

Eines Hannoveraners Reise nach Amerika 1841/42: das Tagebuch des Georg Friedrich Brandt

Schnall, Uwe

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Schnall, U. (1984). Eines Hannoveraners Reise nach Amerika 1841/42: das Tagebuch des Georg Friedrich Brandt. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 7, 117-146. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55799-0>

Nutzungsbedingungen:

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

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

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

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

EINES HANNOVERANERS REISE NACH AMERIKA 1841/42

Das Tagebuch des Georg Friedrich Brandt

VON UWE SCHNALL

Wolfgang Lange zum Gedenken*

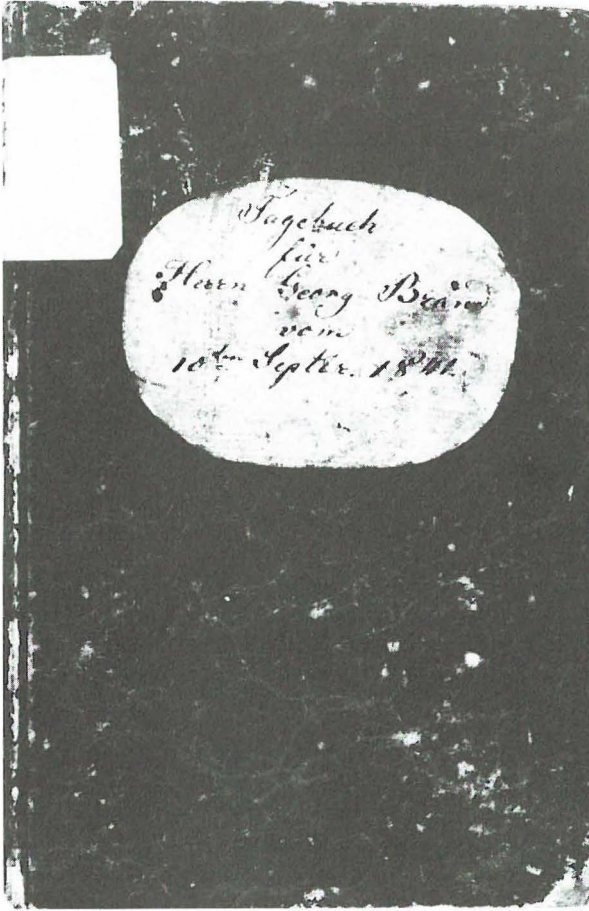
Heute, den 10. Sept. 1841, fuhr ich von Hannover ab, welches der Traurigste Tag meines Lebens war. so von Frau und Kinder zu gehen, die man mehr wie sich selbst liebt, und eine reise von 3000 Meilen über See zu machen, ist gewis nicht geringe ...

Mit dieser sorgenvollen Feststellung beginnt das Tagebuch des Georg Friedrich Brandt aus Hannover über seine Segelschiffsreise nach New Orleans und zurück im Winter 1841/42, das im folgenden, mit einleitenden Notizen und Anmerkungen versehen, abgedruckt werden soll. Das Tagebuch ist durch Generationen in der Familie weitervererbt worden und befindet sich heute im Besitz von Friedrich Borchering, Bremen, dem Urenkel des Verfassers.¹ Seine Großmutter väterlicherseits war die Tochter Georg Brandts.

Das vorliegende Tagebuch ist nur einer von vielen Augenzeugenberichten über Atlantiküberquerungen mit einem Segelschiff kurz vor der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Immerhin war es die Zeit eines stetig zunehmenden Auswandererverkehrs, und manch einer der vielen Tausend Amerikafahrer hat über seine Erlebnisse schriftlich berichtet, an die daheim gebliebene Familie, an Freunde, an Bekannte. Kürzere und längere Briefe und ausführliche Brieftagebücher sind erhalten – ganz abgesehen von den gedruckten Fahrtbeschreibungen –, bildete doch die Überfahrt für die meisten Passagiere jener Zeit oft die einzige Seereise ihres Lebens, also ein Abenteuer, ein tief sich einprägendes Erlebnis, das zudem mit großen Gefahren verbunden sein konnte.²

Diese überlieferten Zeugnisse sind uns heute in unterschiedlicher Weise kostbare Quellen der Geschichte. Solche Wertschätzung genossen derlei Mitteilungen nicht immer; vor allem in einer Zeit, in der die (vorgeblich) objektive Darstellung von Sachverhalten den Wert einer Quelle ausmachte und der Mensch, um dessen Äußerung es sich ja handelte, hinter die Fakten zurückzutreten hatte, galten die Privatmitteilungen fast für nichts. Diese Beurteilung hat sich heute gewandelt. In bezug auf die Auswandererbriefe und ihre Schilderung der amerikanischen Zustände äußert Leo Schelbert – und dies Fazit darf auch auf unsere Berichte zur Seefahrt übertragen werden: *Die Briefe sind also trotz ihrer Widersprüchlichkeit getreue Spiegel vorgefundener äußerer Umstände und allgemein gehogener Werturteile. Doch leisten sie mehr. Sie beschreiben nicht nur die vorgefundenen Gegebenheiten, sondern auch deren Erleben, das einerseits in objektiven Verhältnissen wurzelte, andererseits aber auch von der Eigenart der verschiedenen Charaktere geprägt war.*³

Brandts Tagebuchnotizen nun sind in mancherlei Hinsicht mit jenen Schilderungen zu vergleichen⁴; er hat die Reise aber nicht als Auswanderer zusammen mit seiner Familie unternommen, sondern er fuhr geschäftlicher Angelegenheiten wegen nach New Orleans. Daß seine



Vorderer Einbanddeckel des Tagebuchs. (Foto Egbert Laska, DSM)

Erlebnisse, was das Leben an Bord angeht, die Unbilden der Witterung, kurz alle bei einer solchen Seereise auftretenden Geschehnisse, denen der Auswanderer verwandt sind, liegt auf der Hand, und es sind denn auch im folgenden zu Vergleichszwecken einige der edierten Briefe und Berichte herangezogen worden.⁵ Doch ist die innere Einstellung auf das Erlebnis durch den von jenen unterschiedenen Rahmen der Reise eine teilweise andere, wie noch zu zeigen sein wird.

Zunächst einige Bemerkungen zum Tagebuch selbst, zu seinem Autor und zum Anlaß der Reise.

*

Das Tagebuch, ein schmales Bändchen, ist mit einem Pappeinband der Zeit versehen, 19 cm hoch und 12 cm breit, von außen beklebt mit einem schwarzbraun bis braungelb marmorierten Papier. Auf der Vorderseite ist in etwa ein Drittel der Höhe von oben ein etwas unregelmäßig geschnittenes helles Papieroval mit dem in lateinischer Schreibrift gehaltenen Titel *Tagebuch für Herrn Georg Brand vom 10^{ten} Septbr. 1841* angebracht. Der Titel stammt nach Ausweis der Handschrift vom Verfasser selbst. Oben über den Rücken ist später ein Rückenschildchen geklebt worden mit der vierzeiligen Aufschrift *Georg Brandt Tagebuch 1841*.

Bleistiftnotizen durchgehend von der Hand des Verfassers. Die Schrift ist – bis auf gelegentliche Verschleifungen, vor allem bei den Endungen – verhältnismäßig gleichmäßig und deutlich und bietet beim Lesen kaum Schwierigkeiten. Zeilenmenge pro Seite und Zeilenlänge variieren stark.

*

Verfasser des Tagebuchs ist, wie auch das Titelschildchen ausweist, Friedrich Georg Brandt, über dessen Leben, nicht zuletzt der in der Familie lebendig gebliebenen Geschichten und seiner eigenen Aufzeichnungen wegen, noch heute einiges bekannt ist.

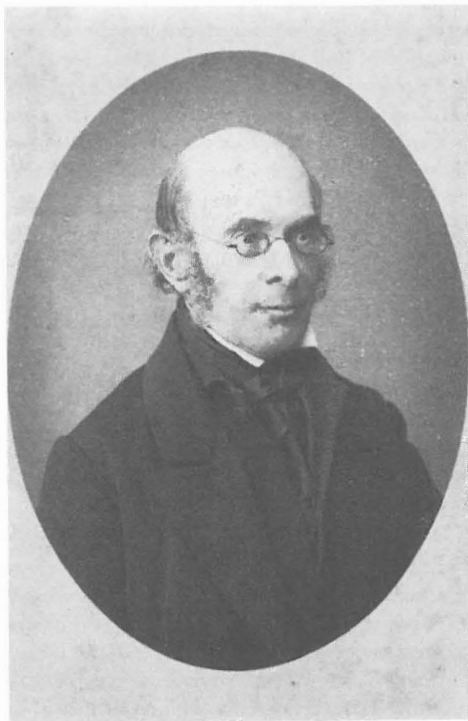
Georg Friedrich Brandt wurde am 2. April 1796 in der Hannoverschen Neustadt geboren, als Sohn einer traditionell streng hannoversch national gesinnten Handwerkerfamilie evangelisch lutherischer Konfession.⁶ Diese Haltung des Elternhauses prägte seine Kindheit und Jugend und bestimmte seine ausgesprochen antifranzösische Gesinnung zur Zeit der Besetzung Hannovers durch napoleonische Truppen. 1810 bis 1813 erlernte er das Bäckerhandwerk. Direkt nach Beendigung der Lehre verließ er unter Lebensgefahr heimlich seine Vaterstadt, kam nach abenteuerlicher Flucht nach Mecklenburg und schloß sich dort als Kriegsfreiwilliger den Mecklenburgischen Jägern unter General von Wallmoden an. Mit diesem Regiment nahm er, teils im Gefolge des schwedischen Kronprinzen, an den Feldzügen 1813/1814 teil, wurde in der Völkerschlacht bei Leipzig (16. 18. Oktober 1813) zweimal leicht verwundet und erlebte die Abdankung Napoleons und den Frieden von Paris (30. Mai 1814) in Flandern. Nach Deutschland zurückgekehrt, nahm er die angebotene Entlassung an und lebte kurze Zeit in Hannover, meldete sich jedoch schon im Sommer 1814 wieder zu den Jägern nach Einbeck, um nicht zur Hannoverschen Landwehr eingezogen zu werden. Mit diesem neu aufgestellten Jägercorps machte Brandt den Feldzug von 1815 mit und nahm unter dem Befehl des Herzogs von Wellington an der Schlacht von Waterloo (17./18. Juni 1815) teil, wo er erneut verwundet wurde. Anschließend gehörte er zur alliierten Besatzung von Paris, ehe er Anfang 1816 mit seiner Truppe nach Einbeck zurückmarschierte. Hier erhielt er den Abschied, am 9. Februar 1816 unterzeichnet von Oberstleutnant v. Spörcken und Capitain v. Düring, und er kehrte endgültig nach Hannover zurück. Für seine Dienste während der Befreiungskriege erhielt er die Kriegsgedenkmünze für die in die Hannoversche Armee freiwillig eingetretenen Krieger von 1813 und die Hannoversche Waterloo Medaille.

1824 heiratete Georg Friedrich Brandt Engel Maria Sophie Dorothea Elisabeth Rogge (5. September 1793 – 26. August 1869). Zu diesem Zeitpunkt war er als Mühlengehilfe tätig, zwei Jahre später dann als Fuhrmann, und einige Zeit darauf begann er mit dem Holz- und vor allem Steinkohlenhandel. Er führte das verhältnismäßig ruhige Leben eines nicht unbemittelten Hannoveraner Bürgers, unterbrochen allerdings 1841/42 durch eine Amerikareise: *Nachdem ich nach dieser Epoche [sc. nach den Befreiungskriegen] im Kreise meiner Familie ein viertel Jahrhundert glückliche Tage erlebt, wurde ich abermals aus der Mitte der Meinen gerissen, und sollte mein bewegter Lebenslauf sich aufs Neue durch Abenteuer winden.*⁷ Zu dieser Amerikafahrt kehre ich noch ausführlicher zurück. Bis 1854 besaß er das Haus Große Brandstraße 14 in der Calenberger Neustadt, anschließend das Grundstück Hainhölzer Straße 3 in der heutigen Nordstadt. Hochbetagt starb er hier am 28. März 1881.

Die Teilnahme an den Kriegen 1813–1815 und die gefahrvolle Segelschiffsreise nach New Orleans im Winter 1841/42 waren die beiden herausragenden Ereignisse in seinem Leben. Er wird immer wieder davon erzählt haben, so daß es nur eines Anstoßes bedurfte, um ihn zur Herausgabe eines kleinen Büchleins zu veranlassen. 1842/43 machte sich der »Privatgelehrte« Pohse, der im Hannoverschen umherreiste und in Bürgerhäusern gegen freie Kost, Logis und ein kleines Draufgeld Schreibearbeiten verrichtete, an die schriftliche Ausarbeitung der Erzählungen, die dann im September 1843 als 184-seitiger Privatdruck erschienen: *Denkwürdigkeiten aus dem Leben eines Hannoveraners oder vaterländische Mittheilungen aus den Zeiten der Usurpation so wie Kriegsscenen aus dem Befreiungskampfe nebst Beschreibung einer von ihm*



Links: Georg Friedrich Brandt.
 Unten links: W. Pohse.
 Unten rechts: Titelblatt der
 »Denkwürdigkeiten aus dem
 Leben eines Hannoveraners ...«.
 (Foto Egbert Laska, DSM)



*unternommenen Reise nach und von Amerika, Schilderung der Sitten und Gebräuche jenes Landes und einer treuen Darstellung der Verhältnisse deutscher Auswanderer daselbst von G. Brandt. Hannover, 1843. Zu haben bei dem Herausgeber und in allen inländischen Buchhandlungen.*⁸ In dieser, in der Folge als *Denkwürdigkeiten* zitierten Darstellung werden nur die im Titel genannten Ereignisse erzählt; Berichte aus des Verfassers übrigen Leben sucht man vergebens, ja selbst seine Profession verschweigt er.⁹ Der Bearbeiter Pohse tut ein übriges, um das Bild des Erzählers, einem modischen Trend entsprechend, als das eines in erster Linie durch Vaterlandsliebe und Frömmigkeit ausgezeichneten Mannes erscheinen zu lassen, zuweilen in der Stillage sich so versteigend, daß der Enkel ein *Pohse, lieber Herr Pohse!* ... an den Rand zu schreiben sich nicht enthalten konnte. So sprechen denn öfters die teilweise beherzten und ungewöhnlichen Taten eine deutlichere Sprache als der Bearbeiter. Dennoch sind die *Denkwürdigkeiten* im weiteren Verlauf dieser Bemerkungen häufiger herangezogen worden, wenn sie dazu geeignet sind, nur angedeutete Einzelheiten des Tagebuchs zu kommentieren.

In der Familientradition gilt Georg Brandt, der von relativ kleiner Statur war, als humorvoller, lebendiger Mann, der zuweilen sogar recht kiebig werden konnte. Seine mündlichen Erzählungen häufig durch ein anstoßendes »öh, öh« unterbrochen – brachte er in drastischer Ausdrucksweise vor. Davon ist weder in Pohses Bearbeitung der *Denkwürdigkeiten* noch im Tagebuch wie weiter unten gezeigt wird etwas zu finden.

