

## Arthur Breusing.

Von Dr. C. Schilling.

In Arthur Breusing, dem langjährigen Direktor unserer Seefahrtschule, hat Bremen einen Mann verloren, dessen Thatkraft nicht nur diejenigen, die sein Wirken und Schaffen im Beruf beobachten konnten, mit Hochachtung und Verehrung erfüllt, sondern der weit über unsere Stadt hinaus, ja dort vielleicht in noch höherem Masse Anerkennung und Bewunderung fand. Eine zuweilen rauhe Aussen-seite im persönlichen Auftreten, eine Schärfe der Kritik traf wohl oft Personen und Ansichten, aber in rauher Hülle barg sich der edelste Kern, der der Erkenntnis der Wahrheit in den Anschauungen des Lebens und der Wissenschaft unentwegt nachging und in Erfolgen und manchen Beweisen warmer Hochachtung die Triebfeder zu weiterem Schaffen fand und dabei rückhaltslos sich stets bereit zeigte, wissenschaftlichen Freunden aus dem reichen Schatze seines Wissens freigebig zu geben und zu schenken. Schon gebrochen in schwerer schmerzlicher Krankheit, hatte er den sehnlichsten Wunsch, noch einmal an seinen Schreibtisch zurückkehren zu können, um eine Arbeit, die ihm am Herzen lag — ich glaube es aussprechen zu dürfen: über die Instrumente zur Zeit der Entdeckung Amerikas — abfassen zu dürfen. Die Feder ist der Hand auf immer entfallen, und mit dem reichen Geiste sind Schätze des Wissens in den Hades versunken.

Friedrich August Arthur Breusing war als der dritte Sohn des Provinzialsteuereudirektors Breusing in Osnabrück am 18. März 1818 geboren. Der von ihm selbst wenig geliebte Vorname Arthur, unter dem er in dem dankbaren Gedächtnis seiner Schüler lebt und leben wird, war ihm von seinem Vater beigelegt nach Wellington, unter dessen Oberbefehl der Vater als Offizier den Sieg von Waterloo miterfocht. Schon in frühen Jahren trieb es Breusing neben und trotz des Zwanges der Schule eigenen Studien nachzugehen und in freiem Leben mit seinen Mitschülern diese zu führen und zu leiten. Und als er zur Beendigung des gymnasialen Unterrichts nach Lingen übersiedelte,\*) da fand er in tüchtigen Lehrern die Männer, die

\*) Breusing war in Lingen mit seinem älteren Bruder, dem späteren Steuerrat, in Pension bei dem Gymnasialdirektor M. Rothert, einem hervorragenden Pädagogen, der 1844 die Leitung des Gymnasiums zu Aurich übernahm.

seinem Wissensdrang nachgebend ihm die Wege zu höchstem Erfolge wiesen. Waren seine Neigungen auch damals schon hervorragend den exakten Wissenschaften zugewandt, so wird doch im Abgangszeugnis auch das reiche Verständnis der Klassiker in rühmendster Weise erwähnt; und wie in prophetischem Sinne wird der „entschiedenen Willenskraft“ eine wesentliche Bedeutung für die Zukunft zugesprochen. Schon frühzeitig vertiefte Breusing sich in Alexander v. Humboldt's „Ansichten der Natur“, die ihm noch bis in sein spätes Lebensalter eine liebe und erhebende Lektüre geblieben sind. Es war der Wunsch der Mutter, in ihrem Sohne Arthur einen zweiten Humboldt heranwachsen zu sehen, und voll Freude verfolgte und unterstützte sie die naturwissenschaftlichen Neigungen des Sohnes.

Im Oktober 1838 bezog Breusing, wohl versehen mit einem Reisepass und den Wünschen seiner Eltern, zunächst die Universität Bonn, mathematischen Studien unter Plücker's Leitung, naturwissenschaftlichen Studien besonders unter dem Botaniker Treviranus, dem Geologen Bischof und anderen obzuliegen. Aber neben diesen Hauptaufgaben fand er noch Musse, um sowohl historischen als auch philologischen Studien nachzugehen; im dritten Semester hörte er bei Dr. Düntzer Homers Ilias „mit vielem Fleiss und beständiger Teilnahme“. Der Aufenthalt in Bonn nahm infolge studentischer Streitigkeiten ein nicht ganz freiwilliges Ende; und wir finden ihn im Wintersemester 1840 auf 41 zu kurzem Aufenthalt in Berlin, wo vor anderen Dove's Vorlesungen über Meteorologie ihn fesselten; bis an sein Lebensende blieb er auch ein unentwegter Anhänger der Dove'schen Theorien. Von Berlin siedelte er schon im April 1841 nach Göttingen über, in diejenige Universität, die er mit dauernder Liebe als die wahre Stätte seiner wissenschaftlichen Universitätsstudien ehrte. Hier war es ihm auch vergönnt, die letzten Vorlesungen bei Gauss zu hören und mit diesem Heros mathematischen Wissens in persönlichen Verkehr zu treten. In der klaren Art dieses Gelehrten, der es nie verschmähte, in seinen Vorlesungen auch die Anfangsgründe mathematischer Disciplinen in fesselnder Weise zu lehren, dürfen wir wohl das Vorbild der Lehrmethode Breusing's erkennen; auch ihm war es eigen, in der durchsichtigen und oft ganz originellen Darstellung der Grundlagen aller Disciplinen die Hauptaufgabe seiner Tätigkeit als Lehrer und als Mann der Wissenschaft zu sehen. Und wie er von Gauss die Äusserung gehört hatte, dass ordentlich Rechnen schon halb richtig Rechnen wäre, so legte er später als Lehrer hervorragenden Wert auf eine übersichtliche und streng inne zu haltende Ordnung in allen Berechnungen. Die Studien in Göttingen schlossen im Dezember 1847 mit der Ablegung des Staatsexamens ab, in der dem Kandidaten die Befähigung, Mathematik, Physik und deutsche Litteraturgeschichte in allen Klassen eines Gymnasiums zu lehren, zugesprochen wurde.

