

# EIN DEUTSCHER SCHIFFSARZT IN NIEDERLÄNDISCHEN DIENSTEN

Die Seereise des Friedrich Wilhelm Christoph Hetzel  
von Amsterdam nach Ostasien 1860 bis 1862

VORGESTELLT VON URSULA FELDKAMP

Auf deutschen Seglern der Handelsschiffahrt des 19. Jahrhunderts waren Schiffsärzte in der Besatzung nicht üblich. Auch bei mehrjährigen Seereisen mit bis zu vier Monate währenden ununterbrochenen Seezeiten hielten Reeder, Kapitäne wie auch Seerechtler die Bereitstellung eines Schiffsarztes für entbehrlich. Dabei brachte die gefahrvolle Schiffsarbeit vielerlei Verletzungen der Besatzungsmitglieder mit sich, und Infektionen oder Tropenkrankheiten taten ein übriges dazu, daß viele Seeleute ihre Heimat nicht wiedersahen, auch wenn ihr Schiff wohlbehalten dorthin zurückkehrte. Bei dieser Haltung der Schiffseigner und Kapitäne muß man sich jedoch vor Augen führen, daß es im 19. Jahrhundert einen Anspruch auf medizinische Versorgung für jedermann nicht gab. Neben den approbierten Ärzten, die in Deutschland seit 1808 ein vierjähriges einheitlich geregeltes Medizinstudium absolvieren konnten, gab es ein Heer von unterschiedlich ausgebildeten »Medizinalpersonen«, die bei Erkrankungen in Anspruch genommen wurden. Einen approbierten Arzt zu Rate zu ziehen, war für die meisten Menschen zu teuer und wurde von vielen nur dann in Erwägung gezogen, wenn es auf Leben und Tod ging.

Ein erfahrener Schiffskapitän, der jahrelang Besatzung und Passagiere medizinisch versorgt hatte, konnte durchaus über eine gewisse Erfahrung auf diesem Gebiet verfügen. Enthielt zum Beispiel die Medizinkiste eine mit mangelhaften oder falschen Mengenangaben versehene Gebrauchsanweisung, was mitunter vorkam, so hätte ein solcher Kapitän dies sicher bemerkt und korrigiert. Unter diesen Voraussetzungen bestand für die deutschen Reeder keine Veranlassung, auf ihren Handelssglern einen zusätzlichen Mann vom Rang eines Offiziers, gut bezahlt und dabei ohne kontinuierliche Beschäftigung, einzustellen. Auch auf deutschen Auswanderersegeln, die seit den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts in stetig zunehmender Größe vor allem von Bremerhaven, Cuxhaven und Hamburg aus nach Amerika fuhren und für die Überfahrt gewöhnlich vier bis sechs Wochen brauchten, war noch bis 1898 der Kapitän gleichzeitig der Arzt. Erst dann wurde in den Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft zwingend festgelegt, daß Passagierschiffe mit mehr als 100 Personen oder mehr als 50 Passagieren an Bord einen ausgebildeten Arzt mitführen mußten.<sup>1</sup>

In den Niederlanden wurde dies etwas anders betrachtet. Auf den mit Kanonen ausgerüsteten großen Handelsfahrern, die seit dem 17. Jahrhundert in großer Zahl in die niederländischen Kolonien nach Ostindien fuhren, gehörten ein Schiffschirurg sowie mehrere sogenannte Barbieri selbstverständlich zur oft mehr als 300 Mann zählenden Besatzung, die militärisches Gerät wie auch Segel gleichermaßen bedienen mußten. Auf den extrem langen Reisen nach Batavia und Australien mußte man mit Kranken, dem Ausbruch von Seuchen, Tropenkrankheiten oder im Verteidigungsfall auch mit Verwundeten rechnen.<sup>2</sup> Ab 1820 wurde in den Niederlanden vorgeschrieben, daß jedes nach Ostindien bestimmte Schiff, das Passagiere an Bord hatte, einen Arzt an Bord haben mußte, der vor der Gesundheitskommission zu Dordrecht eine Prüfung ablegen mußte.<sup>3</sup> Bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts war die Ausbildung der Schiffschirurgen und Barbieri nicht reglementiert, und viele Kurpfuscher<sup>4</sup> nutzten eine Überfahrt als Schiffsarzt nach Ostasien, um sich dort als Apotheker selbständig zu machen.<sup>5</sup> Auch die Ausstattung der Medizinkisten auf niederländischen Schiffen war bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts völlig unzureichend, bestand aus den Präparaten, die der Erste Chirurg für mitnehmerswert erachtete und selbst einkaufte, und wurde nur unzuverlässig geprüft.<sup>6</sup> 1816 wurden in Holland Verordnungen erlassen, die die Ausbildung der Schiffsmédiziner regelten. Sie mußten sich seitdem im Marinehospital in Enkhuizen sowie den Hochschulen Leuven und Leiden einer Ausbildung unterziehen, die der Marine unterstand. Seit 1829 wurde die Ausbildung der Schiffschirurgen auf eine Akademie in Utrecht konzentriert, wo die »Gesundheitsoffiziere« – wie sie seit 1842 hießen – vier Jahre lang ausgebildet wurden. Danach stieg langsam das Ansehen der niederländischen Schiffschirurgen, während die Amsterdamer und Rotterdamer Reeder zuvor lieber deutsche approbierte und wissenschaftlich ausgebildete Ärzte eingestellt hatten.<sup>7</sup> Daß man 1860 längst den eigenen Ärzten etwas zutraute, belegt auch das hier vorgestellte Briefkonvolut. Dennoch gab es auch weiterhin deutsche Ärzte, die versuchten, in der niederländischen Handelsschiffahrt Arbeit zu finden. Diese Form der Hollandgängerei hat es offenbar auch in den 50er und 60er Jahren des 19. Jahrhunderts noch gegeben.

In einer flammenden Rede gegen das Engagement von Schiffszärzten in der deutschen Handelsschiffahrt, die der seinerzeit bekannte und einflußreiche Bremer Navigationslehrer Arthur Breusing in seinem Vorwort zur »Gemeinfaßlichen Heilkunde für Schiffsoffiziere«<sup>8</sup> im Jahre 1856 vorstellte, behauptete dieser angesehene Kapitän, daß Ärzte für die Seefahrt nichts taugten. Dabei empörte er sich auch über die deutschen Ärzte in niederländischen Diensten: *Man hat viel darüber gestritten, ob es nicht rathsam sein möchte, den Schiffen, namentlich solchen, die Auswanderer fahren, einen besonderen Schiffsarzt mitzugeben. Wer die Verhältnisse genauer kennt, wird dies entschieden verneinen. Niemand wird glauben, daß man bei den Entbehrungen, denen jeder Seefahrer ausgesetzt ist, und wäre es auch nur das Verzichtleisten auf Familienleben, bei dem Mangel an Beschäftigung und damit der Ausbildung im Berufe, bei der immer nur temporären Versorgung u.s.w. tüchtige junge Leute als Schiffszärzte bekommen würde, höchstens wie in Holland, leichtsinnige junge Leute, den Ausschluß deutscher Universitäten.*

Immerhin räumt der Navigationslehrer ein, *daß es sich empfiehlt, den jungen Leuten, die sich zu Schiffsoffizieren heranbilden, während des Besuchs der Steuermannschule Gelegenheit zu geben, sich wenigstens die Handgriffe einiger chirurgischer Hilfsleistungen, z. B. des Schienenanlegens u. dgl. anzueignen.*<sup>9</sup>

### *Der Schiffsarzt Friedrich Wilhelm Christoph Hetzel*

Für den 25jährigen Friedrich Wilhelm Christoph Hetzel, der 1860 sein Medizinstudium in Erlangen mit dem Staatsexamen abgeschlossen hatte, waren das keine guten Aussichten.

Seine Eltern, der Stadtpfarrer Johann Caspar Hetzel aus Merkendorf bei Ansbach und seine Frau Juliana Augusta, geb. Esper, hatten gehofft, ihr Ältester von acht Kindern werde eine Arztpraxis eröffnen. Doch nun bekam Hetzel an Land *wegen Überfüllung des Berufes*<sup>10</sup> vorerst gar keine Gelegenheit, zu praktizieren und beschloß deshalb, eine Weile als Schiffsarzt Erfahrungen zu sammeln.

Auf deutschen Schiffen hätte er wohl kaum eine Chance gehabt, also entschloß er sich, in Amsterdam sein Glück zu versuchen. Hier gelang es Hetzel nach einiger Zeit, bei einer holländischen Reederei eine Anstellung als Schiffsarzt zu bekommen. Über seine dortige Stellensuche und seine zwei Jahre dauernde Fahrzeit nach Ostasien hinterließ er Briefe an seine Mutter, die in der Familie aufbewahrt wurden und heute einen Eindruck geben über seinen beruflichen Alltag auf dem Segler ANNA DIGNA. Diese Quelle ist das einzige bekannte Selbstzeugnis eines deutschen Arztes in der sogenannten Hollandgängerei des 19. Jahrhunderts.

Breusings oben geäußerte Ansicht über den Charakter deutscher Ärzte in niederländischen Diensten kann durch die Briefdokumentation des Schiffsarztes Wilhelm Hetzel nicht bestätigt werden. Auch wenn aus den Briefen an seine Mutter tatsächlich hervorgeht, daß Abenteuerlust der Hauptantrieb für sein Reiseunternehmen gewesen ist, so belegen sowohl seine Aufzeichnungen wie auch die spätere langjährige erfolgreich betriebene Arztpraxis in Erlangen am Nürnberger Tor<sup>11</sup>, daß er seinen Beruf sehr ernst nahm und sein Handwerk verstand. Im englischen Hafen Cardiff, aber auch später in Hongkong und anderen ostindischen Häfen wurde er durch Empfehlungen der Kapitäne von Schiff zu Schiff bekannt und machte sich auch dort – als Freiberufler sozusagen – nützlich.

Leider hat Hetzel in seinen Briefen weder seine Behandlungsmethoden an Bord noch gesundheitsfördernde oder vorbeugende Maßnahmen geschildert. Über den Körper wurde im 19. Jahrhundert sowieso möglichst nicht gesprochen, so daß es nur natürlich war, wenn Hetzel seiner Mutter über die Geschlechtskrankheiten und andere Unpäßlichkeiten der Seeleute nichts berichtet hat. Als behandelte Krankheit wird von ihm lediglich Typhus erwähnt. Glücklicherweise gibt es Quellen anderer Art, die Krankheiten und ihre Behandlung an Bord von Seglern in weltweiter Fahrt thematisieren. Vor allem Marineärzte haben im 18. und 19. Jahrhundert ihre medizinischen Erkenntnisse auf Segelschiffen auf ihren Reisen oder Forschungsexpeditionen wissenschaftlich ausgewertet und ihre Ergebnisse publiziert.<sup>12</sup>

Wir können aus dem Briefkonvolut jedoch einiges über die Arbeitsbedingungen und beruflichen Möglichkeiten von Schiffsärzten auf Großer Fahrt erfahren.