✱

Warum Georg Brandt nach einem Vierteljahrhundert offenbar wenig auffälligen bürgerlichen Lebens sich entschlossen hat, die zweimalige gefahrvolle Reise über den Ozean nach New Orleans und zurück anzutreten, ein Unterfangen, das namentlich für einen Binnenländer in der Mitte des 19. Jahrhunderts ein ziemliches Schrecknis gewesen ist, bleibt im wesentlichen unklar. Als Grund für die Veröffentlichung seiner Reiseerlebnisse in den *Denkwürdigkeiten* 1843 nennt er seine menschliche Sorge um das Los der deutschen Auswanderer in Übersee; seine *wärmste Liebe zum Vaterlande und zu unserm rechtmäßigen Königshause*¹⁰ verbot es ihm schon von der Gesinnung her, etwa selber auszuwandern, und so steht er der gesamten Auswanderung kritisch gegenüber: *Der letzte Theil des Büchleins, meine Reise nach Amerika, Beobachtungen während eines dortigen Aufenthalts und meine Rückkehr enthaltend, dürfte wohl die Aufmerksamkeit eines größeren Publikums in Anspruch nehmen; und zwar nicht sowohl in Ansehung der im Herbste, als der ungünstigsten Jahreszeit unternommenen und an mancherlei Gefahren und Abentheuern nicht armen Reise, sondern auch, und zwar vorzugsweise wegen der darin enthaltenen vom Augenscheine dictierten Schilderungen des wahrhaft bedauernwerthen Zustandes der Mehrzahl deutscher Auswanderer in dem von ihnen geträumten Kanaan; wobei mich nur der humane Zweck geleitet hat, Viele zu warnen vor einem gleichen Schicksale, wie ich an so vielen deutschen Landsleuten an Ort und Stelle zu bemitleiden nur zu häufig die betäubende Gelegenheit fand.*¹¹

Das Tagebuch meldet zur Ursache der Reise so gut wie nichts, erwähnt nur unter dem 24. Dezember, dem Ankunftstag in New Orleans, daß Brandt sich als erstes auf den Weg machte, um einen vorher nicht genannten Herrn Wege (Wege) aufzusuchen, und fährt am 7. Januar 1842 fort: ... *hatte ich alles besorgt, was ich zu besorgen hatte.* Die *Denkwürdigkeiten* sind da schon etwas ausführlicher, aber ebenso unklar. Zu Beginn des Abschnittes über die Amerikareise heißt es: *Eine Familienangelegenheit nämlich erforderte meine Anwesenheit in Amerika.*¹² In New Orleans angekommen, begab er sich auf die Suche nach eben jenem Herrn Wege, ohne daß allerdings der Name genannt würde: *Ich sollte nämlich die Freude haben, einem Vater seine Tochter zuzuführen. Jener, ein Hannoveraner, war seit vier Jahren Inhaber einer hiesigen Apotheke und hatte ein sehr gutes Auskommen. Seine siebzehnjährige Tochter hatte sich entschlossen, die weite gefahrvolle Reise unter meiner Obhut zu ihrem Vater anzutreten.*¹³ Es handelt sich laut Marginalie des Enkels um den ehemaligen Provisor, also den ersten Gehilfen, der Ratsapotheke Hannover, Wege, und seine Tochter Sophie – die im übrigen wäh

rend der ganzen bisherigen Reise nicht in Erscheinung getreten ist. Als nächstes besorgt Brandt 16 ihm anvertraute Briefe.¹⁴ *Nun erst dachte ich an mein eigenes Geschäft, welches, Dank meiner Empfehlungsschreiben an sehr angesehene Häuser, schon nach Verlauf von 4 Tagen beendet war.*¹⁵ Das sind sämtliche Aufschlüsse, die die *Denkwürdigkeiten* und das Tagebuch über den Zweck der Reise geben.

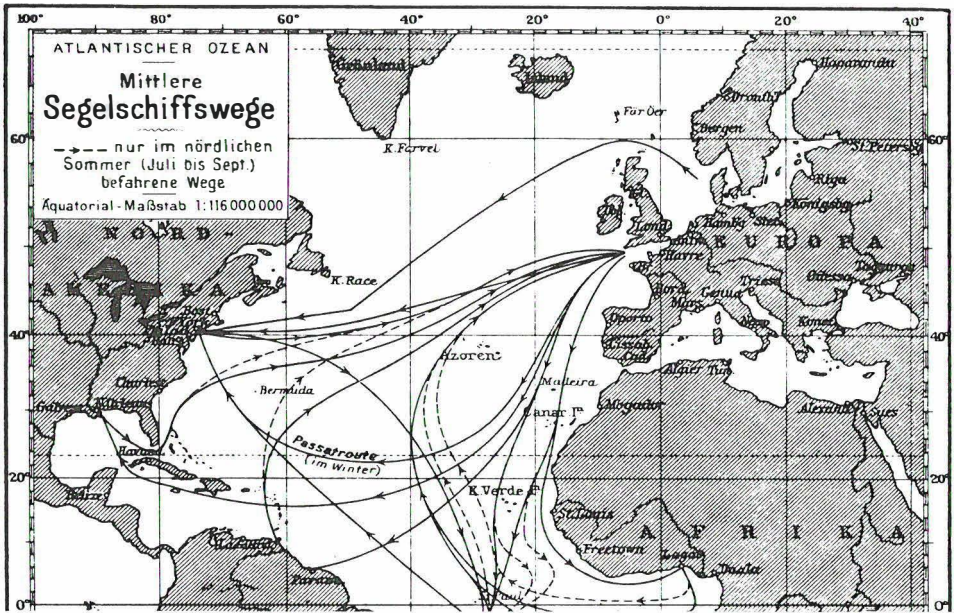
Nun ist es sicherlich die Regel gewesen, daß bei einer solchen Reise mehrere Angelegenheiten betrieben wurden, wenn sich die Gelegenheit ergab. Wege ist in beiden Berichten erwähnt; Briefe hat man den Amerikareisenden sicher auch mitgegeben, hatte doch zu jener Zeit der Hochblüte der Auswanderung so mancher Freunde und Verwandte in der Neuen Welt übrigen auch Georg Brandt selbst.

Der Hauptzweck der Reise muß aber mit jenen Geschäften mit *angesehenen Häusern* zu tun haben, und deshalb ist es nicht ausgeschlossen, daß der in der Familie tradierte Bericht das Rechte trifft, daß nämlich Georg Brandt mit zwei Gefährten, *Ludowicke* und *Christoph* (die beiden werden nur im Tagebuch erwähnt und hier auch nur wenige Male, nämlich beide im Zusammenhang mit der Seekrankheit und anlässlich des Treffens mit Wege in New Orleans, Christoph darüberhinaus beim Landgang im Mississippidelta), nach New Orleans geschickt worden sei mit dem Auftrag, über ein Darlehen von mehreren 100 000 Mark von Hannover an die amerikanische Stadt zu verhandeln. Im Stadtarchiv Hannover sind nun allerdings weder über die Reise Brandts im allgemeinen noch über das besagte Darlehen im besonderen Unterlagen vorhanden¹⁶, so daß man sollte die Geschichte wahr sein wohl kaum mit einem geplanten offiziellen Darlehen der Stadt zu rechnen hätte, sondern möglicherweise eher mit einer Privatinitiative. Exakt Belegbares habe ich in dieser Angelegenheit nicht ermitteln können. In jedem Fall muß der Anlaß der Reise wichtig genug gewesen sein, daß Brandt seine Skepsis gegen eine Seereise überwand, denn aus schierer Reiselust hat er wie der Eingang des Tagebuchs bezeugt sich nicht den Planken eines Schiffes anvertraut und einem ungewissen Schicksal überantwortet.

*

Die Tagebuchnotizen sind insgesamt sehr knapp gehalten und erwecken vielfach den Anschein eines Stichwortprotokolls. Am augenfälligsten sind wohl die vielen Mitteilungen über die Wetterlage, von der kurzen Bemerkung, daß Wind und Wetter gut seien, bis zur ausführlichen Schilderung der abgewetterten Stürme.

Brandt hat die Überfahrten im Winter unternommen, *im Herbst, als der ungünstigsten Jahreszeit*, wie er selbst schreibt¹⁷, und zwar die Hinreise auf der gewöhnlichen südlichen Segelschiffsrouten für Westreisen, die Rückreise auf der ebenfalls gängigen Nordroute für Ostfahrten. Warum er die Reise im Winterhalbjahr antrat, ist nicht bekannt. Im Tagebuch deutet er mit keinem Wort seine Kenntnis des Sachverhalts an, daß die Ankunftszeit Herbst/Winter für New Orleans für den Europäer besonders zu empfehlen war wegen des im Sommer dort grassierenden Gelben Fiebers¹⁸; die Abreise nach New Orleans im Herbst war deshalb durchaus üblich. Brandt selbst beobachtete in Bremerhaven am 17. September die Ausreise dreier Schiffe, »bound for New Orleans«. Brandts Überfahrten standen aber wohl selbst für diese stürmische Jahreszeit unter einem besonders ungünstigen Stern; denn die Dauer der Hinreise war mit 83 Tagen 19 Tage brauchte man allein bis Ramsgate! sehr lang. Mehrfach gerieten offenbar sowohl die JOHANNA, die Brandt auf der Hinreise benutzte, als auch besonders die DIANA, auf der er zurückkehrte, in solch schlimmes Wetter, daß Gefahr für das Schiff bestand. Auf der DIANA kam es denn ja auch durch die Gewalt des Sturmes zu einem Todesfall (8./9. Februar). Wenn im allgemeinen auch der unbefahrene Binnenländer leicht geneigt ist, gleich einen starken Wind als Sturm aufzufassen und sich in Lebensgefahr zu wännen, und seine Schilderungen dementsprechend übertrieben sein können Sturmschilderungen fehlen so gut wie nie in entsprechenden Berichten: *Kein Mensch auf dem Land kann sich vorstellen, wie es Einem zu Muthe ist, wenn die See hoch geht, wenn Alles taumelt wie die Trunkenen und das Schiff sich*



Segelschiffswege im Nordatlantik. (Aus: G. Schott: *Geographie des Atlantischen Ozeans*. 1926; Ausschnitt)

von einer Seite auf die andere legt¹⁹; wenn auch die Sturmtage auf See häufig noch begleitet sind von besonders heftigen Anfällen der Seekrankheit, eines weiteren Schrecknisses der Seefahrt, das in fast jedem Bericht ausführliche Erwähnung findet; wenn deshalb auch derartige Notizen fast einen toposartigen Charakter haben: so besteht doch wenig Anlaß, Brandts Schilderungen grundsätzlich zu mißtrauen. Die Länge der Überfahrt und kleinere und größere erlittene Havarien sprechen für die Korrektheit der Angaben. Dem Vertrauen in die Gültigkeit des Mitgeteilten steht auch nicht die sehr große Besorgnis Brandts vor der Seefahrt im allgemeinen entgegen, die die Berichte zusätzlich eingefärbt haben mag: *Kurz vor unserer Abreise [aus Bremerhaven] wurde unser Muth durch den Anblick eines einlaufenden fürchterlich mitgenommenen Dreimasters [Folge eines Zusammenstoßes] sehr auf die Probe gestellt²⁰, und unterwegs begegnet der JOHANNA ein holländisches Schiff, das im Sturm zwei Masten verloren hat (8./9. November).* Skepsis gegenüber der Seefahrt insgesamt, Angst, ja Lebensangst und Entsetzen vor dem vor Augen stehenden Untergang, die Hilflosigkeit, das den Elementen Ausgeliefertsein – allerdings aufgewogen, wenn auch mühsam, durch Gottvertrauen – prägen Brandts Haltung und teilen sich im Tagebuch am unmittelbarsten mit.

Stellt man die übrigen Erlebnisse zusammen, die der Verfasser erwähnt, so ergibt sich zwar eine stattliche Liste – Fortgang der Reise, markiert durch Mitteilungen über Geschwindigkeit und durch Nennung der passierten Inseln oder Regionen; Beobachtungen von Tieren auf See und Begegnungen mit anderen Schiffen, beides willkommene Unterbrechungen der Gleichförmigkeit des Lebens auf See; Schweineschlachten an Bord u.v.a.m. –, aber es handelt sich dabei häufig eher um beiläufige Bemerkungen, nicht um eigentliche Schilderungen. Nur dort, wo dem Beobachteten etwas Exotisches anhaftet, wie den Tieren im Mississippidelta, aber auch den amerikanischen Dampfschiffen²¹, wird Brandt etwas ausführlicher. Steht der Tagebuchtext schon hier im Gegensatz zu den meisten mir bekannten Augenzeugenberichten über Segelschiffsreisen um die Mitte des vorigen Jahrhunderts – Fridrich Arends z.B. schreibt zwar in der Vorrede zu seiner *Schilderung des Mississippithales* 1838 (S. VII): *Sie [sc. die Seereise nach Amerika] hat, wie ich gerne zugebe, sonst geringes Interesse wie gewöhnlich die Seereisen; das*

hindert ihn aber nicht daran, seine Überfahrt mit vielen Einzelheiten auf über 40 Druckseiten auszubreiten, so besteht ein besonders bemerkenswerter Unterschied zwischen Brandts Text und der Menge der übrigen darin, daß hier fast alle ausführlichen Schilderungen des Lebens an Bord fehlen. Wohl werden allgemein Seekrankheit, bedauerliche Zustände im Zwischendeck (Brandt war Kajütpassagier), Tanzvergnügen an Bord, Lebensmittelknappheit usw. erwähnt, aber eben nur erwähnt und nicht, wie sonst üblich, detailreich ausgemalt. Das beginnt übrigens schon bei der Anreise nach Bremerhaven. Die Unsitte der hiesigen Gastwirte, die auf Ausreise wartenden Passagiere gehörig zu neppen (sonst gern ausführlich dargestellt und beschimpft)²², wird mit einem nun allerdings für die Seestadt nicht eben schmeichelhaften Satz abgetan. Vergeblich sucht man nach Bemerkungen über Mitpassagiere, für andere Schreiber bevorzugter Gegenstand des Vergnügens, Spöttelns, Mißbehagens, der Entrüstung²³, obwohl man über zweieinhalb Monate auf einem kleinen Schiff zusammen war. Das ist in den *Denkwürdigkeiten* übrigens ganz anders. Brandt war nach seinen eigenen Worten auf der Hinreise einziger Kajütpassagier, und sein Aufenthaltsplatz an Deck war von dem der Zwischendeckspassagiere durch ein Tau getrennt.²⁴ Dennoch *lernte ich meine würdigen Reisegefährten bald in so weit kennen, daß ich nachstehendes Urtheil über sie zu fällen im Stande bin.*

*Will man die Sünde, das Laster in seiner scheußlichen Nacktheit erblicken, will man das menschliche Herz in seiner tiefsten Verworfenheit, in seiner teuflischsten Gestalt sehen, will man das Elend eines Menschen auf seiner höchsten Höhe und in seiner tiefsten Tiefe gewahren, so begeben man sich auf ein Schiff voll Auswanderer, und man wird alles dieses finden, grausamer finden, als man es sich gedacht. Nur einige Beispiele davon, und man wird meinem Urtheile Gerechtigkeit widerfahren lassen.*²⁵ Und dann folgen schreckenerregende Beispiele. Brandt wußte offenbar, was der Leser erwartete, und Herr Pohse tat ein übriges.

Im Tagebuch hingegen kommen nur einige Male die Leute im Zwischendeck vor, meist in Worten des Bedauerns über ihre Lage in dem engen Raum, auch einmal eine spöttische Bemerkung über die eifrige Tätigkeit des schönen Geschlechts, sich zum Tanze zu schmücken und dafür erst einmal das Ungeziefer abzusuchen; aber alles ohne die Tendenz der *Denkwürdigkeiten*.

Doch nicht nur die Reisegefährten bleiben schemenhaft im Hintergrunde, auch die Schiffsmannschaft und sogar die Offiziere, mit denen Brandt doch engeren Umgang gehabt hat²⁶, werden nur wenig erwähnt, etwa in einem Gespräch über das Wetter, bei dem Brandts Vorhersage sich als richtig erwies und der Kapitän unrecht hatte (16. Dezember), oder natürlich während des größten Sturmes, der dem Schiff und seinen Menschen so übel mitspielte (8. Februar).

Auch das Seemännische allgemein spielt im Tagebuch kaum eine Rolle. Nun wird man vom Kajütpassagier Brandt, der ja zur Zeit seiner Reise immerhin schon im gesetzten Alter von 45 Jahren stand, nicht erwarten, daß er sich, wie Gerstäcker, zur Unterbrechung der Langeweile an Bord an seemännischen Arbeiten beteiligte; doch fällt die Nebensächlichkeit auf, die diesem Bereich im Tagebuch zukommt, ganz im Gegensatz etwa zu den Schilderungen der Geschehnisse bei der Ankunft vor der Mississippimündung oder, rückkehrend, vor der Wesermündung, wo die Sehnsucht, endlich an Land zu kommen bzw. der Heimat zuzueilen, alles, was damit zusammenhängt, besonders deutlich vor Augen zu stellen scheint, gleich als gingen die vielen Dinge nicht rasch genug.