Aber die Zeit des Göttinger Aufenthalts war nicht allein von wissenschaftlichen Studien erfüllt; als Mitglied und langjähriger Senior des Corps Westphalia wusste Breusing auch dem studentischen Leben gerecht zu werden, und die Klinge des kräftigen Mannes hatte

in manchem Kampfe die grün-weiss-schwarzen Farben zum Siege geführt. Auch im geselligen Leben fielen dem mit reichen Gaben ausgestatteten Jünglinge freundliche Pflichten zu, und ältere Herren und Damen wissen noch heute von fröhlichen, unter Breusing's Leitung unternommenen Fahrten in Göttingens waldgeschmückte Umgebung zu erzählen. Und als im Jahre 1848 der Sturm der Freiheit auch in der Musenstadt die Wogen hochschlagen liess, da griff wieder Breusing an das Ruder, und in überschäumender Manneskraft führte er das Schiff für Freiheit, Wahrheit und Recht in Kurse, die weit ab von den ruhigen Gestaden staatlicher Subordination gingen.

Als Ende Februar die ersten aufregenden Nachrichten aus Paris anlangten, da war es Breusing, der im Museum, dem Vereinigungslokal der Studenten, auf dem Tische stehend, die Zeitungen vorlesen musste. Nach erfolglosen Verhandlungen mit dem Rektor, der die Selbständigkeit der Studenten nicht dulden wollte, wurde am 15. März der Auszug der Studenten aus Göttingen nach Hamburg beschlossen und dieser auf Freitag den 17. März angesetzt. Breusing geleitete die Kommilitonen bis auf den Fuchsberg, blieb selbst aber als erwählter Vertreter der Studentenschaft in Göttingen zurück, um diesen anzuzeigen, wann ihre Forderungen erfüllt würden und man die Universität wieder besuchen dürfe. In den jetzt in Göttingen stattfindenden Bürgerversammlungen vertrat er mit Lebhaftigkeit die Interessen der Studenten, sprach für Volksbewaffnung und für die Freiheit des deutschen Vaterlandes und wurde zum Leitmann einer Freischaar berufen, als welcher er auch in schmucker Uniform seine Schützen einexerzierte. Nachdem eine von Breusing verfasste Erklärung in einer grösseren Anzahl von Zeitungen erschienen war, empfahl er die Rückkehr der Studenten nach Göttingen, reiste selbst den Studenten bis Northeim entgegen und zog am 1. Mai an der Spitze derselben in festlichem Zuge unter Vortragung der deutschen Fahne in Göttingen wieder ein.

Der Aufenthalt Breusing's in Göttingen erfährt gerade jetzt, als er im Glanze studentischer Ehren stand, ein plötzliches Ende. Es ist nicht ersichtlich, ob nur der Wunsch der Eltern, den Sohn in die ruhigen Verhältnisse Osnabrück's zu führen, massgebend war, oder ob der Entschluss durch die Vorbereitung für die beabsichtigte Seereise zu erklären ist. Schon Ende 1847 hatte nämlich Breusing auf Anraten seiner Verwandten beschlossen, dem Wunsche der hannoverschen Regierung folgend, sich zum Navigationslehrer ausbilden zu lassen. Und diese Absicht fand bei der Mutter besonders freundliche Unterstützung, die in den dazu erforderlichen Seereisen die Möglichkeit begrüsst, die Humboldtnatur ihres Sohnes durch die fesselnden Eindrücke fremder Länder geweckt und in gewünschter Laufbahn reifen zu sehen.

Schon bei Beginn des Jahres hatte er bei einem Besuche, den er seinem sehr geliebten Bruder Georg in Leer machte, den Schiffsrheder Horch kennen gelernt, der dem jungen Gelehrten auf dem eben im Bau befindlichen Schuner „Henriette“ eine Stellung anbot.

Die bis zur Fertigstellung des Schiffes noch freie Zeit war es, die Breusing nach Göttingen zurückgehen und dort in dem politischen Treiben eine führende Rolle spielen liess. Am 15. Mai war diese Zeit vorbei, und wir sehen ihn mit Wehmut von der ihm so lieben *Musenstadt* scheiden.

Jetzt galt es, die Vorbereitungen für die Seereise zu treffen; die hannoversche Regierung überwies ihm den Betrag von 30 Pistolen zur Anschaffung von Beobachtungsinstrumenten, die ihm Rümker, der Direktor der hamburgischen Navigationsschule, besorgte. Der Bau der „*Henriette*“ hatte sich aber stark verzögert; daher konnte Breusing auch noch in *Osnabrück* an den politischen Versammlungen teilnehmen und bei verschiedenen Gelegenheiten das Wort ergreifen. Erst am 29. Juli fuhr er über *Papenburg* nach *Leer*, wobei er im Omnibus seinen Freund und Studiengenossen *Miquel*, den jetzigen Finanzminister, zu sehen die Freude hatte. In *Leer* fand er bei dem Kapitän der „*Henriette*“, *Janssen*, Gelegenheit, sich in der Benutzung seiner Instrumente und der Berechnung nautischer Aufgaben zu üben. Endlich, am 16. August, fand der Stapellauf der „*Henriette*“ statt, auf der mit der übrigen Mannschaft auch der Leichtmatrose Breusing zu Wasser lief. Die Mannschaft setzte selbst die Masten ein und holte die Takelung über, und Breusing, der mit ganzer Energie den Schiffsdienst von Grund auf kennen lernen wollte, nahm trotz manchen spöttischen Wortes an jeder Arbeit vollen Anteil. Nach Fertigstellung des Schiffes wurde die Ladung (Getreide) in *Emden* ebenfalls eingenommen. Auch Breusing musste nach seiner Verpflichtung an dieser durch die gewaltige Staubentwicklung sehr unangenehmen Arbeit teilnehmen, und wer Gelegenheit gehabt hat, diese Arbeit zu sehen, wird den Ausdruck, mit dem Breusing von dieser Arbeit sprach: „*Dreckfressen*“ wohl verständlich finden. Aber mit frischem Sinne wusste der Studierende im Seemannskittel auch diesen Ärger durch frohen Gesang, den er meisterhaft zu pflegen wusste, zu überwinden. Am 29. September verliess das Schiff den Hafen und ging zunächst nach *London*, wo auf dem Flusse durch einen Zusammenstoss mit einem britischen Schiffe der Reise beinahe ein unfreiwilliges Ende gemacht wäre. Von dort ging die „*Henriette*“ nach *South Shields*, wo das Schiff gekupfert werden sollte, eine Arbeit, die zu damaliger Zeit in Deutschland noch schlecht ausführbar war. Dieser neue Aufenthalt gestaltete sich dadurch für Breusing zu einem sehr unerfreulichen, dass die, wie es scheint, sehr rohe Mannschaft dem „*Studenten*“ wenig hold war und seine mit Eifer durchgeführte Absicht, den Dienst als Leichtmatrose voll zu thun, mit unangenehmen Sticheleien verhöhnte und bei dem Kapitän in ein ungünstiges Licht zu setzen versuchte. Auf der andern Seite fand der Gekränkte auch bei dem Kapitän keine Unterstützung, da dieser seine ihm kurz vor der Abreise angetraute Frau an Bord hatte, für die zu sorgen eine wichtigere Aufgabe war. Zudem war der Kapitän in der Navigation so wenig beschlagen, dass er sich vor dem jungen Gelehrten fürchtete und von diesem häufig im Studium nautischer und mathematischer Bücher angetroffen