Die erhaltenen Briefe des Schiffsarztes Friedrich Wilhelm Christoph Hetzel befinden sich heute im Besitz seines Urenkels, Dr. Horst Hetzel, und wurden dem Deutschen Schifffahrtsmuseum durch das Tagebucharchiv Emmendingen vermittelt.<sup>13</sup> Es handelt sich um ein Konvolut von zehn Briefen sehr unterschiedlicher Länge. Es ist nicht möglich, die Quelle insgesamt vorzustellen, da hier nur die Aussagen zum Beruf des Schiffsarztes ausgewertet werden sollen. Kopien der Brieforiginale und ihrer Transkription von Horst Hetzel befinden sich im Archiv des Deutschen Schifffahrtsmuseums.

Einleitend werden die ersten Briefe Hetzels ausführlicher vorgestellt, in denen die Beweggründe für die Reise, die Stellensuche in Amsterdam, Hetzels Ausrüstung als Schiffsarzt sowie die Strandung der ANNA DIGNA vor Portsmouth geschildert werden. Von neuen Eindrücken überwältigt, zeigt sich der Chronist in diesen ersten Briefen sehr viel mitteilbarer als im weiteren Verlauf der Reise. Spätere Briefe schrieb Hetzel vor allem von den Häfen aus, die sein Schiff anlief. Seine Berichte umfassen mal eine, mal vier oder auch sechs handgeschriebene Seiten und enthalten, wenn überhaupt, sehr knappe Schilderungen der Häfen von Portsmouth, Hongkong, Manila etc. Sie befassen sich zumeist mit der Reise-

route, der Situation des Schiffes, seiner Ladung sowie der persönlichen Situation des Chronisten.

Hetzel steht damit nicht in der Tradition vieler anderer Autoren von Seefahrtserinnerungen und Briefen des 19. Jahrhunderts, denen es in ihren Berichten darum geht, den Angehörigen daheim ein möglichst detailliertes Bild ihrer Lebenssituation und der bereisten Länder und ihrer Bewohner vorzustellen.<sup>14</sup> Dies, sagt Hetzel, könne man besser in Reiseführern nachlesen. Seine Briefe schreibt er immer im nachhinein, zum Teil mit großem zeitlichen Abstand von den beschriebenen Ereignissen. Er hat also nicht, wie es viele Schiffsreisende seiner Zeit zu tun pflegten, ein Bordtagebuch oder Schiffsjournal geführt.<sup>15</sup> Entsprechend gering ist die Detailfreudigkeit der Briefe.

Sie enthalten natürlich vielerlei persönliche Ansprache an die Mutter, mit dem Ziel, ihre Sorge um den Sohn zu vermindern und seine Verbundenheit zu ihr und den übrigen Angehörigen auszudrücken. Das Erlebnis der Seekrankheit, Stürme, Havarie und anderes Ungemach, typische Begleiterscheinungen einer Segelschiffsreise im 19. Jahrhunderts also, finden wir selbstverständlich auch bei Hetzel. Doch all dies hier wiederzugeben, würde wiederholen, was in Selbstzeugnissen vielfach geschildert und auch publiziert wurde.<sup>16</sup>

Die ANNA DIGNA war eine große Bark, die auf den Transport von Fracht und Passagieren eingerichtet war. Sie wurde 1855 in Ridderkerk bei Rotterdam für die Reederei Blaauw & Co. mit 942 Tonnen Tragfähigkeit erbaut. Bis zu ihrer Strandung in Ostindien im Jahre 1872 wurde das Schiff von demselben Eigner bereedert. Schiffsführer der ANNA DIGNA war von 1856 bis 1867 Kapitän Ouman.<sup>17</sup>

Nach den Schilderungen von Hetzel besaß das Schiff *schöne Kajüten für die Passagiere, 3 sehr schöne Gemächer für den Kapitän und einen Salon mit großen Spiegeln zum Aufenthalt untermits*.<sup>18</sup> Die vergleichsweise große Besatzung bestand aus dem deutschen Kapitän Ouman, drei Steuerleuten, einem Koch, einem *Hausmeister* [Proviantmeister?] und 28 *Matrosen aus aller Herren Länder*.<sup>19</sup>

Gemäß den noch wenig erschlossenen Verkehrswegen zu Lande legte Hetzel einen großen Teil der Reise nach Amsterdam mit dem Dampfschiff zurück. Sein Urenkel, Horst Hetzel, gab seiner Transkription des Briefkonvoluts den nachstehenden Titel.

### *Die Seereise des Dr. Wilhelm Hetzel von Amsterdam über Hongkong nach Australien und Java in den Jahren 1860-1862 erzählt in Briefen an seine Mutter*

*Amsterdam, den 10. August 1860*

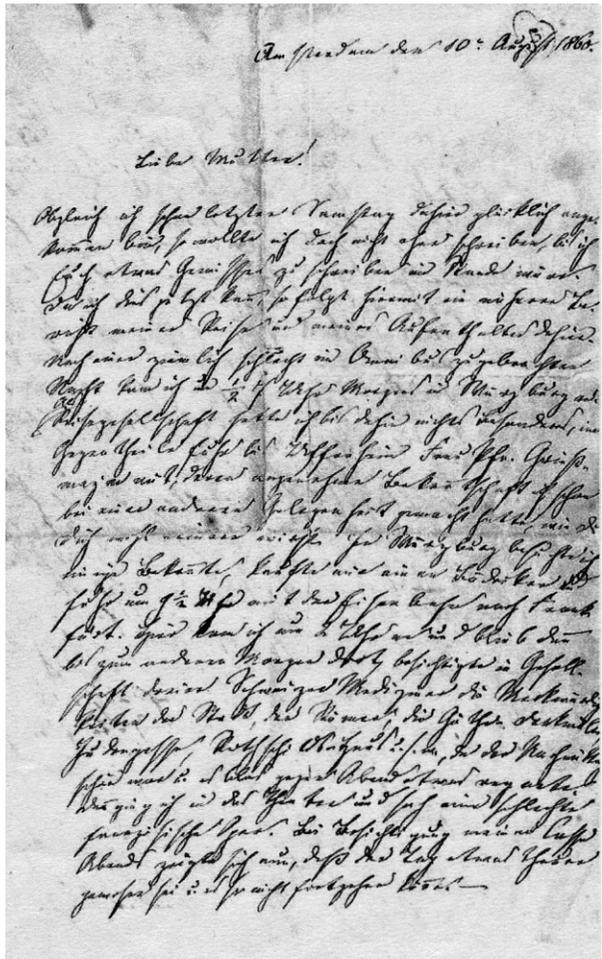
*Liebe Mutter!*

*Ogleich ich schon letzten Samstag dahier glücklich angekommen bin, so wollte ich doch nicht eher schreiben, bis ich Euch etwas Gewisses zu schreiben im Stande wäre. Da ich dies jetzt kann, so folgt hiermit der nähere Bericht meiner Reise und meines Aufenthaltes dahier.*

*Nach einer ziemlich schlecht im Omnibus zugebrachten Nacht kam ich um 1/2 7 Uhr Morgens in Würzburg an. Als Reisegesellschaft hatte ich bis dahin nichts Besonderes, im Gegentheil fuhr bis Uffenheim Frau Pfr. Gaußmayer mit, deren angenehme Bekanntschaft ich schon bei einer anderen Gelegenheit gemacht hatte, wie Du Dich wohl erinnern wirst. In Würzburg besuchte ich einige Bekannte. kaufte mir einen Bäderer, und fuhr um 9 1/2 Uhr mit der Eisenbahn nach Frankfurt. Hier kam ich um 2 Uhr an und blieb dann bis zum anderen Morgen dort, besichtigte in Gesellschaft dreier Schweizer Mediziner die Merkwürdig-*



Dr. Friedrich Wilhelm  
Christoph Hetzel



Die erste Seite des Briefes vom 10.  
August 1860

keiten der Stadt, den Römer, die Goethe-Denkmal, Judengasse. Rothschildhaus. u.s.w., da der Nachmittag schön war u. es bloß gegen Abend etwas regnete. Dann ging ich in das Theater und sah eine schlechte französische Oper. Bei Besichtigung meiner Casse Abends zeigte sich nun, daß der Tag etwas theuer gewesen sei. und so nicht fortgehen könnte.

Am anderen Tage (Freitags) fuhr ich mit der Eisenbahn bis Mainz und von da von 9 Uhr Morgens bis Abends 6 Uhr mit dem Dampfschiff nach Köln. Diese herrliche Reise den Rhein hinab will ich Dir nicht näher beschreiben. denn Neues kann ich in der kurzen Zeit nicht beifügen und das Übrige ist in jedem Reisebuch zu finden. Das Wetter war ziemlich günstig und nur bei Mainz und bei Coblenz hatten wir sehr starken Regen, so daß ich von beiden Städten sehr wenig sah, doch die schönsten Parthien vom Rhein, Bingen, konnten wir, da bloß ein starker Wind ging, ganz schön auf dem Verdeck genießen.

Das theure Leben auf dem Dampfschiffe habe ich nicht erprobt, da ich auf demselben nichts als ein Butterbrödchen mit Käse aß und mein [unleserliches Wort] dazu trank. In Köln ziemlich müde angekommen, besah ich mir noch den Dom und die neue, großartige Rheinbrücke, und ging dann in meinem nicht üblen und verhältnismäßig billigen Gasthaus bald zu Bett.

Des anderen morgens (Samstags) früh um 6 Uhr fuhr ich mit dem Dampfschiff weiter bis Arnheim, wo ich abends um 6 Uhr anlangte. An diesem Tage war durchweg schlechtes Wetter und ich mußte den größten Teil desselben unten in der Kajüte zubringen, wo wenig und nicht sehr genießbare Reisegesellschaft, darunter auch ein junges, neuvermähltes Paar und ein Engländer war, mit welchem ich ein bißchen englisch zu sprechen versuchte, was auch so ziemlich ging. An der holländischen Grenze bei Emmerich kamen die holländischen Grenzwächter auf unser Schiff und visitirten unsere Pässe und unsere Sachen, ob sie nichts Verzollbares fänden, was aber nicht der Fall war. In Arnheim blieb ich dann bis  $\frac{1}{2}$  8 Uhr, aß, da ich noch den ganzen Tag nichts gegessen hatte, sondern bloß eine Tasse Kaffee getrunken hatte, ein Beefsteak und trank dazu eine Flasche holländisches Bier. Preis 1fl 24c. das gab schöne Aussicht auf billiges Leben in Holland, auch war das Beefsteak ausgezeichnet, sehr groß und dick und beinahe auch ganz roh, so wie ich es wünsche. - Nun fuhr ich mit der Eisenbahn nach Amsterdam, wo ich um 11 Uhr anlangte und in das mir empfohlene Hotel fuhr.

