

macht gewendet, hoffentlich nicht ohne Erfolg. Feste Zusicherungen sind von Berthold Auerbach in Dresden, von Dingelstedt in Weimar, Dr. Wisting und Prof. Wuttke in Leipzig eingegangen.

Leipzig hat es sich wieder nicht nehmen lassen die Initiative zu ergreifen, die Verehrer Lessings haben heute Gelegenheit ihr Scherlein beizutragen.

Eine besondere Anregung für eine so gute Sache ist in Leipzig überflüssig.

Ein Leipziger — Admiral.

Der Befehlshaber der ehemaligen deutschen Flotte, Karl Rudolf Bromme (genannt Brommy), starb am 9. Januar d. J. zu St. Magnus bei Lesum, sechsundfünfzig Jahre alt. Seine Schicksale waren merkwürdig und abenteuerlich genug. In der fast nur eine Vorstadt von Leipzig bildenden Ortschaft Anger am 10. September 1804 geboren, machte er frühzeitig schon seine besondere Lust, zur See zu gehen, bemerkbar, und auch der Widerspruch seiner Familie vermochte ihn nicht auf andere Gedanken zu bringen. Mit vierzehn Jahren ging er nach Hamburg, um sich auf der dortigen Navigationschule für seinen künftigen Beruf vorzubereiten, und auch praktische Kenntnisse in demselben erwarb er sich bald durch eine Reise nach Westindien, die sich rasch hintereinander noch zweimal wiederholte. Sein Examen fiel glänzend aus, und er begann nun unter amerikanischer Flagge zu dienen, indem er mehrere Jahre fast ununterbrochen auf Fahrten nach Indien, Südamerika, Asien und Afrika zu Schiffe war. Während dieser Touren widmete er sich mit großer Vorliebe dem militärischen Theile der Seewissenschaft und die erste Gelegenheit, die sich ihm darbot, benutzte er, um in die Kriegsmarine zu treten. Der englische Lord Cochrane übernahm nämlich im Befreiungskriege der Hellenen den Oberbefehl der griechischen Flotte, und ihm folgte Brommy 1827 als erster Lieutenant der Fregatte „Hellas“ auf den Schauplatz des Kampfes. Sein Wirken war dort ein ungemein verdienstliches. Bald wurde er zweiter Commandant der unter seiner Beihülfe den Türken abgenommenen Corvette „Hydra“, und das Jahr 1828 brachte dem eben erst vierundzwanzigjährigen Jüngling bereits die Ernennung zum Fregatencapitain. Als solcher nahm er, nach einander die beiden Dampfschiffe „Unternehmung“ und „Ausdauer“ befehlighend, noch an vielen Kämpfen bis zur Beendigung des Krieges 1829 siegreichen Antheil; 1831 ward er sodann zur Organisation der griechischen Seemacht ins Marineministerium berufen, und von 1833—36 bekleidete er die Stelle eines Mitgliedes der Seepräfectur und Hafencapitains in Paros. Später übertrug ihm die Regierung noch das Commando der Militärschule im Piräus, der eine Marineschule beigelegt werden sollte, für die Brommy den Plan ausgearbeitet hatte. Doch kam derselbe, weil die nöthigen Geldmittel fehlten, schließlich nicht zur Ausführung, und Brommy erhielt den Vorstoß im Marine-Kriegsgericht, der jedoch nur als Ehrenamt anzusehen war. Factisch wurde der verdiente Mann „in Disponibilität versetzt“, und so erhielt er Zeit und Gelegenheit, sich nun auch schriftstellerisch hervorzuthun. Den Erfolg seines 1848 erschienenen Buches über „die Marine“ konnte er selber nicht ahnen. Er dachte wohl kaum mehr daran, daß er einst wieder in sein Vaterland zurückkehren und dort noch einer der vielgenanntesten volksthümlichsten Männer der Gegenwart werden würde, und doch geschah es so. Es war die Zeit, in der die deutsche Nation mit dem Plan der Gründung einer eigenen Flotte umging. Die erste von Hoffstein ausgehende Anregung dazu ward aller Orten mit Jubel begrüßt, und die freiwilligen Sammlungen von Geldbeiträgen verhießen die Erfüllung kühner patriotischer Hoffnungen. Im Reichsministerium bildete sich eine Marinecommission, und diese, der Brommy's Schrift bekannt worden war, berief den deutschen Autor des trefflichen Buches von Athen nach Frankfurt und sandte ihn dann mit Bewilligung des Parlaments nach Bremerhaven, wo er ein Seearsenal gründen und den Bau einer nationalen Flotte ganz selbstständig leiten und überwachen sollte. Die Aufgabe war schwer und verlangte die seltensten Eigenschaften, so wie gediegene technische und praktische Kenntnisse im Marinefach. Brommy besaß das alles, und ob er gleich nur allein auf sich angewiesen war, und kein anderer Seeofficier, der jemals schon ein Kriegsschiff betreten, ihm zur Seite stand, machte er es doch binnen drei Monaten möglich, daß die schwarzrothgoldene Flagge auf einem Kriegsschiffe wehte. Es war das ein Ereigniß, das überall im deutschen Lande Begeisterung erweckte, und Brommy ward in jener von wunderbaren Hoffnungen bewegten Zeit ein Held des Tages und nationaler Charakter. Sein Titel war der eines Capitains zur See der deutschen Reichsmarine und Seezeugmeisters für die Ost- und Nordseeküsten; später ernannte ihn der Reichsverweser auch noch zum Commodore und endlich zum Contreadmiral; aber diesem Titel sollte bald genug wieder das Amt fehlen. Das traurige Schicksal der deutschen Flotte ist bekannt; trauernd und mürrisch vergrub sich Brommy in einen Winkel der Erde, wo er die letzten Jahre seines Lebens in tiefer Zurückgezogenheit verbrachte. Die