wurde. Um aber nicht der ganzen Reise verlustig zu gehen und von Bord gewiesen zu werden, ertrug Breusing alle Unannehmlichkeit, die ihm die Zanksucht, Unreinlichkeit und bis zu kleinen Diebstählen gehende Geldgier der Schiffsleute bereiteten, bis das Schiff endlich am 9. Dezember zur Reise nach Rio in See gegangen war. Nun aber nahm er die erste Gelegenheit wahr, um dem Kapitän das Unhaltbare seiner Stellung auseinanderzusetzen; das Ergebnis war, dass er von nun an aus der abhängigen Stellung als Leichtmatrose austrat und als Passagier berechtigt, aber nicht verpflichtet war, an den Schiffsarbeiten teilzunehmen. Die Reise verlief unter gewöhnlichen Verhältnissen nicht eben sehr schnell, hatte aber für Breusing das Ergebnis, dass seine Stellung inmitten der Schiffsbesatzung sich erheblich besserte und dass ihm die Teilnahme an allerhand Schiffsarbeiten gestattet wurde. Am 23. Februar wurde Rio erreicht und damit für Breusing eine freud- und ereignisreiche Zeit gewonnen. Als dieser nämlich am zweiten Tage des Aufenthaltes die deutsche Kirche in Rio aufsuchte — am Gottesdienste nahmen 5 Damen und 15 Herren teil — nahm der Prediger nach der Predigt die Gelegenheit wahr, sich mit den Neuangekommenen in der Gemeinde zu unterhalten; der Pastor war Avé-Lallement. Und sein Neffe, der bekannte Arzt und naturwissenschaftliche Schriftsteller war es, der für den studierten Seemann mit Liebenswürdigkeit sorgte und ihm den Verkehr in allen deutschen Familien eröffnete. Hierdurch wurde Breusing in die Verhältnisse Brasiliens an der Hand eines bewährten Führers leicht und vollständig eingeführt, und von besonderem Werte wurde ihm diese Freundschaft, als er, an der Malaria erkrankt, in dem Hause seines Freundes Unterkommen und den besten ärztlichen Rat finden durfte. So sehen wir ihn am 5. April mit Bedauern wieder Abschied nehmen von dem schönen Stück Erde, von dem romantischsten Hafen der Welt, um in die engen, wenig erfreulichen Verhältnisse an Bord der „Henriette“ zurückzukehren. Auch über die Rückreise ist wenig zu bemerken, da das Verhältnis zu dem rohen und unerfahrenen Steuermann und zu der Mannschaft wieder sehr unangenehm sich gestaltete, der Kapitän und seine Frau in Folge des Mangels jeglicher allgemeiner Bildung sich meist fern von Breusing hielten und ein Passagier, der die Reise nach England mitmachte, sich scheu und verlegen benahm und erst in der letzten Zeit etwas zur Unterhaltung beitrug.

Ergebnisreich war die Reise dagegen in Bezug auf ihren Hauptzweck, die nautische Ausbildung, und bezeichnend für die selbständige Auffassung seines Berufes ist es, dass Breusing, unzufrieden mit den vorhandenen deutschen und englischen Lehrbüchern, schon auf der Rückreise am 22. April mit der Abfassung eines eigenen Leitfadens für den Unterricht begann. Unmittelbaren Anlass dazu gab ihm der Versuch, zwei der Matrosen in den Anfangsgründen der Steuermannskunst zu unterrichten, ein Versuch, der freilich an der Gleichgiltigkeit und geistigen Trägheit dieser Gesellen scheiterte. So war die Stimmung Breusing's keine sehr glückliche, als er Mitte Juli in Rotterdam das Schiff verliess und in seine Heimat zurück-

kehrend einer unbekanntenen und wenig erfreulichen Zukunft entgegen. Die ganze Thatkraft des Mannes tritt uns dariu entgegen, dass er nicht zu anderen ihm offenstehenden Stellungen übergeng, sondern in der Durchsetzung seiner einmal gefassten Absichten seine Ehre fand. Freilich, nach Ostfriesland zu gehen, war ihm nach der Schilderung der dortigen Verhältnisse, wie Kapitän und Steuermann sie ihm gaben und durch ihre eigene Person illustrierten, wenig verlockend erschienen; so nahm er zunächst, um auch andere und wie er hoffte, bessere Verhältnisse kennen zu lernen, das Anerbieten der hannoverschen Regierung, mit einem Staatsstipendium die Navigationsschule in Hamburg zu besuchen, dankbar an. Aber es sollte nicht zur Ausführung dieses Planes kommen, denn im Jahre 1850 wurde ihm gleichzeitig der Antrag gestellt, als Navigationslehrer nach Bremen und nach Ostfriesland zu gehen. In Bremen wurde ihm ein auch für damalige Zeit sehr spärliches Gehalt von 300 Thaler Gold geboten, während die hannoversche Regierung ihm fast das Doppelte in Aussicht stellte. Aus dieser Zeit stammt das später so oft genannte und selbst im Bilde festgehaltene Wort: Lieber in Bremen Pellkartoffel und Heringe, als in Ostfriesland Austern und Champagner!\*) Und ohne Bedenken ging Breusing nach Bremen; hoffte er doch in der grossen Handelsstadt auch für seinen Beruf ein reiches Feld der Thätigkeit zu finden, und brachte er doch ausser dem regsten Eifer einen Schatz theoretischen Wissens mit, das auf praktischen Gebieten zu verwerten seiner ganzen Anlage nach ihm besonders leicht wurde.

