seiner Anstellung wurden die Gehalte der beiden Navigationslehrer neu geregelt (800 Thaler bis 1300 Thaler; der erste Lehrer 100 Thaler Funktionszulage), und gleichzeitig wurde der

Unterrichtsplan dahin geändert, dass fortan auch die Untersteuermannsschule eine Dauer von sechs Monaten (gegen drei Monate vorher) haben sollte. Eine Erweiterung der Unterrichtsgegenstände fand nur insofern statt, als dem mathematischen Unterricht ein grösserer Raum angewiesen wurde, so dass von nun an auch das in der Untersteuermannsschule Gelehrte theoretisch begründet werden konnte, wozu früher keine Zeit gewesen war. Diese Einrichtung hat die Schule behalten bis die Reichsprüfungsbestimmungen eine ganz neue Einrichtung nötig machten.

In den jetzt folgenden Jahren erfreute sich die Schule eines so regen Besuches wie nie zuvor und nie nachher, was natürlich mit dem Aufblühen der Bremischen Schiffahrt in jenen Jahren zusammenhängt, da alle, die auf Bremischen Schiffen als Kapitän oder Steuermann fahren wollten, in Bremen geprüft sein mussten, welche Bedingung später wegfiel. Gegen hundert Untersteuermannsschüler jährlich waren nichts seltenes, während die Zahl der Obersteuermannsschüler sich gegen sechzig zu belaufen pflegte, so dass also durchschnittlich jeder Untersteuermannskursus von 40 bis 50, jeder Obersteuermannskursus von 25 bis 30 Schülern besucht wurde. Die Zahl der Schüler wäre noch grösser gewesen, und hätte damit das Maass des Zulässigen überschritten, wenn nicht zu jener Zeit auch Vegesack seinen alten Wunsch, eine eigene Navigationsschule zu haben, wenigstens teilweise erfüllt bekommen hätte.

Der schon oben erwähnte Vegesacker Navigationslehrer Martin Seeke, der im Jahre 1830 für kurze Zeit die Erlaubnis bekommen hatte, seine Schüler in Bremen selbst zu prüfen, hatte bisher, wenn auch nur spärlich, Privatunterricht vornehmlich an solche erteilt, die später die Bremische Schule besuchen wollten. Als er im Jahre 1858 starb, versuchte man in Vegesack die Konzession für eine öffentliche Navigationsschule zu erhalten; man beanspruchte allerdings nicht eine vom Staate unterhaltene Schule, sondern wollte aus eigenen Mitteln eine Schule errichten, für die man nur gewisse Privilegien wünschte, vor allen Dingen, dass der Vegesacker Lehrer seine Schüler selbst mit prüfen sollte. Der Senat verhielt sich zunächst ablehnend gegen

diesen Antrag, aber nachdem Breusing der Errichtung einer privaten Navigationsschule unter gewissen Bedingungen das Wort geredet hatte, nachdem vor allen Dingen die Lehrerfrage im Sinne Breusings gelöst worden war, wurde dem Antrage Folge gegeben.