Schmach, welche im Scheitern und Fallenlassen des hochherzigen und großartigen Unternehmens lag, hat Niemand so hart und bitter empfunden, als der erste deutsche Admiral. (Cort's „Europa“.)

Was der Mensch ist.

Nirgends herrscht mehr Mannichfaltigkeit, als in der Nahrung der verschiedenen Völker und in ihren Lieblingsgerichten. Ein Italiener begnügt sich mit einer Handvoll Brod und Trauben und ein Hindu nimmt dann und wann zwischen Sonnenaufgang und Untergang einen Löffel voll Reis; dagegen kann ein Eskimo 20 Pfund Fleisch in einem Tage verschlingen und ein russischer Zatar ist in 24 Stunden 40 Pfund. Capitain Cochrane erwähnt sogar in seinen Reisen eines solchen, der in der genannten Zeit das Hinterviertel eines starken Ochsen verzehrte und dazu noch 20 Pfund Fett nebst einer verhältnißmäßigen Quantität geschmolzener Butter als Getränk; drei Leute desselben Stammes — der Jakuten — halten es für eine Kleinigkeit, ein ganzes Rennthier auf einen Sitz bis auf die blanken Knochen zu vertilgen. In London und in New-York kommt täglich auf einen Kopf im Durchschnitt ein halbes Pfund Fleisch, in Paris nur ein Sechstel und in den Dörfern und auf dem Lande in Frankreich ein noch kleinerer Bruchtheil; indessen auch eines Irlands Knochens und Muskeln entstehen nur aus Kartoffeln und nicht aus Fleisch, und der kräftige Bergschotte baut seine gigantischen Glieder auf aus Suppe, Kohl und Whisky. Fleischnahrung ist also nicht absolut nothwendig, auch nicht für Nordländer, zumal wenn sie es verstehen, mit chemischem Instinct hinreichende Ersatzmittel zu finden und die Stoffe einzeln sich einzuverleiben, welche in einem rechtshaffenen Stück Rind- oder Hammelfleisch vereinigt sind.