Am 20. Februar 1850 langte er in Bremen an, und am folgenden Tage wurde er von seinem Vorgesetzten, Senator Smidt, in sein Amt eingeführt und dem ersten Lehrer, Lappenberg, vorgestellt. Wurde Breusing von diesem schon mit Misstrauen empfangen, so war es nur natürlich, dass dieses bald in Feindschaft ausartete. Denn Lappenberg war eine geistig weit unter seinem jüngern Kollegen stehende Natur, die, freilich nach dem Vorgange anderer, besonders englischer Schulen, in dem mechanischen Einpauken und gedankenlosen Nachbeten eingelernter Exempel die Hauptaufgabe eines Lehrers erblickte. Breusing fand also in seiner Ansicht über die Berufsthätigkeit bei seinem Kollegen keine Zustimmung und fand auch für seine Absicht, hier wissenschaftlich zu arbeiten, wenigstens an der Steuermannsschule, keine Unterstützung durch

---

\*) Dasselbe Wort in einer etwas abweichenden Fassung: „Lieber in Bremen Pellkartoffel und Heringe, als in Preussen Austern und Champagner“ verwandte Breusing in einer politischen Rede, die er in einer Volksversammlung im Tivoli zu Gunsten der Kandidatur Mosle's hielt. War auch Breusing's ganze Natur im wesentlichen kritisch, so hatte er doch mit vollem Herzen stets alles gute anerkannt, das Bremen und sein freies Staatswesen von dem grossen benachbarten Königreich unterschied; stand ihm doch hier ein Wirkungskreis offen, der ihm die grösste individuelle Freiheit sicherte. Was Preussen in harter Arbeit und mit schweren Opfern für Deutschland gethan hatte, erkannte Breusing stets und mit warmen Worten an, aber die engherzige, nicht am wenigsten im Schulwesen herrschende Gesinnung, die der Entwicklung freier Kräfte nicht günstig war, missfiel ihm durchaus.

Litteraturmittel. Oft erzählte er später, wenn er wissenschaftlichen Freunden die besonders an alten Sachen überaus reichhaltige Bibliothek seiner Schule mit Stolz zeigen konnte, dass bei seinem Antritt dieselbe aus einem englischen Lehrbuch von Norie und einem defekten Exemplar von Bobrik's Praktischer Seefahrtskunde bestanden habe. Als Lehrbuch wurde an der Navigationschule das eben erwähnte Buch von Norie benutzt, das wegen der ganz unwissenschaftlichen Methodik recht wertlos war. Dem Wunsche Breusing's, das einzige verwendbare deutsche Lehrbuch vom hamburgischen Navigationschuldirektor Rümker einführen zu dürfen, wurde nur mit Widerstreben und unter der Bedingung stattgegeben, dass der eben eingeführte Lehrer sich verpflichtete, innerhalb eines Jahres einen Leitfaden für den Unterricht zu verfassen, und nach harter Arbeit konnte er am 2. März 1852 seinem vorgesetzten Senator das Werk vorlegen, das in klarer, didaktisch vollkommener Form ein Meisterwerk in seiner Art war. In dankbarer Erinnerung an die glücklichen Tage in Rio de Janeiro trägt es die Widmung an Dr. med. Robert Avé-Lallement.

Es waren trübe Zeiten, die Breusing neben seinem Kollegen Lappenberg verleben musste, mit Bitterkeit sprach er noch oft von dem sittlich wenig geachteten Vorgänger als Leiter der Anstalt, und erst als Lappenberg im Jahre 1858 ein trauriges Ende nahm, waren Breusing die Hände freigegeben, um unterstützt von neuen Kollegen aus seiner Schule eine Anstalt zu machen, die bald mit steigendem Ansehen als die erste der Navigationschulen galt und die besten der Seeleute nach Bremen, zu Arthur Breusing, zog. Die Darstellungsgabe dieses Lehrers war hervorragend, durch treffliche Vergleiche wusste er in anschaulicher Klarheit mit wenigen Worten zu lehren, wozu mancher andere einen Wust von Worten, eine Fülle theoretischer Betrachtungen erforderlich hielt, und stets blieb er dabei in lebendigem Zusammenhang mit der Praxis.\*) Mit der Gewalt über das Wort wusste er seine Schüler zu fesseln und verband gerne damit, um die Frische im Unterricht zu erhalten, Humor und Witz, zu dem ihm gerade das Seemannsleben so viel Veranlassung gab. Aber mit dem Bestreben, seinen Schülern die für ihren Beruf erforderlichen Kenntnisse zu geben, hielt er seine Aufgabe erst zum kleineren Teile erfüllt. Das Ansehen des Standes der Seeleute war, als Breusing seine Stellung übernahm, auf einer recht niedrigen Stufe, und nur

\*) Wie sehr Breusing hierbei auch persönlicher Mut auszeichnete, zeigt — um ein einzelnes Beispiel herauszugreifen — die Thatsache, dass er zur Illustration des Leidenfröst'schen Phänomens seinen ungläubigen Schülern die Wahrheit desselben an seiner eigenen Hand bewies. Er führte seine Schüler in die Werkstätte der Aktiengesellschaft Weser, und vor ihren Augen tauchte er seine zuvor mit Wasser benetzte Hand und den Arm, ohne mit den Wimpern zu zucken, tief in einen grossen Tiegel mit geschmolzenem Eisen und wiederholte diesen Versuch noch zweimal. Beim dritten Versuch fühlte er einen brennenden Schmerz; da die Haut zu trocken geworden war, waren die Spitzen der Nägel schwarz gebrannt. — Vorsichtigerweise hatte Breusing zu diesem Versuche die linke Hand benutzt, damit bei einem möglichen Unfall die rechte arbeitsfähig blieb.

wenigen durch Gaben des Verstandes hervorragenden Männern war es gelungen, sich allgemeines Ansehen zu verschaffen; es waren Ausnahmen, die das Traurige der Regel bewiesen. Breusing sah in einer Änderung dieser Verhältnisse die wesentlichste Aufgabe seines Berufes, und wie sein Ruf die besten Seeleute von überall herbeizog, so gab er ihnen aus dem vollen Schatze seines Wissens Anregungen und Lehren, die sie über die Genossen des Berufes hoben und in die Reihen der geachtetsten Männer einstellten. Aber mit der Hebung des sozialen Standes der Seeleute wusste er auch die pekuniäre Lage seiner Pflegebefohlenen zu bessern, und wenn heute Kapitäne für die treue Erfüllung in hartem Berufe Einkommen beziehen, die dem eines preussischen Ministers nahestehen, so gedenken diese, vom Glück gesegnet, mit dauerndem Danke des Mannes, der mit Wort und That für sie eingetreten war und ihnen nach dem schweren Kampfe mit Wind und Wellen ein sorgenfreies Alter verschafft hatte. Und als die Augen sich geschlossen, die so scharf für das Wohl seiner Seeleute gesehen hatten, da wird die Trauerkunde manches Seemannsauges gefeuchtet, und deutsche Flaggen an Bord mancher Schiffe auf dem ganzen Erdenrunde werden halbmast geweht haben.