Ein besonderes Kennzeichen des Tagebuchs, neben der starken Gewichtung des Bedrohlichen auf der Reise und der Dankbarkeit gegenüber Gott, *das er mich disesmahl noch nicht verlassen hat* (9. Februar), soll abschließend hervorgehoben werden: Sobald Brandts Aufzeichnungen etwas ausführlicher werden, sind sie fast stets auch verbunden mit der direkten Hinwendung an seine Frau Sophie (*wüßtest Du ... , denk ich an Dich* usw.). Das Tagebuch macht so über weite Strecken hin nicht den Eindruck, als sei es vom Verfasser für sich selbst angelegt, sondern es erhält hier den Charakter einer privaten Mitteilung an die geliebte Ehefrau, und man kann Inhalt und Darstellungsart wohl aus der Haltung des protestantisch frommen Ehemannes und Familienvaters erklären, der sich voller Sorge um die Seinen dennoch in das Gegebene schickt und es als unvermeidlich hinnimmt.²⁷

Georg Friedrich Brandt hat die gefährvollen Überfahrten gut überstanden. Seine Aufzeichnungen haben in ihm immer wieder die Ereignisse des Winters 1841/42 wachrufen können.

*

Die nachfolgende Publikation bietet das Tagebuch vollständig in ursprünglicher Gestalt. Die in deutscher Schreibschrift gehaltenen Passagen, und das ist bis auf wenige Ausnahmen der gesamte Text, ist in Kursivschrift wiedergegeben; die in lateinischer Schreibschrift von Brandt herausgehobenen Wörter sind durch geraden Druck kenntlich gemacht.

Der Abdruck ist buchstabengetreu. Obwohl der Sinn in diesem Falle wirklich nicht am Buchstaben hängt, habe ich die originale Orthographie beibehalten, da sie einen guten Eindruck von der Schreibfähigkeit eines nicht unbemittelten Bürgers um 1840 gibt und da trotz der gelegentlich ungewöhnlichen Schreibart und der Schwankungen der Schreibweisen der Text unmittelbar verständlich bleibt. So ist auch die recht willkürliche Groß- und Kleinschreibung genau wiedergegeben worden. Schwierigkeiten ergaben sich häufig bei den Wortendungen. Hier ist oftmals nicht zu unterscheiden, ob ein schwach betontes -e ausgefallen ist oder ob es nur wegen der Verschleifungen der Handschrift den Anschein hat. In der Regel habe ich das schwachtonige -e nur geschrieben, wenn es in der Handschrift wenigstens angedeutet vorhanden zu sein scheint. Andere Eigenheiten der Schreibung wie häufige Einfachkonsonanz statt Doppelkonsonanz, Unsicherheiten in bezug auf die Länge (z.B. *schief/schif*), Wechsel von *-ig/ich* u.ä. lassen keine Regelmäßigkeit erkennen.

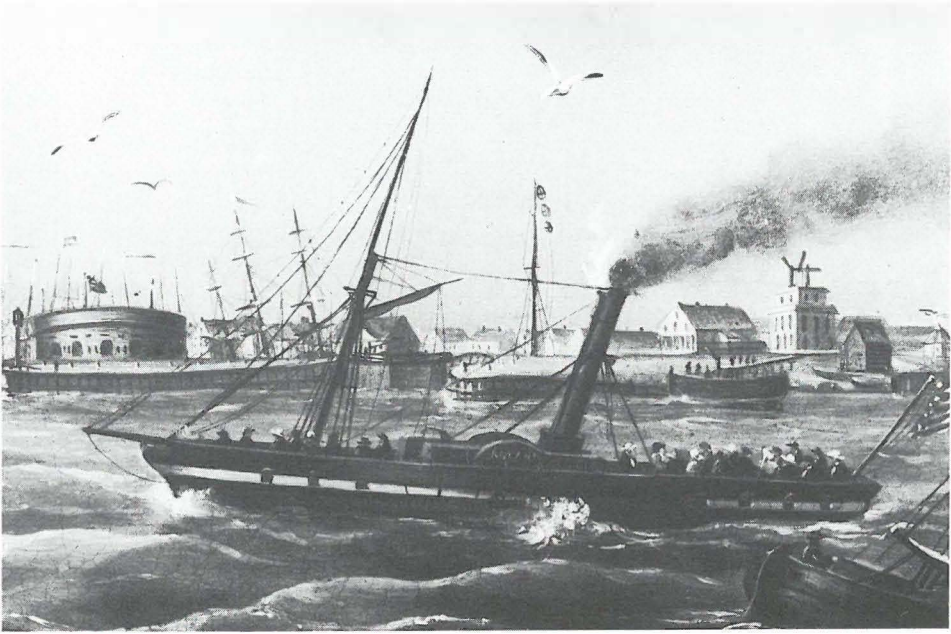
Mit Ausnahme von einigen ganz wenigen Kommata und hie und da einem Punkt ist der gesamte Text »ohne Punkt und Komma« geschrieben. Um den Sinn besser herauszuheben, habe ich die Zeichen nach heute gültigen Interpunktionsregeln zugefügt. Auf einen zeilengetreuen Abdruck habe ich aus Platzgründen leicht verzichten können, da der äußeren Form im vorliegenden Falle keine Bedeutung zukommt. Der Autor beginnt mit jedem Datum eine neue Zeile. Die Zeilenschlüsse im fortlaufenden Text, also mit Ausnahme des Endes einer Tageseintragung, sind jedoch von mir mit einem Schrägstrich / markiert worden, so daß die je nach Schwung des Berichtes oder Bewegung des Schiffes längeren oder kürzeren Zeilen bei Bedarf rekonstruiert werden können.

*

[Einbanddeckel vorn]

Tagebuch
für
Herrn Georg Brand
vom
10^{ten} Septbr. 1841

[1^r] *Heute, den 10ten Sept.²⁸ 1841, fuhr ich / von Hannover ab, welches der Traurigste / Tag meines lebens war. so von Frau und / Kinder zu gehen, die man mehr wie sich / selbst liebt, und eine reise von 3000 Meiln²⁹ / über See zu machen, ist gewis nicht / geringe, ich fuhr ganz in Taumel bis / lemke, einen Gasthof, 1 stunde hinter / Ninburg, woh es sehr gut war.*



ROLAND (I) vor Bremerhaven. Ausschnitt aus einem Ölgemälde von C.J.H. Fedeler, 1846, im Focke Museum Bremen. (Foto Focke-Museum)

11ten, kamen wir in Bremen³⁰ an, es / war eine große Wärmd, aber schönes / Wetter. hir kamen uns schon 1 stunde auser / Bremen Makelers entgegen, welche uns / Schiffe anpriesen.³¹

12ten. es war ein Sonntag. wir besahn / die Merkwürdigkeit von der Stadt, und / nach mitages fuhren wir auf einem / Dampfschif eine Stunde von der Stadt / nach Lanck nau.³² das Schiff heist Roland.³³ / die Fahrt war angenehm, den sie Bestand / aus einer großen Gesellschaft, meist / Kaufleute.

13 u 14 besahn wir den Bürger / ihre Manöver, woh alle Wafenfäige / Bürger sich stellen Müßen. es ging gut.

[1^v] 15ten Fuhren wir von Bremen ab / auf den Rohland³⁴ in großer geselschaft / nach Bremerhafn.³⁵ in 6 stunden kamen / wir dort an. wir sasen 1/2 stunde noch dazu / fest³⁶, und es sind 8 Meiln. hir begegnte uns / fihle Schiffe. hir ist aber das Betrügen ordntlich / hant werk; wer sich hir nicht im acht nimt, der / wirt geprelt.³⁷

16ten besuchten wir den Hafen und auch / unser Schif, die Johana.³⁸ wie ich die Schiffe so / ansa, ging mich doch ein Schauder durg, / wie ich dachte, an ein Solchen must ich mein / Leben setzen die Johana wurde aber / erst ausgebeßert und lag auf der Seite. es / konten wohl 80 Schife da sein; es kamen und / gingen Täglich welche.

17ten. heute fuhren 3 Schiffe ab mit Pasair / beladen, welche auch nach Orlns³⁹ wol len. / 1 Schiff kam an. ich hofe auf einen Brief. / mein Hertz tut mir Weeb. ich mögte gerne / was von dich und den Kindrn hören.

30ten. wir liegen noch imer in Hafn. / ich habe die Schrecklichste langeweile, / und die Abfahrt schieb sich von einen / Tag zum Andrn.

[2^f] 1te Octo. heute habe ich einen Brief erhaltn, / welches mir eine große Freude ist, heute / ist auch der Capitan gekommen. wen nun der / Wind gut ist, so gets los. unsere



Mastenwald im Alten Hafen von Bremerhaven. Zeichnung von F.W. Kohl, lithogr. von G. Weinhold, um 1845, im Morgenstern Museum in Bremerhaven. (Foto Egbert Laska, DSM)

*Schif hat / 132 Pasasir von allerlei Natsion. eine Frau / hat 1 Klein jungen auf den Schif
geboren.*

*2ten. Wir haben noch Widrigen Wind und / können noch nicht auslaufn. man hat
schrecklich / langeweile. heute kamen wider 3 Schife. / das eine heist Alxandr⁴⁰, das hat
4000 Tonen / Tran an Schif.*

*3ten. heute, Sonntag morgens, Bekamen wir / guten Wind, und 11 Uhr fuhren wir, als /
die Kirche auskam, ab benebst noch 2 Schifn. / wir hatten fible zuschaur. mein Hertz
war / wunt. ich bettete zu Gott, er mögte mich / doch erhalten wegen deinenthalbn und
der Kindr. / Nachmitages bekamen schon mehre die / Seekrankheit, und Abens hatte ich
sie auch / und sehr stark, wie auch die Andrn alle; / es blieb keiner verschont. es ist doch
eine / böse Krankheit.*

*4ten 5te. diese Tage waren Traurige Tage. / imer Brechn nichts gegeßen und versto
pung. / ach, die Armen Menschen in Zwischendek / sind zu bedauern. kein Mensch
bekümr / sich um den Andrn, und leiden alle*

[2^v] *6ten. noch sehr krank, Christop an / mehrsten, der hat 14 Tage krank gewesen, /
Ludewike⁴¹ 4 Tage und ich 3 Tage. der Wind hat / sich gedreht und ist Schlecht. gegen
Abend / bekamen wir ein Gewitter, aber nicht / Bedeutent.*

7 – 8 – 9 – 10. sehr schlechtes Wetter und Sturm. / wir wärden hin und her geschleudrt.

11te. furgtbarn Sturm und Conträrn / Wind.

12te. der Sturm Wüthet noch Furgtbar. / alles heult und Weint und Bätet.

*13te. der Sturm hat sich gelegt, es ist / aber sehr kald geworden, und die merstn / Men
schen sind noch sehr krank, und die Klein / Kindr daurn mich bis in die Seehle. / wir
waren schon forn Canal, aber der / Sturm kömt aufs neue und hat uns / ganz zurük
geschleudert.*

*14ten. der Sturm nimt wider zu. die / Wellen schlagen übers Verdek und / in Schiff fligt
alles durgenandr.*

15ten. wider Starken Sturm. da ich / aber in 3 Nächte nicht geschlafn / habe, so schlief ich und Treumte / von meiner lieben Sophie und Kindr.

[3^v] 16 bis 19te. imer Sturm in högsten grad. / Gott mach geben, das er bald nachläst. / das Schif Knaket furgtbar. wen es nur / nicht Sinkt! ich mögte dich doch gerne noch / mahl sehn, jetz fängt es Stark an zu Regen.

20ten sahen wir die leuchtürme bey England⁴². / nun durftn wir nicht weiter wegen / Sturm und weil es zu Dunkel war, den / da sind fihle Klipen. Da ist schon manches / Schif verlohrrn gegangn, und Menschen auch.

21te des Morgens kam ein Lotsen, welcher / uns im Hafen von Ramsgate⁴³ bringen / solte.

22 – 23 24te. so lange musten wir lawirn, / eh wir in Hafen konten, wegen den Sturm. / es lagen vor den Hafen mehre zertrümte / schife, wovon auch mehre Menschen ertrunken / waren. den Abend kamen wir im Hafen / an, welches auch ein Glück war, den wir / krichten die Nacht einen Solchen Sturm, das / die Seeh über eine Maure ging, noch / 10 Fus höher wie die Maur, welche 80 Fus / hoch ist. so waren wir geschütz. in / hafnen waren wohl 200 Schife reingeflücht. / mehre konten nicht reinkomen. wir / nahmen auch 30 Fas Wasser mit.⁴⁴

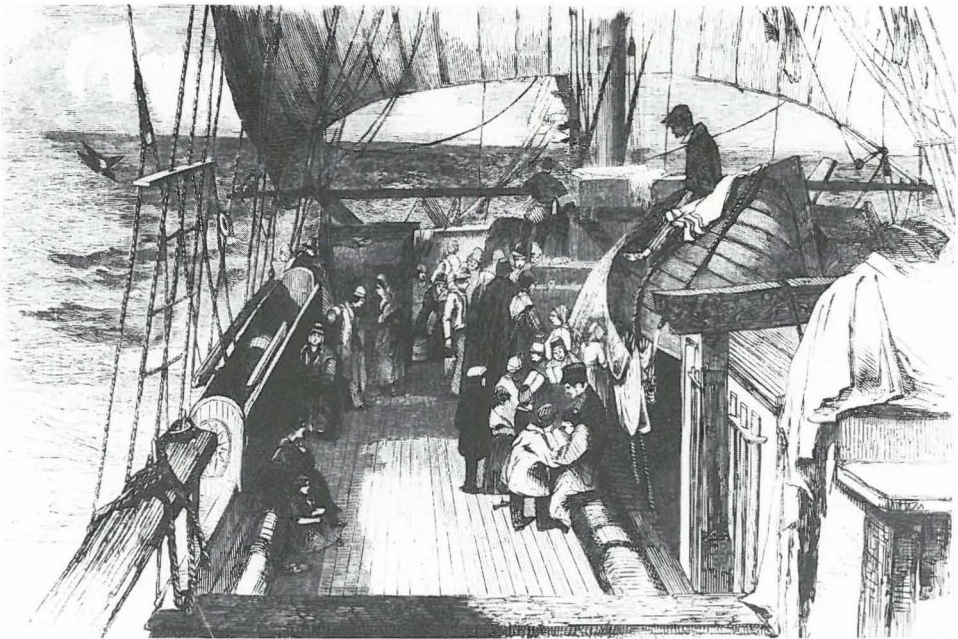
[3^v] 25 – 26ten Besahen wir die Stadt. es ist / nur eine Kleine Stadt, aber sehr schön. / sie ligt an einem hohen Berge, und / die Heuserein sind imer eine höher / wie die Andren und meist Kaufleute. / sie Wird mit Gas erleuchtet und / sehr hell und Schön.

27ten. der Wind hat sich gedreht, und / gehn alle Schife wider im See, unsere / auch. es ging aber durg den Canal. / in 28 stunden haben wir 90 Deutsche / meilen gemacht.⁴⁵

28 29. unsere Schif geht jetz noch imer / gut.

30te. der Wind hat sich gedreht. es geht / sehr langsam.

31. heute ist es so ein Schönes Wetter, / wie wir es noch nicht gehabt habn, aber / gar keinen Wind.



Auswanderer an Deck. (Aus: Leipziger Illustrierte Zeitung, November 1849)

1ten Nov. kein guter Wind und regen, / abens Sturm.

2ten. noch Sturm, und heute sahn / wir 8 Junge Wallfische. sie waren / wohl so gros wie eine Kuh.

[4^r] 3 – 4te. noch imer Sturm und regen.

5 6te. Schönes Wetter. heute sahen wir / sehr vile Fligende fische.

7ten. gutes Wetter, das Schif macht / Täglich 50 Deu Meilen⁴⁶, und es ist schöne / Warm.

