

Wolfgang Meironke
Hömerichstr. 57
51643 Gummersbach
02261 - 22800



Teil 2

Die erste Beachtungswelle von Carl Rudolph Brommy 1888-1918

Von Wolfgang Meironke
Überarbeitet September 2016

Vorwort zum 2. Teil.

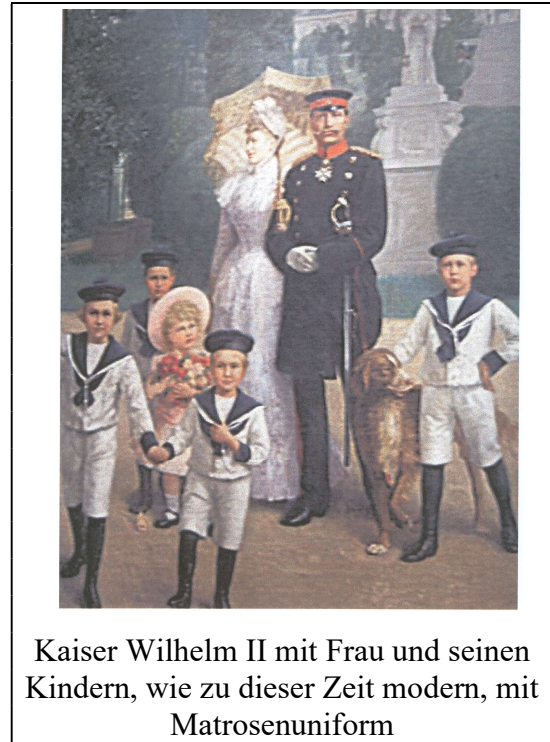
Das Gedenken um Carl Rudolph Brommy nach seinem Tode 1860 war von „Nichtbeachtung“ geprägt gewesen. Die vergangene Reichsmarine hatte, durch die politischen und wirtschaftlichen Ereignisse keinen Platz mehr in der Gedankenwelt des Volkes. Nur wenige Menschen, die in unmittelbarem Umfeld der Marine in Frankfurt und in Bremerhaven und Brake lebten, versuchten das Gedenken an die Marine und ihrem Admiral wach und lebendig zu halten.

Der Tod ihres Ehemannes und der frühe Tod des einzigen Kindes ließen die Ehefrau des Admiral nicht unberührt, und so suchte sie, recht unauffällig, das Gedenken an ihren Ehemann Vater und Admiral immer hoch zu halten. Unter anderem schenkte sie persönliche Exponate aus dem Leben des Admirals an wichtige Persönlichkeiten des regionalen Umfeldes oder hohen militärischen Würdenträgern. So gelangte ein Modellschiff der „Barbarossa“, zum Abschied der Offiziere 1852 dem Admiral übergeben, in das Bremer Rathaus, und sein Fernrohr fand den Weg nach Österreich.¹ So wird es die Admiralwitwe mit Freude und Genugtuung gesehen haben, dass mit Kaiser Wilhelm II die Marine vor der Jahrhundertwende an Wert gewann, und das Gedenken an ihren Ehemann einen ungeahnten Aufschwung nahm und vom deutschen Kaiser persönlich gewertschätzt wurde.

Doch betrachten wir die verschiedenen Ebenen die dazu führten das Ansehen des sächsischen Marineoffiziers im Deutschen Reich zu ungeahnter Beachtung, Ansehen und Wertschätzung bringen sollte, genauer an.

¹ WM. Mittlerweile könnte es seinen Weg wieder nach Deutschland gefunden haben, da sich ein „Einrohr“ mit der Gravierung „Brommy“ im Deutschen Marinemuseum von Wilhelmshaven befindet.

Wilhelm II., der 1888 deutscher Kaiser wurde, besaß ein ausgesprochenes Marineinteresse weil er die These *"Seemacht bedeutet Weltmacht"* als erklärtes Ziel seiner Politik ansah. Er wollte eine starke Flotte erschaffen die, im Verbund mit Großbritannien, Deutschlands Seegeltung stärken sollte. Neue Ziele für einen Staat, der bis zu dieser Zeit eine ausgewiesene Landmacht war. Nicht unwesentlich wurde diese Marinebegeisterung auch durch Marinepublikationen gefördert, die zu dieser Zeit in Marine- und Seefahrtskreisen und beim „belesenen“ Volk sehr beliebt waren.



Kaiser Wilhelm II mit Frau und seinen Kindern, wie zu dieser Zeit modern, mit Matrosenuniform

Da sich die Fachzeitschriften der Marine und auch die Tagespresse aber neutraler und nicht mehr so negativ über die Vorgängermarinen der Preußen berichteten, kam auch die Geschichte der Bundes- bzw. Reichsflotte 1848 bis 1852 in den Publikationen nach dem Dreikaiserjahr 1888, ein neues und besseres Licht.

Neben dem politischen Eintreten für die preußische Marine trat der Kaiser auch öffentlich in Marineuniform auf und ließ seine Kinder ebenfalls in einer maritimen Kleidung erscheinen. Ein großer Beitrag des Kaisers für „Seine Marine“, die dadurch „Hoffähig“ wurde und stark an Ansehen gewann. Der Erfolg war der, daß die Mode in weiten Kreisen des deutschen Volkes davon bestimmt wurde und es „schick war“ seine Kinder so zu kleiden.

Wilhelm II. und Tirpitz, beide Bewunderer des amerikanischen Navalismus - Theoretikers Alfred Thayer Mahan, benötigten Leitfiguren für eine neue Marine. In Alfred T. Mahans Werk *„The Influence of Seapower upon History 1660-1793“* gilt „Seemacht“ nicht als die bloße maritime Handlungsfähigkeit der Flotte eines Landes. Vielmehr wird der Begriff auch als Staatswesen verstanden. Tirpitz ließ das Buch extra ins deutsche übersetzen.¹

Eine Marine nach den Vorstellungen des Kaisers sollte die den Reichsgedanken beibehalten und nicht nur eine Fortsetzung der preußischen Marine sein.²

¹ Schock, Flemming: Flottenbegeisterung- Flottenpolitik und Flottenpolitik des Vormärz... Magisterarbeit.2004 Duisburg

² Gerhard Wiechmann, Oldenburg S. 3.

Die Anfänge, wann das Erbe von Carl Rudolph Brommy konkrete Beachtung findet ist nur schwer zu ermitteln und wird auch nicht beschrieben, sie begann schleichend und scheinbar zufällig. Seit wann, neben der militärischen Führung bei der Suche nach Vorbildern für die preußische Marine, auch der Deutsche Kaiser seinem Blick auf Carl Rudolph Brommy geworfen hat, ist auch nicht klar zu erkennen¹. Unter dem flottenbegeisterten Wilhelm II. wurde die Geschichte der ersten 'Reichsflotte' von 1848 als Vorgeschichte der den starken Nationalstaat repräsentierenden Kaiserlichen Reichsflotte interpretiert.. In einigen privaten und amtlichen Abhandlungen kommt der erste deutsche Admiral, als das wurde er für die preußische Marine benötigt, immer besser ins Rampenlicht und gewinnt an Popularität.

Denn was der Kaiser zum Beginn seiner Regentschaft nicht ändern konnte war die geringe Anzahl an erfahrenen Marinepersönlichkeiten, die zur Tradition dieser, verhältnismäßig jungen, preußischen Waffengattung hätten herangezogen werden können. Seit Beginn des Jahrhunderts hatten ausschließlich ausländische Marineoffiziere die preußischen Marineeinrichtungen geleitet. Was hatte der junge Kaiser an Marineoffizieren, die Charakter und Erfahrung vorweisen konnten?

Prinz Adalbert, als gelernter preußischer Artillerist und deren Generalinspekteur, war das Los zugesprochen, aus Liebhaberei, die sich langsam herausbildenden maritimen preußischen Anfänge begleiten und formen zu dürfen. Aber als herausragender Führer der Marine hatte er sich nicht in Szene setzen können.

Die erste große Bewährungsprobe im Jahre 1848-1849 bescherte dem Preußenprinz zwar Beachtung im Bereich des vorsichtigen Aufbaus der preußischen Marine, ohne ihn als ausgesprochenen Fachmann wirklich zu bestätigen. Die viel zitierte Denkschrift des Jahres 1848 ist wohl in Masse von Kapitän Schröder für das Ministerium erstellt worden, dass diese wohl schon im Jahr zuvor² in Auftrag gegeben hatte. Es war einfach eine Fügung, daß diese Denkschrift, die ursprünglich eine rein „preußische“ war, gerade zu einer Zeit gefertigt wurde, in der nach einer „Teutschen Marine“, (den ganz deutsch müsse sie sein)³, gerufen wurde.

Die Tätigkeit als Leiter der Marinekommission der Provisorischen Zentralgewalt (Ende 1848, Anfang 1849) erhielt Prinz Adalbert, weil die Provisorische Zentralgewalt in Frankfurt, Preußen und Österreich einbinden musste, um

¹ Schock, Flemming. Flottenbegeisterung, Flottendiskussion und Flottenpolitik im Vormärz und in der Revolution von 1848/49: Magisterarbeit 2008.

² Die wirklich ausführliche Betrachtung der Küsten und die Besonderheiten der Häfen mit vielen Belangen für den Kriegsschiffeinsatz müssen umfangreiche und langwierige Recherchen gehabt haben, die eine lange Zeit in Anspruch genommen haben müssen. Bei „Auftragvergabe“, die nicht beschrieben wird, war die preußische Denkschrift somit nicht planbar für die anstehende „Teutsche“ Krise zur See 1848!

³ Denkschrift des Prinzen Adalbert von Preußen 1848.

überhaupt politisch handlungsfähig zu werden. Bei erstbestener Gelegenheit wurde Prinz Adalbert von seinem König wieder zurückbeordert da der Waffenstillstand beendet war und Preußen seinen Oberbefehlshaber vor Ort haben wollte, was verständlich war. Das Gleiche machte Österreich mit seinen Marineoffizieren! Sie sollte Preußen bzw. Österreich und nicht Deutschland dienen, und ihre Marinen für den Waffengang gegen Dänemark leiten und organisieren.

Prinz Adalbert trat dem Feind auf See weder 1848/49, 1866 noch 1871 entgegen. Wie zum Hohn für „Seine“ Marine, nahm der Prinz 1848/49 an Land am Krieg gegen Schleswig Holstein teil! Dasselbe tat er auch im Feldzug 1866 im Hauptquartier der 2. Armee und 1870-71 noch einmal bei mehreren Landschlachten und im Großen Hauptquartier zu Versailles, ohne eines seiner Schiffe bei diesen Konflikten betreten zu haben!