Der Steuermann Bermpohl, der vor der Anstellung Rombergs den Hülfsunterricht in der Bremischen Schule erteilt hatte, hatte sich dabei als ein guter Lehrer ausgewiesen, den Breusing gern dem Navigationslehrerfache erhalten wollte. Nachdem man sich in Vegesack bereit erklärt hatte, ihn als Privatlehrer anzustellen, unterstüzte Breusing den Antrag, und der Senat willigte schliesslich ein, allerdings nur in der vorsichtigen Form, dass er dem Navigationslehrer Bermpohl, dem übrigens die gesetzlich vorgeschriebene Lehrerprüfung erlassen wurde, die Konzession zur Erteilung von Privatunterricht in der Navigation verlieh, die Gründung einer von der Gemeinde unterhaltenen Privatschule aber ablehnte. Dieser Lehrer trat mit in die Prüfungskommission ein, sobald die in Vegesack vorgebildeten Schüler die Untersteuermannsprüfung machten, so dass die Vegesacker in dieser Beziehung ebenso günstig gestellt waren wie die Zöglinge der Bremer Schule. Ein Gehalt bekam der Lehrer in Vegesack nicht, ihm wurde nur ein Schullokal frei zur Verfügung gestellt und ein schon früher einmal angeschaffter Lehrapparat zur Benutzung übergeben. Er nahm das ganze Schulgeld ein, so dass wir es daselbst wirklich mit einer Privatschule zu thun haben, die nur ganz locker mit der Gemeinde Vegesack verknüpft war. Wie bei der zahlreichen seemännischen Bevölkerung Vegesacks zu vermuten war, wurde die Vegesacker Schule recht fleissig besucht, so dass die Zahl ihrer Schüler nicht viel hinter der Schülerzahl der Bremischen Untersteuermannsschule zurückblieb. Es war dort ausserdem die Einrichtung getroffen, dass ausser den eigentlichen Schülern auch sogenannte Präparanden zugelassen wurden, d. h. junge Seeleute, die ihre erforderliche Fahrzeit zur See noch nicht erfüllt hatten, und die sich während eines kürzeren oder längeren Landaufenthalts nützlich beschäftigen und auf den späteren Schulbesuch vorbereiten wollten. Die dem einen Lehrer zugemutete

Arbeit war daher sehr bedeutend und seine Thätigkeit aufreibend, sein Einkommen war aber auch ein verhältnismässig hohes.

Da ein lebhafter Meinungsaustausch zwischen dem Lehrer in Vegesack und denen in Bremen stattfand, und man an beiden Schulen dieselben Ziele mit denselben Mitteln zu erreichen suchte, so kann die Vegesacker Schule, obwohl sie äusserlich durchaus privaten Charakters war, dem Wesen nach als eine Filialklasse der Bremischen Untersteuermannsschule betrachtet werden. Während eines Zeitraumes von mehr als zehn Jahren hat sich diese Einrichtung gut bewährt und keinerlei Anlass zu Klagen gegeben.

Im Jahre 1866 wurde ein Lehrerwechsel in Vegesack notwendig, da Bermpohl zum Navigationslehrer in Emden ernannt wurde. Seine Berufung war ursprünglich von der Hannoverschen Regierung aus erfolgt, die Anstellung aber durch den Krieg verschoben, bis sie im Jahre 1867 nach der Annektion Hannovers durch die Preussische Regierung erfolgte.

Die Vegesacker betrauten Breusing mit der Besorgung eines neuen Lehrers, damit das gute Einvernehmen zwischen ihrer und der Bremischen Schule auch für die Zukunft gewährleistet sein möchte. Hatte Breusing früher bei der Anstellung Rombergs einen Seemann gewählt, der sich nachträglich durch den mehrjährigen Besuch einer Universität die nötige wissenschaftliche Bildung aneignete, so schlug er jetzt den umgekehrten Weg ein, indem er nach Art seines eigenen Entwickelungsganges einen jungen akademisch gebildeten Lehrer, Dr. C. Behrmann, als Lehrer anstellte, nachdem dieser sich auf einer längeren Seereise die für seinen Beruf nötigen nautischen und seemännischen Kenntnisse erworben hatte. Derartig vorgebildete Lehrer wurden später neben solchen aus dem Seemannsberufe hervorgegangenen hauptsächlich in Bremen angestellt, und nach diesem Vorgange haben auch andere Schulen, Hamburg, Elsfleth und in neuester Zeit Rostock auf dieselbe Weise für den Ersatz ihrer Lehrkräfte gesorgt.