Am Sonntage wollte ich meinen Brief an Hr. Josephthal abgeben und daran gehen meine Sachen zu besorgen. Aber ich erfuhr, daß an diesem Tag alle Comptoire geschlossen sind und auch die meisten Leute sich außerhalb der Stadt aufhielten. Ich machte deshalb gar keinen Versuch sondern suchte mich so in der Stadt zu orientieren, was mir auch mit Hilfe meines Bäddeckers so ziemlich gelang. Doch verspürte ich an diesem Tage eine große Langeweile, da ich von der holländischen Sprache kein Wort verstehen konnte. So konnte ich mich nicht unterhalten und auch nicht fragen, da hier zwar sehr viele Leute Deutsch verstehen, aber man immer das Glück haben muß, solche zu treffen. Und abends ging ich mit meinem Hotelbesitzer, einem hier ansässigen deutschen Kaufmann, in eine Restauration und trank hier ein Glas Bairisch Bier (12c). Theater ist hier im Sommer nicht und Sonntags sind alle Läden geschlossen, so daß es ziemlich langweilig ist. Etwas entschädigte mich eine sehr feine Table d'hôte, welche ich mitmachen mußte, aber 2 fl 24 kostete. Am Montag suchte ich nun Hr. Josephthal in seinem Comtoir auf und traf einen sehr freundlichen gütigen, schon etwas bejahrten Herren, welcher mich mit aller Herzlichkeit aufnahm und mir versprach, nach Kräften zu meinem Zwecke zu verhelfen, und dies Versprechen hat er auch so erfüllt, wie ich es auch von einem nächsten Verwandten nicht anders hätte erwarten können.

Er sagte mir, ich möchte an der Börse, welche von  $\frac{1}{2}$  3-4 Uhr dahier ist, ihn in einem Caffeehause aufsuchen und von da mit ihm auf die Börse gehen. Wir gingen dann auf die Börse, und hier suchte Hr. Josephthal den Reeder auf, mit welchem er schon früher gesprochen hatte; dieser aber sagte, er habe gegenwärtig kein Schiff, die früheren Schiffe seien schon ausgelaufen. Doch kam ein Reeder auf uns zu und ich gab ihm eine Karte, zumal der Reeder sagte, ein Doktor wolle ihm erst in 2 Tagen antworten, ich möchte bis dahin warten. Vorzüglich jammerte es ihn, daß ich kein Holländisch verstand, und daß ich kein Examen in Holland gemacht hatte. Doch hatten wir an diesem Tage gute Hoffnungen.

Ich speiste dann, von Hr. Josephthal eingeladen, mit demselben in einem Caffeehause und wurde Abends von demselben in eine der ersten Herrengesellschaften - Antic amicitiae eingeführt. Dies ist eine sehr schöne große Gesellschaft in einem prächtigen Lokal, ursprünglich von Künstlern gestiftet. In diese ging ich auch bis zuletzt alle Abende, ohne daß es mir jedoch bis jetzt gelungen wäre, Bekanntschaften zu machen. Die Holländer sind sehr artig und ihre Unterhaltung sehr lebhaft, obwohl man in der größten Gesellschaft kein Geschrei, Gelächter hörte. Der Mangel an Sprachkenntnis wurde mir an diesen Tagen noch fühlbarer.

Am Dienstag bezog ich ein mir von Hr. Josephthal empfohlenes kleineres Gasthaus, in welchem zugleich eine Restauration ist, so daß ich hier nach der Karte um den dritten Theil zu Mittag esse. (...)

Die Börse am Dienstag stimmte unsere Hoffnungen sehr herab, der eine Reeder sagte ganz ab, der andere ließ nichts von sich hören und so ging ich dann sehr schwermütig zum

Mittagessen, nur noch mit der einzigen Hoffnung, daß eine Annonce, welche wir in das Tagblatt setzten, Erfolg haben könnte. jedoch am Mittwoch kam der zweite Reeder wieder und fragte, ob ich eintreten wollte. Hr. Josephthal sprach nun mit ihm, er wollte monatlich 50fl und wir verlangten deshalb einen Tag Bedenkzeit. Nach Abschluß derselben, also gestern, Donnerstag erklärte ich mich bereit die Stelle annehmen zu wollen und wir schlossen daher ab. Ich bekomme monatlich 50fl nebst freier Station, Essen mit dem Kapitän. 100fl bekomme ich sogleich, das Übrige nach Ablauf der Fahrt.

Das Schiff ist ein sehr schöner, großer Dreimaster von 1000 Tonnen, heißt ANNA DEIHNA [ANNA DIGNA], Kapitän Ouman u. gehört dem Reeder Blaauw. Der Reeder ist als ein sehr ordentlicher und reicher Mann bekannt, das Schiff wird als sehr fest und gut ausgerüstet, Kapitän und Matrosen als ordentliche Leute geschildert.

Ich war bereits heute an Bord, die Arzneimittel und Instrumente sind sehr reichlich und es gefiel mir überhaupt sehr gut auf dem Schiffe. Der Kapitän empfing mich sehr freundlich, zeigte mir meine Kammer, ein kleines Gemach mit Bett, Schubkasten u.s.w., nicht ganz so groß wie das Zimmer von Georg. Heute Abend schließe ich den Kontrakt ab und gebe dann nächsten Sonntag, also übermorgen an Bord, da das Schiff an diesem Tage absegelt. Dann Adjö Europa. Ebe ich Abreise habe ich mich noch auszurüsten, denn da die Reise 14–16 Monate dauern und nach Hinterindien und China gehen soll, gibt es bis dahin noch viel zu besorgen.

Ich brauche allein 3 Dutzend Hemden. Doch hiervon später. In der holländischen Sprache bin ich jetzt soweit, daß ich mich ziemlich verständlich machen kann, nachdem ich diese Woche ungefähr 6 Stunden jeden Tag in ihr gearbeitet habe. Doch spricht der Kapitän, als geborener Hannoveraner, auch deutsch, und es soll daher vorerst schon gehen. (...)

Wie es scheint, hat Hetzel all seine Beziehungen und Empfehlungen zum Einsatz bringen müssen, um eine Stelle auf einem Handelssegler zu bekommen. In Ermangelung anderer Möglichkeiten entschließt er sich trotz des niedrigen Verdienstes von monatlich 50 fl für die Stelle auf der ANNA DIGNA, zumal mangelnde Kenntnisse in der Landessprache und ein deutsches Examen seine Anstellung fast vereitelt hätten. Hier wird ihm die deutsche Herkunft des Kapitäns geholfen haben.

Porthmouth, 28.8.(18)60

*Theuerste Mutter!*

Vor meiner Abreise von Amsterdam noch einmal an Dich zu schreiben war mir nicht möglich, denn sogleich, nachdem ich meinen Brief abgesandt hatte, ging die Arbeit an, indem ich mich für eine so lange Reise gehörig mit allem Nötigen versehen mußte. Und damit gingen die anderthalb Tage, welche ich in Amsterdam war, vollständig hin.

Ich wurde noch an demselben Tage (Freitag) in die Liste derjenigen eingezeichnet, welche auf diesem Schiffe (es heißt nicht ANNA DEIHNA sondern ANNA DIGNA) die Reise mitmachen wollten, dann erhielt ich die vorausbedungenen 100 hfl und begann sogleich meine Einkäufe. Für eine solche Reise ist aber sehr viel nötig, beinahe die ganze Ausstattung, besonders in Weißzeug, da auf dem Schiff nicht gewaschen wird und es wohl möglich ist, daß wir 4, 5 Monate ununterbrochen auf See sein müssen. Ich kaufte also noch 1½ Dutzend Battisthemden, Unterkittel, Unterhosen, Sacktücher, dazu eine Seegrasmatratze mit wollener Decke und Betttücher. Daß mit solchen Einkäufen die hundert Gulden draufgingen kannst Du Dir leicht denken, ja, es ging noch mehr hin, so daß ich mit ungefähr 16 Gulden das Schiff bestieg. Mit den Zurüstungen verging der Sonnabend, an welchem ich noch bis spät Abends mit Herrn Iosephthal zusammen war. und von ihm unter vielen Danksagungen für seine viele Güte Abschied nahm.

*Sonntag den 12. August ging ich morgens 7 Uhr an Bord. Ich traf daselbst schon Alles in reger Tätigkeit, denn es hatte die Abfahrt bereits begonnen. Das Schiff lag nämlich noch nicht in der See, sondern behufs seiner Ausrüstungen einem spez. Dock und wurde nun durch ein Dampfboot in den Kanal gezogen, welcher von Amsterdam nach Nieuwediep führt. Denn obwohl Amsterdam am Meer liegt, so ist es doch nicht tief genug für schwere Schiffe, um allein fahren zu können. Diese müssen daher ungefähr 2 Tage lang durch einen Kanal in die Nordsee fahren.*

*Auch wir mußten durch diesen Kanal u. fuhren in demselben am ersten Tage (Sonntag) bis Altenar. An diesem Tage unterhielt ich mich sehr gut. Außer der Schiffsmannschaft waren auch viele andere Leute auf dem Schiffe, welche von den Ihrigen Abschied nahmen aber dieselben noch eine Strecke begleiteten. Unter Anderem befand sich auch die Familie des Kapitäns, bestehend aus 3 Kindern und einer sehr liebenswürdigen Frau, die Frau des Steuerermannes. Das Wetter war anfangs günstig und wir konnten den herrlichen Anblick von Amsterdam noch lange genießen. Dann regnete es ein paar Stunden und wir mußten uns nach unten begeben, was ich dazu benutzte, mich etwas häuslich einzurichten. Nachmittags wurde es wieder schön und wir waren wieder auf dem Verdeck bis abends und spät in der Nacht. Da der Kapitän und seine Familie englisch sprechen u. ich mit den Übrigen meine paar holländischen Brocken zusammen nahm, ging die Unterhaltung ganz gut.*

*Der Montag war einförmig, wir fuhren bloß bis Mittag nach Zand, einem kleinen Dörfchen, wo wir Sand einnahmen, da unser Schiff bis jetzt keine Fracht hat, sondern erst in England, in Cardiff, Kohle einlädt, um sie nach Ostindien zu bringen und von hier die als Hauptfracht zu laden und Passagiere nach Holland zurückzufahren. Mit diesem Beladen von Sand ging der Tag hin, an welchem es fast nur regnete.*

*Dienstag besseres Wetter und wir erreichten gegen 1 Uhr mittags das Ende des Canals in Nieuwe Diep und hatten nun die Nordsee und auch gegenüber die Insel Texel vor uns. (...)*

*Donnerstag, den 16. August, morgens um 8 Uhr wurden die Anker gelichtet, die Angehörigen, welche bis jetzt auf dem Schiff geblieben waren, nahmen unter vielen Tränen Abschied und winkten uns noch lange vom Land aus nach. Der Wind war günstig, bald hatten wir den Hafen im Rücken u. der Lotse, welcher das Schiff aus dem Hafen geleitet hatte, verließ uns. Die Matrosen versammelten sich auf dem Verdeck und wünschten dem Kapitän eine gute Reise. Dieser hielt eine kurze Ansprache an sie und wünschte ihnen gleichfalls Glück. Wir waren in der Nordsee.*