Betrachtete man im Gegenzug die Leistung des damaligen Kapitäns zur See Carl Rudolph Brommy, der 1849 praktisch aus dem Nichts heraus und innerhalb kürzester Zeit, die gesamte Infrastruktur einer gut organisierten Flotte von Kampfschiffen aufbaute und sein kleines Geschwader persönlich gegen den Feind führte, waren die Leistungsunterschiede gegenüber dem Preußenprinzen klar zu erkennen. Bloß Pech für Preußen dass Brommy zu dieser Zeit auf der „Falschen Seite“ der Politik stand und quasi ein Intimfeind des Prinzen von Preußen geworden war, da er der reaktionären, revolutionären Seite unter den Farben Schwarz Rot Gold zugeordnet wurde.

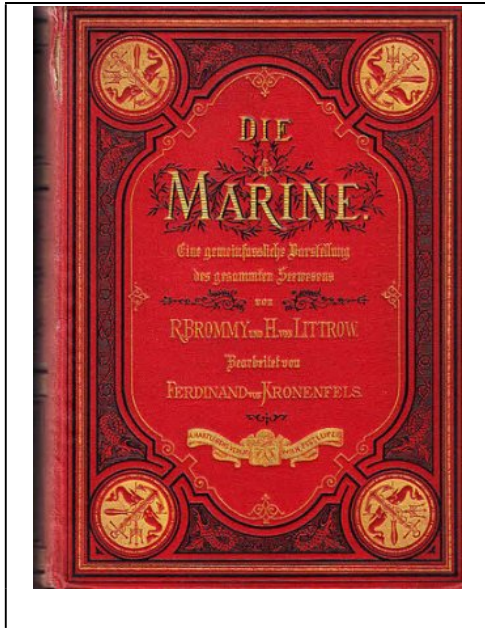
Prinz Adalbert brachte Brommy, im Rahmen einer Beurteilung des Personals der Nordseeflotte 1852, sogar im Umgang mit „Zuchthäuslern“ in Verbindung!¹

Die Möglichkeit, diese Kompetenz von Brommy ab 1853 für Preußen zu nutzen, ließ die Eitelkeit der preußischen Führungsspitze (Prinz Adalbert und Kommodore Schröder) aber nicht zu. Ein weiterer wichtiger Grund der eine nicht unwesentliche Rolle gespielt haben dürfte, wird der sein, dass Brommy als „Demokrat“ für seine Überzeugung und für die Flagge „Schwarz Rot Gold“ gestanden hatte, und sich preußischem Druck widersetzt hatte, und das gleich mehrere Male! Preußen scheute diese demokratischen Ideen und hatte Angst vor „Demokraten“ und der Verbreitung ihrer Ideen! Einer dieser Fürsprecher, „Demokraten“ und die Farben „Schwarz Rot Gold“ bald vernichtet zu sehen, war Bismarck.

Im Nachbarland Österreich hatte Carl Rudolph Brommy eine ganz andere Stellung erreicht, obschon er dort nur kurz Dienst geleistet hatte. Hier hatte sein wissenschaftlich– praktisches Buch „Die Marine“ einen großen Erfolg erreicht.

¹ Bundesarchiv Freiburg. Petter, Der Juniorpartner

Weitgehend unbehandelt sind die Umstände wie es zur Zusammenarbeit zwischen dem deutschen Admiral und Heinrich von Littrow kam.



Fest steht nur, dass das Buch „Die Marine“ bis zum Ende des Jahrhunderts das Standard-Lehrbuch für die Ausbildung in der österreichische Marine verwendet wurde, da dann die Dampfschiffahrt die Segelschiffe ersetzten und die stark Segelschiff orientierte Darstellungen in Brommys Beschreibungen, nicht mehr „Zeitgemäß“ waren und durch die „Technik“ überholt wurden.

Brommys Lehrbuch war in Österreich somit über 35 Jahre führende Marineliteratur für die Ausbildung gewesen.

Als der junge deutsche Kaiser Wilhelm II sich entschloss der Marine ein größeren militärisches Stellung zu verleihen, die

Handelsflotte des Deutschen Reiches hatte schon ein gehöriges Gewicht in Europa und der Welt erreicht, begann sich auch das Bild der Bundes/Reichsflotte aus dem Jahre 1848 und dessen Kommandant, Carl Rudolph Brommy, bereits zu Wandeln. Die Veröffentlichungen um maritime Ereignisse begannen ihren „Siegeszug“ und drängten die des Heeres etwas zur Seite.

Die Marineliteratur wurde in den gehobenen und interessierten Kreisen des Kaiserreiches wohl gelesen. Gerade der Deutsche Marineverein und viele kleinere Gruppierungen, Reservistenvereinigungen und auch der Bereich der Kolonialbegeisterten sahen dem Aufschwung der Marine mit Begeisterung entgegen. Als eines der ersten militärpolitischen Zeitschriften trat die „Marine Rundschau“, eine „Monatszeitschrift für Seewesen“, in Erscheinung, die eine breite Leserschaft erreichte.¹

Einer der ersten, der die Lebensleistung des ersten deutschen Admirals in das öffentliche Licht zu rücken scheint, ist der Hannoverische



Georg Irmer in der Uniform eines Landeshauptmannes einer deutschen Kolonie

¹ Diese Zeitschrift musste 1998 eingestellt werden. Zu wenig Interesse.....

Archivar Dr. Georg Irmer¹, als er im Deutschen Wochenblatt am 28. Mai 1891 erstmals eine Abhandlung über den Leipziger Admiral herausbrachte, mit der Mahnung, den ersten deutschen Reichsadmiral ein Denkmal zu setzen. Georg Irmer² brachte in diesem Artikel, neben der positiven Betrachtung von Carl Rudolph Brommy als wichtiges Element der Richtigstellung der außerordentlichen Lebensleistung „des erste Reichs-Admiral für das „Deutsche



Letzte Zeilen des Artikels vom 22. Mai 1891.⁴

Reich“ und den Missstand zu Tage, das ...

„Wir ... es mit Genugthuung erlebt(en) ...jenes Helgoland an dessen Strande Bromme einst zu Ehren Deutschlands diesen ersten Erfolg errungen hat..

„...von seinem Volke vergessen, unter einem Steine schlummert, der nicht einmal seinen Namen nennt?...“³

Ein Umstand den einige Menschen, so der bekannte Marschdichter Hermann Allmers, schon lange zu ändern gedachten, aber bis zu dieser Zeit weder Mittel noch Möglichkeiten hatten dieses zu korrigieren. Schon wenige Zeit

nach dieser Erinnerung begann sich, auf verschiedenen Ebenen, Menschen mit Brommy zu befassen, so dass schon bald auch Gelder gesammelt wurden, um auf der Grabstätte des „ersten Deutschen Reichs-Admirals“ ein würdiges Denkmal zu errichten.

¹ Ohne: Der erste deutsche Reichsadmiral In: Volksbote Gemeinnütziger Volkskalender auf d. Jahr 1893 ...Verlag Schulze, Oldenburg Bd. 56/1893 S. 32-37.

² Deutsches Kolonial-Lexikon (1920), Band II, S. 106, IRMER Georg, Dr. phil., geb. 3. Nov. 1853 in Dessau, 1878 Hilfsarbeiter am Geh. Staatsarchiv in Berlin, später Archivar in Hannover, 1892 in die Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes berufen, 1893 Landeshauptmann der Marshallinseln, 1898 Leg.-Rat im AAKA., 1899 Wirkl. Leg.-Rat und vortragender Rat, 1897/1900 Mitarbeiter an den Verhandlungen betr. die Erwerbung der Karolinen und Samoas, Generalkonsul 1900 in Genua, 1907 in Sydney, wohnt seit 1911 in Berlin

³ **Irmer Georg:** Zur Erinnerung an den ersten deutschen Reichsadmiral. Untertitel. Eine Mahnung an unser Volk In: Deutsches Wochenblatt. Zeitschrift für Nationale Politik, Kunst und Wissenschaft. Nr. 22 vom 28. Mai 1891 S. 255-258.

⁴ **Irmer Georg:** Zur Erinnerung an den ersten deutschen Reichsadmiral. S. 258.

Stärkste treibende Kraft zur Schaffung eines Denkmals sollte nun der 1891 gegründete „Allgemeine Deutsche Verband“ werden, der 1894 in „Alldeutscher

Verband“ umbenannt wurde. Durch diesen wurden die Marineinteressen des Deutschen Reiches in die Hand genommen und kanalisiert.¹ In verschiedenen Publikationen der „Alldeutschen Blätter“ wurde die Leistung von Brommy seit 1891 positiver dargestellt und „so gerade gerückt“, dass seine Popularität immer mehr anstieg².



Seit 1894 werden durch den Alldeutschen Verband und der „Deutschen Kolonialgesellschaft“ durch Spendenaufrufe, Veranstaltungen, Erlöse von Vorträgen und vieles mehr, Geld für einen würdigen Denkmal gesammelt. Viele machen sich Gedanken wie dieses Grabmahl aussehen soll,

wie ein würdiges Andenken für den ersten Deutschen Admiral geschaffen werden kann.

¹ Schwerpunkte seit 1894 waren zum einen die Stärkung des Deutschtums. Unterstützung der Deutschen im Ausland. Deutschlands sollte durch die Verstärkung der Flotte die Feinde des Deutschen Reiches, die der AV in Frankreich und England als auch in Russland sah, mit allen Mitteln bekämpfen.

² Die zu dieser Zeit allgemein Namenskennzeichnung des ersten Deutschen Admiral mit „Karl Rudolf Bromme, genannt Brommy“ wird wohl eines der wichtigsten Grundlagen dieser Namensdarstellung gewesen sein, die sich bis in die heutige Zeit derart festgesetzt hat, das sie scheinbar unauslöschlich zu sein scheint!