Die Anstellung Behrmanns erfolgte nicht unter denselben

Bedingungen wie die seines Vorgängers. Ihm wurde vielmehr ein festes Gehalt ausgesetzt, wodurch der Vegesacker Schule der Charakter einer reinen Privatschule genommen wurde. Bemerkenswert ist ferner, dass der neue Lehrer nicht wieder Mitglied der Prüfungskommission wurde, so dass fortan die Vegesacker Schüler von den Lehrern der Bremischen Schule geprüft wurden. Von langer Dauer war die Thätigkeit Behrmanns an der Vegesacker Schule nicht. Schon im Jahre 1869 wurde er an die Navigationsschule in Elsfleth berufen, wo er noch jetzt als Direktor thätig ist.

Zur Ernennung eines Nachfolgers kam es nicht, da gerade um diese Zeit vom Norddeutschen Bunde aus Vorschriften über den Befähigungsnachweis der Seesteuerleute und der Schiffer erlassen wurden, die eine grosse Umwälzung des ganzen Navigationsschulunterrichtes zur Folge hatten und Vegesack die Verpflichtung auferlegt hätten, einen zweiten Lehrer anzustellen, obwohl mit Sicherheit auf einen Rückgang der Schülerzahl gerechnet werden musste, da in Zukunft die Bestimmung wegfiel, dass die Steuerleute und Schiffer Bremischer Schiffe in Bremen geprüft sein mussten.

Auch in Bremen musste der Unterricht von Grund auf neu geregelt werden, da die neuen Vorschriften von den alten Bremischen sehr erheblich abwichen. Lag früher der Schwerpunkt des nautischen Unterrichts in der Obersteuermannsklasse, deren Schüler den praktischen Dienst des Steuermanns schon kannten und wenigstens mit den einfachsten Aufgaben der Steuermannskunst schon praktisch vertraut waren, so dass der Lehrer auf ein viel besseres Verständnis rechnen konnte, so musste nach den neuen Bundesverordnungen der Schwerpunkt des Unterrichts in die untere Klasse verlegt werden, da schon in der ersten Prüfung, der Seesteuermannsprüfung, bis auf unwesentliche Kleinigkeiten die gesamte terrestrische und astronomische Nautik verlangt wurde, während die zweite Prüfung, die Schifferprüfung, nicht viel mehr als eine Wiederholung der Seesteuermannsprüfung war. Hierdurch wurde eine Verlängerung der Unterrichtsdauer der unteren Klasse, die jetzt Steuermanns-

klasse genannt wurde, unbedingt notwendig, während die obere Klasse, die Schifferklasse, mit einem Unterricht von fünf Monaten auskommen konnte.

Man kann es verstehen, dass Breusing den neuen Bestimmungen nicht sehr sympathisch gegenüberstand, da er dadurch gezwungen wurde, sein als richtig erkanntes in zwanzigjähriger Praxis erprobtes Unterrichtssystem aufzugeben, und gegen ein anderes einzutauschen, das er als Lehrer unbedingt verwarf, da es Anforderungen an die Schüler stellte, die diese wegen des Mangels jeglicher praktischer Erfahrung nicht erfüllen konnten. Er hat sich bis zu seinem Tode mit diesem System nicht aussöhnen können und hat es bekämpft, wo immer er Gelegenheit dazu fand — leider, seiner Art entsprechend, so barsch und rücksichtslos, dass er dadurch seiner Sache eher geschadet als genützt hat.

Am 1. April 1870 traten die neuen Bestimmungen in Kraft. Durch die Verlängerung des Steuermannskursus wurde die Anstellung eines weiteren Lehrers erforderlich. Da aber während des deutsch-französischen Krieges die Schule fast unbesucht war, so wurde die neue Stelle erst nach der Beendigung des Krieges besetzt, und zwar erhielt sie A. Bermpohl, der frühere Lehrer in Vegesack, der seit 1867 Navigatioslehrer in Emden gewesen war.

Der Unterricht wurde von nun an in zwei Steuermannsklassen und einer Schifferklasse erteilt. Alle vier Monate fing ein neuer Steuermannskursus an, dessen Dauer sieben Monat betrug, alle halbe Jahre ein Schifferkursus von fünfmonatiger Dauer. Erst nach dem Tode Breusings wurde die Dauer der Steuermannskurse auf acht Monat festgesetzt.