Das Lehrbuch Breusing's „Die Steuermannskunst“ hatte den Verfasser sofort an die Spitze der Navigationslehrer Deutschlands gestellt, aber auch in wissenschaftlichen Kreisen fand die didaktische Gewandtheit und die Gabe der Darstellung, die besonders in der nach wenigen Jahren erschienenen zweiten Auflage hervortrat, solche Anerkennung, dass Breusing auf Grund dieser hervorragenden Leistung am 27. Dezember 1861 den Doctorgrad von der Universität Göttingen propter insignem scientiam mathematicam editis variis scriptis comprobata erhielt. Das Lehrbuch, vor einigen Jahren in fünfter Auflage erschienen, darf wohl unwidersprochen auch heute noch als das beste seiner Art bezeichnet werden und hat zahllosen Seeleuten und wissenschaftlichen Reisenden als Führer durch das Gebiet astronomischen Wissens gedient. Und es ist wohl nur noch ein Rest alter particularistischer Eifersucht, dass das Buch, das auf dem Arbeitstisch des Prinzen Heinrich liegt, in den preussischen Navigationsschulen trotz des Mangels eines brauchbaren Leitfadens keinen Eingang finden konnte.

In den ersten Jahren seiner Anwesenheit in Bremen hatte Breusing, vor allem unterstützt von der Handelskammer, es versucht, eine Monatsschrift für den deutschen Seemann herauszugeben. Die Arbeitslast ruhte aber so vollständig und darum so schwer auf den Schultern des auch im Beruf stark in Anspruch genommenen Mannes, dass nur zwei Jahrgänge, 1852 und 1853, herauskommen konnten.

Neben dem Lehrbuch haben aber den Ruf Breusing's noch eine grössere Anzahl wissenschaftlicher Arbeiten begründet, die von der Tiefe des Wissens und der Schärfe des Urteils dieses Gelehrten ein glänzendes Zeugnis ablegen. Es entsprach seiner hohen Naturanlage, dass er sich nicht mit der Kenntnis des augenblicklichen Standes der Wissenschaft begnügte, sondern als wahrer Forscher den oft schwer zu verfolgenden Spuren geschichtlicher Entwicklung



nachging; und so ist er in gewissem Sinne der Begründer der Geschichte der Nautik und einer der wesentlichsten Förderer der Geschichte der Geographie geworden.

Eine Gruppe der Arbeiten Breusing's behandelt die Geschichte nautischer Instrumente. Zu diesen gehören, inhaltlich und zeitlich an erster Stelle, die in der Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde Band IV 1869 erschienenen Abhandlungen, welche der Geschichte der Erfindung der wichtigsten nautischen Hilfsmittel: des Kompasses, des Wiukelmessinstrumentes (Jacobsstab) und des Fahrtmessers (Logge) gewidmet sind. In der ersten dieser drei Abhandlungen weist Breusing nach, dass das Wesentliche des Schiffskompasses, die Verbindung der Strichrose auf der frei schwebenden Magnetaedel das eigentliche und grosse Verdienst Flavio Gioja's aus Amalfi ist. Diese Verbesserung erst hat den Kompass für die Zwecke der Schifffahrt brauchbar gemacht. In Weiterem giebt der Verfasser dann eine Darstellung der verschiedenen Einteilungen der Kompassrose, der Windrose der Italiener und der Strichrose der germanischen Nationen und bespricht endlich die eigentümliche Art der Aufhängung des Schiffskompasses, die möglicherweise auch auf Gioja zurückzuführen ist, die sogenannte Cardanische Aufhängung, von der nachgewiesen wird, dass Cardanus selbst sie in einem ganz anderen Zusammenhang als etwas schon Bekanntes erwähnt. In der zweiten Abhandlung zeigt Breusing, dass Regiomontanus der Erfinder des ersten für den Seemann brauchbaren Wiukelmessinstrumentes, des Gradstockes und des Jacobsstabes, gewesen ist. Zu den Schülern des Regiomontanus gehörte Martin Behaim, der den Gradstock in die portugiesische Marine einführte. Auch ihm sind dann ausführliche Betrachtungen gewidmet. In der dritten Abhandlung endlich folgt eine Geschichte der Erfindung der Logge. In der *catena a poppa*, von der Pigafetta spricht, erkannte Breusing nur eine dem Schiffe nachschleppende Leine, die dazu diente, um die durch seitlichen Wind hervorgerufene seitliche Verschiebung des Schiffskurses, die Abtritt, genauer zu messen. Die Logge ist dagegen eine englische Erfindung aus der Mitte des 16. Jahrhunderts. So gaben diese drei Abhandlungen, eine jede ein Kabinetsstück für sich, schon in gedrängter Kürze die Geschichte der Erfindung der wichtigsten nautischen Instrumente. Mit unablässiger Sorgfalt arbeitete und feilte Breusing an der Vervollständigung dieser Kapitel und bot dann das Ergebnis seiner Forschungen zunächst 1883 in einem Vortrage, den er auf dem Geographentage in Frankfurt a. M. hielt, und endlich bei Gelegenheit des Naturforschertages in Bremen 1890 in vollendeter Gestalt als eine Gabe, gewidmet den Mitgliedern der mathematischen, physikalischen und geographischen Abteilungen.