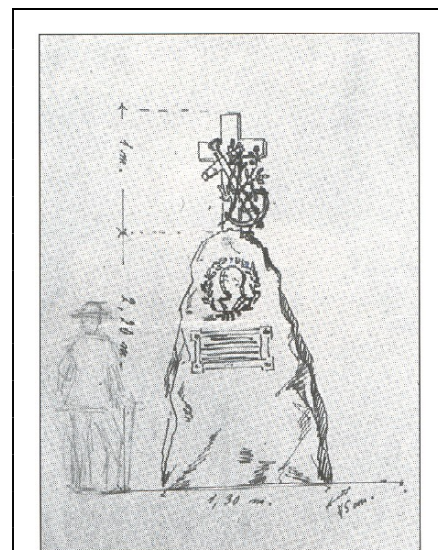
Einem Autor der einen herausragenden Anteil an der positiveren Darstellung der 48ziger Marine und Admiral Brommy zukommt ist der preußische Admiralitätsrat Koch, der seit 1890 in der Marinerundschau mehrere Abhandlungen über die Marine, die Umstände und die Leistung von Carl Rudolph Brommy schreibt. In weiteren Veröffentlichungen der angesehenen Marinerundschau wurde die Leistung der 48iger Marine dargestellt, insbesondere aber die außerordentliche Leistung des damaligen Oberkommandierenden und Seezeugmeisters besonders hervorgehoben. Hierbei war das Seegefecht vor Helgoland 1849 genauso ein Thema in der Literatur wie auch die organisatorische Leistung und die Umstände der Vernichtung der Flotte von hervorragender Bertachtung und Würdigung Carl Rudolph Brommy gegenüber.

Warum nahmen der Deutsche Kaiser, und „Seine“ Marine nun verstärkt den Sachsen Carl Rudolph Brommy wahr?

Das Interesse an Brommy war vorwiegend dem Umstand geschuldet, das dieser Admiral einer „Reichs“-Flotte gewesen war. Der Kaiser eines Reiches besann sich auf den ersten Admiral einer „Reichsflotte“ der auch in der Öffentlichkeit einen immer größere Popularität erreichte, die er nun zu nutzen gedachte. Auch die Patriotische Einstellung der Familie Brommy, trotz der Kränkungen durch Preußen zum Ende seiner Dienstzeit, den einzigen Sohn in die preußische Marine eintreten zu sehen, wie es die Frau Admiral gewünscht hatten, mögen eine wichtige Rolle gespielt haben. Das der einzige Sohn des Admiral seinen Dienst in der preußischen Marine nicht antreten konnte, da er als Kriegsfreiwilliger für „Volk und Vaterland“ vor Metz an Typhus gestorben war, ist ebenso eine tragische Geschichte die aber die patriotische Haltung im Hause Brommy belegte und als solche anerkannt wurde.

Nachdem die nötigen Gelder für ein Denkmal gesammelt worden waren, gingen die nächsten Schritte gut voran. Den Auftrag zur Schaffung des Grabmales erhält der junge Hannoversche Bildhauer Roland Engelbert. (1868 1951) Er konzipiert den großen Findling und moduliert das Medaillon auf dem Denkmal.¹

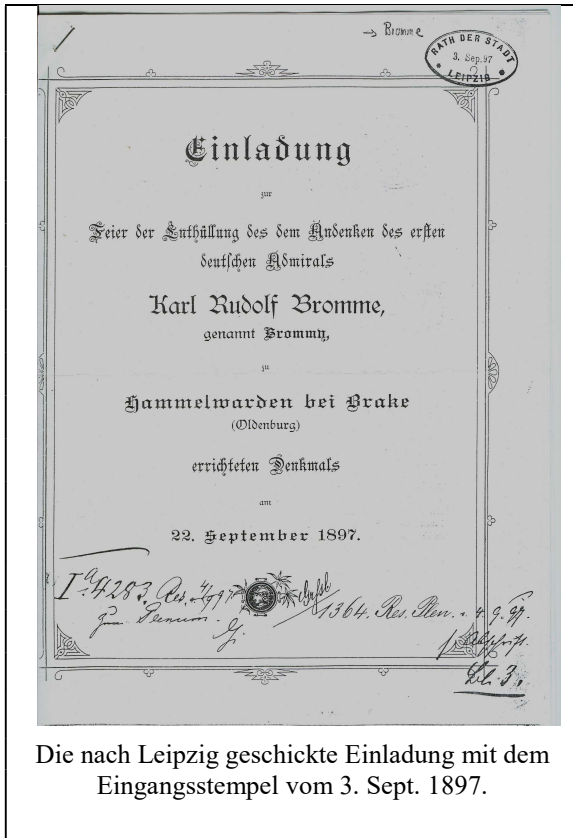
Zur Diskussion, wohin das Denkmal gesetzt werden sollte standen die Insel Helgoland oder die Grabstätte in Hammelwarden.



Eine Planungszeichnung zur Festlegung der Proportionen für das Grabmal in Hammelwarden.

¹ Irriger Weise wird neuerdings in Wikipedia verbreitet, das dieses Medaillon 1904 an den Grabstein angebracht wurde. Das ist falsch wie Bilder 1897 klar beweisen das dieses Medaillon schon angebracht war.

30 Jahre nach dem Tode des Admirals, beginnen die konkreten Pläne zur Schaffung des würdigen Denkmals an seiner Grabstätte in Hammelwarden, das zu diesem Zeitpunkt immer noch von einem einfachen kleinen Findling ohne Namenszug bedeckt wurde.



Die nach Leipzig geschickte Einladung mit dem Eingangsstempel vom 3. Sept. 1897.

Die Organisation der Feierlichkeiten zur Enthüllung des Denkmals wird durch den ADV mit Sitz in Berlin vom Vorsitzenden **Prof. Dr. Hasse**, der Deutschen Kolonialgesellschaft, deren Abteilung Hannover Stellvertretender Vors, **Justizrat Dr. Bojunga / Prof. Schäfer** und dem Ortsausschuss der Stadt Brake, Konsul Kunst, Hafenmeister Zebelius, Pastor Bultmann (Hammelwarden) getragen.

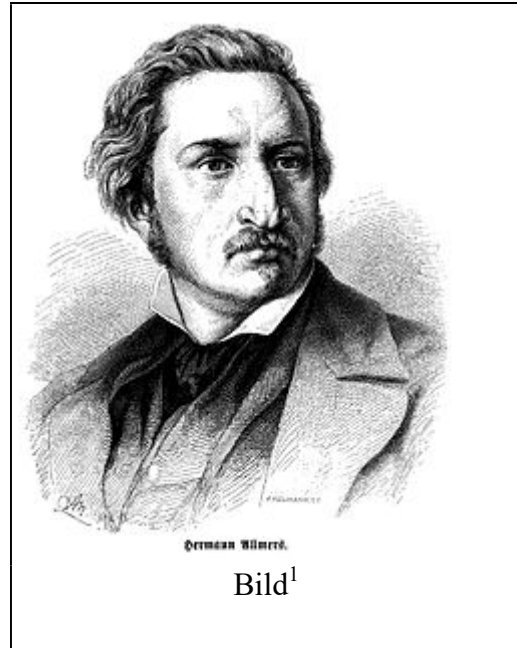
Die Einladungen zur Gedenkfeier werden an alle Honoratioren im Gebiet von Oldenburg und dem Gebiert der Oberweser, nach Berlin und auch nach Leipzig versandt.

In dieser Einladung wird zunächst ein kurzer Lebenslauf von Carl Rudolph

Brommy vorangestellt um die Notwendigkeit des Grabmales zu belegen. Danach wird in der „Festordnung“ der Ablauf der Feierlichkeiten, die auf den Mittwoch den 22. September 1897(!) festgelegt worden waren, beschrieben.

Der Gedenkspruch wird vom dem in Norddeutschland sehr bekannten Marschendichter Hermann Ludwig Allmers (1821-1902) verfasst.

Hermann Allmers war ein überzeugter „48iger“, der auch zur Marine eine große Sympathie hegte, was auch die Person von Carl Rudolph Brommy stark einschloss. Als „Marschendichter“ schrieb er vor allem über die Kultur und die Landschaft seiner nordwestdeutschen Heimat. 1882 gründete er den Heimatbund der „Männer vom Morgenstern“, Vorgänger des Morgenstern-Museum. Allmers, der die Geschehnisse um die Reichsflotte und ihrem Kommandeur mit sehr großer Aufmerksamkeit verfolgt hatte, dem vor allen Dingen die überregionale Nichtbeachtung des Ableben des Admirals im Herzen weh getan hatte, wollte schon lange ein Denkmal unterstützen und hatte den Gedenkspruch schon einige Zeit vor der Errichtung verfasst.



*Karl Rudolf Brommy ruht in diesem Grabe
Der ersten deutschen Flotte Admiral
Gedenkt des Wackren und gedenkt der Tage
An schöner Hoffnung reich und bitterer Täuschung.*

Er fügte, nachdem das Projekt tatsächlich zustande kam, den letzten Satz noch hinzu...

Und - welche Wendung dann durch Gottes Fügung.

Die geplanten Feierlichkeiten zur Einweihung der Grabstätte in Hammelwarden am 22. September 1897, für die Stadt Leipzig sollte Herr Prof. Hasse teilnehmen, wurden genutzt um auch in seiner Geburtsstadt Leipzig eine Feier zu organisieren, die am 12. September 1897 stattfand².

¹ :Die Gartenlaube 1872

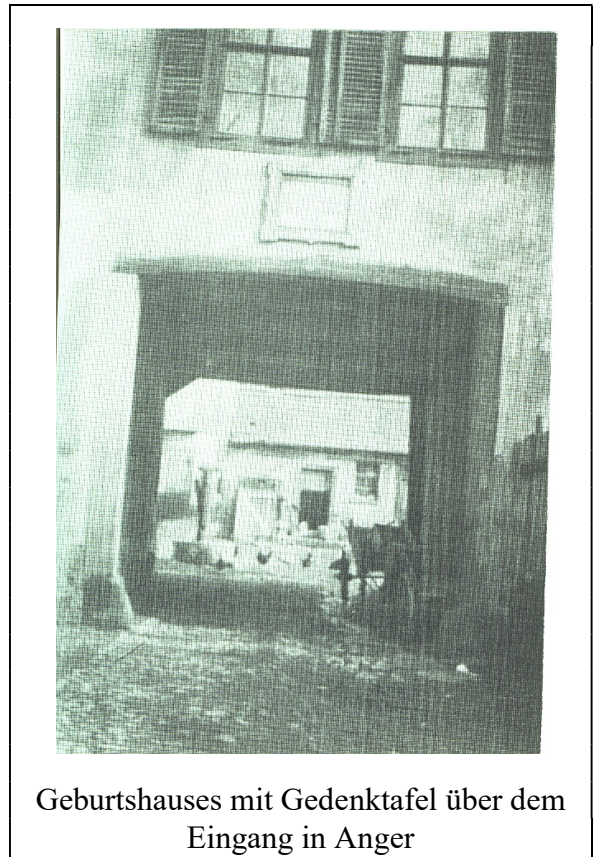
² Nach Aussage Herr Uhlrich, Leipzig, war die Gedenkfeier in Leipzig am 12. Sept. 1897.