Mit der Einführung der Bundes- bezw. Reichs-Prüfungsbestimmungen verlor die Bremische Schule viel von ihrer Eigentümlichkeit, da von nun an, bei denselben Anforderungen, alle Navigationsschulen Deutschlands grosse Ähnlichkeit hatten. Der Rückblick auf die Entwickelung der Seefahrtschule möge daher hier abgebrochen werden. Nur sei es noch gestattet, aus der folgenden Zeit einige wichtige Daten anzuführen.

Nach langen Kämpfen war es Breusing, der selbst Mitglied der Bürgerschaft geworden war, endlich gelungen, für die Schule ein neues Schulhaus zu erhalten, nachdem in einem Berichte des Reichsprüfungsinspektors auf die Unzulänglichkeit der Räume der Bremischen Schule in Bezug auf die Anstellung astronomischer Beobachtungen hingewiesen worden war. Nach lebhaften, mit grosser Erbitterung geführten Debatten über die Platzfrage wurde schliesslich der jetzt für die Schule äusserst ungünstige Platz am Neustadtswall, neben dem Holzhafen gewählt. In dem daselbst aufgeführten Gebäude, das am 1. Oktober 1877 bezogen wurde, sind neben drei Lehrzimmern ein Prüfungszimmer, ein Besteckzimmer und ein Bibliothekszimmer vorhanden; zur Anstellung von Beobachtungen ist an der Südseite eine Terrasse und ausserdem ein Beobachtungsturm eingerichtet.

Am 1. Januar 1882 wurde eine neue Lehrerstelle eingerichtet (Dr. C. Schilling.)

Am 1. April 1884 wurde für den durch Krankheit dienstuntauglich gewordenen Bermpohl ein neuer Lehrer angestellt (A. Mühleisen.)

Am 1. Oktober 1891 wurde eine vierte Lehrerstelle errichtet (Dr. O. Fulst).

Am 28. September 1892 starb Breusing; der frühere erste Lehrer Romberg wurde sein Nachfolger.

Am 1. April 1894 wurde ein neuer Lehrer angestellt (Dr. H. Meldau).

Am 1. Dezember 1897 liess sich Direktor Romberg in den Ruhestand versetzen, sein Nachfolger wurde Dr. Schilling.

Die Seefahrtschule scheint augenblicklich wieder einer neuen Entwickelungsphase entgegen zu gehen. Das vom Norddeutschen Lloyd eingerichtete Kadettenschulschiff, das, falls es sich bewähren sollte, ohne Zweifel Nachahmung finden wird, ist geeignet den ganzen Navigationsunterricht in andere Bahnen zu lenken. Dieses unter reger Beteiligung des Direktors der Bremischen Seefahrtschule ins Leben gerufene Unternehmen, das

dadurch in enger Beziehung mit der Schule steht, dass der Unterricht auf dem Schulschiff von den Lehrern der Seefahrtschule unter Leitung der Direktion erteilt wird, ist von ähnlicher Bedeutung wie die vor fast genau hundert Jahren erfolgte Gründung einer öffentlichen Navigationsschule aus privaten Mitteln. Zum ersten Mal in der Handelsmarine wird hier versucht den Unterricht aus der dumpfen Schulstube hinaus zu verlegen auf den blauen Ocean. Unterricht und praktische Anwendung können von nun an neben einander hergehen. Auf diese Weise wird es möglich sein, unsern Schiffsoffizieren eine Bildung zu teil werden zu lassen, die sie weit über ihre Berufsgenossen aus anderen Ländern erheben wird. Dass dieses Unternehmen von Bremen ausgeht, legt ein herrliches Zeugnis davon ab, dass man nach wie vor hier der Bildung des Seemannsstandes ein reges Interesse entgegenbringt, und selbst vor Opfern nicht zurückschreckt, wenn es gilt, diese Bildung zu heben.