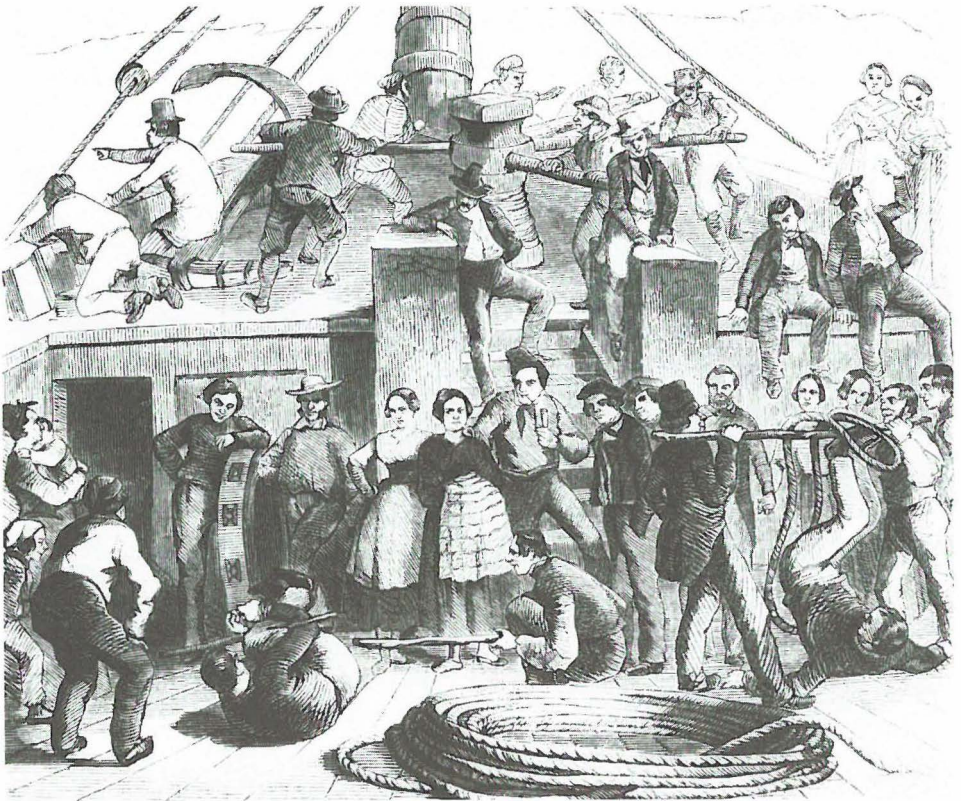
8 – 9. noch gutes Wetter. heute sahen / wir ein Holendsches Schif. es kam von / Amerika. es hatte im Sturm 2 Mastbeume / verlohnrn. es sah Traurig aus.

10ten. noch sehr gutes Wetter. wir / bekamen heute besuch von 20 Fögel, / welche aber alle nach in Seh filen wegen / matigkeit. 2 Schwalben begleitetn uns / 2 Tage, auch sahn wir einen Gold Adler.

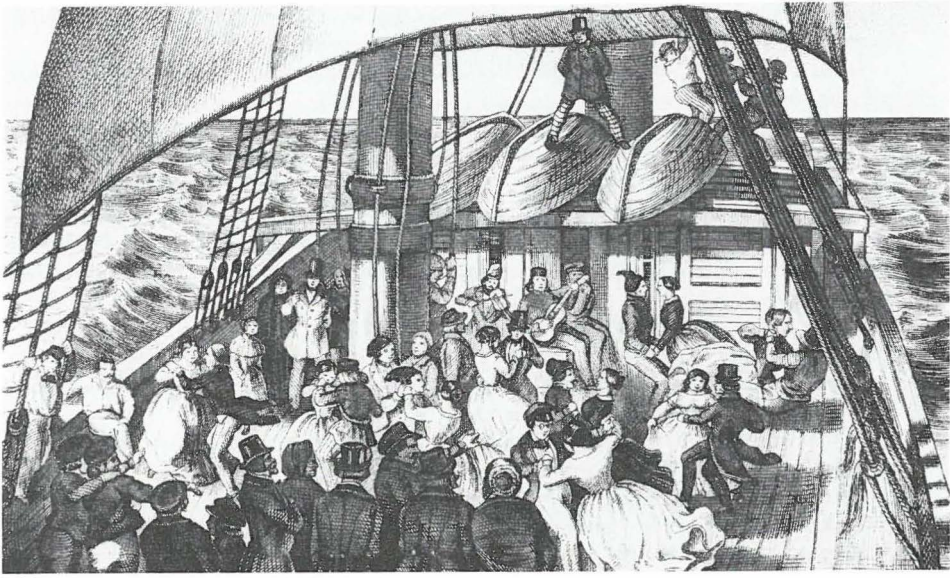
11 12 – 13. diese Tage haben wir fihle hitze / gehabt, wie es bey uns johani ist, / und die Nächte sind Wundrschön. heute / begegnte uns ein Englisches und ein / Bremer Schif, alles ist jetzt gesund.

14 15 – 16. dise Tage haben wir ganz Wind / stille. auch sahn wir einen Heifisch und / fihle Fligende Fische, und Nachts sied / es aus als wen die See ein feuer / mehr wäre. es ist Schaudrhaft.

[4^v] 17 18 – 19 – 20 – 21. diese ganzen Tage liegen / wir still, weil wir keinen Wind habn. / wir sind alle sehr Traurig. heute kamen / wohl 3 bis 400 stük Schweinefische⁴⁷ auf / unsere Schiff los. diese fische könen / wohl von 100 bis 300 A wigen.



Auswanderer vertreiben sich die Zeit. (Aus: Leipziger Illustrierte Zeitung, November 1849)



Tanz auf dem Deck der SAMUEL HOP. (Aus: Leipziger Illustrierte Zeitung, November 1849)

22 23 – 24. noch immer keinen Wind, aber / sehr Warm. es lassen sich viele Fische / sehn.

25 – 26 27te. jetzt hat sich der Wind auf / gemacht, und es geht ganz schnell. wir / haben zur linken die Küste von Africa. / es ist noch immer sehr Warm, und man / sieht 100te von Fliegende fische.

28 – 29 – 30. es geht noch immer ganz gut, / alle 4 stundn 9 Meiln. auch verfolgt uns / ein fisch, der ist wie ein Pferd gros.

1 – 2 – 3te. Decm. heute geht es noch / immer gut, und wir sehen immer viele fische. / es ist aber so Warm, man könnte ganz / nackt gehn, wie auch des Nachts.

4 5. noch geht alles gut. es Begegnete / uns heute 2 Schiffe. wir sind heute / der Insel Portrek⁴⁸ passiert.

[5^r] 7ten unsere Schiff geht gut, und heute / sind wir an die Insel Domingo⁴⁹ gekomn, / woh wir dicht an hinaus fahrn. es giebt / ordentlich einen Duft von sich, den es ist / alles grün. es ist aber ein hohes gebirge. / es wohnen da lautr Neger; sie habn / auch einen Negrköng. abens lies der Capitan Tanzen nach einer Harmonika.

8 – 9. heute Morgen war Windstille, aber / gegen 9 Uhr überzog uns ein Schwarzes / regenschaur, das es ganz finstr wurde. / nun fing es an zu regen mit einem solchen / Sturm, das uns 2 Kuersegelstangn⁵⁰ abbrachn, / welches einen starken Krachen wurde. nach / dem ging es aber schnell vorwertz. 3 Tage / sind wir an Domingo gefahrn und sehr / schnell, die ist gros.

10ten. heute haben wir die Insel Cuba / erreicht, welche auch hohe gebirge hat. / hir sahn wir schöne Seh Möwen, untn / Roth und Oben Schwarz.

11ten. wir sind noch immer bey Cuba. auch / sahn wir lings die Insel Jamaika. / heute wurde auch wider getanzt.

[5^v] d 12 – 13 – 14. unsere Schiff geht noch so / zimlich schnell. 2 Schiffe haben wir / ein geholt. heute sahn wir die letzte spitze / von Cuba, und so kamen wir in den / Golf. die Sone geht auf 6 Uhr Morges / und geht unter 6 Uhr Abens. diesen / Abend wurde wider getanzt.

15ten. Windstille. das Schiff hat den / ganzen Tag und Nacht stille gelegen, / und es ist eine Hitze, wie wir sie / nicht kennen. heute sahn wir einen / Delpin von 6 Fus längde.

16ten. es ist heute sehr Warm. die / DorfDahmen kriegen ihren Putz zurecht, / welchen sie Anziehn wollen, und suchen / sich die Leuse und Flöhe ab.⁵¹ Abens 6 Uhr / sahen wir es vor uns Blitzen. ich / sagte zum Capitan, wir krichtn gewis / ein gewitter. er sagte nein, aber 8 Uhr / ging der Sturm los. O Wee, welch ein / Brillen des Sturms! man konte sein / eigen Wort nicht hören. alle Segel / wurden eingeholt, und so ging es / los. solch ein Gewitter kent man / bey uns nicht. Blitz auf Blitz, wohl / auf 20 stellen, und ein Donner. das / Schifzittre. nun musten alle Menschen / ins zwischendeck, und alle Luken wurden / zu gemacht, sogar die Pumpen, wegen das / einschlagen; und dieses Schauspil dauerte / die ganze Nacht. ich blieb auf dem verdek. / die in zwischendeck waren, schrien um luft, / weil alles dicht war. mehre krichtn die / Omacht. ich sage, es war Schrecklich anzusehn. / die Blitze zischtn in die See. wir warn / Bange, das es einschlug ins Schif.

17ten. der Sturm hilt noch imer an / und Schleudrte uns mehr wie 100 Meiln / wider zurück, und nun wurde es entschieden / Kalt.

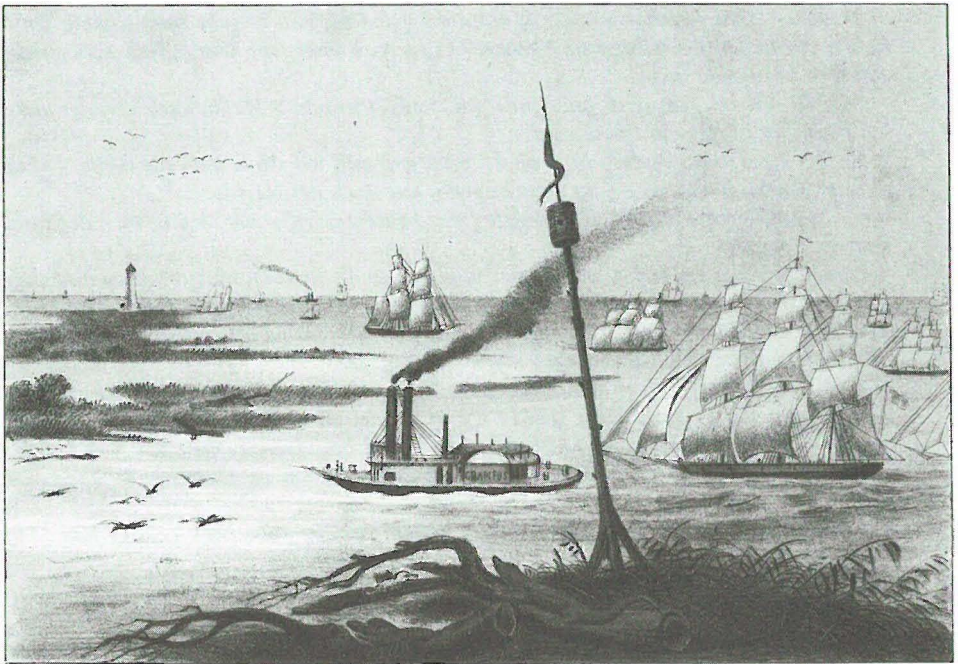
18. der Sturm ist noch imer und gegen / uns und Treibt uns noch mehr zurück, / und es ist sehr Kalt. alles ist wider / krank.

19. der Sturm hat sich gelegt, aber / Conträrn Wind. nun gehn unsere / lebensmittel zu ende. es wir[d] Knap ein / getheilt.⁵² Gott gebe bald guten Wind!

20ten. der Wind hat sich gedreht, und alles / lebt wider auf. wir sahn auch 2 Schiffe.

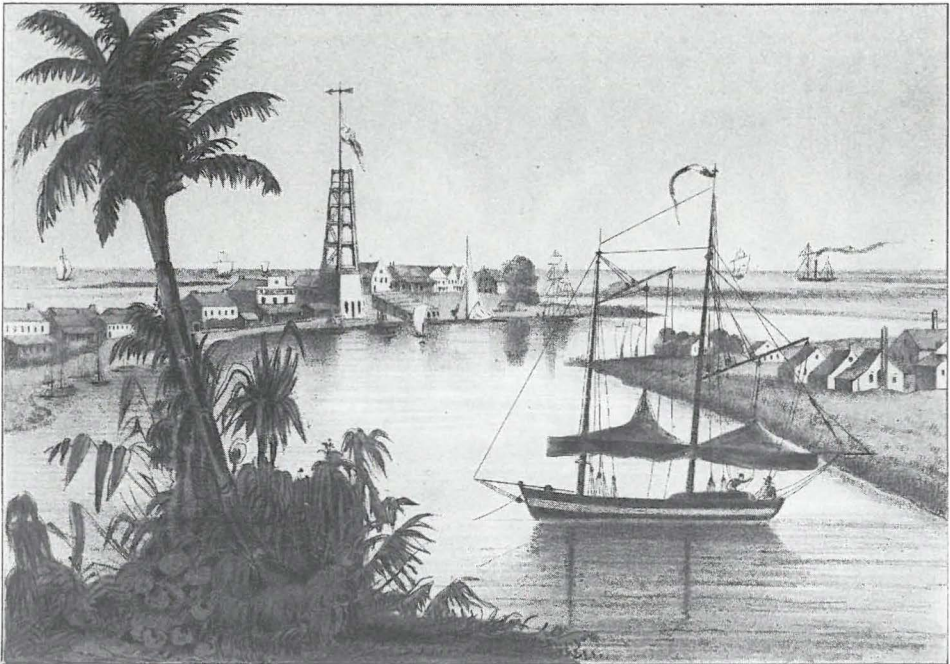
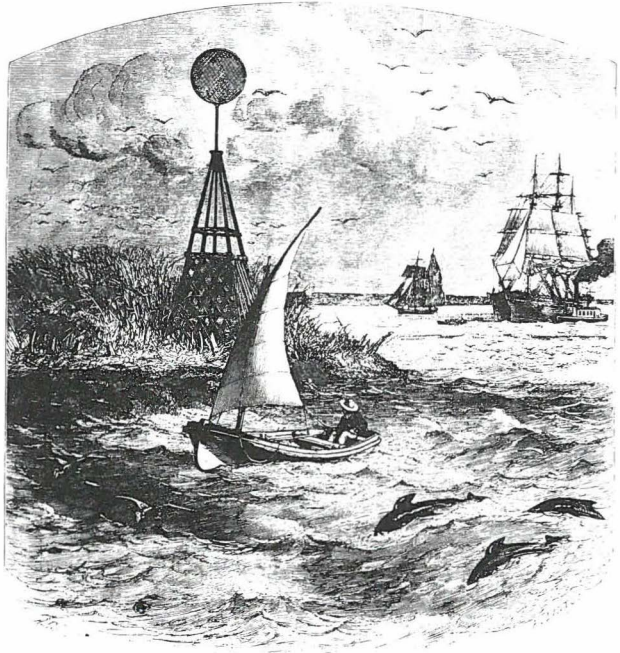
21ten. vormitag ging es gut. da dreht / sich wider der Wind, und das Schif / liegt ganz Still. es ist ordntlich, als / wen wir nicht hin solten. es sind / 12 Wochen, das wir in See sind.