Organisiert und getragen wurde diese Veranstaltung in Leipzig von dem Königlich-Sächsischen Militärverein „Kaiserliche Marine“ vor dem Geburtshaus des Admirals.

Am Vormittag zogen die Mitglieder und Gäste des Vereins, voran er Vorsitzenden, Herr Bille, Marinepfarrer a.D.

Wangemann-Gautsch und Kommerzienrat Wagner, ein Neffe des Admirals der auch die Gedenktafel gestiftet hatte, zum Geburtshaus um dort im feierlichen Rahmen eine Gedenktafel, die bereits am Haus befestigt war, zu enthüllen. Der Vorsitzenden Bille und Marinepfarrer a.D. Wangemann-Gautsch führte die Anwesenden durch das bewegte Leben und tragische Ende von Carl Rudolph Brommy, nicht ohne den Hinweis das Brommys Ideen nun vom vereinten Reich und einer deutschen Marine die Früchte tragen würden, die er sich zu Lebzeiten gewünscht hätte.

Anschließend wurde ein Lorbeerkranz, der mit den Schleifenfarben des Kaiserreiches Schwarz-Weiß-Rot, den Farben Grün-Weiß und deutschen Farben Schwarz-Rot-Gold umschlungene war, niedergelegt



Geburtshauses mit Gedenktafel über dem Eingang in Anger

„In diesem Haus wurde
am 10. September 1804
der erste deutsche Admiral
Carl Rudolf Brommy
geboren.“

Die Feier vor dem Geburtshaus des späteren ersten deutschen Admirals klang mit dem Vortrag des „Flaggenliedes“ und der ersten Strophe des „Deutschlandliedes“ aus.

Kehren wir wieder nach Hammelwarden zurück.

Laut der Einladung die nach Leipzig verschickt wurde, war in Hammelwarden und Brake folgender Festablauf geplant.

Mittags 1 ½ Uhr sollten, nach dem Eintreffen der Züge aus Oldenburg, Bremen und Nordenham, der gemeinsame Auszug von der Braker Kaje zum

Hammelwardener Kirchhof beginnen. Nach ca. 30 Minuten Fußweg sollte auf Höhe der Hoddersen Linde der Festzug in der geplanten Reihenfolge geschehen, da hier schon Abordnungen und Gäste aus dem Umland Aufstellung genommen hatten.

Nach dem Eintreffen auf dem Friedhof sollte zunächst eine Begrüßungsrede vom Leitenden Organisator in Brake, Konsul Kunst, die Feierlichkeiten eröffnen. Die Festrede sollte Dr. Lehr, Vorsitzende des Altdeutschen Verbandes halten, dem dann die Enthüllung des Grabmales folgen sollte. Zum Ausklang der Feierlichkeiten in Hammelwarden sollte gemeinsam mit allen Besuchern die 1. Strophe des „Deutschlandliedes“ gesungen werden. Um 4 Uhr Nachmittags war in Brake ein Festessen in verschiedenen Lokalen vorgesehen, Das „trockene Gedeck“ zu 3 Mark.

Die unmittelbaren Vorbereitungen standen unter keinem guten Stern, betrachten man das Wetter, das sehr stürmisch und regnerisch war. Ungeachtet der Wetteraussichten hatte Brake am 22. September 1897 einen reichen Fahnschmuck angelegt, als, seit dem frühen Morgenstunden, die ersten Gäste in Brake von nah und fern eintrafen.

Der Tag der Einweihung zum 22. September 1897 hat keinen Bezug auf das Leben des Admirals, dieser wurde am 10. September 1804 geboren, wohl aber in und für Preußen, das zu dieser Zeit die Siege des Feldzuges von 1870 feierte. Das Wetter hatte sich am Einweihungstag aber beruhigt, der Sturm sich verzogen und es schien ab und an sogar die Sonne als der Zug sich von Brake aus in Bewegung setzte. An deren Spitze Konsul Kunst, Hafenmeister Zebelius und Pastor Baltmann. Ihnen folgten zwei Wagen mit zum Teil sehr wertvollen Kränzen der Festgemeinde. Nachdem der Zug von Brake aus nach Hammelwarden immer länger wurde, ordnete er sich der Ehrenzug vor der Hoddersen Linde, sie war mit Eichen und Tannengrün geschmückt neu, da hier die Abordnungen aus den südlichen Landesteilen Aufstellung genommen hatten. Von Hier aus ging es wenig später zum Friedhof Hammelwarden weiter.

Vor dem verhüllten Grabmahl war das Rednerpult aufgestellt, und auf der Ehrentribüne hatten bereits die hoch betagte Witwe Brommy und weitere Damen und Ehrengäste Platz genommen.

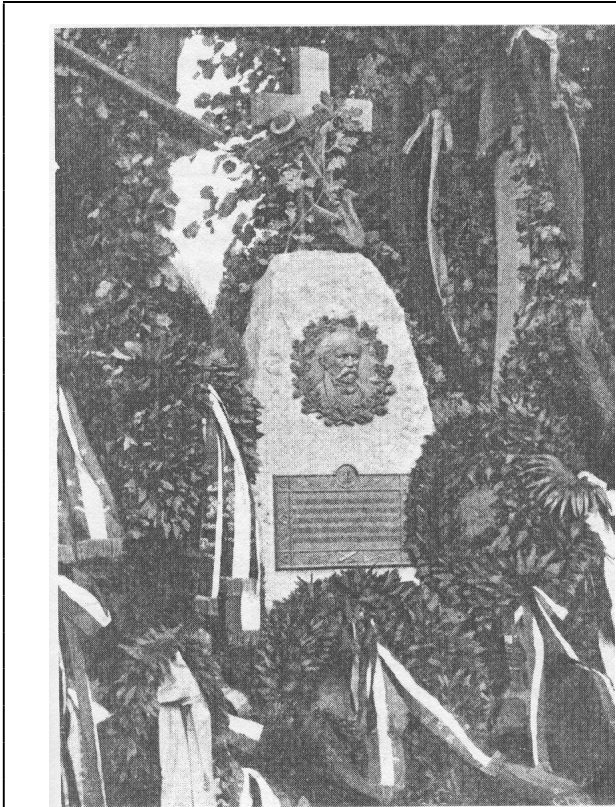
Neben 13 hochrangigen Vertretern aus Oldenburg, der umliegenden Garnisonen und Städten waren 13 Fahnenabteilungen der umliegenden Marine, Sport und Kriegsvereine aufmarschiert. Von den ehemaligen Besatzungsmitgliedern der Flotte unter Admiral Brommy waren anwesend:

Kgl. Österreichischer Fregattenkapitän a. D. Weyer,
Hauptmann Schöning (ehem. Adjutant Brommy's)
Konsul Groß (ehemaliger Fahnenjunker) und
zehn weitere ehemalige Matrosen der Brommy-Flotte

Zum Beginn der Veranstaltung wurde das Lied „Ich habe mich ergeben...“ gespielt. Dann betrat Konsul Kunst das geschmückte Rednerpult, begrüßte die anwesende Festgemeinde und dankte hierbei allen die diese Feier durch Spenden überhaupt erst möglich gemacht hätten.

Nachfolgend trat als Hauptredner des Festaktes Dr Adolf Lehr, Geschäftsführer des Alldeutschen Verbandes, auf das Rednerpult. Neben der Darstellung der politischen Begebenheiten der Jahre 1848/49 schilderte er die Organisation der deutschen Flotte unter Brommy's Führung, das Seegefecht vor Helgoland und das traurige Ende der Flotte durch Versteigerung, Übergabe und Verkauf. Besonders die Situation des tief getroffenen Menschen Carl Rudolph Brommy wurde versucht zu schildern dessen Krankheit durch diese seelische Belastung scheinbar noch härter zu Tage traten als ohnehin schon.





Der festlich geschmückte, und mit Kränzen fast überhäufte Gedenkstein während der feierlichen Einweihung.

Nach dieser Festrede wurde das Denkmal enthüllt und durch alle Anwesenden die erste Strophe des „Lied der Deutschen“ von Hoffmann von Fallersleben gesungen.

Es wurden nun nachfolgend die Kränze der Vereine und Abordnungen um das neue Grabmal niedergelegt, wobei immer noch kurze Ansprachen der Vertreter gehalten wurden.

In der Presse fand die Veranstaltung regional eine große und positive Resonanz. So auch in der NSL 23.09.1897 23. September 1897 Ganzseitig wird der Verlauf der Feierlichkeiten mit 400 bis 500 Teilnehmern dargestellt. Teilnehmer waren auch das Old. Inf. Reg 91 und Oberstleutnant Lettow –Vorbeck. Festredner Dr. Adolf Lehr (Berlin) Pastor Boltmann (Hammelwarden)

Anwesend auch die Witwe Caroline Brommy und der Schwager Brommys Karl Gross. Ebenso wie der Marschdichter Hermann Allmers.¹

Ein Jahr später ist Brake wieder der Schauplatz einer Feierlichkeit um Carl Rudolph Brommy die vom neu gegründeten Marineverein „Admiral Brommy 1889“ e.V. Brake/ Unterweser, am 27.2.1898 gegründet, durchgeführt wird. Im festlichen Rahmen erfolgt am 18. Juli 1898 die Einbettung einer Schriften-Trommel in eine Fundamentaussparung des Grabmales von Carl Rudolph Brommy. Wieder ist es kein Gedenktag der in unmittelbarem Zusammenhang mit dem ersten deutschen Admiral steht. Es ist der 28. Jahrestag der französischen Kriegserklärung vom 18. Juli 1870. (!)

In der Trommel, gut konserviert, sind wichtige Erinnerungsstücke² aus der Lebenszeit des Admirals enthalten, ebenso Unterlagen zu den Feierlichkeiten des Grabmahles von 1887 eingelagert.

¹ Wiechmann Gerhard Oldenburg Admiral Brommy S.6

² Beilage zum „Weserbooten Nr. 84 1898 Brake Dienstag den 19.Juli 1898

Was hat sich bis zur Jahrtausendwende getan, was das Ansehen von Carl Rudolph Brommy gefördert, bzw., ihm geschadet hatte. Seine Popularität hatte, nach der Einweihung des Grabmahles in Hammelwarden bei Brake einen beachtlichen Stellenwert erreicht.