*Bis jetzt ging der Wind gut, das Schiff schwankte auf und nieder, von einer Seite zur anderen, aber es ging schnell dahin. Nachdem das Land verschwunden war, ging ich hinab zu meiner Kammer und versuchte, ob Alles fest stand, dann legte ich mich auf mein Bett und schlief. Als ich erwachte war die See ruhig geworden, der Wind nicht mehr so stark, und das Schiff, welches anfangs 4 Meilen in der Stunde zurückgelegt hatte, ging jetzt langsam dahin. Ich ging auf das Verdeck, und hier warf ich mit dem dritten Steuermann Angeln aus, um Fische (Makrelen) zu fangen. Doch fingen wir bloß 2 kleine Seefische.*

*So ging es bis abends. Da wurde der Wind ungünstig, er weht uns entgegen und nur mühsam kam das Schiff weiter. Ich unterhielt mich auch bis 8 Uhr auf dem Verdeck mit dem Kapitän. Er sagte, er müsse die Nacht auf dem Verdeck zubringen, denn das Fahren in der Nordsee sei gefährlich wegen der Menge der sich hier auffindbaren Klippen und Sandbänke. Bei der dunkeln, regnerischen Nacht sei leicht ein Zusammenstoß mit einem anderen Schiffe zu befürchten.*

*Hierauf ging ich hinab, las noch in einem Buche ein Kapitel über die Seekrankheit, und da ich sehr schläfrig war, legte ich mich zu Bette. Unter dem Schaukeln des Schiffes war ich bald gut eingeschlafen. Aber ich mochte kaum 2 Stunden geschlafen haben, da erwachte ich und hörte rings um mich her ein Brausen, Pfeifen und Knarren, es war, als ob das Schiff in Stücke*

gehen wollte. Über mir trabten auf dem Verdeck die Matrosen, dazwischen ertönt das Geschrei des Kapitäns und der Steuerleute. (...)

Gegen morgen wurde der Wind weniger stürmisch, d.h. ungefähr so wie bei uns bei einem sehr großen Sturm, und gegen 8 Uhr kam ein kleines Boot zu uns heran und bringt einen Lotsen, denn der Kapitän, welcher sah, daß bei so vielen Mühseligkeiten das Schiff zu stark Schaden litt, hatte beschlossen in einen benachbarten Hafen einzulaufen. Nun dauerte der Kampf mit dem Wind und der See bis um 3 Uhr nachmittags.

Um diese Zeit hatte das Schiff einen günstigen Platz zum Anker werfen, (Es sollte vor dem Hafen auf der hohen See liegen bleiben) nicht bei Portsmouth, ungefähr in der Hälfte des englischen Canals, die Segel wurden mit großer Mühe eingezogen, eines derselben mit großem Krachen mitten entzwei und mit Geprassel rollte der Anker durch die schwere Kette geleitet hinab. Da, auf einmal Krach! Die Kette war gerissen, der Wind faßte unser Schiff, die Wellen bemächtigten sich seiner und trieben es anfangs schnell, dann immer langsamer so nach und nach dem Strande zu, welcher als flache ebene Küste vor uns lag. Allmählich hörte die Bewegung des Schiffes auf, es brachen sich bloß noch die Wellen an ihm. Sein Hintertheil saß fest auf dem (...) [unleserlich] Grunde, das Vordertheil trieb langsam dem Strande zu. Wir waren ungefähr 10 Fuß vom festen Land entfernt aufgefahren. Der Kapitän sagte zu mir: Das Schiff ist kaputt. Ich dachte: Nun, wenn es sein muß, meinethwegen. Die werthe Persönlichkeit wird doch gerettet werden. So lagen wir eine Zeit lang, da kamen Engländer gefahren, ein Abgesandter des holländischen Consuls mit noch mehreren Leuten. Diese kamen auf das Schiff und nun gingen aufs Neue die Anstrengungen los. Ein Dampfboot wurde signalisiert und kam, uns wegzuziehen. Wir arbeiteten Alle und zogen an den Ketten und Seilen, aber es ging nicht. An der Küste, welche stark mit Batterien und Schanzen befestigt ist, sammelten sich allmählich eine Menge Neugieriger, Soldaten, Frauen u.s.w.. Der Sturm wurde stärker, es regnete heftig und an Weiterkommen war nicht zu denken. Ein zweites Dampfschiff kam nun, 10mal größere Schleppkraft, machte einige Versuche, es ging nicht. Die Ebbe kam, und wir mußten über Nacht liegen bleiben.

Was ist jetzt? fragte ich. »Vielleicht kommen wir morgen weg, wenn es das Schiff über Nacht aushält.« Tröstliche Antwort! Aber was war zu thun? Als es Nacht war gingen wir herunter und aßen mit den Engländern zu Nacht. Die Letzteren blieben an Bord und wachten, die Übrigen versuchten zu schlafen. Ich kleidete mich in meiner Kammer vollständig an, packte meine Sachen in einen großen Sack und legte mich dann aufs Bett, aber an Schlaf war nicht zu denken. Zuerst kam immer durch den Rückschlag der Wellen ein Stoßen des Schiffes, kurz, dann ein heftiger Krach, als ob es voneinander gehen wollte. So dauert es in der Begleitung von Windgeheul die Nacht fort, endlich wird es morgen. Die Fluth war da, die Dampfboote legten ihr Tau wieder an, und nach einigen kräftigen Zügen war das Schiff wieder in See, aber in welchem Zustand: Alles hing herab, matt, naß, traurig,

An ein Weiterfahren war daher nicht zu denken, sondern wir mußten uns von dem Dampfboot nach dem nahgelegenen Hafen von Portsmouth hineinziehen lassen. In demselben kamen wir auch Sonnabend um 10 Uhr vormittags an und liegen seitdem hier. Sonnabends war noch Regen und schlechtes Wetter. Alles wieder. Seit Sonntag und Montag ist es besser. Der Hafen hier ist hübsch, es liegen sehr viele große Kriegsschiffe hier welche am Sonntag zur Feier des Geburtstages des Prinzen Albert eine sehr hübsche (...) [unleserlich] veranstalteten. Doch wird es mir hier allmählich langweilig, an das Land will ich nicht, denn wir müßten immer Kähne benutzen, welche zu theuer sind, und die Stadt scheint etwas eiförmig zu sein. Doch denke ich, daß wir bald weiter kommen. das Schiff kann nämlich seine Reise nicht fortsetzen, sondern muß in einem Hafen ausgebessert werden. Welcher dies sein soll müssen wir erst aus Amsterdam erfahren.

Fragst Du nach Allem diesen wie ich mich befinde, so kann ich Dir sagen, daß ich es nicht

besser wünschen möchte. Die letzten Tage haben mir auch viele Mühseligkeiten und Gefahren, doch auch so vieles Interessantes und Neues gebracht, daß ich ganz zufrieden bin. Mein körperliches Befinden ist sehr gut, die Seeluft schlägt mir sehr gut an und das Wetter muß doch endlich auch besser werden. Für Essen und Trinken brauche ich nicht vorsorgen, beides ist sehr gut.

Wir leben nämlich so: Morgens 9 Uhr erstes Frühstück bestehend aus gekochter Gerste, Thee, Butter, Syrup, Käse, meistens Brot und Schiffszwieback. Wer früh aufsteht, trinkt gleich nach dem Aufstehen eine Tasse Kaffee. Mittags 12 Uhr. 2. Frühstück: Butter, Käse, Brod, Kaffee. Um 4 Uhr Mittagessen. bei welchem Suppe, Gemüse (sehr gute Kartoffeln, auch öfters Blumenkohl) und Salzfleisch, wenn wir an Land sind. Rindfleisch und einen Braten. Hierauf ein Gläschen gutes Bier, dazu Thee. Abends 8 Uhr. Kaffee mit Butter, Brod und Käse. Wer nun zu der Zeit ein Gläschen Schnaps trinken will, erhält dasselbe, aber sonst sind keine Spirituosen zu haben. Mein Bett ist gut. Mein Zimmer, obwohl sehr klein, doch, da ich den größten Theil des Tages in der Kajüte bin, hinreichend groß. Kranke hatte ich bis jetzt nicht viele, doch gehen sie auch nicht ganz aus. Mit dem Kapitän und mit meiner Umgebung bin ich ganz zufrieden. Allmählich geht auch das Holländische besser und es dient auch viel um die Zeit damit abzukürzen. So bin ich gegenwärtig ganz ruhig und besonders erfreut, endlich einmal, nachdem ich soviel Mühe und Geld gekostet, doch auch selbständig zu sein.

Der Zukunft sehe ich ruhig entgegen. Der Vorgeschmack, welchen ich bis jetzt vom Seeleben erhalten habe, war zwar ein wenig bitter, aber ich bin froh darum, so gleich in die Mitte der Dinge gekommen zu sein. Für den Genuß, welchen das viele Neue und Abwechslungsreiche bietet sind die Mühseligkeiten nicht zu groß, wenn man damit das Leben eines praktischen Arztes auf dem Lande vergleicht –, die Gefahren sind freilich dagegen auch größer, aber wer etwas erleben will muß sich ihnen aussetzen und dem Schicksal kann doch niemand entfliehen. Ich bitte Dich inständigst meiner wegen ganz außer Sorgen zu sein.

Noch will ich Einiges von dem Schiff, das jetzt den Ort meines Aufenthaltes bildet, schreiben. Dasselbe hat 3 Reisen nach Ostindien mit demselben jetzigen Kapitän gemacht, einmal auch Australien gesehen und kostet in der Anfertigung über 300.000 fl. wovon es bis jetzt ungefähr die Hälfte abverdient hat, aber durch den letzten Unfall, welchen wir erlitten haben ist ein Schaden von ca. 40.000 fl erwachsen, weshalb die Reise wahrscheinlich wenig Gewinn abwerfen wird. (...)

Der Kapitän ist sehr wacker, gefühlvoll und hängt sehr an seiner Familie, in welcher er schon viel Unglück erlebte. So leidet unter Anderem ein Sohn von ihm an der Epilepsie, seine erste Frau starb im Wochenbett. Er und die Steuerleute sind die Gesellschaft und die Unterhaltung, welche ich hier habe, die aber in der letzten Zeit, da bei diesem Wetter sehr viel Arbeit und Wachen nöthig war, oft sehr karg ausfiel.

Die Thätigkeit des Arztes auf dem Schiff ist auch ganz eigener Art. Es ist zugleich Apotheke und Verabreichen der Arzneien. Da er zwar lauter kräftige Naturen um sich hat, die sich aber auch den größten Schädlichkeiten aussetzen, so muß er sich zuerst ganz an eine solche (...) [unleserlich] Thätigkeit gewöhnen. Die größere Mühe, welche man dabei hat, wird durch den guten Willen welchen die Leute zeigen, wenn sie sehen, daß man es wirklich gut meint, belohnt, denn auch die roheste Natur wird zahm, sobald ein etwas stärkeres Unwohlsein sich einstellt. (...)