[6^v] d 22ten. heute Nacht krichtn wir den / leuchtturm von Misisipi⁵³ zu gesicht / wie auch 4 Schiffe. nun Bekamen / wir aber einen Nebel, das es ganz / Dunkel wurde. es geschahn



Die Mündung des Mississippi. (Aus: H. Lewis und G.B. Douglas: Das Illustrierte Mississippithal. 1855 57)

*Der Südwestpass im Mississippi.
(Nach: F. Mayer: Mississippi.
1981)*



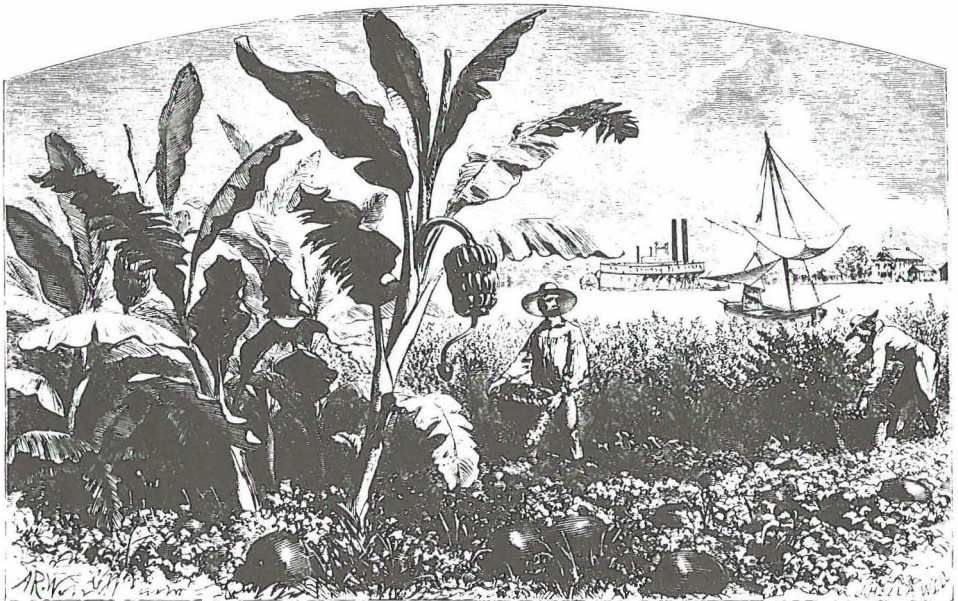
*Lotsenstation an der Mississippimündung. (Aus: H. Lewis und G.B. Douglas: Das Illustrierte
Mississippithal. 1855 57)*

mehre / Kanonen Schüße als Sigenale für / die Dampfschiffe⁵⁴, und gegen 11 Uhr / kam auch eins zu uns, welches / uns 2 Stundn vorschlepte; und so / lies es uns Sitzen bis den andrn / Morgen.

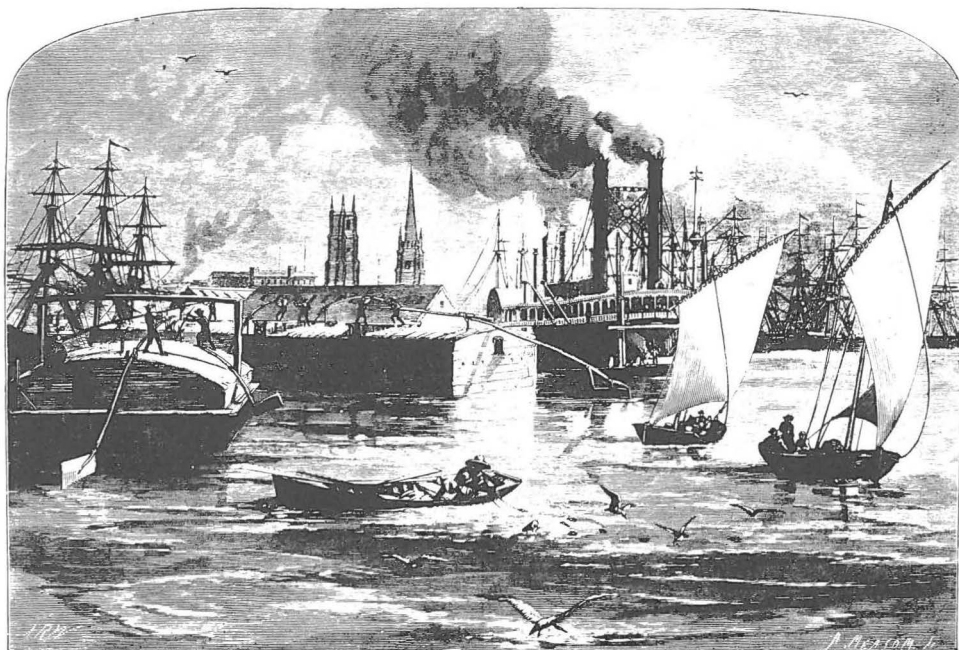
d 23. der Nebel hilt auch heute / noch imer an, so daß man nichts / sehen konte. man muste wider / schisen, das uns das Dampschif / finden konte. ich stig auf den / Mastkorb. oben hatte sich der / Nebel verzogen. nun konte ich / 30 Schiffe sehn, und jedes Schiff / hatte ein Dampschief vorsich. das / war ein Brüllen, welches man / 2 Deutsche Meihln hören kan. es war / 9 Uhr Morgens, als uns auch ein / Dampfschif hinter sich nam. nun / wurden wir durg einen Engen Weg / geführt; das andre waren alle Klipen.

[7^r] den 24ten. wir hatten die ganze nacht / gefahrn bis morgens 6 Uhr; da brachte uns / das Dampfschif ans land. es war im / Misisipi und holte noch 2 Schife. unter der / Zeit lies der Capian⁵⁵ ein Both aussetzen, / und ich, Christop und 4 Matrosen fuhrn / ans land und besahn selbiges. es war / ein Wald. wir sahn viele Eichhörnchen / von den Grauen, auch viele Schöne Vögel / und auch Krockedille, welche wir aus / den Wege gehen musten. der eine war / wohl 16 Fuß lang. an den Ufer des / Fluses lag so viele Treibholz, nemlich / ganz beume. welche waren wohl 80 Fus / lang und gewis mehre 1000 Fuder.⁵⁶ Nun / fan den wir auch Menschen, die da Wohnten. / die lebten aber nicht von Besten. es / waren Deutsche. sie Wünschten sich alle gerne / wider nach ihrn Vatterland⁵⁷ – wir kaufn / 2 Dutz Eyer, welche 2 rt⁵⁸ galtn. alles andre / war auch Teuer. hir as ich auch Austrn⁵⁹, / welche hir sehr viele giebt, auch wohlfeil. / nun musten wir wider nach unsern Schif, / den das Dampschif kam und hatte noch / 2 Segelschife. es nam 2 Schife zur Seite⁶⁰ / und eins hinten an, und so ging es widr / gegen den Strom. aber an beiden / ufer waren viele Schöne Gärten und /

[7^v] heuser bis an Orlians.⁶¹ Nachmitag 3 Uhr / Kamen wir an. da lagen mehr wie 3000 Schife, / welches schön aussah, und wohl 200 Dampschife.⁶² / als wir ankamen, bath ich den Capitän, / das ich ans land durfte. mein erstes war, / ich suchte herr Weege auf.⁶³ es war gut, / das ich etwas Französis konte, sonst hatte / ich nicht gefunden. nach viehler Mühe / und durg freunde von her Wege fanden / wir ihm. es war 8 Uhr, und nun holte /



Garten bei New Orleans. (Nach: F. Mayer: Mississippi. 1981)



Mississippi bei New Orleans. (Nach: F. Mayer: Mississippi. 1981)

ich Ludowicke und Christoph. dieser / auftrit war sehr Rührnt. o wie dachte / ich an dich
und meine lieben Kindr! / den Abend wurden wir in eine Gesellschaft / geladen⁶⁴, wo wir
bis 2 Uhr Nachts auf / Blieben. was sich weiter den andrn / Tag ereignete wie auch die fol-
genden / Tage, werde ich Mündlich erzählen.

[8^r] Den 7ten Jann 1842 hatte ich alles / besorgt, was ich zu besorgen hatte. so glaubte / ich,
es sey anbesten, das ich mit den ersten / Schif wider abginge; und es Traf sich, das / das
Schieff Diena, Capitan Bätche⁶⁵, / beladen sey. so war mein erstes, nach / Ihm hin
zugehn, und machte auch denselbn / Tag Akort, und Morgen solte das Schiff / abgehen.

den 8 ten, Nachmitages 5 Uhr, fuhrn / wir ab. es Trat aber wider ein Starke / Nebel
ein, und wir musten bis den /

9 ten 10 Uhr liegen bleiben. und / so fuhren wir wider weiter bis den / Nachmitag.
4 Uhr kamen wir an die / Mündung des Misisipi. hir Samlten / sich eine Menge Schife. hir
wird erst / auf günstigen Wind gehoft. den 10 ten / lagen wir hir noch, den es ist hir sehr /
gefährlich wägen den vielen Klipen.

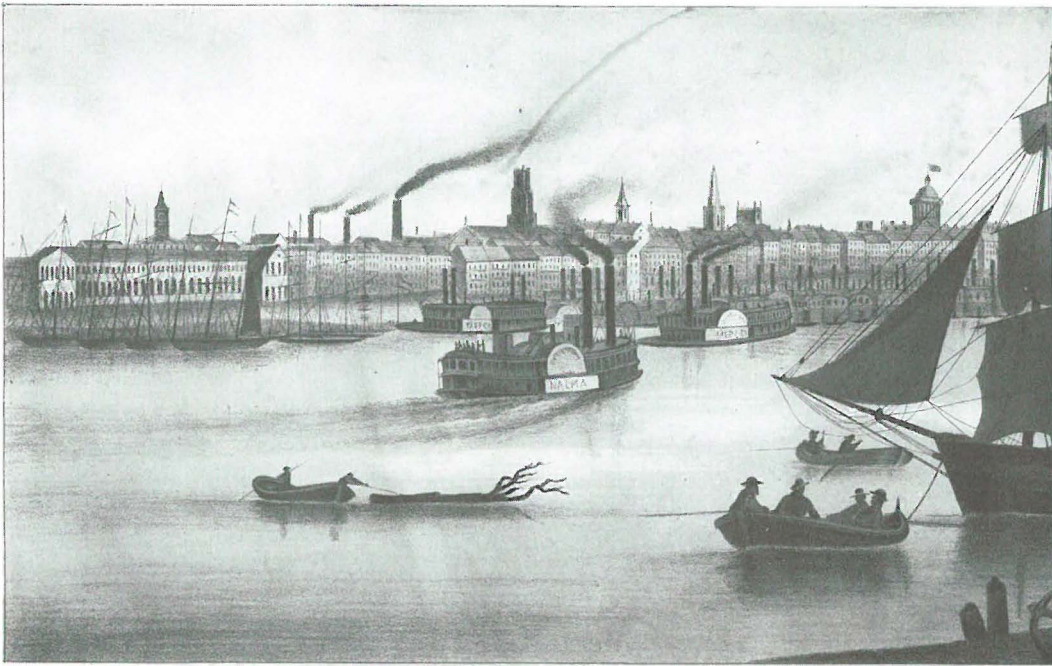
11 ten. endlich zertheilte sich der Nebel, / und der Wind ging gut, so das wir / diesen
Tag noch in den Golf kamen.

[8^v] den 12 ten. unsere Fahrt geht zimlich / gut; wir machn die Wacht 8 Teutsche Meiln. /
das Wetter ist erträglich, aber das befindn / ist schlecht. es sind noch 3 Pasasir am / Bort.⁶⁶
wir haben alle 3 die Seekrankheit, / ich an wenigsten, die andrn sind sehr / unwohl.

d 13 ten. wir sind jetzt in Golf und / steurn Florida zu, woh wir durg die / Bahama
Bank müssen, woh es auf / manche Art schrecklich ist. Gott stehe uns / bey!

d 14 ten. der Wind hat sich gegen uns / gewendet, und es ist sehr Finstr, und / haben
ein Regenschaur übers andre. / hir haben wir große Angst zu Scheitrn, / den es sind hir
sehr file Klipen, und / die kan man nicht sehn.

d 15 te. noch imer Starken Regen, und / Nachmitag 4 Uhr erhob sich ein starker /
Sturm mit Donnrr und Blitz, und wir / sehn unsrn tod auf 3 artn, entwedr / auf Klipen,



New Orleans. (Aus: H. Lewis und G.B. Douglas: Das Illustrierte Mississippthal. 1855–57)

und am lande wohnen / wilde; es haben sich auch hir vor kurtzn / Seereuber gezeigt und
habn auch ein Schif [gekapert]⁶⁷

[9^r] 16 ten. die Nacht war fürterlich. wir glaubtn / jeden augenblick, wir gingen unter.
selbst / die Schifmenschafft wurde Angst. es ging / derunter und derübr.

17 te. heute hat sich der Sturm gelegt, / aber der Wind ist noch imer gegen uns. /
3 Nächte habe ich schon nicht geschlafen.

18 te 19 te. das Wetter besert sich. ich / habe wider mahl geschlafn und auch was /
gegessen. in 6 Tage habe ich nichts / gegesen.

20 ten. heute haben wir guten Wind, / und es geht Gottlob schnell vorwertz, / und nun
sind wir wider in den Grosen / Ocian. hir sahn wir wider vible Fligende / fische.

21 22 23 ten. nichts erhebliches. es geht / noch seinen guten gang.

24 ten. heute morgen bis Nachmitag / 3 Uhr ging es zimlich. da erhob sich / wider
Sturm, welcher imer zunahm, / so das alle Seegel eingezogen wurden. / er hilt die Ganze
Nacht an und warf / alles über und dübr. auch die Welln schlugn / über.

[9^v] 25 ten. der Sturm hat sich gelegt, aber / Conträrn Wind. wir komen nicht weiter, / und
es ist Kühl geworden.

26 ten. heute hat uns der liebe Gott / guten Wind gegeben. er mag uns / ihm erhalten,
den bin ich in 4 Wochen / bey euch lieben.

27 ten. heute hat sich der Wind / wider gedreht und ist wider Sturm. / er nahn stündlich
zu. diese Nacht bin / ich ich⁶⁸ wider im Bette hin und her / geschleudrt, und die Wellen
Schlagen / Manshoch übers Verdek.

28. der Wind läst nach, aber die / See ist sehr unruhig und macht / große Wellen,
welche das Schif starke / stöße versetzt.

29 ten. heute haben wir garkeinen / Wind und komen nicht Weiter.

30 ten. heute gets wider Schnell / und haben auch gutes Wetter. Nachts / ein Gewitter.



[10^o] 31 ten. heute geths bald gut bald / Schlecht. diese Nacht hat es sich wider / gebesert. es geht schnell.

Dinstag, d 1 ten Februar, heute geht es zimlich / Schnell. auch diese Nacht ging es imer zwischen / 8 - 9 Stunde.⁶⁹

Mittewochen, d 2 te. heute Morgen kam ein / Sturm, mit regen Begleitet. der Wind ist / aber gut. ein Segel zeris hiebey.

d 3 ten. heute ist es zimlich kühle. wir / sind in der Nähe von Neufundland. wir / haben abwechselnd Regen und Sturm.

d 4 ten. Windstille. es geht sehr lang / sam. gegen Mitag bekamen wir besern / Wind, und es geht besser.

d 5 ten. vergangene Nacht bekamen / wir W. Wind, welcher auch den ganzen / Tag anhilt. wir machen die Wacht / 8 - 9 Meihlen⁷⁰ und haben Schönes Wetter.

d 6 ten 7 ten. die Nacht und auch den Tag noch / imer 8 - 9 Meihln. Nachmitag die See / sehr unruhig. es scheint Sturm zu werdñ.

den 7 te ging es all mit Sturm, woh die / Wellen imer höher Steigen. es ist sehr / Schräcklich anzusehn. das Schiff kracht oft.