Es gibt eine Brommy-Strasse in Leipzig, eine Erinnerungstafel am Geburtshaus des Admirals in Anger, beides von Kommerzienrat Wagner organisiert, Es hat sich die Marinekameradschaft „Admiral Brommy“ in Brake gebildet und es gibt bis zu diesem Zeitpunkt drei Gedichte über Brommy Lebensleistung und seinem tragischen Tod zu verzeichnen.

Robert Hamerling.¹

Geb. als Rupert Hamerling

24.3.1830 in Kirchberg am Walde.

Gest. 13.7.1889 in Graz im Alter von 59

Jahren. Sohn eines Mittellosen Webers 1840

mit Unterstützung von Gönnern Besuch des

Gymnasium Zwettl. 1848 Anschluss an die

Revolution , Beginn des Studium in Wien

(Klas. Philologie, Philosophie, Geschichte,

Medizin). 1852 Aushilfslehrer für klassische

Sprachen in Wien. 1855-1866

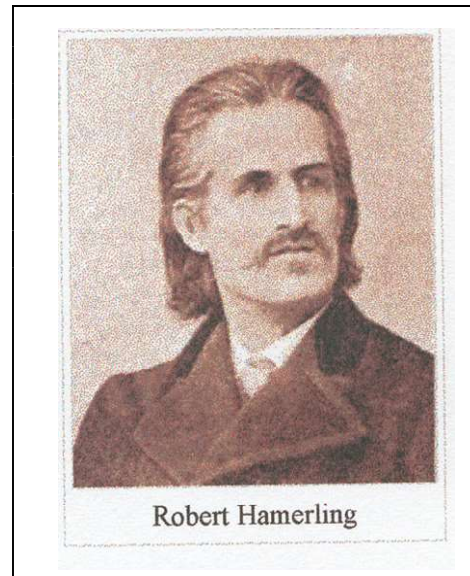
Gymnasiallehrer in Triest.

1866 wegen Magenleiden pensioniert und lebt

weiter in Graz. Ab 1866 fruchtbarste literarische Schaffensphase

Gest. 13.7.1889 in Graz im Alter von 59 Jahren.²

Hamerling gehörte zu seiner Zeit zu den meistgelesenen Autoren.



Ein deutscher Admiral ³

¹ Quelle: Stezenbach Gustav „Admiral Brommy und die erste deutsche Flotte“ In: Der Weltkrieg (Nr.) 69

² Wikipedia

³ Quelle: Stezenbach Gustav „Admiral Brommy und die erste deutsche Flotte“ In: Der Weltkrieg (Nr.) 69

Ein Häuschen steht im Norden
An deutschen Meeres Borden,
Einsam im Abendstrahl.
Die Woge seufzt und Schwillt gelind,
Am Fenster rüttelt das der Wind,
Das blinkt so trüb, so fahl!
Das Glas zerklirrt in Scherben;
Im Häuslein liegt im Sterben
Ein deutscher Admiral.

Wo blieb nur seine Flotte?
Die ward zum Kinderspotte,
Versplittert ohne Scham.
Er aber nahm die Flagge noch
Vom Führerschiff, das stolz und hoch
Auf deutschen Wogen schwamm;
Und nah dem Flutgebräuse,
Lebt er in Uferhause:
Da brach sein Herz der Gram.

O führt mich an den Strand hinaus,
Will sterben bei des Meers Gebraus,
Das Seemanns Tod versüßt!
Wie flüstert um die Düne
Die Flut, die dunkelgrüne
Vom letzten Strahl geküsst!
O vielgeliebte Wogen
Wo meine Wimpel flogen,
Seid mir zum letzten Mal begrüßt.

Und meine Flagge bringt mir auch,
und lasst sie wehn im Abendhauch,
Umkränzt vom Siegeskranz,
Mit dem wir sie geschmückt so sehr,
Wo breit die Weser geht ins Meer:
O Banner, zeig im Glanz
Noch einmal mir die Farben,
Die, ach so bald erstarben,
Zum Schmach des deutschen Vaterlandes.

Was singst du mir so leise
Für eine trübe Weise,
Mein heil`ges Schwarz-Rot-Gold?
Hei, wie nun die geraubte Pracht

Der jungen deutschen Meeresmacht
Die Nordseewoge groll!
Fern bis zur Dänenküste
Die Ppurwelle zürnend rollt!

Komm, folg mir in den Totenschrein,
Du teure Flagge, tief hinein:
Dein Volk vermisst dich kaum!
O ruhten wir am Meeresgrund,
Fortträumend unterm Wasserschlund,
Der deutschen Größten Traum!
Wohl lieblich klingt es nieder,
Singt Auferstehungslieder
Einst über und der Wogen Schaum.

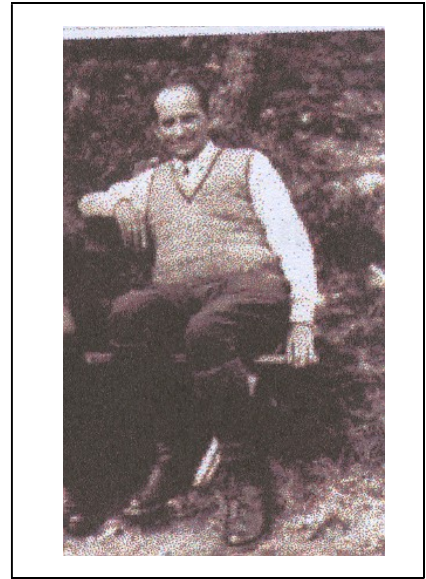
Du wirst mit mir nicht modern.
Bis einst die Brände lodern
Des neuen Morgenstrahls!
Wenn dann Allendeutschland, neubelebt,
Als Phönix aus der Asche schwebt
Das letzten bunten Pfahls,
Dann holt`s mit Reueschmerzen
Sein Banner sich vom Herzen
Des toten Admirals.

Dann kommst du neu zu Ehren,
Und blühst ob allen Meeren,
Holdflattern immerzu!
O Wonne, lern auch d e u t s c h e s Blut
Fürs Vaterland die heil`ge Glut!
Dann kommt mein Geist zur Ruh,
Die jetzt mein treues Herze brach,
O tilg sie bald, die dunkle Schmach,
Mein heil`ges Deutschland du!

Die Winde sanfter fächeln,
Es schmilzt in mildes Lächeln
Des Helden tiefes Weh.
Die Sonne leuchtend untergeht,
Die Flagge um die Bleichen weht
Wie eine Siegestrophäe:
Sein Herz hört auf zu pochen,
Sein Auge starrt gebrochen
Noch auf die deutsche See.

Zum Ende des 19. Jahrhunderts wird durch den Dichter Heinrich Vierordt das Leben und der tragische Tod des ersten deutschen Admiral in einem weiteren Gedicht gedacht.²³

Heinrich Vierordt
Dichter und Schriftsteller
Geb. 1.10.1855 in Karlsruhe
Gest. 17.Juni 1945 in Hornberg



Admiral Brommlys Tod

Setz mir kein Kreuz im Ufersand,
Senkt mich ins Meer vom Klippenrand,
Ein feuchtes Grab ist mein Begehrt
Im tiefen, grünen, deutschen Meer.

Dort in die Flagge hüllt mich ein,
Das Banner soll mein Grabtuch sein,
Als dies am hohen Maste flog,
Schlug es in Flucht den Danneborg.

Die Frauen Brakes weihten mir
Dies schwarzrothgoldene Panier,
Als ankernd vor der Stadt ich lag –
Ei war ein goldner Maientag.

Und alle Herzen jauchzten laut
Da sie das Zeichen stolz geschaut,
Sich fassend vor Entzücken kaum;
Wie bald zerfloss der Seemannstraum.

Noch war sie nicht erfüllt die Zeit,
Die Flagge doch blieb unentweiht:
Vor Freude hebt mir Brust und Hand
Denk ich des Tags von Helgoland.

Versenkt ins Meer dein Morgenstrahl
Mich, Deutschlands ersten Admiral
Umblitzt von Sprüh'n des Wogenschaums
Als Leichnam altes Flottentraum.

Es steig, es fällt im Wellenschein
Wie sehnsuchts athmend mein Gebein;
So lang die Nordsee wandernd schwillt
Bleibt auch die Sehnsucht ungestillt.

Doch kommen, kommen wird die Zeit
Aufblühender Gerechtigkeit,
da frisch erwacht der Hansa Geist,
der Adler ob der Tiefe kreist.

Dann werden leuchten obenhin
Fregatten und Corvetten ziehn,
Und flattern rauscht an Wimpeln schwer
Und Sturm wie Nordlicht übers Meer.

Hab ich in heil'ges Sturmes wehn
Des Kaisers Banner erst gesehn,
steig ich aus feuchter Meeresnacht
und führ mein Volk wie einst, zur
Schlacht.

²³ Beilage Weserboote Nr. 84 1098 Brake Dienstag
den 19. Juli.

Emil Pleitgen (1863-1925)

Oldenburgscher Seminaroberlehrer, Schriftsteller und Historiker.²⁴ Emil Pleitgen hatte aufgrund der Herkunft seiner Frau aus Hammelwarden, ein besonderes Verhältnis zu der Lebendleistung und dem tragisches Ende zu Carl Rudolph Brommy aufgebaut das sich in dem Gedicht auch widerspiegelt.



Admiral Brommy:

Er nahm die Flagge vom hohen Mast:
„Wann werd` ich dich wieder sehn,
wann wirst du wieder geliebt und gehasst,
Stolz auf dem Meere wehn?

„Du Zeichen alter Herrlichkeit
Du meiner Lust und Qual,
Sei du ein Gast in trüber Zeit
Dem deutschen Admiral!

„Ich will dich hüten bis an den Tag,
Da schwindet das alte Web,
Da Deutschlands Banner wehen mag
Stolz wieder über die See.

„Und wenn mein Auge den Tag nicht
erschaut,
Da schwindet der alte Fluch,
Dann hüllt mich, müde und ergraut,
In das bunte Flaggentuch!“

Die Jahre schwanden in wilder Hast,
Doch nimmer schwand seine Qual.
Das Banner Deutschlands vom hohen Mast
Nicht sah es der Admiral.

Er harrte bis seine Stunde kam,
Und als man ihn senkte ins Grab,
Das alte deutscher Banner nahm
Auf ewig er mit hinab.