Ergänzend zu den ersten Studien über die Geschichte der nautischen Instrumente treten noch zwei Abhandlungen hinzu, von denen die erste, in den niederdeutschen Denkmälern 1876 erschienen, die nautische Einleitung zu dem von Karl Koppmann herausgegebenen Werke „Das Seebuch“ bildet. Dieses Seebuch ist eine in der Commerzbibliothek zu Hamburg aufbewahrte Handschrift aus dem

15. Jahrhundert, die den ersten Versuch einer Segelanweisung darstellt, d. h. Vorschriften angiebt, wie man seine Seefahrten zu nehmen habe und dabei das Küstengebiet von Cadiz bis zum finnischen Meerbusen umfasst. In der dritten Abteilung giebt Breusing unter dem Titel: „Das Seebuch in nautischer Beziehung“ eine Darstellung des damaligen Zustandes nautischen Wissens. Neu in diesen Betrachtungen ist vor allem der Nachweis, wie der Kompass auch zu einer Zeitbestimmung benutzt werden konnte und besonders für die Angabe der Hafenzzeit benutzt wurde, wodurch er dem Seemann mit einiger Genauigkeit wenigstens die damals noch nicht allgemein gebräuchliche Uhr ersetzte. Die andere hier zu erwähnende Abhandlung ist leider die einzige geblieben, welche sich auf die Geschichte des jetzt allgemein gebräuchlich nautischen Winkelmessinstrumentes, des Sextanten, bezieht. Sie führt den Titel: „Nonius oder Vernier?“ (Astronomische Nachrichten 1879, Band 96, S. 129.) Bei der Ablesungsvorrichtung des erwähnten Instrumentes bedient man sich einer besonderen Vorkehrung, deren Ausführung hier wohl zu weit führen dürfte. Breusing weist nach, dass diese für die Benutzung des Instruments sehr wichtige Erfindung nicht von Vernier und nicht von Nonius, sondern von Clavius aus Bamberg, einem deutschen Schüler des Portugiesen Nunez oder Nonius, herrührt.

Ich glaube diesen Abschnitt der rein nautischen Abhandlung Breusing's nicht schliessen zu dürfen, ohne der Arbeiten zu gedenken, die sich auf die Sprache des Seemannes beziehen und im 5. Bande des Jahrbuchs des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung 1879 erschienen sind. Der Wortschatz des Seemannes ist entstanden aus einem Gemenge fremdartiger Sprachen. Ist auch die Mehrzahl der Wörter der niedersächsischen Sprache entnommen, so spielen auch die nordischen, die romanischen, ja auch aussereuropäische Sprachen, wie die karaimische und arabische, eine nicht unerhebliche Rolle; wurde ein Gerät oder Werkzeug auf den Fahrten zu einem Volke fremder Zunge als eine praktische Einrichtung übernommen, so ging häufig mit dem Begriffe auch sein Name, oft in sehr verballhornter Gestalt, aus dem fremden Lande in unsere Seemannssprache über. Überraschend ist die sprachliche Gewandtheit Breusing's, sich in dieser Mannichfaltigkeit der Idiome mit sicherem Takte zurecht zu finden, und nur selten hat die Kritik oder das Wort des wissenschaftlichen Freundes kleine Änderungen seiner Übersetzung notwendig gemacht.

Die Sprachkenntnisse Breusing's bezogen sich nach dem ganzen Gang seiner Ausbildung vorzugsweise auf die alten Sprachen, sie befähigten ihn wie keinen anderen, der Geschichte der Nautik der Alten die Grundlagen zu geben, auf denen andere weiter bauen mochten. Schon im Jahre 1882 hat er in einer Besprechung der Arbeit A. Cartault's: *La Trière Athénienne* (Philologische Rundschau II. Jahrgang Nr. 46) die Beherrschung dieses Gegenstandes in hohem Masse bewiesen und bei voller Anerkennung dieser Arbeit auch manche Anmerkung gemacht und begründet. Vier Jahre später erschien dann als das Ergebnis langjähriger wissenschaftlicher Studien

„Die Nautik der Alten“, von den meisten mit Anerkennung, ja Begeisterung begrüsst, von anderen in manchen Punkten mit Widersprüchen aufgenommen. Diesem ersten Teile folgte im Jahre 1889 der zweite Teil, der vor allem „Die Lösung des Trierenrätsels“ und den in geistvoller und überaus ansprechender Weise gegebenen Abschnitt über die „Irrfahrten des Odysseus“ brachte. Beide Abhandlungen haben Breusing's hervorragendes Talent, mit dem Auge des Sachkundigen in das Dunkel der Sage zu sehen, bekundet und ihre Bedeutung wird auch durch den Streit, den einzelne Erklärungen erregt haben, nicht geschmälert, sondern nur klar gelegt. In besonderen Kapiteln werden im ersten Teil das Schiff des Odysseus und die Seereise des Paulus nach der Apostelgeschichte dargestellt. Aus dem zum Teil polemischen Inhalt des zweiten Teiles ist besonders auf Breusing's Versuch, das Trieren-Problem zu lösen, hinzuweisen. Es ist bekannt, dass Breusing auf Grund seiner Kenntnisse mechanischer Gesetze die bisher übliche Auffassung des Trieren-Problems mit Entschiedenheit verwarf und auf dem Grundsatz bestand, dass immer nur eine Reihe von Remen benutzt wurde, die Erklärung der neben einander genannten Thrauten, Zygiten und Thalamiten aber in ähnlicher Weise zu finden sei, wie noch heutigtages an Bord unserer Schiffe Vollmatrosen, Leichtmatrosen und Jungen geführt werden. Zu den philologisch-nautischen Arbeiten gehören endlich noch die in Fleckeisen's Jahrbüchern für klassische Philologie 1885—1887 erschienenen und wohl allgemein mit Freude begrüsstten Abhandlungen: „Nautisches zu Homeros“. In diesen letzteren Arbeiten vor allem tritt die Art der Schlussfolge, wie sie Breusing eigen war, deutlich hervor. Er sucht nirgends das Wort in sprachwissenschaftlicher Weise aus dem Stamm zu erklären, sondern überall geht er mit dem grössten Misstrauen gegen alle Erklärungsversuche der meist nicht sachkundigen Scholiasten nur auf den Begriff, der seinen sachlichen Kenntnissen entsprechend an die gegebene Stelle zu treten hat. Ich glaube aus der Summe der hier gegebenen geistreichen Erklärungen als Beispiel an seine Übersetzung von *πορφύρεος* erinnern zu sollen, das wir so lange und so unpassend mit „purpurn“ oder „purpurrot“ übersetzt haben, wenn es sich auf das Meer, die Woge, den Nebel bezog, während nach Breusing's geistreicher Erklärung es strahlend, glänzend, leuchtend bedeuten muss.