[10^o] Montag, d 8 te. heute ist es Vasnacht, so / wie ich ihm noch nie erlebt habe. hättest / du gewust, wie es uns ginge, du hättest / gewis stets auf den Knien gelägen und / für uns gebäthen. alle Seegel wurden / eingezogen, und das Verdek stand stets / voll Wasser. wir hatten den ganzen / Tag einen solchen sturm, wie ihm der / Capitän seit 24 Jahrñ nicht erlebt hat. / die Wellen stigen zu solchen Bergen / wie Turm hoch. sie Drohten uns stets / zu verschlingen. das gebrülle und das / gezische und geheule war gräslich. es / fibhlen oft Wellen übers Schiff, welche / das Schiff ganz senkten, und keiner konte / das stehn behalten, und man verlohrt / den Athmen, und unsere Angst nam / Stündlich zu. und wie es Abend wurde, / nam ich Abschied von euch, ihr geliebten, / den ein jeder glaubte nicht

einen galemiten zusammen geschlagen
 und die Welle drückt das Schiff ganz
 und es wird gelitten. Die Besatzung ist
 fast mit solchem gewalt dab ich die
 ganze decke geschlagen worden und
 nicht von den beiden Männern welche
 um Rudt standen bis auf den Mitte
 dab sich fließt nicht mehr von den
 Leuten am jungs Mann sind keine
 Tod so was ganz verflucht und
 unser Wollen Dofte mich alle in
 Wofflingen dab Wasser fließt nicht
 mit gewalt in die Cajüte dab die
 alle faunen fesseln auf dab Comma
 was garbsten wir sind nicht viele
 fast kommt von dem Ufer und schick
 die Tonne hast. dab Rudt ist nicht
 fangstalt die Tonne läßt mich
 3 9 Uhr die Tonne läßt mich was mich
 so abzu werden die Muckose in der
 Wafung egalital mir bay dem Tübel
 dab Gasp bekante mich die Tonne
 nicht ist d'wert. verbon Gott dab n.
 mit d'faherich mich mich walden fast

Tagebuchseite fol. 11^o mit dem
 Schluß der Sturmschilderung.
 (Foto Egbert Laska, DSM)

andrst, / es wäre die lätze Nacht. es wurde / Schräklich Dunkel. Gott stehe uns bey! / so
 wie ich dieses in den andrn Bucheⁿ / schrieb, stürzte wider eine große Welle / über, und
 ich kam bis über die Knie / in Wasser. alles legte sich wie auch /

- [11^r] ich uns aufs Bette in der grösten Angst. / ich behilt aber alles an. wie ich nun / so lag,
 waren meine Gedanken stets bey / dir, und ich bittete Gott, er möge dich / und die Kindr
 nicht verlassen. so wurde / es 11 Uhr. das Brüllen und Toben nahm / imer zu. mit einen
 mahl geschah ein / solcher schlag, das ich glaubte, das Schief / wäre zertrümr. und so
 hörte ich auch / zugleich ein hülfse Schrein. so sprank ich / in einen satz aus den bette und
 stürzte / auf die erde und schlug mit den Kopf / auf einen Kofer und zerschlug mir den /
 Arm. ich fühlte aber nichts, den das Angst / rufen nahm zu, und so ris ich die Thür / auf,
 und so fuhr mich eine hohe Masse / Wasser über die Knie wie ein strohm. / so stand der
 Capitän und rief mit einer / solchen gewald, sonst konte keiner was / hören, was geschen
 solte. dicht an meine / schlafstelle stand ein Kleines haus von / 18 Fus □², und an den
 hause war das / Steuruder, woh wägen den Sturm 2 Man / standen, woh sonst nur 1 Man
 Nötig ist, / und der Steuerman darneben. so ist eine / große Welle gekommen und hat das /
 [11^v] ganze gebeude zusammen geschlagen, / und die Welle Drückt das Schiff ganz / nider und
 spühlt den Steuerman mit / sich mit solcher gewald, das ihm der / ganze Kopf zerschlagen
 wurde, und / einer von den beiden Mänern, welche / am Rudr standen, bis auf die Mitte /

des schifs fließt. einer aber von den / Beiden, ein jungr Man, fand seinen / Tod. er war ganz zerschmetrt. und / neue Wellen Drohtn uns alle zu / verschlingen. das Wasser sturmte nun / mit gewald in die Cajüte, das da / alles herum schwam. auch das Steurer / war zerbrochen. wir sind nun alle / sehr krank von den Schräk und erkältung. / der Sturm Tobt noch. das Rudr ist widr / hergestellt. der Sturm läst nach.

d 9 ten. der Sturm läst imer mer nach. / so eben wurde der Matrose in See / gesengt, welches mir bey den Anblik / das Hertz beklemte und ich Weinen / muste. ich Dankte aber Gott, das er / mich disesmahl noch nicht verlasen hat.

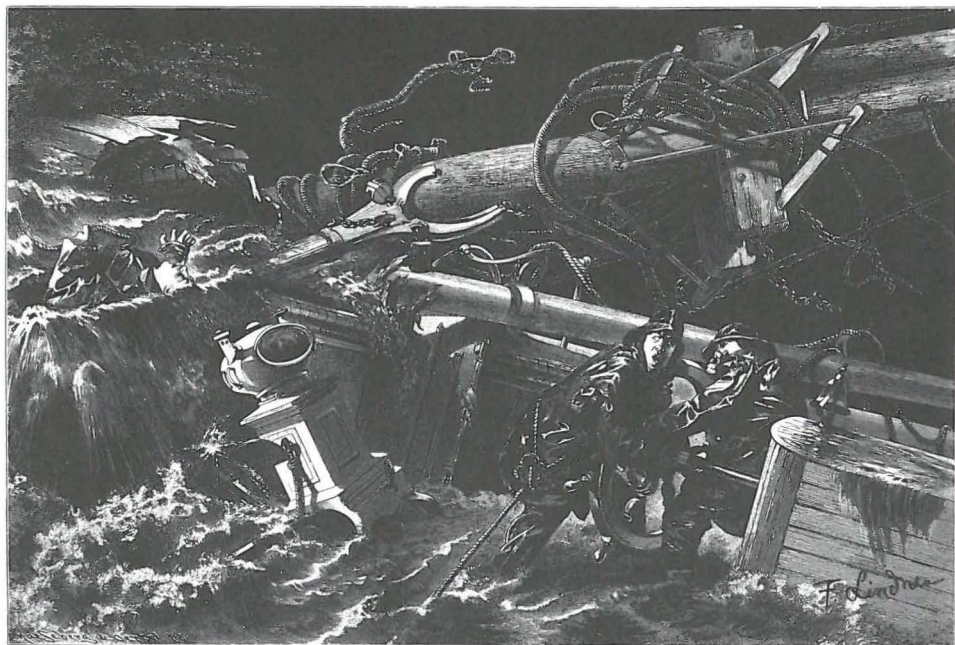
[12^r] d 10 ten. wir leben jetz wider in Hofung. / vergangene Nacht haben wir die Azoren / pasiirt. eine jnsel bekamen wir noch / zu sehn. es war eine große gebürgkette. / das Wetter ist heute sehr schön, und wir / Trocknen unsere Sachen, welche alle Naß / sind.

d 11 ten. heute ist das Wetter erträglich, / aber die hohen Wellen lassen noch nicht / ganz nach. Nachmitag bekamen wir ein / Gewitter Regen. Nachts 4 Uhr sah ich es Blitzen. / es wird kühl.

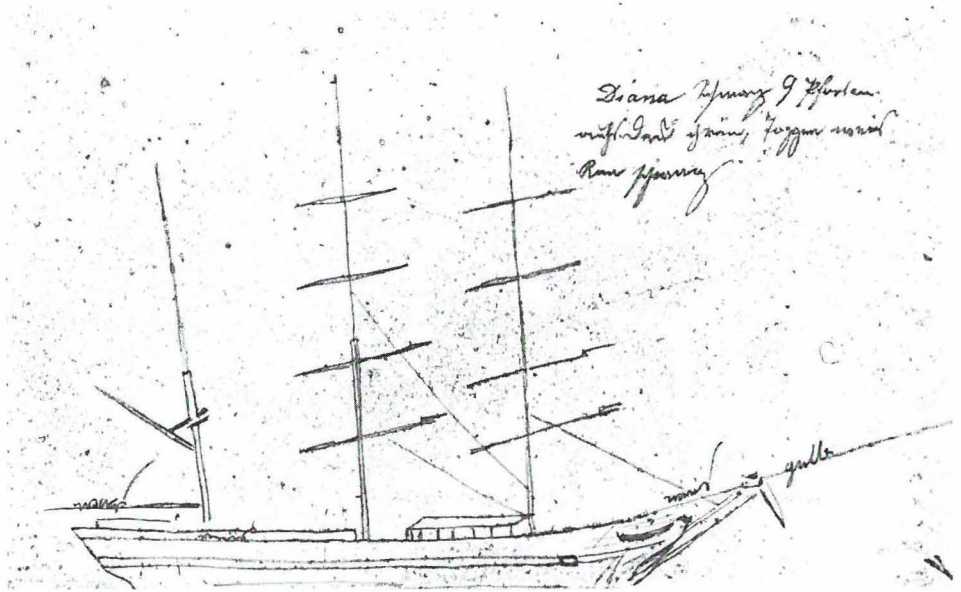
d 12 ten. diese Nacht habe ich mahl widr / geschlafen. das Schiff ging sanft und Schmel. / morgens wurden alle Seegel aufgespant. / den Azoren sind wir pasirt, nun steurn wir / den Canahl zu. Nachmitag bekamen wir / ein stark regnschawr. heute begegnete uns / auch ein Schif. die ersten Fische sahn wir auch / auf der Rückreise. Abens gutes Wetter.

d 13 te. Morgens Conträrn Wind. 9 Uhr bekam / Süd West Wind und schönes Wetter, aber es geht / langsam. ich habe auch ein Schwein geschlachtet / und Wurst und Sülze gemacht, welches / alles gut geraten ist. Nachts bekam / wir guten Wind, und es geht schnell.

[12^v] Montag, d 14 te. noch guten Wind aus / S.W. Portugal und Spanjen sind wir Pasirt. / es geht noch schnell. jetz sind wir bey / Frankreich, abens bekamen wir wider / Starken Regen, O.W. Wind⁷³, der ist nicht gut.



Schwerer Brecher kommt über. (Aus: von Henk: Zur See. 1895)



Bark DIANA. Skizze mit Farbangaben aus dem Skizzenbuch des Marinemalers Oltmann Jaburg. (Nachgebessert)

Dinstag, 15 te. heute geht es sehr langsam, / den der Wind ist jegen uns. er kömt / aus Osten.

d 16 ten. Vergangne Nacht keine Wind / bis Mittag. Nachmittag kam aber gutr / Wind und blieb die ganze Nacht sehr gut; / die Wacht 8 Meilen.

d 17 te. heute Morgen ging es zimlich / schnell bey S.W. Wind. heute sind / uns auch 5 Schiffe begegnet. Abns Drete / sich der Wind nach S.O., und es geht sehr / schlecht, die ganze Nacht auch.

d 18 ten. Conträrn Wind, so das wir / stille ligen, aber sehr schönes Wetter, / die See Spiegel glat. heute haben wir / zum erstenmahl gelothet und fandn bey / 80 Faden⁷⁴ grund. auch sahn wir mehr / den 100 Enten in einer Reihe und 4 / voran. wie sie uns aber Nabe kamen, / Tauchten sie untr, und wir bekam sie /

[13^r] nicht wider zusehn. wir sind jetz nabe vorn / Canahl, aber wir liegen still; keinen Wind. / es wird jetz entfindlich kalt. Abens sahn / wir einen Wallfisch, welcher gewis 190 Fus⁷⁵ / lang war. Nachts erhob sich wider etwas / Wind.

Sonnabend, d 19 ten. heute noch S.O. Wind, / welcher uns unsern ziehle Näher Bringt, / aber langsam. Täglich wird es kältr. / übrigns gutes Wetter.

d 20 ten. heute sind wir 9 Uhr Morgens / im Canal gekommen, und der Wind hat / sich zu unsern vortheil gewendet. 8 Meiln / und dazu Schönes Wetter. wir sahn 5 Schife / und mehre sind Pasirt.

d 21. heute sind wir wägen guten / Wind weit vorgerückt und haben fihl / schiffe in unserer Nähe. auch kam ein / lotzen und glaubte uns in einen Hafen / zu bringen. Nach mitag bekamen wir / Regen, und der Wind keuselte, das wir / diese Nacht Kreutzen musten.

den 22 und den 23 wie auch den 24 ten ging / es zimlich vorwertz. wir sahen diese Tage / wohl 3 bis 400 Fischer Kähne, woh wir auch / mit mehren sprachen.

[13^v] den 25 ten hatten wir sehr verändrlichn / wind. wir lebten stets in Furcht und Hofnung. / wie sehlich wünschten wir uns einen / Lotzen. es verging aber der Tag bis / gegen Abend. wir sahen stets in der / Ferne, ob sich nich ein Lotzen schiff / sehen lies. bis

endlich sah der Steur / man nochmal durgs Fernrohr und / bemerkte ein Schiff, und so wurde die / Schiffs Flagge aufgeblitzt.⁷⁶ und der / lotzen hatte es noch kaum bemerken / können, weil es Dunkel wurde, und / so kam es uns immer Näher. ach / welch eine Freude, wie wir sahen, das / es ein Bremer Lotzen war. mit / jubel wurde er empfangen und / wir nahmen ihm auf unser schiff.⁷⁷

Erzählt Europ. Neuigk. Nachts / vorwärts, morgens zweifelhafter / Wind. gefahrvolle Fahrt / [bis mittag] wegen Sandbänke. / Um 8 Uhr noch auf der See. /

[14^r] *der Wind [dreht sich.] 11 Uhr / vor Bremerhafen. das / [Französische] Sei!⁷⁸ wird benutzt. / [Capitain u.] Passagiere [.....]⁷⁹ nach Dresden. Gutenberg⁸⁰ / auf der Weser fast ein Unglück. / Unzählg. Schifferkähne Waren / transporteure. Eins kam heran. / mit großer Mühe der Anprall / verhütet. Abends 6 Uhr im / Bremen, glücklich und wohlbehalten.*

Anmerkungen:

* Dr. Wolfgang Lange (29. Juni 1915 – 29. Juli 1984) war ordentlicher Professor der Germanischen Philologie an der Georgia Augusta, der Universität Göttingen, und hier bis zu seiner Emeritierung Direktor des Skandinavischen Seminars und am Seminar für Deutsche Philologie. Obwohl er die *venia legendi* für die gesamte germanische Philologie besaß und aus seiner umfassenden Bildung heraus auch nutzte, lagen seine Hauptarbeitsgebiete im Bereich der älteren deutschen und vor allem der skandinavischen Philologie. Seine Vorliebe und die Mehrzahl seiner Publikationen galten in erster Linie der christlichen Skaldendichtung, dann der germanischen Bekehrungsgeschichte und der Heldendichtung. Doch in seiner lebendigen Art, die sich am unmittelbarsten in seinen Seminaren mitteilte, schaute er gern über (vermeintliche) Zäune seines engeren Fachgebietes, und er konnte so uns Schüler in unseren Arbeiten zu teilweise ungewöhnlichen Fragestellungen bringen. Wenn ich hier nicht die Beschäftigung mit einem mittelalterlichen Text, sondern die Edition eines kleinen privaten Tagebuches aus der Mitte des 19. Jahrhunderts seinem Andenken widme, dann einmal deshalb, weil er – aus einer der Seefahrt verbundenen Kieler Familie stammend – an seemännischen Fragen stets ein besonderes Interesse hatte und auch mich zur Beschäftigung mit der älteren Schifffahrts- und Navigationsgeschichte anregte; zum anderen aber auch deshalb, weil er den Wert selbst persönlichster Mitteilungen aus der jüngeren Vergangenheit als Quellen für die Geistesgeschichte zu schätzen wußte, hat er doch selbst einmal in einem Aufsatz ein sehr privates Poesie Album aus der Familie von Kleist vorgestellt, in dem auch der junge Moltke sich mit einigen Strophen verewigt hatte.