Es streut aufs Grab ein Lindenbaum
Ihm Blätter sonder Zahl.—
Dort schläft ein alter deutscher Traum
Und ein deutscher Admiral.

²⁴ Wiechmann Gerhard Oldenburg Admiral Brommy S.8 (Q Oldenburg im 19. Jahrh. Bd. 2 S. 88-110) Dieses Gedicht soll schon vor 1897 geschrieben worden sein.

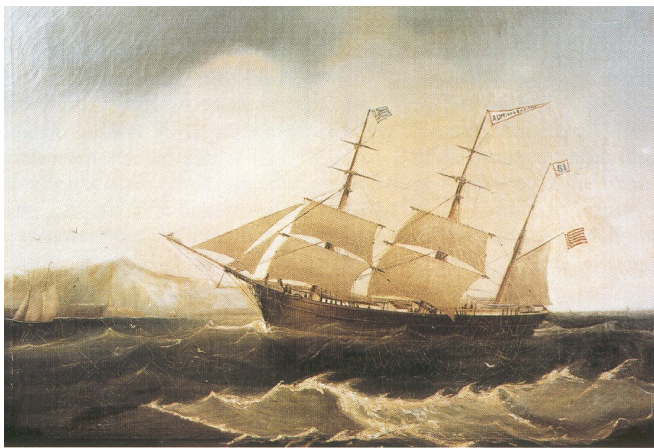
Bislang ist es dem Verfasser nicht gelungen die Zeiten festzulegen, wann die drei Gedichte erstmalig veröffentlicht wurden.

Nach der Einweihung des Denkmals in Hammelwarden setzte sich der Oldenburger Emil Pleitgen, mit seiner Bekanntheit als Seminaroberlehrer, Journalist, Historiker, Schriftsteller und Dichter, dafür ein das in der Stadt Oldenburg eine Strasse nach dem ersten Deutschen Admiral benannt wurde.¹ Aber es sollten noch Jahre ins Land gehen, ehe es tatsächlich zur Benennung einer Strasse in Oldenburg kommen sollte.

Endlich war in der Marineliteratur, die vorwiegend preußisch geprägt war, die Tendenz zu erkennen, dem Erste Deutschen Admiral die Achtung und den Respekt zukommen zu lassen der ihm Jahrzehnte zuvor verweigert worden war. Zu Beginn des neuen Jahrhunderts wird es nicht ruhiger um den Leipziger Admiral.

Verlassen wir einen Augenblick die Zeit um die Jahrhundertwende und Blicken zurück nach Brake zum Todesjahr des Admirals Carl Rudolph Brommy um die Geschichte der Bark Brommy (II) einmal näher zu beleuchten die zu dieser Zeit des Jahrhundertswechsel noch immer im Fahrt war!

Am 3. Sept. 1860 lief die Bark vom Stapel. Bereedert wurde das Schiff vom Teilhaber der Werft Oltmann Eduard Gross in Bremerhaven. Somit führte Das



Die Bark „Admiral Brommy“ hier unter der Bremer „Speckflagge“. Sie fuhr bis 1902 unter verschiedenen Reedern.

Schiff die Bremer „Speckflagge“.²

Durch den Senator Albers (Teilhaber Firma Albers und Clausen) wird am 14.12.1862 bekannt gegeben, dass er das hiesige Schiff **Admiral Brommy** von Herrn O. E. Gross gekauft habe und es zukünftig „America“ nennen werde. Das Schiff führe Galions des Admiral Brommy und diese würden dem Schiff nicht stehen. Sie wurden schnell entfernt.

Am 12. September 1882 wird die „**America**“ in Bremen an den Norweger A.C. Jakobsen in Fjömö (Norwegen) für 24 000 RM verkauft. Das Schiff behält seinen Namen America.

¹ Wikipedia*

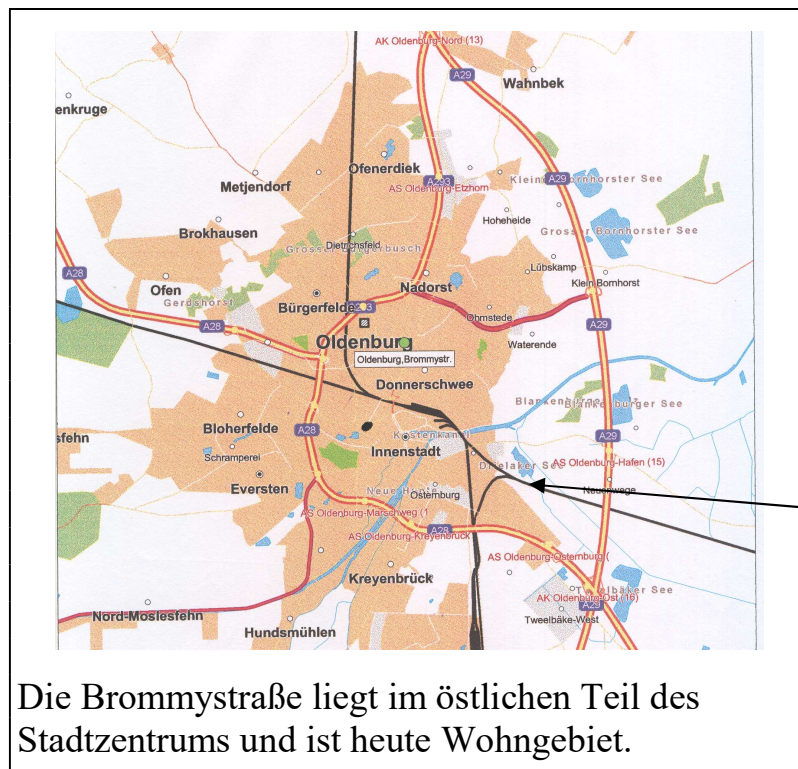
² Wikipedia „Admiral Brommy (1860)“

Jacobsen verkauft die „America“ 1884 bereits wieder an den Norweger Wilhelm Wilhelmsen, der das Schiff bis 1892 befrachtet und dann weiter verkauft. Nächster Besitzer ist der Norwegische Reeder Lauritz Schüberler der die „America“ von 1894 bis 1902 besitzt.

Danach gibt es keine Erkenntnisse über den Verbleib der Bark „America ex „Admiral Brommy“. Trotzdem muss festgestellt werden das dieses Schiff, trotz der vielen Wechsel ihrer Besitzer, ein sehr gutes und stabiles Schiff von der Weser gewesen sein muss, das gut 40 Jahre in See gestanden hatte. Eine lange Lebensdauer für diese Schiffsklasse! Sie hatte während ihrer Fahrten viele Vorkommnisse gegeben wie Stürme die zur Umkehr zwangen, Schiffsbruch und Rettungsaktionen anderer Schiffe. Das wäre aber eine eigene Geschichte Wert.

Verlassen wir die nun zur Abwrackung liegende ehemalige „Admiral Brommy“ und kehren nach Oldenburg zurück.

In Oldenburg wurde, initiiert durch viele Veranstaltungen und Zeitungsberichte von Emil Pleitgen, weiter Wege gesucht, auch in der Stadt Oldenburg eine „Brommy- Straße“ zu schaffen. Am 16.12.1901 beantragt Landmann Johann Klöster eine neu angelegte Straße in Brommy- Straße zu benennen. Die Anlage der Straße erfolgte 1902. Bereits am 1.10.1903 wurde die neue, von der Nadorster Str. abzweigende Straße in Brommy- Straße benannt. ¹



Die Brommystraße liegt im östlichen Teil des Stadtzentrums und ist heute Wohngebiet.

¹ Oldenburger Häuserbuch Teil 2 Brommy-Straße. Die erste Bebauung der Straße mit den Häusern Nr. 4,6,8 und 17 erfolgte 1908. Ein Jahr später wurde die Strasse bereits gepflastert.

Anlässlich des 100. Geburtstages des Ersten Deutschen Admirals im Jahre 1904 kommt es zu einigen herausragenden Ereignissen.



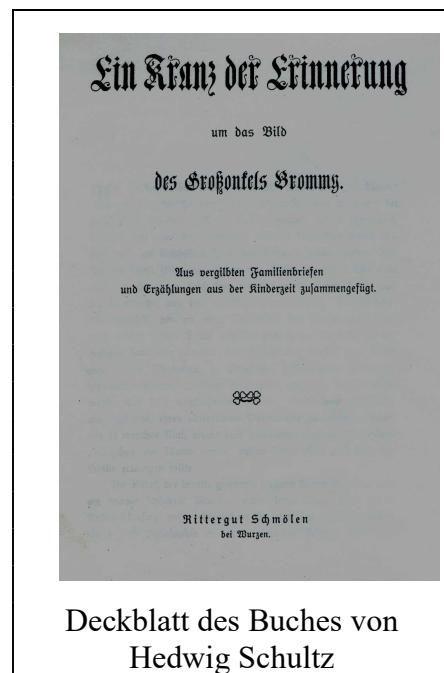
Das Rittergut Schmöln bei Wurzen (vom Park aus gesehen) in dem Hedwig Schulz zu dieser Zeit lebte.

In diesem Jahr wird durch Hedwig Schulz, eine Großneffin des verstorbenen Admirals anlässlich seines 100. Geburtstages ein Buch herausgebracht mit dem Titel „**Ein Kranz der Erinnerung um das Bild des Großonkels Brommy**“ Untertitel: „Aus vergilbten Familienbriefen und Erzählungen aus der

Kindheit zusammengefügt“

Hedwig Schulz schuf somit auf ihrem Wohnsitz im Rittergut Schmöln bei Wurzen, vor den Toren Leipzigs, die erste zusammenfassende Lebendsdarstellung ihres Großonkels, die sich aus Erzählungen, Briefen und Original Dokumenten aus Brommy Dienstzeit zusammensetzte.¹

Auf 56 Seiten werden die wichtigsten Lebendstationen des späteren Admiral aufgezeichnet, wobei gerade bei der Darstellung der Jugendzeit wichtige Informationen über den jungen Bromme und seine Familie durch die Großtante darstellt werden. Wogegen bei der Beschreibung der „Griechenzeit“ von Brommy einige Ungenauigkeiten zu verzeichnen sind. Bewegend sind die Schilderungen, zum Teil durch Dokumente unterlegt, wie sich der Admiral in erniedrigender Weise um seine Pension streiten musste, um seine junge Familie zu ernähren!