Nahrung ist unter uns gar ungleich vertheilt. Hier ist ein armer Mann, der seinen Kindern niemals so viel geben kann, sich herzlich satt zu essen; dort der Reiche, der mit allen erdenklichen Delicessen sich überfüllt. Auf der einen Seite Lazarus mit nie gestilltem Hunger, auf der andern „der reiche Mann“. Mannichfaltiger aber noch als die Menge ist die Art. Ohne Grenzen sind die wunderlichen Leckerereien der verschiedenen Völker. Für die Neubraunschweiger hat die Schnauze oder die weiche Nase eines Muthieres einen ganz besondern Reiz. Hai-Finnen und Fischmagen, noch nicht ausgebrütete Enten und Hühnchen, Seeschnacken und Vogelnester — alles Das steht bei den Chinesen hoch im Preise. Die Eskimos schmelzen in Talglütern, für sie eine ausländische Delicess, und der Abissinier berauscht sich in rohem Fleisch und Blut, die in ihrer Art eben so berauscht sind, als gebranntes Wasser. In Paris war man jüngst toll auf Pferdefleisch und auf der Ausstellung von 1851 zeigte und verkaufte Brochieri deliciose Kuchen, Pasteten und Bonbons von Ochsenblut, die mit den berühmten marrons glacés oder dem üblichen Zuckerwerke der Conditoreien wetteiferten. Wir sind versucht, dies für den höchsten Triumph der Kunst zu halten. Fleisch-Zwieback, in Texas für den Gebrauch der amerikanischen Marine gefertigt, war ebenfalls ausgestellt; er sah aus wie hellbräunlicher Zuckerkuchen und ein einziges Pfund davon enthält fast mehr Nahrungsstoff als fünf Pfund einer gewöhnlichen Fleischspeise. Taschenbouillon ist ein anderes Beispiel; auch hier steht die nährende Kraft außer allem Verhältniß zur Masse. Eben so ist der den Nordpolar-Reisenden so wohlbekannte Pemmican von reinem pulverisirten Fleisch, gemischt mit Zucker, Fett und kleinen Rosinen. Die Siamesen trocknen das Fleisch der Elefanten, so wie Deutschland sein Rind- und Schweinefleisch in den Rauch hängt. Cuba füttert seine Sklaven mit getrocknetem Fleisch, das in enormen Quantitäten aus Buenos-Ayres und den Vereinigten Staaten eingeführt wird, ein Handel, der durch ganz Amerika lebhaft und mit Vortheil betrieben wird und sich auch bis nach Europa ausdehnt, das für seinen Theil eine hübsche Menge davon consumirt.

Die wunderbarsten Beispiele von Feinschmeckerei bietet aber wohl der hohe Norden. Robben-Sped und dazu das noch nicht wiedergekautete Futter eines Rennthieres als Bei-Essen oder Salat, Wallfischhaut, in Würfel geschnitten und süß wie Cocosnuß, Wallfisch-Gaumen, noch mit dem Fischbein d'ran, fast wie Rahmkäse duftend und Lusti-Zucker genannt — das waren einige der Hauptgerichte eines Lusti-Bankets. Bei einem Feste, das mehrere vornehme Grönländer gaben, kam halb rohes und fauliges Robbenfleisch, fauliger Wallfischschwanz, eingemachte Krähenbeeren, gemischt mit dem Darmsaft eines Rennthieres, und abermals eingemachte Krähenbeeren mit Fischthran auf den Tisch. Wallros ist ein gutes Essen, es schmeckt wie grobes Rindfleisch, und Wallrosleber roh ist ein Gericht, bei dem man poetisch schwärmen kann. Gefrorener Seehund ist ausgezeichnet als Imbiß auf Reisen, und wenn er faulig wird, nachdem er den ganzen Sommer über mit Gras bedeckt gelegen hat, ist er ein beliebtes Winteressen. Aus Rennthiermagen bereitet man eine Speise, „vorakuk“ oder „das Eßbare“ genannt; man schickt davon seinen Nachbarn und guten Freunden, wie man dies bei uns mit feinem Wild und Früchten

thut.
Thro
Win
Eiern
See
Ein
derse
mach
ist
einer
lich
mach
mos
Ren
Wit

just
Leck
sie
Hic
trän
lebe
häß
wei
seh
fleis
ihre
mi
daß
die
Ue
sch
ge
wi
S
Fr
un
F
m
Z
te
li
L

9
K
st
E
ei
C
C
9
n
9
f

9
f

9
f