Hatten diese Arbeiten Breusing mitten in die Schar der Philologen gestellt, so dürfen nicht minder die Geographen einen berechtigten Anspruch auf ihn machen, denen er ebenfalls durch kritische Geschichtsschreibung wesentliche Aufschlüsse über die Entwicklung der geographischen Wissenschaften, im Besonderen der Kartographie, zu bieten berufen war. Neben einer kurzen, aber inhaltreichen Abhandlung (Petermann's geographische Mitteilungen, 1880, Heft IV), in der er die „Lebensnachrichten von Bernhard Varenius“, dem grossen Geographen des 17. Jahrhunderts, zusammentrug und über den Lebensgang des Mannes Klarheit verbreitete, sind es besonders die wichtigen Arbeiten über Gerhard Mercator, die

Breusing eine erste Stelle in den geographischen Wissenschaften sichern werden. Im Jahre 1869 hielt er in Duisburg zum Besten des dort zu errichtenden Denkmals Mercators einen Vortrag, der zum ersten Male über das Leben und Wirken dieses Mannes überraschende Mitteilungen brachte; und diesen Forschungen ist es zu danken, dass wir in Mercator jetzt einen Deutschen und zugleich den grössten Kartographen alter Zeiten zu ehren haben. Aus den Legenden, die Mercator nach damaligem Gebrauche den Karten beizugeben pflegte, zeigte Breusing, dass Mercator im vollen Besitz der Theorie der nach ihm benannten und für die Seefahrt so unendlich wertvollen Projektionsart war, auf der die Meridiane einander parallel gezeichnet und die Kurse als gerade Linien einzutragen sind. Ausser dieser wichtigen Kartendarstellung ist Mercator aber auch schon im vollen Besitz einer ganzen Reihe von Projektionsarten gewesen; so ist die äquidistante Polarprojektion, die vielfach den Namen der Postel'schen fälschlich führt und ferner die flächentreue Projektion, die noch oft nach Bonne, einem späteren Benutzer derselben Darstellung, benannt wird, von Mercator schon mehrfach angewandt worden; so hat dieser gedankenvolle Kartograph aber auch die wissenschaftliche Theorie dieser Kartendarstellungen, wie nicht minder die Gesetze für die Winkeltreue, wie sie die stereographische Projektion uns bietet, voll erkannt. Und wenn diese Theorien später von neuem aufgefunden und angewandt wurden, so ist es das unbestreitbare Verdienst Breusing's, die Priorität dieser Entdeckungen für Mercator beansprucht zu haben. Wie ein Geschenk des dankbaren Genius musste Breusing es empfinden, als das Nachforschen nach den Nachkommen des grossen Mannes ihn zu der überraschenden Erkenntnis führte, dass seine eigene Gattin in direkter Linie von Mercator abstammte.

In das Gebiet der Geschichte der Kartographie gehört auch die in Kettler's Zeitschrift für wissenschaftliche Geographie (Band II 1881) erschienene Abhandlung: „La totela de Marteloio und die loxodromischen Karten“, die Breusing selbst für die gelungenste seiner Arbeiten hielt. Unter einer Loxodrome verstehen wir die Linie, von der die Meridiane unter gleichem Winkel geschnitten werden. Sind die Meridiane wahre, so erhalten wir eine rechtweisende Loxodrome, und sind die Meridiane magnetische, so erhalten wir eine missweisende Loxodrome. Breusing wies nun durch weite Überlegungen und Rechnungen nach, dass die italienischen Seekarten dadurch entstanden sind, dass man die missweisenden Loxodromen zu geraden Linien auszog. Sie sind damit das Seitenstück zu Mercator's Projektion, bei der die rechtweisenden Loxodromen als gerade Linien zu zeichnen sind. Mit dieser Arbeit war ein langjähriger Streit um die bis dahin unverständliche Kartendarstellung endgültig entschieden.

Es entsprach der grossen Achtung, die Breusing im Kreise der Geographen genoss, dass im Jahre 1882 an ihn der Wunsch herantrat, für den im folgenden Jahre zu Frankfurt a. M. stattfindenden Geographentag einen „Leitfaden durch das Wiegentalter der Kartographie“ bis zum Jahre 1600 zu verfassen. Die Erfüllung dieses

Wunsches hat dem Verfasser den Dank aller Geographen eingebracht und giebt wie kein anderes Zeugnis von umfassendster Belesenheit.

Wenige Monate vor seinem Tode gab Breusing eine Arbeit heraus, die auf dem Gebiete der Kartographie wohl als eine klassische Arbeit wird bezeichnet werden: „Das Verebnen der Kugeloberfläche“. Breusing verwirft in diesem Werke die Perspektive als Grundlage der Kartendarstellungen und geht in einer ihm ganz eigentümlichen Weise von der Gesichtslinie aus, die vom Standpunkt des Beobachters als Mittelpunkt nach allen Richtungen hin gelegt werden kann. Durch Verlegung dieses Punktes bald in den Pol, bald in den Äquator und durch Festlegung eines gewissen Massstabes für die Eintragung der Entfernungen entstanden die verschiedenen strahligen Gradnetzentwürfe. Setzt man an die Stelle des Punktes einen Hauptkreis der Kugeloberfläche, so ergibt sich auf einfachem Wege eine zweite Gruppe, die säuligen Gradnetzentwürfe. Die überraschend einfache Schlussfolge in der Entwicklung, die mit den denkbar einfachsten Mitteln erreicht wird, führt zu einer wunderbaren Übersichtlichkeit und macht die Lektüre dieses Buches auch für den Laien interessant und fesselnd.

Ich glaube einige Worte über die Art, wie Breusing arbeitete, einfügen zu sollen. Es waren zunächst Notizen, Citate, kurze Bemerkungen, die er zusammentrug, und nur seinem ausserordentlichen Gedächtnis, das uns alle in Erstaunen setzte, war es möglich, den Faden in diesem Labyrinth zu finden. Erst wenn die Gedanken im wesentlichen fertig waren, schrieb er, nun aber in rastloser Arbeit, viele Seiten nieder, um freilich diese dann in mehrfachen Abschriften zu bessern und zu feilen. War die Abhandlung dann fertig, in der Form vollendet, aus einem Guss, dann änderte er auch auf Freundes Rat nur selten ein Wort und war mit dem Ergebnis seines Geistes so verwachsen, dass der Widerspruch ihn aufs äusserste erregte; und wurde er getroffen vom scharfen Wort der Kritik, dann wusste er den Schlag in kräftiger Weise zu parieren und seinerseits zum Angriff überzugehen, und gab insofern dem Worte Recht, dass der Angriff die beste Verteidigung sei.