Deckblatt des Buches von Hedwig Schultz

¹ Sie ist die Urenkelin von Franz Wagner (der s.Z. die Brommy-Straße und die Tafel am Geburtshaus von CRB anfertigen ließ.), und wurde 1945 auf dem Rittergut Schmöln enteignet.



Brommy als griechischer Fregattenkapitän¹

Wichtiges Dokument ist ein Bild von Brommy als griechischer Fregattenkapitän, das später in anderer Aufmachung dann dem Neffen Brommys zugeordnet wird. Dagegen wird (richtiger Weise!) der Aufenthalt in Chile mit keinem Wort erwähnt.

Anlässlich des 100. Geburtstages ihres Großonkels 1904 verschickte Hedwig Schultz das im

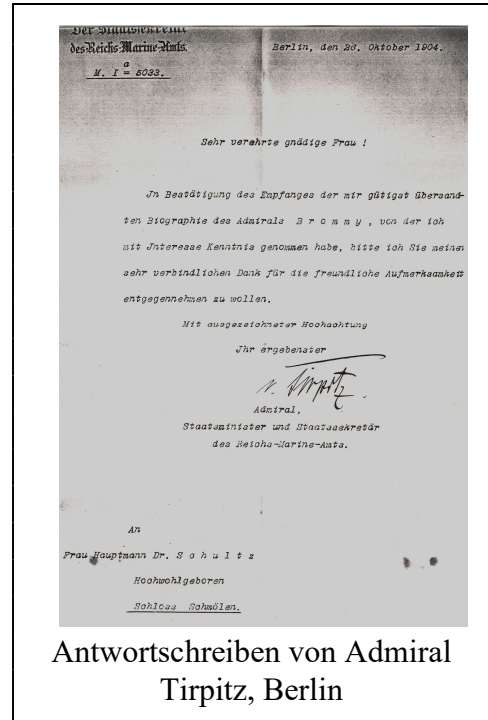
Selbstverlag herausgegebene BÜchlein an mehrere hohe Würdenträger und Institutionen des Reiches, So an dem deutschen Kaiser und den Großadmiral Tirpitz, ebenso an den Vorsitzenden des Braker Marinevereines.

Von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt beginnt sich Carl Rudolph Brommy einen Weg zu bahnen, der für eingeweihte Marinekenner schon als bemerkenswert empfunden werden kann. Das belegt die Tatsache, dass im „preußischen“ Kiel, im Jahr 1904 die

Brommy- Straße im Stadtteil Gaaden-Ost eingerichtet wird. Die Namensgebung durch die Stadt Kiel erfolgte durch Festgelegt (StC 3.05.1904/18(StA 7004.3) Der Straßenverlauf der neu benannten „Brommy- Strasse“ zwischen der Stoschstr. und Pickertstrasse erfolgt durch ein, in der Regel, dreistöckig gebautes Wohn- und Geschäftsviertel.



Die Brommy-Straße im Kieler Stadtteil Gaarden.



Antwortschreiben von Admiral Tirpitz, Berlin

Der Straßenverlauf der Brommy Straße verlief zunächst von 1904 bis 1913 zwischen der Stoschstraße und der Pickertstraße im Nordosten von

Kiel-Gaarden.

¹ Hedwig Schulz: Ein Kranz der Erinnerung um das Bild des Großonkels Brommy.

Die nächsten Impulse, das Andenken von Carl Rudolph Brommy zu beleben, kamen aus einem Kreis der den Admiral zu Lebzeiten und in seinem Nachruhm mit Missachtung gekennzeichnet hatte, aus Preußen!

August Krause, nach einer Zeichnung seines Freundes Zille

Als sich der 100. Geburtstag des ersten deutschen Admirals im Jahre 1904 ankündigt kommt es zu mehreren beachtenswerten Veranstaltungen der preußischen Marine. Hauptakteur sollte niemand andere als der Deutsche Kaiser Wilhelm II persönlich werden, der sich für das Gedenken an Carl Rudolph Brommy in unerwartet klarer Weise einsetzte!

Durch den Deutschen Kaiser persönlich werden an die zwei namhafte Berliner Bildhauer Fritz und August Kraus, die auch das „Iltis-Denkmal in Shanghai entworfen hatten, der Auftrag vergeben, eine Büste von Prinz Adalbert von Preußen und Admiral Brommy zu fertigen. Diese sollen, als Geschenk des Kaisers, in der 1888 errichteten Marineakademie in Kiel aufgestellt werden.

Diese Stiftung der Büsten durch den Deutschen Kaiser stellt eine unbedingte Besonderheit dar, wurden durch den Kaiser doch die Büsten von Prinz Adalbert und Brommy gleichzeitig und scheinbar in gleicher Wertigkeit in Auftrag gegeben und sind dann im feierlichen Rahmen der Marineakademie in Kiel im Beisein des Kaisers übergeben worden.¹

Anlässlich der Übergabe der Brommy-Büste begibt sich der Kaiser an Bord der Jacht Hohenzollern persönlich nach Kiel, wo er am 23. Juni 1904 eintrifft. Nach dem Eintreffen in der Marine-Akademie, um fünf Uhr Nachmittags, wurde die Büste von Brommy und Prinz Adalbert von Preußen in Gegenwart



¹ Diese beiden Büsten, sie stehen noch heute im Großen Saal in der Marineschule Flensburg Mürwik, stellen den Anfang einer sehr elitären kleinen Sammlung von Marinepersönlichkeiten dar die bis in die Zeit des 2. Weltkrieges reicht und bislang 8 Büsten umfasst! Prinz Adalbert von Preußen, Admiral der preußischen Küste. Carl Rudolph Brommy, Konteradmiral der Reichs- (Bundes-) Flotte.

des Kaisers und der beiden Künstler enthüllt. Wilhelm II ordnete nach der eingehenden Besichtigung der Büste, die er für ausgesprochen gelungen ansah, dass die Brüder Orden für ihre Arbeit erhalten sollten.¹

Der Einladung des Kaisers an die Witwe des Admirals, der Übergabe der Büste des Admiral Brommy beizuwohnen, konnte Caroline Brommy, nicht nachkommen, da sie einen Beinbruch erlitten hatte und in Oldenburg weilte. Der Kaiser setzte sie aber von der feierlichen Übergabe der Büste in Kenntnis, mit dem Bedauern, das Sie dieser Veranstaltung nicht beiwohnen konnte,

Es sollte sich ein weiterer Höhepunkt für das Gedenken an Carl Rudolph Brommy durch den Deutschen Kaiser anschließen. Auch 1904 finden die alljährlichen Herbstmanöver, diesmal bei Hamburg, statt, an der ca. 40.000 Soldaten teilnehmen. Die „Kaiserparade“ in Altona findet, unter der Beteiligung von Heeres- und Marinekontingenten, am 5. September statt.



Am 10. September 1904 kommen dann auf Einladung des deutschen Kaisers, auf dem vor Brunsbüttelkoog liegenden Artillerie-Schulschiff Mars, alle höheren Marineoffiziere der Reichsmarine zu eines Festmahl, um Konteradmiral Brommy zu gedenken. Nachdem Admiral Hans v. Köster (1844 1928) dem Kaiser für seine Bemühungen zur Gründung einer Schlachtflotte gedankt hatte,

antwortete Wilhelm II.

„... In die Marine und in Meine Schlachtflotte ist ein Geist hereingezogen, den Ich hereingezogen zu sehen wünschte ... Ich fand eine Marine vor, deren vortreffliches Material in Bezug auf das Offizierkorps nicht das volle Gefühl hatte der absoluten Zugehörigkeit zu der Person des allerhöchsten Kriegsherrn. Es konnte auch gar nicht sein bei der historisch-und militärisch-politischen Entwicklung unserer Wehrmacht, die es also mit sich brachte, und es ist Mir, wie Ich es heute übersehe, in jeder Hinsicht geglückt. Das Offizierkorps der Marine ist Mein Offizierkorps und die Herren sind Meine Offiziere und Meine Kameraden geworden, und dadurch, daß dieser enge und innige Zusammenhang erreicht wurde, gleich dem, der schon die Jahrhunderte

¹ Schon bald wird aber beschlossen, die Marineakademie von Kiel weg zu verlegen, da die Einflüsse der Stadt sich negativ auf die Ausbildung der Zöglinge und Offiziersanwärter auswirkten. Bereits 1910 erfolgte der Umzug in das neu aufgebaute Institut nach Flensburg Mürwik.

hindurch zwischen dem Offizierkorps der Landarmee und ihren Königen besteht, ist es möglich geworden, daß diese großen Leistungen geboten werden konnten...“¹

Der Kaiser machte somit sehr deutlich, dass er die Marine nicht nur gegenüber der Armee aufwerten, – der Minderwertigkeitskomplex der Flotte gegenüber dem Heer seit der Schlacht von Sedan am 2. September 1870 war notorisch – sondern auch zu seiner persönlichen Reichsflotte machen wollte.

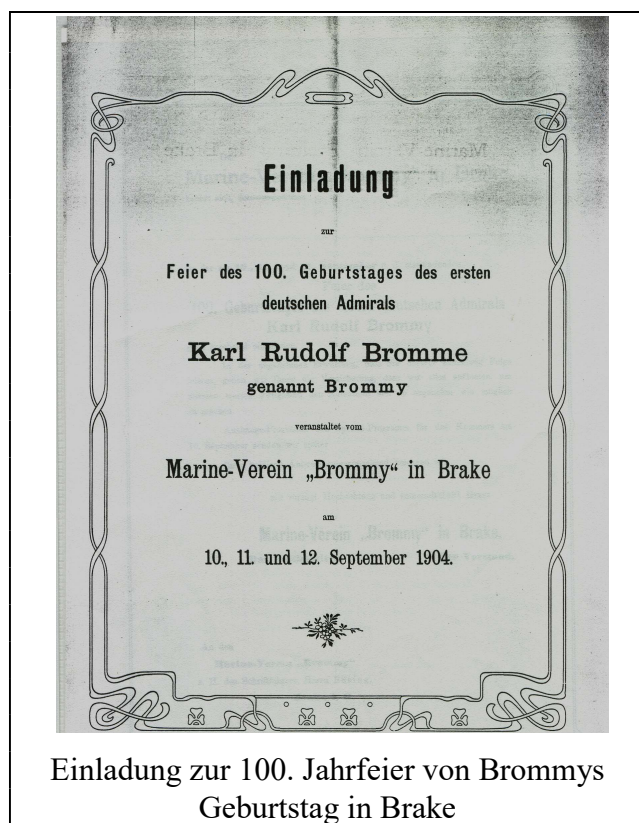
Verlassen wir Kiel und wenden uns zur Nordsee, genauer nach Brake.
Auch hier kommt es 1904 zu Feierlichkeiten zum 100. Geburtstag von Carl Rudolph Brommy. Das Festkomitee des Marine-Verein „Brommy“ organisiert zum 100. Geburtstag des Admirals am 10. September 1904 eine Kranzniederlegung am Brommy- Denkmal in Hammelwarden.