- 1 Ich bin Herrn Friedrich Borchering in mehrfacher Hinsicht zu großem Dank verpflichtet. Er stellte mir das Tagebuch für diese kommentierte Publikation zur Verfügung, obwohl er selbst z.Zt. einen allerdings sprachlich bearbeiteten und unkommentierten Abdruck vorlegt (Von Bremen nach New Orleans und zurück. Wiedergefundene Aufzeichnungen. Teil 1. In: *Alt Hannoverscher Volkskalender* auf das Jahr 1984, S. 93–95. Teil 2 soll im nächsten Band des Kalenders folgen). Er hat mir darüber hinaus mündliche Auskünfte gegeben, Originaldokumente, Photos und das Familienexemplar der gedruckten *Denkwürdigkeiten aus dem Leben eines Hannoveraners ...* (vgl. dazu unten S. 121f.) zur Verfügung gestellt.
- 2 Vgl. dazu Detlev Ellmers in: *Auf Auswanderersegeln. Berichte von Zwischendecks und Kajütpassagieren.* (= Führer des DSM 5). Bremerhaven 1976. S. 5. Die Auswandererschiffahrt ist natürlich weder von kleinen Unglücksfällen noch von großen Katastrophen verschont geblieben, was die Furcht manches Reisenden vor der großen Überfahrt noch erhöhte. Als G. Brandt nach Amerika reiste, war in Bremerhaven die SHENANDOAH Katastrophe noch in lebendiger Erinnerung: Am 10. April 1834 strandete das amerikanische Auswandererschiff SHENANDOAH mit 192 Passagieren und 18 Mann Besatzung an Bord beim Auslaufen aus Bremerhaven an der Mellum Plate in der Außenweser. 31 Auswanderer kamen dabei ums Leben, die andern verloren Hab und Gut. Vgl. dazu: Gert Schlectriem: *Auswanderung und Reisen nach USA*, und ders.: *Die SHENANDOAH Katastrophe*, beides in: *Niederdeutsches Heimatblatt* Nr. 410, 1984, S. 1, 3, und Hanna von Bartheld: *Handelskammer und Auswanderung 1850–1900*. In: *Ebd.*, S. 2f.
- 3 Leo Schelbert: *Auswandererberichte als historische Zeugnisse*. In: Schelbert, Leo, und Hedwig Rappolt (Hrsg.): *Alles ist ganz anders hier. Auswandererschicksale in Briefen aus zwei Jahrhunderten*. Olten/Freiburg 1977. S. 17–30, hier S. 30.
- 4 Vgl. dazu unten S. 123f.
- 5 Zum Vergleich sind aus der Fülle der erhaltenen Berichte über Segelschiffsreisen nach Amerika um die Mitte des vorigen Jahrhunderts herangezogen worden: An Briefen und Brieftagebüchern: Friedrich

- Gerstäcker: Reise von Leipzig nach New York. Brieftagebuch einer Überfahrt im Zwischendeck 1837, Brief von C. Engelhard über seine Überfahrt von Bremerhaven nach New York 1846, Minna Praetorius: Als Kajüt Passagier nach Amerika. Brieftagebuch ihrer Reise von Bremerhaven nach New Orleans 1846. Alle drei in: Auf Auswanderersegeln. (Führer des DSM 5). Bremerhaven 1976. – Deutsches Auswandererschicksal vor 140 Jahren (d.i. Auszüge aus dem Tagebuch des Tischlers Heinrich Lüder über seine Fahrt von Bremerhaven nach St. Louis 1843/44). In: Die Zeit, Nr. 2 5, 6.1 27.1.1984. (Christiane Haun:) Mit dem Paketsegler 1853 nach Texas. Reisebericht der Christiane Haun. Hrsgg. von Rosemarie Pohl Weber. (= Hefte des Focke Museums, Nr. 54). Bremen 1981. Harry Gabcke (Hrsg.): Eine Seereise im Jahre 1852 von Bremerhaven nach New York. Der Bericht eines Auswanderers. In: Jb. d. Männer vom Morgenstern 62, 1983, S. 129–142. Verschiedene Briefe von Auswanderern in: Leo Schelbert und Hedwig Rappolt (Hrsg.): Alles ist ganz anders hier. Auswandererschicksale in Briefen aus zwei Jahrhunderten. Olten/Freiburg 1977, bes. S. 215ff. Nicht so unmittelbar, sondern eher literarisch aufbereitet sind Berichte über Seereisen, die in Autobiographien oder Sachbücher Eingang gefunden haben, vgl. z.B. Fridrich Arends: Schilderung des Mississippithales oder des Westen [sic] der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Nebst Abriss meiner Reise dahin. Emden 1838 (Reprint Leer 1974), bes. S. 1–44, ferner vom Verfasser des Tagebuchs, G. Brandt: Denkwürdigkeiten aus dem Leben eines Hannoveraners ... Hannover 1843 (vgl. dazu unten S. 121f).
- Die Erlebnisse und Aufzeichnungen sind auch Grundlage für Sachschilderungen in Romanen und ähnlichen literarischen Werken geworden, in ziemlich zeitgleicher Umsetzung eigener Erfahrungen z.B. in: Friedrich Gerstäcker: Der deutschen Auswanderer Fahrten und Schicksale. Leipzig 1847, und ders.: Nach Amerika. Leipzig 1855, 2 Bde.; vgl. dazu: Manfred Durzak: Gerstäckers Widerlegung der Lenau Legende. In: Sigrid Bauschinger, Horst Denkler und Wilfried Malsch (Hrsg.): Amerika in der deutschen Literatur. (Festschrift f. Wolfgang Paulsen). Stuttgart 1975. S. 135–153. Schließlich sind Originalberichte auch für Teile neuerer Werke herangezogen worden. Ich nenne nur Willi Fähmanns detailreiches Jugendbuch: Der lange Weg des Lukas B. Würzburg 1980.
- 6 Die biographischen Daten entstammen Familienpapieren, Brandts Denkwürdigkeiten von 1843, freundlich gewährter Auskunft des Stadtarchivs Hannover (Brief vom 23.5.1984) und mündlichen Mitteilungen des Urenkels des Verfassers und heutigen Besitzers des Tagebuchs, Friedrich Borcherding.
 - 7 Denkwürdigkeiten, S. 119
 - 8 In das mir vorliegende, ebenfalls aus dem Besitz von Friedrich Borcherding stammende, vom Enkel des Verfassers mit eigenen Anmerkungen versehene Exemplar hat Georg Brandt *von dem Zollinspektor Becker in Hannover, Kl. Wallstr.* in schönster Kanzleischrift in den Vorsatz schreiben lassen: *P.M. Einiges aus meinem Leben, in den Kriegs Jahren 1813, 1814 und 1815 und dann aus den folgenden Friedens Jahren bis Ende 1863; Zum Andenken seiner geliebten Familie gewidmet, von deren, sie herzlich liebenden Mann und Vater George Brandt. Hannover, den 18^{ten} October 1863. Als am Tage der 50 jährigen Feier der Leipziger Völckerschlacht die ich, jetzt unter den Vetteranen, damals als freiwilliger Jäger zu Pferde beigewohnt.*
 - 9 *Ich begab mich auf die Herberge meines Handwerks, welches ich aus Gründen verschweige ...* Denkwürdigkeiten, S. 16.
 - 10 Ebd., S. 1.
 - 11 Ebd., Vorwort S. IVf.
 - 12 Ebd., S. 119.
 - 13 Ebd., S. 140.
 - 14 Ebd., S. 141.
 - 15 Ebd., S. 142.
 - 16 Laut freundlicher Auskunft des Stadtarchivs Hannover vom 23.5.1984.
 - 17 Denkwürdigkeiten, S. IV.
 - 18 *In New Orleans, Charleston, Mobile etc. sollte man deshalb unter keiner Bedingung spät im August oder gar im September eintreffen. Schon Ende Juli beginnt manchmal die Krankheit ...* Friedrich Gerstäcker: Wie ist es denn nun eigentlich in Amerika? Leipzig 1849. S. 1f; vgl. auch Fridrich Arends: Schilderung des Mississippithales ..., S. 607f. Auch Brandt selbst verbreitet sich in den Denkwürdigkeiten (S. 144ff.) ausführlich über die Seuche.
 - 19 Brief von 1848 in: Leo Schelbert und Hedwig Rappolt (Hrsg.): Alles ist ganz anders hier, S. 232. – Vgl. auch F. Arends: Schilderung des Mississippithales, S. 12f; F. Gerstäcker: Reise von Leipzig nach New York, S. 28f; Brief von C. Engelhard, S. 46; H. Gabcke (Hrsg.): Eine Seereise im Jahre 1852 ..., S. 137; Die Zeit Nr. 2, 6.1.1984.
 - 20 Denkwürdigkeiten, S. 120.

- 21 Vgl. dazu unten Anm. 54.
- 22 Klagen über Übervorteilung durch Wirte, deren Hauptverdienst nicht in der Beherbergung lag, sondern in der Vermittlung von Schiffspassagen und dem Verkauf von mehr oder minder überflüssigen Reiseutensilien, sind allgemein. Hinzu kommt noch die Tätigkeit von »Litzern« (in Amerika »Runner« genannt), Personen, die zu ihrem eigenen beträchtlichen Vorteil den meist ratlos und unsicher in den Häfen ankommenden Auswanderern ihre »Dienste« anboten. Um diesem Unwesen zu steuern, wurden in den großen Auswandererhäfen Beratungsstellen (»Nachweisungsbureaus«) eingerichtet, die kostenlos Auskünfte erteilten, Unterbringung vermittelten usw., und zwar 1850 in Bremen, 1855 in Hamburg. Vgl. dazu Hanna von Bartheld: Handelskammer und Auswanderung 1850 1900. In: Niederdeutsches Heimatblatt, Nr. 410, 1984, S. 2f.; Birgit Wagner: Die Unterbringung und Einschiffung der Auswanderer in Hamburg. In: »... nach Amerika!«. Auswanderung in die Vereinigten Staaten. Ausstellungskatalog 1976. (Aus den Schausammlungen des Museums für Hamburgische Geschichte, Heft 5). Hamburg 1976. S. 25 28.
- 23 *Mit sehr geringen Ausnahmen ist das Schiffe eine gottlose Ladung, so daß es uns oft graut.* Leo Schelbert und Hedwig Rappolt (Hrsg.): Alles ist ganz anders hier, S. 231. Vgl. auch: F. Gerstäcker: Reise von Leipzig nach New York, S. 20, 29, 34ff, 40; Minna Praetorius: Als Kajüt Passagier nach Amerika, S. 58f. Die Geringerschätzung, mit der oftmals die Kajütpassagiere auf die Auswanderer herablickten, hat »gute« Tradition. Vgl. Nikolaus Lenau's Bemerkung über seine Überfahrt 1832: *Ich habe ein ganz artiges Stübchen in der Kajüte, wo ich ganz und gar isoliert bin von dem grausigen Volk der Auswanderer.* (Sämtliche Werke und Briefe. Hrsgg. von Walter Dietze. Bd. II. Leipzig 1970. S. 200). Dazu Manfred Durzak: Nach Amerika. Gerstäcker's Widerlegung der Lenau Legende (vgl. Anm. 5), S. 136.
- 24 Denkwürdigkeiten, S. 121.
- 25 Ebd., S. 121f.
- 26 *Als einziger Cajütenbewohner [auf der JOHANNA] kam ich zwar nur mit dem Capitain und dem Steuermann in nähere Berührung ...* Denkwürdigkeiten, S. 121.
- 27 Man beachte nur die Schlichtheit, mit der die Verknappung der Lebensmittel und des Wassers mitgeteilt wird: *Nun gehn unsere Lebensmittel zu ende. es wird knap ein getheilt. Gott gebe bald guten Wind.* In anderen Berichten fehlen Klagen über schlechte Verpflegung und mangelhaftes Wasser selten, vgl. etwa den Bericht des Heinrich Lüder in: Die Zeit, Nr. 2 5, 1984; H. Gabcke (Hrsg.): Eine Seereise im Jahre 1852 ..., S. 133, 136 und den Brief eines Schweizer Auswanderers in: Leo Schelbert und Hedwig Rappolt (Hrsg.): Alles ist ganz anders hier, S. 233. Cf. Hermann Wätjen: Aus der Frühzeit des Nordatlantikverkehrs. Leipzig 1932. S. 152ff.
- 28 Ursprünglich *Nov.* geschrieben, erkennbar an der blauen Tinte. Mit brauner Tinte ist dann *Sept.* darübergeschrieben. War es eine Verschreibung oder deutet es darauf, daß das Tagebuch erst mitten während der Seereise begonnen wurde? Die Unmittelbarkeit der Notizen macht aber eher den Eindruck, als sei das Tagebuch mit dem Reisefortschritt verfaßt worden.
- 29 Im Original unleserlich.
- 30 Über Bremen als Einschiffungshafen für Amerikareisen gibt es eine reichhaltige Literatur. Es seien hier nur zwei Titel (mit weiterführender Literatur) genannt: Ludwig Beutin: Bremen und Amerika. Bremen 1953, und Rolf Engelsing: Bremen als Auswandererhafen 1683 1880. (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, 29). Bremen 1961.
- 31 Vgl. Anm. 22.
- 32 Lankenau gehörte mit Woltmershausen und Oslebshausen zu den damals beliebten Ausflugszielen an der Weser unterhalb Bremens. Bei der Indienststellung der ROLAND (vgl. Anm. 33) wurde als erstes der Dienst nach Lankenau eingerichtet. Hans Szymanski: Die Anfänge der Dampfschiffahrt in Niedersachsen und den angrenzenden Gebieten von 1817 bis 1867. (= Veröf. d. Nieders. Amtes für Landesplanung und Statistik, Reihe A I, Band 67). Hannover 1958. S. 76, 142.
- 33 Es handelt sich um das hölzerne flachbodige Glatdeckschiff ROLAND(I), 1839 auf der Werft von Hermann Heineken auf dem Woltmershauser Werder in Bremen erbaut und vom Senator Arnold Duckwitz, dem späteren Vertreter Bremens in der Frankfurter Nationalversammlung, getauft. Kapitän war Meinke Meyer. Länge z.d. Steven 39,00 m, Breite 6,65 m (über den Radkästen 11,14 m), Tiefgang mit Kohle und Wasser 1,0 m, später mehr. Die ROLAND diente zur Beförderung von Passagieren, Auswanderern und kleinen Frachten. Sie fuhr auf der Unterweser bis Bremerhaven und diente, wenn die Wasserstände dies erlaubten, als Schlepper auf der Mittelweser. Vgl. Hans Szymanski: Die Anfänge der Dampfschiffahrt in Niedersachsen ..., S. 24, 62, 141ff; Günter Benja: Niederweser Lustfahrten. Bremen 1983. S. 20ff.
- 34 Vgl. die vorige Anm. Die Abfahrtstelle der ROLAND war 1841 ein Anleger vor der Kalkstraße. Cf. Hans Szymanski: Die Anfänge der Dampfschiffahrt ..., S. 60.