Diese letzten Zeilen sind die einzigen inhaltlichen Bemerkungen zur Arbeit des Schiffsarztes. Wir erfahren, daß der Umgang mit den Seeleuten Fingerspitzengefühl erfordert und daß es Hetzel offensichtlich gelungen ist, einen Draht zu ihnen zu bekommen. Wie die Seeleute ist auch er verpflichtet, selbst für seine Kleidung aufzukommen. Die Havarie der ANNA DIGNA noch vor der ersten großen Reise verkraftet Hetzel mit erstaunlicher Gelassenheit, und es scheint fast, als sei er für die Seefahrt geboren.

Die von ihm aufgelistete gute Kost bezieht sich selbstverständlich auf die Mahlzeiten, die in der Kajüte mit dem Kapitän eingenommen werden. Es ist davon auszugehen, daß die übrigen Seeleute nicht so üppig leben. Zwar werden auch sie in Hafennähe nicht nur die einseitige Seemannskost, bestehend zu einem großen Teil aus Pökelfleisch und Hülsenfrüchten, bekommen haben, sondern durchaus auch Rationen frisches Gemüse, dennoch aß man vor dem Mast mit Abstand karger als an der Kapitänstafel. Auch werden die Matrosen sicherlich keinen Schnaps bekommen haben. Insgesamt scheint Krankheitsprävention nicht zu den Aufgaben des Schiffsarztes an Bord der ANNA DIGNA gehört zu haben, jedenfalls hat Hetzel sie nicht thematisiert. Dies erscheint bemerkenswert vor dem Hintergrund, daß nach der niederländischen Verordnung zur Einstellung von Schiffsärzten auf Passagierschiffen nach Ostasien im Jahre 1820 festgelegt wurde, der Arzt für jeden Matrosen, der in Batavia heil ankam, 3,50 fl bekam.<sup>20</sup> Man kann sich unter solchen Umständen gut vorstellen, daß die Aufgaben des Schiffsarztes über eine direkte Krankenbehandlung hinausgingen, und es wäre zumindest denkbar, daß der Präventionsgedanke in der niederländischen Segelschiffahrt auch später stärker verankert war als auf anderen Schiffen.

*Liebe Mutter!*

*Southampton den 21. September 1860*

*(...) Wir sind noch in Southampton. Da nämlich in Portsmouth der Hafen nicht geeignet ist zum Ausbessern von größeren Kauffahrtheischiffen, sondern mehr Kriegshafen ist, wurden wir am 31. August von 2 Dampfbooten hierher geschleppt und ich schickte dann gleich nach unserer Ankunft meinen letzten Brief an Euch ab, denn in Portsmouth kamen wir nicht an das Land, sondern blieben auf dem Schiff.*

*Hier dagegen liegen wir in einem großen Bassin ganz am Ufer und können jeden Augenblick an das Land gehen und einen Spaziergang machen. Und dies benutzte ich auch in diesen Tagen bei dem schönen Wetter sehr fleißig.*

*Denn obwohl ich in der letzten Zeit ziemlich viele Kranke hatte und neben der holländischen Sprache jetzt auch noch die englische zu erlernen habe, so blieb mir doch noch genug Zeit übrig, um die zahlreichen Merkwürdigkeiten des Hafens und der Stadt zu besichtigen. Diese sind für mich umso interessanter als ich noch nie in einer Stadt von dieser Art war. Denn S. ist der Hafen, von denen aus England seine meisten großen Postdampfschiffe nach seinen überseeischen Provinzen schickt und tagtäglich sieht man einen solchen Koloß entweder den Hafen verlassen oder einlaufen. Da mit diesen Schiffen immer auch Passagiere kommen und gehen, und ein lebhafter Verkehr durch die Eisenbahn mit London unterhalten wird, so sieht man hier immer eine Unzahl von Fremden aus allen Ländern der Erde.*

*Meine finanziellen und sonstigen Umstände sind sehr gut und ich kann Dir daher für Dein freundliches Anerbieten, mir Geld zu senden, herzlichst danken. Da ich Essen an Bord habe, so brauche ich sonst nicht viel. Der Kapitän hat sich seine Frau wieder von Holland kommen lassen, und macht mit dieser, da es bei ihm nicht sehr gut in der Kasse auszusehen scheint, nur wenig Aufwand, sondern geht spazieren, wobei ich ihn bisweilen begleite. Die Steuerleute sind auch sehr sparsam, was hier auch notwendig. denn die Rechnung nach Pfunden (12 fl) läßt nicht viel Extravaganzen zu. Bis jetzt gingen wir meist nur zweimal in der Woche abends aus, besahen uns die herrlich beleuchteten und ausgestatteten Läden, tranken dann ein Glas Stout oder Ale und dann gingen wir zurück an Bord, und waren meist um 10 Uhr schon zu Hause, nur gestern war ich in dem Theater, woselbst es mir sehr gut gefiel, welches von 1/2 8 Uhr bis 11 Uhr dauerte. Gehen wir abends nicht aus, so wird bis 1/2 10 Uhr gelesen. Karten oder Zeitungen oder Romane, davon der erste Steuermann eine große Menge auf die Reise von einer Leihbibliothek um 12 fl für die ganze Reise mitgenommen hat. Vom Biertrinken bin ich ganz abgekommen. und misse es auch nicht sehr, da ich keine Gesellschaft dazu habe. (...)*

In seinem nächsten Brief, der am 7. Oktober 1860 aus Cardiff an die Mutter abgeht, wo die ANNA DIGNA zum Verladen von Kohlen am 1. Oktober eingelaufen ist, spricht Hetzel die unangenehmen Begleitfolgen der Ladeprozedur an. Die größte Sorge gilt seiner weißen Wäsche, die für den Schiffsarzt ein unabdingbares Muß gewesen zu sein scheint.

*Die Luft hier ist meist ganz mit Nebel durchdrungen, mit welchem der feine, alles durchdringende Kohlenstaub gemengt ist. Dieser letztere macht auch das Aussehen von Allem, was hier ist, Häuser und Menschen, schmutzig, und da man sich gegen denselben nicht schützen kann, so ist die beste Wäsche gleich wieder verdorben. Doch hatten wir bis jetzt, ob die Sonne alle Tage auch den Nebel durchdringen konnte, und unser Schiff erst mit dieser Woche beginnt, seine Kohlen einzunehmen, noch nicht viel zu leiden.*

Nachdem die Reise bereits durch die Havarie der ANNA DIGNA um einen Monat verzögert wurde, wird die Geduld des abenteuerlustigen Wilhelm Hetzel erneut auf eine harte Probe gestellt. Noch 14 Tage, so rechnet man, wird es dauern, bis alle Kohlen eingenommen sind. In seinem langen Brief erkundigt sich Hetzel eingehend nach allen Verwandten und Freunden und wird am Schluß des Briefes ein wenig leutselig. Hinsichtlich seiner bevorstehenden Reise spricht er von *Bestimmung*.

*(...) das darfst Du mir glauben. Meine Energie und Festigkeit hat bis jetzt sehr zugenommen, und sollte dieses allein der Vortheil meiner Reise sein, so wird dadurch ihr Zweck schon erreicht. Ich war noch nie so ruhig, so frohen Muthes und so fest an Vertrauen auf Gott als jetzt. Die vielfache Anregung von außen treibt sehr an u. während ich auf See neben meiner Doktorpraxis auch die als Seemann zu nehmen begonnen habe, bin ich an Land auch im Umgang mit anderen viel gewandter. (Diese Zeilen als bloß für Dich bestimmt, streiche, wenn Du sie gelesen hast, aus, es braucht sie niemand anders zu sehen). Hoffen wir zu Gott, daß es auch so bleiben möge und ich die Stürme der See und des Lebens glücklich bestehe, denn ohne diese kann es einmal nicht abgehen. Ist doch nach einem Sturm sowohl im Leben als in der See die Ruhe doppelt angenehm.*

Wilhelm Hetzel mag während des Sturms, in dem jede Hand gebraucht wurde, auf die Idee gekommen sein, die Seemannschaft zu erlernen, vielleicht trieb ihn jedoch auch die Langeweile an das Ruder oder in die Wanten. In jedem Fall wird ihm seine Doppelfunktion als Arzt und Seemann bei der übrigen Besatzung Anerkennung eingebracht haben. Für die Seeleute schließlich blieb auch ein noch so guter Arzt, der an den Segeln nicht zupacken konnte, eine Landratte und in dieser Hinsicht ein Außenseiter der Bordgemeinschaft. Dem Kapitän konnte Hetzels Betätigung als Seemann den Vorteil eingebracht haben, daß er unter Umständen einen Mann einsparen konnte, denn Desertion war auf der ANNA DIGNA nichts Ungewöhnliches, wie Hetzel in seinem Brief an die Mutter vom 7. Oktober 1860 berichtet:

*Da nämlich ein Matrose immer Geld braucht, und man mag ihm geben, soviel man will, allezeit ohne Geld ist, so ist, so lange sie an Land können, fortlaufend Unzufriedenheit unter ihnen, andere sind auch mißvergnügt. Verschiedene Verhältnisse pp. Diese nun laufen weg d.h. sie verlassen das Schiff oft mit Zurücklassung aller ihrer Habe, dann treiben sie sich einige Zeit an Land herum, bis der Wirth sie nicht mehr behält, dann gehen sie wieder auf ein anderes Schiff. Einige Kapitäne nun lassen solche Kerls festsetzen und so lange sitzen, bis sie absegeln, wo sie dann von der Polizei auf das Schiff geliefert werden, andere, so auch der unsrige, lassen sie laufen und nehmen andere. Bisweilen liefert auch die Polizei von selbst wieder Ausreißer an Land. u. so kommen die verschiedensten Seemänner, bei welchen das freie England oft sehr hervortritt, indem der Schutz der Gesetze besonders was die Capitäne betrifft, (auf deren Seite freilich auch sehr oft die meiste Schuld ist) nicht zu stark angewendet wird. Da gegenwärtig auch hier die Preise für neue Matrosen ziemlich hoch sind, so liegt es natürlich im Interesse des Kapitäns, die Leute zu halten, aber sie wollen sich dies nicht merken lassen und es kommen daher oft die komischsten Maßregeln vor. So bei uns ist ein*

*Leihhaus etablirt, in welchem gegen ein Pfand von Kleidern Geld hergegeben wird, da die Matrosen Nichts mehr gut haben, so mußte im Falle Einer entwischt, der Kapitän aus eigenem Beutel die Vorschüsse bezahlen. In diesem wird nun alles deponiert, bis auf das, was die Leute auf dem Leib haben und gegen eine bestimmte Summe dafür bezahlt, was oft zu der größten Komik Anlaß gibt. (...)*

Ähnliche Schilderungen über den Umgang mit Desertion sind aus Seefahrtserinnerungen und Berichten von Handelsschiffskapitänen und anderen Seeleuten seit dem 18. Jahrhundert bekannt.<sup>21</sup> Die Darstellung offenbart, wie Hetzel die Situation der Matrosen aus dem Blickwinkel des Kapitäns betrachtet, der nach eigenem Bekunden sein häufigster Gesprächspartner war. Für die Besatzung eines Seglers gab es durchaus weitere triftige Gründe, von einem Schiff zu desertieren. Mangelhafte Ernährung konnte einen Seemann ebenso quälen wie tyrannische Steuerleute und Kapitäne, welche die Arbeitskraft Jan Maats über die Gebühr beanspruchten. Auch ein Kapitän, der mit Vorschüssen geizte, was auch Kapitän Ouman nach späteren Aussagen Hetzels tat, konnte den Freiheitsdrang eines Matrosen anstacheln.<sup>22</sup> Wenn ein Seemann desertierte und der Kapitän den Mann nicht ersetzte, mußte er die eingesparte Heuer auf die übrige Besatzung verteilen.