Es war ein weiter Weg, den ich durch die Arbeiten Breusing's zu führen hatte, aber er macht es begreiflich, mit welcher Anerkennung und Verehrung die bedeutendsten Gelehrten zu dem Manne aufschauten, der ihnen so oft neue Blicke eröffnet und neue Wege gewiesen hatte, und manches Wort dankbarer Gesinnung hat für die Nachgebliebenen die Trauer um den Toten tröstend gemildert. Es war nur ein Tribut der Dankbarkeit, dass Breusing korrespondierendes oder Ehrenmitglied einer Reihe von wissenschaftlichen Vereinen war. Mit besonderer Freude erfüllte es ihn, als er im November 1889 aus seiner alten Museenstadt, von der Georgia Augusta, die Ernennung zum Korrespondenten in der historisch-philologischen Klasse der königlichen Gesellschaft der Wissenschaften erhielt.

Selbstverständlich war Breusing auch vielfach als Sachverständiger bei verschiedenen Anlässen thätig; so wurde seine Ansicht massgebend für die Betonung der Weser gehört; so war er als

Kommissar zu den Beratungen über die Vorschriften, nach denen im Reich die Prüfungen der Seesteuerleute und Seeschiffer abgenommen werden, hinzugezogen; so hatte er vor allem noch in den letzten Jahren seines Lebens die Freude, das Ruderkommando an Bord unserer Schiffe in einem von ihm seit vielen Jahren vertretenen Sinne durchgeführt zu sehen. Während Jahre hindurch, seit dem Untergange des „Grossen Kurfürsten“, das Ruderkommando in der Kaiserlichen Marine und in der Handelsmarine im entgegengesetzten Sinne verstanden werden musste, wird neuerdings das Kommando überall nach der Richtung des Abfallens des Schiffes in Übereinstimmung mit der Richtung, in der das Steuerrad gelegt werden muss, mit Rechts und Links bezeichnet. Diese in erster Linie vom Norddeutschen Lloyd in Vorschlag gebrachte Änderung hat im Kreise älterer Seeleute vielfach Widerspruch gefunden, die schnelle und leichte Einführung des neuen Kommandos hat den jüngeren Seelenten aber wohl Recht gegeben, die der Änderung allgemein zustimmten.

Ich würde dem Lebensbilde Breusing's nicht gerecht werden, wenn ich nicht seinem Auftreten in politischen Fragen noch einige Worte widmete. Wie in allem, so war auch in dieser Hinsicht sein Bild scharf gezeichnet. Mit tiefer Überzeugung hielt er von Jugend auf an der Begeisterung für ein einiges deutsches Vaterland fest und sah in Bismarck den Helden, der der führende Geist auf diesem Wege sein musste. Im scharfen Kampfe vertrat er von 1864 an die Partei dieses Mannes; und bekannt ist es, wie er seinem im Juli 1866 geborenen Sohn trotz des Widerspruchs des Standesamtes den Namen Bismarck beilegte und in hoher Freude über die siegreichen Tage den Namen Siegfried hinzufügte. Mit Stolz nannte er sich einen Ultra-Bismärcker; mit tiefer Trauer erfüllte es ihn, als der grosse Kanzler von der Stätte ruhmvollster Wirksamkeit abberufen wurde. Auch in Bremens Bürgerschaft bildete er Jahre lang eine eigenartige Persönlichkeit, als streitbarer Mann wusste er auch in heftigem Kampfe doch stets mit witzigem Wort die Lacher auf seine Seite zu bringen. Manches treffende Wort, manch geistreicher Scherz wird im Gedächtnis nicht nur der Zeitgenossen haften bleiben. Und als am Ende der 70er Jahre die Woge sozialdemokratischer Erregung auch in unserer Stadt hochschlug, da war es wieder Breusing, der furchtlos in ihre Versammlungen ging und selbst dem Gegner die Anerkennung seiner Gründe abrang. Die Höhe seines politischen Auftretens bildete wohl die Rede, die er am Sedantage des Jahres 1874 hielt, als er, von einer Reise durch die Schlachtfelder Elsass-Lothringens heimkehrend, seinen Zuhörern in markigen Zügen die Geschichte des preussischen und deutschen Volkes aufrollte und am Schluss von dem königlichen Worte: „Welche Wendung durch Gottes Führung!“ zu den von der ganzen Versammlung gesungenen Klängen des „Nun danket alle Gott“ überleitete.

Am 1. Oktober 1877 erlebte Breusing den Tag, an dem er als den Lohn langer Arbeit das neue Gebäude der Seefahrtsschule einweihen konnte, und voll Dankes hegte er den Wunsch, in diesen

ihm so lieben Räumen 10 Jahre noch verleben zu dürfen: genau 15 Jahre später, am 1. Oktober 1892, geleitete den am 28. September Entschlafenen eine zahlreiche Trauerversammlung von dieser Stätte seines Wirkens hinaus zur letzten Ruhe. Voll Dankbarkeit hat er sein Leben hindurch in Frömmigkeit und Liebe das Wort seines Gottes gesucht und voller Freude es empfunden, als er auch dem Theologen in der Darstellung der Reise des Apostel Paulus einen Dank für die Stunden innerer Erbauung widmen durfte. Bis in die Tage seiner Jugend zurück sind in Briefen und Tagebüchern Worte des tiefsten Glaubens zerstreut, und mit Eifer hat er lange Jahre hindurch an kirchlichen Versammlungen teilgenommen.

Wir alle, die wir den Mann gekannt haben, wie er hochauferichtet, bis zum hohen Alter in jugendlich frischem Auftreten, mit scharfem Blick, mit sicherem Wort und geistreichem Witz uns entgegentrat, haben von ihm den Eindruck eines bedeutenden Mannes, eines eisenfesten Charakters gewonnen; und wenn es nicht immer Liebe war, die zu ihm hinziehen mochte, so war es doch Hochachtung, die uns alle mit ihm verbinden musste.

Nun sind die Schlacken von ihm gefallen, und nur kleinliche Gesinnung wird aus diesen die Erinnerung aufbauen wollen. Aber bleiben wird in den Herzen seiner Schüler das Gedächtnis an den Lehrer, der in klaren Worten Weisheit zu geben, der aber auch mit Humor die Frische des Geistes zu erhalten verstand; bleiben werden die Arbeiten, die auf weite Gebiete zerstreut überall Anerkennung gefunden, stets Anregung und Förderung gegeben haben. „Ich bin nur ein Navigationslehrer, das aber glaube ich auch in vollem Masse zu sein“, pflegte Breusing zu sagen. Er ist es im weitesten Sinne des Wortes gewesen, nicht nur in der Enge des Lehrzimmers, sondern in gleichem Masse auf dem weiten Felde der Wissenschaft!