- 35 Die ROLAND hatte den Verkehr nach Bremerhaven am 1. Oktober 1839 aufgenommen (Szymanski: Die Anfänge der Dampfschiffahrt ... S. 142). Vorher hatten kleine und oft überfüllte Weserkähne den Transport von Bremen nach Bremerhaven vermittelt; vgl. F. Gerstäcker: Reise von Leipzig nach New York, S. 11ff.; auch F. Arends: Schilderung des Mississippihales, S. 3f. Für 1852 geht aus einem Bericht hervor, daß die Dampfschiffer sich gelegentlich weigerten, eine große Menge Begleitgepacks zu befördern (H. Gabcke [Hrsg.]: Eine Seereise im Jahre 1852, S. 131). Vgl. im übrigen auch den Aufsatz von Heike Brück, unten S. 213ff.
- 36 Die Schifffahrt auf der Unterweser war im frühen und mittleren 19. Jahrhundert durch Untiefen und Niedrigwasser ständig behindert, was u.a. zur Gründung Bremerhavens als bremischen Seehafens führte. Vgl. den folgenden hochgestimmten Bericht eines P. Z r über eine Lustfahrt von Bremen nach Bremerhaven und zurück anlässlich der Versammlung deutscher Naturforscher in Bremen 1843, in dem es über die Rückfahrt der drei gecharterten Dampfschiff TELEGRAPH, GUTENBERG und BREMEN u.a. heißt: ... *unter dem herzlichsten Lebewohl der am Ufer [in Bremerhaven] versammelten Menge lichteten die Schiffe die Anker und steuerten der alten Brema zu. Mochte auch gegen Abend die Kälte etwas empfindlicher werden, und der Raum in der Kajüte die zahlreiche Menge der Gäste nicht zu fassen vermögen, so ertrug doch Jeder gern die Unannehmlichkeiten dieser Wasserreise im Nachgenuß der schönen Freuden, die dieser herrliche e r s t e Tag des Herbstes gebracht hatte, und es bildeten sich auf dem Decke der einzelnen Schiffe Gruppen von Bekannten und Freunden, die sich bei einer dampfenden Bowle Punsch die Abendstunden durch Gesang verkürzten und Millionen Sterne leuchteten vom schönen Abend=Himmel nieder. [...] Mochten nun auch einige Schiffe, namentlich das Dampfschiff BREMEN, hie und da fest gerathen und die Besorgniß sich erheben, ob man wohl bei dem seichten Wasser noch wieder nach der Stadt kommen werde: die unablässige Mühe der Schiffsmannschaft wußte die festgerathenen Schiffe von den Sandstellen los zu machen und die Weiterreise zu befördern.* P. Z r: Schreiben aus der Gegend von Bremen. In: Hannoverscher Volksfreund für gebildete Leser aller Stände. 1. Lfg., III. Jg., Januar 1844, S. 550f., hier S. 551. Die hier geschilderten Schwierigkeiten wurden erst durch die Weserkorrektion 1883 1893 behoben.
- 37 Vgl. Anm. 22.
- 38 Die Bark JOHANNA, Baujahr 1832, Nettotonnage 350 t, fuhr unter bremischer Flagge für die Reederei Gildemeister & Co., Kapitän L. Mensing. Brandt gibt die ungefähren Abmessungen mit 150 Fuß Länge und 30 Fuß Breite an (Denkwürdigkeiten, S. 128).
- 39 sc. »Passagieren« und »New Orleans«. Vgl. oben S. 123.
- 40 Es handelt sich vermutlich um den Südseewaler ALEXANDER BARCLAY der Reederei C.A. Heineken & Co. Es war ein Vollschiß von 315 Last, 1827 in New Bedford gebaut, und gehörte zu den größten Schiffen in der bremischen Flotte um 1840. Vgl. Otto Höver: Von der Galiot zum Fünfmaster. Unsere Segelschiffe in der Weltausfahrt 1780 1930. Bremen 1934. S. 198.
- 41 Zu Christoph und Ludowicke vgl. oben S. 123. In der Denkwürdigkeiten S. 121 schreibt Brandt, er sei einziger Kajütpassagier gewesen. Sind diese beiden also im Zwischendeck gereist. Oder sind sie nur in der fürs Publikum bestimmten Fassung nicht genannt worden?
- 42 Da das Schiff zunächst nach Ramsgate gehen sollte, könnte es sich um das Feuer von North oder South Foreland gehandelt haben (das Feuer von Ramsgate selbst wurde erst 1842 installiert; vgl. Douglas B. Hague and Rosemarie Christie: Lighthouses. Llandysul, Dyfed 1975 s.v.). In den Denkwürdigkeiten allerdings schreibt Brandt, daß das Schiff zwischen Holland, Brabant und England herum geworfen worden sei. Es könnten also auch andere Leuchtfeuer an der englischen Küste in Frage kommen.
- 43 Ramsgate, Stadt an der englischen Ostküste in der Grafschaft Kent, war ein auf der Fahrt von Bremen und Hamburg nach Amerika häufig angelauener lebhafter Hafen.
- 44 Bremen hatte 1832 das älteste Auswanderergesetz des Kontinents erlassen, das in der Folge mehrfach verfeinert wurde. Unter anderem wurden auch genau die Verpflegungs- und Wassermengen, die ein nach Amerika gehendes Schiff pro Passagier mitzunehmen hatte, bestimmt. Für 90 Tage ausreichende Verpflegung mußte an Bord sein, ferner – jedenfalls nach der Verordnung des Bremer Senats vom 21. Mai 1847 – pro Passagier 1 Oxhoft (ca. 200 250 l) Wasser, ausreichend für 13 Wochen. Nach New Orleans gehende Schiffe mußten sogar 1½ Oxhoft pro Passagier mitnehmen. Vgl. Gert Schlechtriem: Auswanderung Bremen USA. (= Führer des DSM 4). Bremerhaven 1976. S. 31f.
- 45 1 Deutsche Meile = 7420,4 m; später im Norddt. Bund und im Deutschen Reich 7500 m.
- 46 = Deutsche Meilen.
- 47 Schweinsfisch, auch Braunfisch oder Kleiner Tümmeler genannt. Gehört zur Familie der Zahnwale.
- 48 d.i. Puerto Rico.
- 49 d.i. Santo Domingo.

- 50 sc. Quersegelstangen, also Rahen.
- 51 An dieser Stelle kann die Tendenz der Bearbeitung der Denkwürdigkeiten ... durch Pohse besonders gut illustriert werden. Der spöttisch derben Bemerkung im Tagebuch steht in der Druckfassung gegenüber: *Schon sahen wir die Gestade dieses jüngsten Welttheils in jugendlicher Pracht vor uns liegen, schon ordneten die am Bord befindlichen Dörfnerinnen ihren reinlichen ländlichen Anzug, um ihr neues Vaterland in festlicher Kleidung zu begrüßen ...* (S. 132).
- 52 Vgl. Anm. 27 und 44.
- 53 Es ist nicht eindeutig, welcher der Leuchttürme an den Mississippimündungen gemeint ist. An der östlichen Mündung stand eine befeuerte Calise, an der mittleren ein weißer Leuchtturm mit rotierendem Feuer, und auch die westliche Einfahrt war durch einen Leuchtturm gekennzeichnet (Vgl. F. Arends: Schilderung des Mississippithales, S. 37ff). Da aber für größere Schiffe eigentlich nur die westliche Mündung in Frage kam, wird es sich hier wohl um die Befeuereung dieser Einfahrt handeln.
- 54 Es handelt sich lt. Denkwürdigkeiten S. 134 um den SCHWAN. Die Dampfschiffe auf dem Mississippi hatten auf Grund ihrer vom europäisch Gewohnten so ganz abweichenden Bauart und Ausstattung eine große Anziehungskraft auf den Neuankömmling, und sie sind dementsprechend oft ausführlich beschrieben worden: *... gewaltige Wasserriesen, deren bloßer Anblick schon den Europäer der diesen Fluß zum erstenmal befährt mit Staunen und Bewunderung, den abergläubischen Indianer aber mit Furcht und Grauen erfüllt.* (H. Lewis und George B. Douglas: Das Illustrierte Mississippithal. Düsseldorf 1855 1857. S. 17f.). Vgl. Auch Denkwürdigkeiten ..., S. 134f.; F. Gerstäcker: Wie ist es denn nun eigentlich in Amerika? Braunschweig 1849. S. 56ff.; F. Arends: Schilderung des Mississippithales, S. 209ff.
- 55 = Kapitän.
- 56 Der Reichtum des Mississippidelas und Louisianas insgesamt an Tieren aller Art ist bekannt. Allein über die Hälfte aller 411 bekannten Vogelarten Nordamerikas machen auf ihren Wanderzügen alljährlich im Frühjahr oder im Herbst im Mississipp-Delta halt oder überwintern dort. Über 100 Vogelarten bewohnen das Gebiet ständig. (Mac Fadden Duffy: Mississippidelta. In: Fred Mayer: Mississippi. Zürich/Freiburg 1981. S. 169 190, bes. S. 179ff.) Bei den »Krokodile« handelt es sich um Alligatoren, von denen in den Swamps am Unterlauf des Mississippi auch heute noch über eine halbe Million leben. Sie werden bis 4,30 m lang und wiegen dann ca. 450 kg. (Vgl. ebd. S. 172ff., 200). Die Gewalt des Stromes bringt vom Ober- und Mittellauf eine Menge Bäume mit, die sich meist irgendwo am Ufer festhaken und dann verrotten, zuweilen aber auch in der Fahrinne aufragend festkommen (sog. Snags) und dann manchem Mississippidampfer zum Verhängnis werden können. Cf. F. Arends: Schilderung des Mississippithales, S. 151.
- 57 Zur Ansiedlung von Deutschen im Mississippidelta und um New Orleans vgl. Helmuth Blume: Die Entwicklung der Kulturlandschaft des Mississippidelas in kolonialer Zeit, unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Siedlung. 1956., und ders.: Deutsche Kolonisten im Mississippidelta. In: Jb. f. Amerikastudien 1, 1956, S. 177–183.
- 58 = 2 Reichstaler.
- 59 Zum Austernreichtum dieses Gebietes vgl. Mac Fadden Duffy in Fred Mayer: Mississippi, S. 189.
- 60 Das Schleppen im Päckchen war für die Neuankömmlinge besonders überraschend. Die Stärke der Schlepper erlaubte es, und die Segler sparten viel Zeit: *Alle größeren Schiffe lassen sich auf diese Art den Fluß hinauf und hinunter bringen, um die langweilige Fahrt mit Segeln zu vermeiden, welche 8 bis 14 Tage anhalten kann, indem der Strom so viele Krümmungen hat, daß die Segel wenig Nutzen leisten, obgleich die Kosten nicht unbedeutend sind; jedes Schiff zahlt für die Stunde 7 Dollar, auch wohl mehr oder weniger.* F. Arends: Schilderung des Mississippithales, S. 41.
- 61 Ausführliche Beschreibungen von New Orleans um die Mitte des vorigen Jahrhunderts sind wegen der Bedeutung der Stadt zahlreich erhalten. Ich nenne hier nur: Denkwürdigkeiten, S. 140ff; F. Arends: Schilderung des Mississippithales, S. 45ff.; H. Lewis und G. Douglas: Das Illustrierte Mississippithal, S. 414ff. Zur Bedeutung von New Orleans als Einwanderungshafen vgl. den Überblicksartikel von Alan Conway: New Orleans as an Immigration Port. In: Louisiana History 1, 1972, S. 1 22.
- 62 Die Zahlen scheinen auf den ersten Blick sehr hoch gegriffen, doch muß man berücksichtigen, daß New Orleans im 19. Jh. als Hafen zeitweise bedeutender war als New York. Schon 1820 damals hatte New Orleans ca. 33 000 Einwohner. lagen gleichzeitig 287 Dampfschiffe im Hafen, und 1860 gab es 750 Raddampfer auf dem Mississippi, von denen die meisten zu New Orleans gehörten. Vgl. Walter Günthardt bei Fred Mayer: Mississippi, S. 50–60.
- 63 Wege besaß in New Orleans eine offenbar gutgehende Apotheke, vgl. oben S. 122. Insgesamt gesehen war der Anteil der Deutschen an der Bevölkerung von New Orleans nicht sehr hoch. Um 1840 sollen

- in New Orleans und Umgebung ca. 10 000 Deutsche gewohnt haben bei einer Gesamtbevölkerung incl. Sklaven von ca. 260 000. Die meisten Deutschen waren nicht sehr wohlhabend. Immerhin gab es eine deutsche »Scharffschützen Kompagnie« seit 1837, bald darauf einen deutschen Liederkranz, einen deutschen Verein, eine deutsche Buchhandlung. Vgl. Anton Eickhoff: In der Neuen Heimath. Geschichtliche Mittheilungen über die deutschen Einwanderer in allen Theilen der Union. New York 1884. S. 315ff.; Georg von Bosse: Das deutsche Element in den Vereinigten Staaten. Stuttgart 1908. S. 227f. Vgl. auch John F. Nau: The German People of New Orleans, 1850 1900. Leiden 1958.
- 64 Es handelt sich lt. Denkwürdigkeiten S. 141 um die Einladung durch Herrn Wege in ein deutsches Kaffeehaus. Der Enkel hat an den Rand geschrieben *Gasthaus der Gebr. Fulda (Söhne d. Pastors Fulda aus Corbach, Waldeck)*.
- 65 Die Bark DIANA war ein ganz neues Schiff von 250 Commerzlasten, gebaut 1840 bei Chr. Poppe in Bremen für die Bremer Reederei D.H. Wätjen & Co. Kapitäne waren von 1840 1850 Hermann Bätjer und C.H. Fechter. Hermann Bätjer, der hier genannt ist, ein Schwager von Julius Wätjen, war der erste Kapitän der 1821 gegründeten Reederei überhaupt, verfügte also über eine große Erfahrung. Die DIANA fuhr zunächst als Paket Segler auf der New Orleans Route, dann auf der New York-Linie. Sie wurde 1850 an die Bremer Reederei J.F.G. Smidt verkauft und später zum Walfänger umgerüstet. 1869 ging sie durch Strandung in der Humber Mündung verloren. Vgl. Otto Höver: Von der Galiot zum Fünfmaster, S. 190, und ausführlicher und mit Korrekturen der von Höver mitgeteilten Fakten Hans Wätjen: Weißes W in blauem Feld. Die bremische Reederei und Überseehandlung D.H. Wätjen & Co 1821 1921. Wolfsburg 1983, S. 45 und 63. Auf derselben DIANA segelte übrigens vier Jahre später ebenfalls als Kajüt Passagier Minna Praetorius von Bremerhaven nach New Orleans, deren Briefftagebuch dieser Reise schon mehrfach beigezogen worden ist (Minna Praetorius: Als Kajüt Passagier nach Amerika. In: Auf Auswanderersegeln. [= Führer des DSM 5], S. 49ff.).
- 66 In den Denkwürdigkeiten S. 171 werden die drei Reisegefährten in der Kajüte genannt: ein Arzt aus Berlin, ein Oeconom aus Braunschweig und ein Militair aus Baiern.
- 67 Im Original unleserlich.
- 68 Doppeltschreibung in der Handschrift.
- 69 Hier sind entweder Seemeilen pro Stunde gemeint oder, da Brandt sonst immer in deutschen Meilen rechnet, deutsche Meilen pro Wache.
- 70 Hier sind deutsche Meilen gemeint oder ein Durchschnitt von 8 9 Knoten eine Wache (4 Std.) lang.
- 71 Wohl der erste Teil dieses Tagebuchs. Von einem weiteren Buche ist nichts bekannt.
- 72 = Quadratfuß.
- 73 So im Original. Vermutlich Verschreibung für N.O. Wind.
- 74 1 Faden entspricht 6 Fuß, im allgemeinen 1,883 m gleichgesetzt.
- 75 Stark übertriebene Angabe (ca. 57 m!!)
- 76 = geheißt, gehißt.
- 77 Hier endet das ausgeführte Tagebuch. Es folgen die oben S. 119 erwähnten Bleistiftnotizen, die nicht voll rekonstruierbar sind. Da auch wegen der Übermalung die genaue Orthographie nicht mehr zu erkennen ist, folgen die letzten Zeilen in kleinerem Schriftgrad. Dabei sind von mir lediglich vermuthete Wörter in Klammern gesetzt.
- 78 Vermutlich ist das »französische Takel« gemeint, eine Talje, mit der man besonders schnell hissen konnte und die für schwere Lasten sehr geeignet war. Vgl. Johann Hinrich Röding: Allgemeines Wörterbuch der Marine. Hamburg/Leipzig 1793ff. Bd. II, Sp. 765; Bd. IV, Tab. XCIII, fig. 548.
- 79 Unlesbar.
- 80 Der Raddampfer GUTENBERG (II) ist 1841 bei Johann Lange in Vegesack gebaut worden (wie übrigens auch die GUTENBERG I, die, 1840 gebaut, schon im selben Jahr nach Stade verkauft worden ist). Die Länge zwischen den Steven betrug 35,87 m, die Breite ohne Radkästen 4,92 m. Das Schiff fuhr mit 10 Mann Besatzung unter Kapitän H. Warnken. Vgl. Hans Szymanski: Die Anfänge der Dampfschiffahrt ..., S. 58; Günter Benja: Niederweser Luftfahrten, S. 19f. Es ist übrigens derselbe Dampfer, der in dem in Anm. 36 zitierten Ausflugsbericht genannt wird.