18 Tage später befand sich die ANNA DIGNA noch immer in Cardiff. Aber, wie Hetzel seiner Mutter am 25. Oktober 1860 erleichtert berichten konnte, war das Schiff zur Ausreise am nächsten Tag bereit.

*So angenehm mir der Aufenthalt dahier auch war, so bin ich doch froh, daß es endlich weiter geht, denn je früher wird fortgehen, umso eher haben wir Hoffnung zurückzukommen. In meinen Lebensverhältnissen hat sich, seitdem ich meinen letzten Brief schrieb, Manches verbessert. Ich habe nämlich dahier viele Patienten bekommen, nicht von der Stadt, sondern an Bord von holländischen Schiffen. Da sich nämlich mein Capitän die Sache etwas angelegen sein ließ, so machte ich zuerst die Bekanntschaft von einem anderen holländischen Kapitän, welcher keinen Doktor, wohl aber Kranke an Bord hatte, und ich bekam diese zur Behandlung, und ich hatte Glück dabei. So kam ich noch an Bord von einem anderen Schiff und zuletzt bekam ich auch die Frau eines anderen Kapitäns zur Behandlung, und da Alles gut ablief, erhielt ich ziemlich Renommee und verdiente in drei Wochen 50 fl. Da diese Schiffe nun auch nach Hongkong gehen, so habe ich Aussicht auch hier und da etwas zu verdienen. Von dem Geld jedoch habe ich nicht mehr viel übrig, denn obwohl ich hier sehr wenig brauche, so mußte ich doch noch Kleider und dergl. für meine Ausrüstung kaufen und das Meiste verwandte ich auf Anraten des Kapitäns auf Ankauf von Büchern und Arzneimitteln, welche ich im Orient verwerthen soll. Durch diese Weise das Kapital anzulegen, hoffe ich, es am Besten verwerthen zu können. Mehr auch als das Geld freute mich die Praxis und die Bekanntschaft, welche ich durch dieselbe machte und da ich gegen einen Kapitän, der sich gegen mich auf das hohe Roß setzen wollte, auch energisch auftrat und eine Schlechtigkeit, die er gegen die Matrosen begehen wollte, zu verhindern wußte, so bin ich auch dadurch zu etwas Ansehen gekommen. Daß mich alles dieses nicht unmäßig macht, kannst Du Dir denken. Ich sehe jeden Tag mehr ein, daßes für mich sehr gut war, von zu Hause wegzugehen. Gebe Gott, daß es so bleibt.*

Hier wird also dokumentiert, daß Hetzel neben seiner festen Anstellung für den Reeder Blaauw durchaus freiberuflich praktizieren konnte. Die erwähnte »Schlechtigkeit« von Kapitänen ist vielfach in Selbstzeugnissen aus der Seefahrt dokumentiert. Um Geld zu sparen, versuchten die Kapitäne, verletzte oder sonst kranke Seeleute so lange wie möglich selbst zu behandeln und vor allem einen teuren Krankenhausaufenthalt zu vermeiden. Dabei kam es durchaus vor, daß diese Sparsamkeit einem Seemann eine Behinderung einbrachte oder ihn gar das Leben kostete. Mit Krankheit gingen auch die Seeleute selbst igno-

rant um, wenn es irgendwie ging. Auf See war jede Hand gefordert, und krank war nur, wer nicht mehr auf seinen Beinen stehen konnte. In diesem Fall mochte sich Hetzels energisches Auftreten gegen den englischen Kapitän später inbarer Münze ausgezahlt haben, denn die nordeuropäischen Seeverordnungen, die Reeder darauf verpflichteten, kranke Seeleute auf ihre Kosten zu behandeln und bei Bedarf in die Heimat zurückzubefördern, enthielten eine kleine Einschränkung: Seeleute, die eine Erkrankung selbst verschuldet hatten, mußten für die Heilung selbst aufkommen. Dazu zählten Verletzungen durch Schlägereien an Bord und Geschlechtskrankheiten, wohl die häufigste Ursache für Jan Maat, sich ärztlich behandeln zu lassen. Wie bereits erwähnt, bleibt Hetzel diesbezüglich in seinen Briefen diskret.

Bemerkenswert ist Hetzels Hinweis auf den Rat des Kapitäns, daß er sich in England noch mit Medikamenten und Büchern eindecken solle. Europäische Medikamente scheinen im fernen Ostindien noch immer gefragte Handelsartikel gewesen zu sein, deren Einsatz bei Behandlungen sich für den Arzt lohnte.

Die einzige Krankheit, die Hetzel nennt, ist Typhus, so in seinem ersten Brief, den er der Mutter nach seiner Ankunft in Hongkong am 15. März 1861 schreibt. 157 Tage hat seine Reise gedauert.

*In einer so langen Zeit als 4 1/2 Monate sind, habe ich die Leiden und Freuden des Seelebens genugsam kennen gelernt und mich auch mit dem Charakter meiner Umgebung sehr gut vertraut gemacht,* schreibt Hetzel. Weiter heißt es: (...) *Auf See geht alles sehr eintönig und pünktlich, doch kann ich Dir versichern, nie eigentlich Langeweile gehabt zu haben. Kranke hatte ich bald mehr bald weniger und daher auch zu tun, besonders eine Zeit lang, als ein Matrose an einem höchst böartigen Typhus litt, an welchem er auch starb. (...)*

Einen knappen Monat später, am 13. April 1861, läßt er seiner Mutter einen ausführlichen Reisebericht zukommen, der aber offenbar aus dem Druck heraus entstanden ist, ihr neben den wenigen Zeilen (eine Seite) vom 15. März einen längeren Brief schuldig zu sein. Von seiner ursprünglichen Reisebegeisterung ist nicht mehr viel übrig geblieben. Er berichtet von der Reiseroute, Inseln, die passiert wurden, von Fliegenden Fischen und den berühmten Albatrossen mit den großen Schwingen, ferner wird die Wacheinteilung der Seeleute erwähnt, die Eintönigkeit des Tagesablaufs thematisiert.

*Mit dem Kapitän und den übrigen Leuten auf dem Schiff, so heißt es, komme ich Gottlob gut aus und kann daher über keine besonderen Unannehmlichkeiten klagen, freilich geht das Eine oder das Andere bisweilen nicht recht nach Wunsch, doch was ist hiervon zu machen, vollkommen und immer zufrieden ist kein Sterblicher!*

Konkreter wird Hetzel leider nicht. Aber über den Typhuskranken berichtet er noch einmal: *Nur ein trauriges Ereignis hatte die Einförmigkeit unterbrochen, eine Leichenfeierlichkeit, welche nach dem Tode des Matrosen, eines Italieners, stattfand, der an einem sehr böartigen Typhus zugrunde gegangen war, trotz aller meiner aufgewendeten Mühen und Kunst.*

Man kann sich leicht vorstellen, wie hart es den bisher so erfolgsverwöhnten Arzt in der Einförmigkeit des Seelebens getroffen haben muß, einem Patienten nicht mehr helfen zu können. Der italienische Matrose war sein erster Mißerfolg, seine erste Leiche.

Hetzel befand sich bereits in Manila, als er seiner Mutter in einem Brief, datiert vom 4. Mai 1861, über seine Eindrücke aus Hongkong berichtete. Darin setzt er ihr knapp die Geschichte der Stadt auseinander, berichtet über die internationale Bevölkerung und natürlich über die Deutschen, die dort leben. Über seine private Situation schreibt er:

*Bekanntschaften habe ich hier viele gemacht mit Leuten aus allen Nationen. Die meiste Zeit aber verbrachte ich bei einem jungen deutschen Doktor L. aus Kiel zu, welcher mich sehr freundlich empfing und für den ich dann später, als er ein Fieber bekam, seine Praxis auf den Schiffen und auf Land versah. Gerade während unseres Aufenthaltes waren Erkäl-*

*tungsfeber in Hongkong sehr häufig, da sehr oft auf die drückendste Hitze empfindliche Kühle mit Nebeln folgte. Ich selbst verdiente mir nebenbei Einiges durch Praxis und ich bin von diesem Platz so ziemlich gut weggekommen.*

Am 17. April wurde die Reise fortgesetzt, und am 22. erreichte die ANNA DIGNA die Philippinen. Manila nennt Hetzel eine schmutzige, stinkende Stadt, wo er aber mit einigen Deutschen, einem Arzt und zwei Apothekern, bekannt wurde. Extrajobs allerdings gab es hier für den tatendurstigen Arzt nicht mehr.

*Da auf der Rhede hier nur sehr wenige Schiffe liegen, und dies fast ausschließlich Spanier, so habe ich hier noch keine Gelegenheit gehabt, etwas zu verdienen. Werde daher mit einem größeren Defizit abschließen als an anderen Plätzen.*

Fern von der Heimat und die dort drohenden beruflichen Schwierigkeiten vor Augen scheint Hetzel durchaus mit dem Gedanken zu spielen, sich in Asien als Arzt niederzulassen.

*Was die ärztlichen Verhältnisse hier im Osten betrifft, so sind dieselben, was die Bezahlung anbelangt, sehr gut. Doch sind in anderer Beziehung die Ausgaben sehr bedeutend, da man hier für Wohnung und Bedienung als einzelner Mann monatlich über 100 Dollar (ca. 270 fl) ausgeben muß, wobei noch keine Kost und andere Lebensbedürfnisse sind, doch kann hier einer, der tüchtig ist und gut umzugehen weiß, sich in 8-10 Jahren, welche er freilich sehr entsagend zubringen muß, ein hübsches Vermögen erwerben. Mir haben bis jetzt noch nirgends die Verhältnisse ganz behagt.*

Die nahende Heimreise vor Augen, bittet Hetzel nun seine Mutter, seine beruflichen Chancen in Deutschland in Erfahrung zu bringen.

*Nun noch einige Aufträge: Mein Schwager möge sich genau erkundigen, welche Besetzungen von ärztlichen Stellen stattgefunden haben und wenn es überhaupt in dieser Beziehung geht.*

Den nächsten Brief schreibt Hetzel am 31. Oktober von Ceribon Reede auf der Insel Java. Demnach geriet ANNA DIGNA auf der Reise von Batavia nach Sydney, die sie am 26. Juni 1861 antrat, in einen Taifun. Es war eine sehr harte Überfahrt, die Hetzel drei schwere Fälle von Typhus bescherte. Nicht ohne Stolz berichtet er der Mutter, daß er *dieses Mal keinen* verlor.

Auch in Sydney traf Hetzel wieder einen Arzt, mit dem er über die Möglichkeit debattieren konnte, ob es ratsam sei, sich dort niederzulassen.

*Unter vielen Deutschen und Engländern lernte ich auch einen aus Kurhessen gebürtigen Doctor namens Eichler kennen und war viel in dessen Familie. Derselbe war schon zweimal reich und arm gewesen, aber gegenwärtig wieder in guten Verhältnissen. Er gab mir sehr viele Aufschlüsse über die australischen Verhältnisse und machte mir glänzende Aussichten im Falle ich dabliebe. Doch hielten mich meine Beziehungen zum Schiff und die gegenwärtige Unbeständigkeit der Zustände in Australien doch ab, diesen Beschluß zu nehmen, zumal die großen Städte mit Doktoren, Pfuschern etc. übersetzt sind und man daher, um etwas zu verdienen, erst entweder Goldgräber werden (ungefähr soviel als in der Lotterie gewinnen) oder als Doktor hunderte von Meilen auf dem Land bei den einzelnen Sequette[?] (Farmen) herumreiten sich zuerst etwas Geld verdienen muß, um dann wieder in einer Stadt sein Glück zu versuchen. Zum Schwindeln hatte ich keine Lust und um von meinem Schiff freizukommen hätte ich erst Handel anfangen und die Sache vor Gericht ziehen müssen, denn freiwillig hätte mir der Kapitän meine Entlassung nicht gegeben. Durch Zwang aber mich frei zu machen, hiergegen sträubte sich mein Gefühl, obwohl ich sehr Lust hatte, das Leben auf einem Goldfeld kennen zu lernen, und die Entdeckung neuer Goldfelder in Neuseeland gerade tausende von Menschen von Australien nach Neuseeland übersiedeln machte. So kam es, daß ich wieder mit dem Schiff Australien verließ.*

In den folgenden Schilderungen deutet sich an, daß Hetzel die Verhältnisse auf dem Schiff bei weitem nicht mehr so angenehm fand wie zu Beginn der Reise. Auf der Suche nach Fracht ging es zunächst in Ballast nach Java. *Unser Weg war diesmal längs der Ostküste von Australien durch die Salomon- und Luisiade-Inseln. (bewohnt von Menschenfressern, welche erst einen Missionar mit Familie verzehrt hatten).*

An Neu Guinea vorbei ging es zur Insel Celebes. Als Schutz gegen Menschenfresser machte die Besatzung Kanonen und Gewehre klar, und daß diese Routen, die *der Kapitän sich in den Kopf gesetzt hatte*, dem reisemüden Wilhelm Hetzel nicht gefielen, läßt sich leicht denken. Von Celebes ging es nach Makasar, von dort wieder nach Batavia. Hetzel begann nun zu mutmaßen, wann wohl mit dem Ende der Reise zu rechnen sein würde. Wegen seiner *derangierten pekuniären Verhältnisse* brennt er auf Arbeit. *Dieselben aber wieder etwas in Ordnung zu bringen, zumal ich in Europa doch nicht ganz bloß ankommen will, ist jetzt die Hauptsache für mich. Dazu kommt, daß wir nie unsere verdiente Monatsgage ausbezahlt erhalten, sondern dieselbe erst nach vollbrachter Reise, bis dahin aber nur Vorschüsse erhalten mit welchen unser Kapitän sehr unangenehm sparsam ist.*

Von diesem Briefbericht scheint eine Seite zu fehlen, da er keine Unterschrift trägt. Der letzte Brief Hetzels geht erst viereinhalb Monate später an die Mutter ab:

*Kap der guten Hoffnung, den 12. Februar 1862*

*Liebste Mutter!*

*Diesen Brief erhältst Du blos, um auch von Afrika aus einen Brief von mir zu bekommen! Derselbe wird also so kurz als der Aufenthalt dahin ausfallen.*

*Wir kamen gestern nach einer Seereise von 47 Tagen dahier an, um einiges Proviant für die Weiterreise dahier einzukaufen und Wasser einzunehmen. Bemerkenswerthes fiel während der Reise nicht vor. Wir haben 17 Passagiere an Bord, darunter 11 Kinder unter 10 Jahren, was das Leben sehr unangenehm macht, da es auch die Erwachsenen nicht sehr amüsant finden. Ich sehne mich daher sehr nach dem Ende der Reise.*

*Wir werden morgen wieder von hier absegeln und so Gott will nach ungefähr 75 Tagen, also Mitte April, in Holland ankommen. Es ist dies etwas später als ich in meinem vorigen Brief angab, aber wir hatten eine zu lange Reise bis hierher. Ich befinde mich sehr gut leiblich und geistig und wünsche blos Euch Alle mit dem besten Wohlsein anzutreffen.*

*Die herzlichsten Grüße an Euch Alle. Sei herzlich gegrüßt und geküßt von Deinem Wilhelm*

Wann Wilhelm Hetzel tatsächlich nach Hause zurückgekehrt ist, wurde nicht überliefert. Jedenfalls scheint ihn danach die See nicht wieder »gerufen« zu haben. Über den weiteren Lebensweg des einstigen Schiffsarztes berichtet sein Urenkel, Horst Hetzel, daß Wilhelm 1864 Amalia Mathilde Liebich geheiratet hat, deren Familie er in seinem Brief vom 21. September 1860 aus Southampton grüßen ließ. Sie starb nach elf Jahren Ehe, und Wilhelm heiratete danach ihre Schwester Laura. Wie schon erwähnt, eröffnete Hetzel in Erlangen, Am Nürnberger Tor, eine Praxis. Er erfreute sich großer Beliebtheit, war auch wissenschaftlich tätig sowie als Prüfer für Geburtshilfe beim ärztlichen Staatsexamen. Möglicherweise machte er selbst die ersten praktischen Erfahrungen in Geburtshilfe auf See, doch darüber schweigen seine Briefberichte.

## *Anhang*

Der Reiseverlauf Wilhelm Hetzels 1860–1862, zusammengestellt von Horst Hetzel:

1860		2. Dezember	21°S 35°W.
1. August	Fahrt mit dem Omnibus nach Würzburg.	?. Dezember	Fahrt um die Südspitze von Afrika.
2. August	Fahrt mit der Eisenbahn nach Frankfurt.	1861	
3. August	Fahrt mit der Eisenbahn von Frankfurt nach Mainz;	1. Januar	39°S 52°O.
	Fahrt mit dem Dampfschiff auf dem Rhein nach Köln.	11. Januar	Durchfahrt zwischen den Inseln St. Paulus und Amsterdam.
4. August	Fahrt mit dem Dampfschiff auf dem Rhein nach Arnheim;	7. Februar	Java in Sicht.
	Fahrt mit der Eisenbahn nach Amsterdam.	8. Februar	Durchfahrt zwischen den Inseln Bali und Lombok.
9. August	Eintritt auf der ANNA DIGNA.	20. Februar	Einfahrt in die Dampier-Straße.
12. August	Abfahrt von Amsterdam.	28. Februar	Vorbeifahrt am Lord-North-Eiland.
13. August	Ladung von Sand in Zand (als Ballast).	12. März	Vom nördlichen Stillen Ozean in die Chinesische See.
14. August	Ankunft in Nieuve Diep; das Schiff wird seefertig gemacht.	14. März	Ankunft in Hongkong.
16. August	Abfahrt in die Nordsee; Sturm; Seekrankheit.	17. April	Abfahrt nach Manila.
22. August	Einfahrt in den Kanal; Sturm.	22. April	Ankunft in Manila.
23. August	Havarie.	14. Mai	Abfahrt von Manila.
25. August	Das Schiff wird von einem Dampfboot in den Hafen von Portsmouth geschleppt.	22. Juni	Ankunft in Batavia.
	Ankunft in Southampton.	25. Juni	Abfahrt von Batavia.
31. August	Theaterbesuch in Southampton.	27. Juli	Bass-Straße.
20. September	Der Anker wird gelichtet; Abfahrt von Southampton.	2. August	Ankunft in Sydney.
28. September	Ankunft in Cardiff.	1. September	Abfahrt von Sydney.
1. Oktober	Abfahrt von Cardiff nach Hongkong.	4. Oktober	Ankunft in Makasar auf Celebes.
27. Oktober	Im Nordatlantik, 50°N 8°W.	12. Oktober	Ankunft in Batavia.
31. Oktober	Nordostpassat, 30°N 20°W.	26. Oktober	Abfahrt von Batavia nach Cheribon.
13. November	Überqueren des Äquators auf 28°W.	1. November	Ankunft in Cheribon auf Java.
24. November		27. Dezember	Abfahrt von Cheribon.
		1862	
		12. Februar	Ankunft am Kap der Guten Hoffnung.
		28. April	Geschätzter Termin der Heimkehr nach Holland.

## Anmerkungen:

- 1 Vgl. dazu Volbehr, Klaus: Gesundheit an Bord. Kleine Geschichte der Hygiene und Arzneimittelversorgung auf Schiffen. Bearbeitet und herausgegeben von Klaus-Peter Kiedel (= Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums Nr. 11). Hamburg 1987, S. 112f.; des weiteren Kiedel, Klaus-Peter, Schnall, Uwe, und Scholl, Lars U. (Hrsg.): Arbeitsplatz Schiff. 100 Jahre See-Berufsgenossenschaft 1887-1987 (= Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 23). Hamburg 1987, S. 197.
- 2 Cancerin, Franz Ludwig von: Abhandlungen von dem Seerechte. Halle 1800, Bd. 1, S. 131.
- 3 Oderwald, J.: Het nederlandsche Zeilschip van 1800 tot het einde. Amsterdam 1939, S. 151f.
- 4 Wie groß das Problem der Kurpfuscherei damals war, dokumentiert auch die gesetzliche Novellierung der preußischen Gewerbeordnung für Mediziner des Jahres 1869. Danach war nun jegliche Ausübung eines Heilberufes gestattet. Die zuvor geahndete Kurpfuscherei verschwand als Relikt völlig, weil ihre Verfolgung ineffektiv gewesen war. Stattdessen konnten Patienten »Medizinalpersonen« bei unsachgemäßer Behandlung wegen Körperverletzung verklagen. Die seriösen Ärzte hingegen hatten studiert und besaßen eine Approbation.
- 5 Müller, Irmgard: Untersuchungen zur Arzneimittelversorgung an Bord vom Beginn der Entdeckungsreisen bis zur Einführung der Dampfschiffahrt. Diss. Düsseldorf 1969, S. 291.
- 6 Ebd., S. 283.
- 7 Broeze, F.J.A., Bruijn, J.R., u. Gaastra, F.S. (Hrsg.): Maritieme Geschiedenis der Nederlanden. Bd. III: Achttiende eeuw en eerste helft negentiende eeuw, van ca. 1680 tot 1850-1870. Bussum 1977, S.178ff.
- 8 Handbuch zum Gebrauch der Schiffsapothek. Gemeinfaßliche Heilkunde für Schiffsoffiziere nebst einer Anleitung zum Gebrauche der Schiffsapotheken. Bremen 1856. Vorwort, S. VIII.
- 9 Ebd., S. VIII.
- 10 Briefl. Mitteilung von Dr. Horst Hetzel, Freiburg.

- 11 Briefl. Mitteilung von Dr. Horst Hetzel, Freiburg.
- 12 Viele dieser Arbeiten sind in der Bibliographie: Schadewaldt, Hans: Der Schiffsarzt. Literatur zum Thema. CIBA-Zeitschrift Nr. 76, aufgeführt. Vgl. z.B. auch Blasius, Julia: Schiffsarztjournale der Royal Navy als medizinhistorische Quellen: Die Überseereise der Fregatte BRISTOL in den Aufzeichnungen der Schiffsärzte Marcus Allan und Alexander Rattray (1871). Frankfurt a. M. 2001.
- 13 Für die Überlassung einer Kopie der Aufzeichnungen sowie der Recherchen zur Familiengeschichte Friedrich Wilhelm Christoph Hetzels danke ich Herrn Dr. Horst Hetzel, Freiburg.
- 14 Z.B. Wahlde, Franz von: Ausgebüxt. Das Tagebuch des Schiffsjungen Franz von Wahlde über seine Reise mit der Bark Pallas nach Südamerika, Mauritius, Indien und Java 1884 bis 1886. Unter Mitarbeit von Ursula Feldkamp eingeleitet, mit Anmerkungen versehen und herausgegeben von Uwe Schnall. Hamburg 1999; Dana, Richard: Zwei Jahre vorm Mast. Berlin 1986; Beer, Karl-Theo (Hrsg.): Samoa – eine Reise in den Tod. Die Briefe des Obermatrosen Adolph Thamm S.M. Kanonenboot EBER 1887-1889. Hamburg 1994.
- 15 Z.B. Wahlde (wie Anm. 14); Eschels, Jacob: Lebensbeschreibung eines alten Seemannes von ihm selbst erzählt und zunächst für seine Familie geschrieben. Erstausgabe 1835. Herausgegeben von Albrecht Sauer 1995; Feldkamp, Ursula: Von »deutschen Indianern«, »häßlichen Negerschnuten« und einem »fixen Aesculap«. Das Tagebuch der Geschwister Schreiber aus Quakenbrück an Bord des Auswandererseglers GOETHE 1852. Sonderdruck des Landschaftsverbandes Osnabrücker Land e.V. aus dem Deutschen Schiffsarchiv 14.
- 16 Z.B.: Kühne, Karl B.: Kapitän auf tausend Schiffen. Seefahrtslebensläufe einer Elbe- Lotsengeneration 1860-1952. Bremen 2001; Kircheiß, Carl: Wasser, Wind und weite Welt. Als Schiffsjunge um die Erde. Hamburg 1954; Wahlde (wie Anm. 14).
- 17 Bourma, G. N.: Lijst van Nederlandse Koopvaardijsschepen alsmede gezagvoerders en thiushavens, 1820-1900. Hoorn 1998.
- 18 Hetzel, Brief vom 28.8.1860, S. 7.
- 19 Ebd.
- 20 Oderwald (wie Anm. 3).
- 21 Vgl. dazu u.a. Witt, Jann Markus: Master next God? Der nordeuropäische Handelsschiffskapitän vom 17. bis zum 19. Jahrhundert (= Schriften des Deutschen Schiffsarchivs, Bd. 57). Hamburg 2001, S. 106ff.
- 22 Ebd., vgl. dazu auch Wahlde (wie Anm. 14), S. 74.

## A German ship's doctor in the service of the Dutch: The voyage of Friedrich Wilhelm Christoph Hetzel from Amsterdam to East Asia in 1860 – 1862

### Summary

The subject of the article is a collection of letters written by the German physician Friedrich Wilhelm Christoph Hetzel, who was employed as a ship's doctor on the Dutch barque ANNA DIGNA from the late summer of 1860 to the spring of 1862. In the letters, which were addressed to his mother, Hetzel gave an account of his search among various shipping companies in Amsterdam for employment. Letters of recommendation finally helped him to obtain employment on the above-named Blaauw company sailing ship, which was equipped for the transport of cargo and passengers. The owner of the shipping company regretted that Hetzel had studied in Germany and possessed no knowledge of Dutch. Hetzel obtained the vacant position due to the lack of other applicants, as well as to the fact that the captain of the ANNA DIGNA came from Hanover, i.e. was a native German speaker.

Until the end of the nineteenth century, in the ports of the North German coast, ship's doctors were employed neither on trading vessels nor on emigrant ships. In these cases the captain also served as a doctor. In 1856, the navigation teacher Arthur Breusing of Bremen spoke out against the employment of doctors on German ships in a foreword to the *Gemeinfaßlichen Handbuch für Schiffsoffiziere* (popular handbook for ship's officers). He made reference in the text to German adventurers – *reckless young people, the refuse of German universities* – who worked on Dutch vessels as ship's doctors. Breusing's remarks suggest that a kind of "Holland-going" in this profession was still in existence in the 1860s, a conjecture also confirmed in the literature on the history of the Netherlands. According to sources of the latter type, licensed German doctors were explicitly in demand on Dutch ships until well into the 1820s because of the fact that medical training had not yet been standardised in the Netherlands.

Having been considerably damaged in an accident, the ANNA DIGNA was towed first to Portsmouth and then to Southampton for repairs. During the long stay thus necessitated, the ship's doctor was able to find free-lance employment on other ships. It was in this context that he succeeded in thwarting a *wickedness* which a captain had planned against his crew. The event is not described in any detail but it becomes clear that, through his intervention, Hetzel gained the respect of the seamen in the port. Regarding his actual work, Hetzel reports only that he had to administer and issue medication, and that he tended to cases of typhus under way. In that connection, he was particularly grieved by the death of an Italian sailor – "his" first death. In the ports of Hong Kong and Sydney Hetzel again worked on a free-lance basis. Among other engagements, he carried out a locum-tenency for an established doctor.

The letters indicate that Hetzel had to pay for his working clothes (white goods), including *1½ dozen batiste shirts*, from his salary. The captain advised him to stock up on medications and literature while he was still in England, for the purpose of issuing or selling them in Asia at a profit. Aside from typhus, no illnesses are specifically mentioned in the manuscript. Quite early on, Hetzel already finds life on board monotonous, a circumstance he often alludes to, even though he also carried out seamen's work. Here again, there is no mention of the particular tasks he fulfilled. He apparently did not keep a journal, nor did he report on events that took place under way in any detail. His letters do, however, document the opportunities open to German doctors for the practice of their profession on board Dutch ships in the nineteenth century.

## Un médecin de bord allemand au service des Pays-Bas. Le voyage en mer de Friedrich Wilhelm Christoph Hetzel, d'Amsterdam vers l'Asie de l'Est, 1860 à 1862

### Résumé

C'est un volume de lettres du médecin allemand Friedrich Wilhelm Christoph Hetzel qui est présenté dans l'article. De la fin de l'été 1860 jusqu'au printemps 1862, il fut employé comme médecin de bord sur le trois-mâts néerlandais ANNA DIGNA. Dans les lettres adressées à sa mère, l'auteur parle de sa quête à la recherche d'un enrôlement auprès de différentes compagnies d'armement d'Amsterdam. Des lettres de recom-

mandations l'aidèrent finalement à trouver un emploi sur le voilier de l'armateur Blaauw cité précédemment, voilier aménagé pour le transport du fret et des passagers. L'armateur regrettait que Hetzel ait étudié en Allemagne et ne posséda pas de connaissances de hollandais. A défaut d'autres candidats, Hetzel reçut la place vacante, mais surtout parce que le capitaine du ANNA DIGNA provenait de Hanovre, et parlait donc allemand.

Dans les ports des côtes du nord de l'Allemagne, jusqu'à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, aucun médecin n'était enrôlé, pas plus sur les voiliers de la marine marchande que sur les voiliers d'émigrants. Là, c'était le capitaine qui était également le médecin. Le professeur de navigation brémois Arthur Breusing se prononça contre le recrutement d'un médecin de bord dans la préface du manuel pour les officiers de marine «*Gemeinfaßlichen Handbuch für Schiffsoffiziere*». Il y évoque les aventuriers allemands, *jeunes gens inconscients, rebut des universités allemandes*, qui travaillent sur des navires hollandais. Il semblerait donc que dans les années 60 du 19<sup>ème</sup> siècle, une sorte de filière hollandaise dans ce métier ait encore existé. Ce qui est d'ailleurs confirmé par la littérature sur l'histoire des Pays-Bas. Il en ressort que jusque dans les années 20 du 19<sup>ème</sup> siècle, les médecins allemands confirmés étaient demandés sur les navires néerlandais, les études de médecine aux Pays-Bas n'ayant pas encore été, jusque-là, réglementées de façon générale.

Après avoir été gravement endommagée par une havarie, l'ANNA DIGNA fut tout d'abord remorquée vers Portsmouth avant d'être remorquée vers Southampton afin d'y être réparée. Durant ce long séjour, le médecin de bord arrivera à se faire employer à son compte sur d'autres navires. Il réussit ainsi à empêcher qu'une «mauvaise action», qui n'est cependant pas expliquée plus en détail, soit tentée par un capitaine contre son équipage, ce qui lui assura une certaine notoriété parmi les marins du port. Au sujet de son travail, Hetzel ne rapporte que le fait qu'il doit surtout administrer des médicaments ou en distribuer et qu'il s'occupe de cas de typhus en cours de route. À ce sujet, la mort d'un matelot italien, «son premier mort», le touche particulièrement. Dans les ports de Hong-Kong et de Sidney, Hetzel réussit à travailler à son compte. Il effectuera même, entre autres, un remplacement dans le cabinet d'un médecin installé.

Il ressort de ses lettres que Hetzel dut acheter sur son salaire des vêtements professionnels (tenues blanches), entre autres 1 douzaine et demie de chemises de batisse. Le capitaine lui conseilla de s'acheter encore en Angleterre des médicaments et des livres que Hetzel put visiblement revendre à bon prix en Asie. Excepté sur le typhus, le manuscrit ne révèle rien sur d'autres maladies, au bout de peu de temps, même la vie à bord, qu'il qualifie souvent de monotone, ne lui plaît plus particulièrement, bien qu'il s'emploie aussi en tant que matelot. Là aussi, il ne précise pas quelles étaient les tâches qui lui incombait, il n'a visiblement tenu aucun journal ni évoqué en détail les événements en cours de route. Cependant, ses lettres documentent les possibilités qu'avaient les médecins allemands au 19<sup>ème</sup> siècle d'exercer leur métier à bord de navires néerlandais.