So wird dann am Samstagmorgen um 7.00 Uhr die feierliche Kranzlegung vorgenommen. Dieses ist der Auftakt zu Feierlichkeiten vom 10. bis 12. September 1904 im Rahmen eines großen Jahrmarktes mit dem Schwerpunkt von weiteren Veranstaltungen

Am Abend desselben Tages werden dann die Feierlichkeiten des „Jahrmarktstrubel“ durch einen Festzug der Kinder mit Laternen.

Hierzu ein bemerkenswerter Kurzartikel in der NSL vom 10.9.1904 zu den Feierlichkeiten in Brake. Mit dem Titel:
„Großherzog Paul Friedrich August und die erste deutsche Flotte.“

Er enthält einen kurzen, scheinbar nebensächliche Kommentar und eine fundamentale politische Aussage: Die äußerst konservativen „Nachrichten“ bekannten sich hiermit ausdrücklich und in aller Deutlichkeit zur Reichsflotte der gescheiterten Republik. Im Innenteil derselben Ausgabe folgte ein umfangreicher Bericht zum 100. Geburtstag Brommys: „Die erste deutsche Flotte in Brake.“, der sogar einen Holzdruck eines Porträts Brommys enthielt, was umso außergewöhnlicher war, als dass die „Nachrichten“ prinzipiell äußerst



¹ Wiechmann Gerhard Admiral Brommy S.13f

sparsam mit Abbildungen umgingen. Der Bericht ist aus Brake ist vom selben Tag datiert. Aufschlussreich ist die Einleitung:

„Bei uns lag ein großer Teil der ersten deutschen Flotte, und aus unserer Stadt holte sich der Admiral Brommy die Lebensgefährtin, die noch heute lebt und sich des wachsenden Ruhmes ihres schwer geprüften Gatten freuen kann. Ein Rückblick auf die 'Marinezeit', wie man hier die Tage der ersten deutschen Flotte nennt, ist gerade heute von doppeltem Interesse.“

Es wurde darauf hingewiesen, dass Brommys Schwager Karl Gross, ehemaliger Seejunker der Reichsflotte, seit 1896 Landtagspräsident Oldenburgs war.¹

Auch in den nachfolgenden Jahren kommt es immer wieder auf den verschiedensten Ebenen vor, dass dem Ersten Deutschen Admiral Beachtung schenken wird.

Lüder Arenhold versucht im Abstand von mehr als 50 Jahren, im Jahre 1906, auf einer populärwissenschaftlichen Ebene, die Reichsflotte darzustellen. In seinem von ihm selbst aufwändig illustrierten Werk **„Die Reichsflotte 1848-1852“** versuchte der Autor und Maler die Einheiten der Flotte soweit wie möglich authentisch zu illustrieren.

„Dank der Beihilfe der in Oldenburg lebenden hoch betagten Frau Karoline Brommy, der Witwe des verdienstvollen Organisators der Flotte, des Admirals Brommy, und weniger anderer noch Lebenden gelang dem Verfasser nach



Deckblatt des Buches von Lüder Arenhold

jahrelangem Bemühen sein verdienstvolles Werk.“²

¹ **Wiechmann Gerhard** Admiral Brommy S.10

² **Wiechmann Gerhard** Admiral Brommy S.13f.

In das gleiche Jahr (1906) fiel eine beachtenswerte Entscheidung in der preußischen Hauptstadt Berlin! Hatte der deutsche Kaiser Carl Rudolph Brommy schon 1904, anlässlich des 100. Geburtstages des deutschen Admirals, die Reverenz durch die Stiftung einer Büste erwiesen und dadurch für ein ganz hohes Ansehen in der kaiserlichen Reichsmarine zu sorgen, behielt dieser Brommy weiter im Auge und ehrte ihn durch eine weitere Namengebung besonderer Art.

Durch kaiserlichen Erlass erhielt die bislang unbenannte Eisenbahnbrücke, die unmittelbar vor dem

Abriss stand, am 15. Juni 1906 –noch vor dem Baubeginn der neuen Spreequerung, 1907, den Namen *Brommy Brücke* zu Ehren des ersten deutschen Admirals, der nun auch in Preußen und Berlin „angekommen“ war.



Die Querung der Spree. Links die Drehbrücke im geschlossenen Zustand für den Bahnverkehr.

Zu Geschichte der Brücke über die Spree: Im Jahr 1851 wurde zwischen der Luisenstadt und der Mühlenstraße eine eingleisige Eisenbahnbrücke errichtet, über die eine innerstädtische Eisenbahnstrecke, die Berliner Verbindungsbahn, geführt wurde. Diese Bahn diente dem Gütertransport und verband unter anderem die Kopfbahnhöfe Frankfurter und Hamburger Bahnhof miteinander. Die Flussquerung der Verbindungsbahn war in der Mitte der Spree als Drehbrücke ausgeführt, damit auch Schiffe weiterhin ungehindert fahren konnten. Für Fußgängerpassagen war seitwärts ein schmaler Weg vorhanden. Verkehrsstauungen, Schmutz und Lärm für die Anwohner führten schließlich 1871 zur fast völligen Einstellung des Verkehrs auf der Verbindungsbahn, lediglich der Kohlentransport bis zu den Gasanstalten in Kreuzberg wurde noch durchgeführt.

Hauptproblem war weiter die Flussquerung für die Fußgänger. Um eine ungestörte Passage des Flusses zu ermöglichen wurde den Fußgängern 1882 ein höher gelegter Überbau als Holzbrücke angelegt.

Dieser Übergang war jedoch schon 1893 marode und musste vollständig neu gebaut werden, eine direkte Straßenbrücke gab es aber weiterhin nicht. Als keine Kohle mehr mit der Eisenbahn transportiert werden musste, wurde durch die Schiffer beim Magistrat beantragt, die hinderliche Drehbrücke abzureißen.



Die, für den Schiffsverkehr geöfnete Eisenbahnbrücke mit dem seitwärts angebauten Fußgängerüberweg.

Für den Straßenverkehr sollte nun eine geeignete Brücke gebaut werden, wo vorher die Bahnlinie verlief und dann von der *Eisenbahnstraße* aufgenommen werden sollte. Der Architekt Alfred Messel erhielt den Auftrag zum Entwurf der neuen Brücke. Dieser plante die Errichtung einer dreiteiligen Gewölbebrücke aus Stampfbeton. Der Unterwasserteil sollte eine Verkleidung mit Granit erhalten. Die Bauunternehmung Dyckerhoff & Widmann AG führte die Stampfbeton-Arbeiten aus.

Die Zufahrten zur Brücke wurden, ebenfalls mit gleichem Datum? in Brommy-Straße benannt.

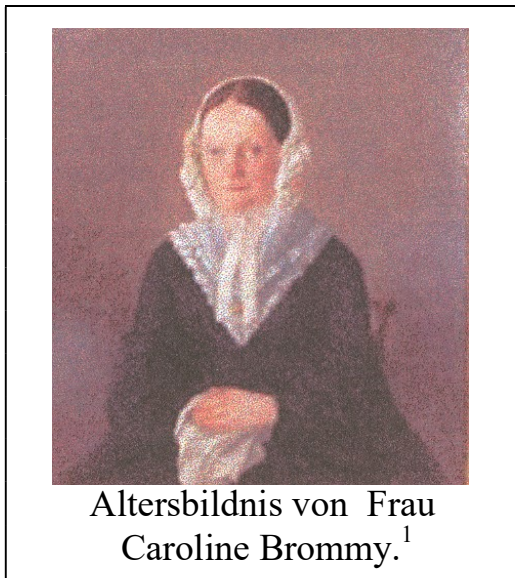


Karte um 1920. Gut zu erkennen der Gleisanschluss in Richtung der Brücke

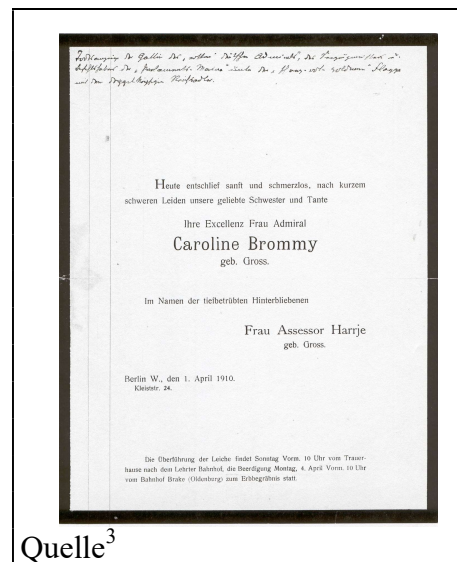


Am 4. Dezember 1909 wurde die 18 Meter breite und 95 Meter lange Brommy Brücke dem Verkehr übergeben. Über den beiden mittleren Brückenpfeilern erhoben sich auf jeder Seite Schutzhäuschen, die Eckpfeiler des Geländers waren geschmückt mit Plastiken, fischschwänzigen Tieren wie Hund, Löwe, Adler und Widder von Ignatius Taschner, Der Einweihungsfeier, der nach ihrem

Gatten benannten Brücke, kann die inzwischen hoch betagte Witwe Brommy nicht beiwohnen, da dies ihr Gesundheitszustand nicht erlaubt.



Die Witwe des ersten deutschen Admirals stirbt in Berlin am 1. April 1910.²



Quelle³

¹ Schiffahrtsmuseum Brake.

² Focke J. Reliquien von der ersten deutschen Flotte S 131 Andere Quelle sagt dass sie in Oldenburg verstarb.

³ Marineschule Mürwik 2008

Die politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten in Europa begannen sich in Bahnen zu bewegen die sich von Ausgleich der Interessen entfernten. Eines der Indikatoren, an denen sich die Spannungen feststellen ließen, waren die immer stärkeren Spannungen in Europa wenn es um die Seerüstung Deutschlands und die Belange der Deutschen Kolonien ging, die von Großbritannien, Frankreich und auch den Vereinigten Staaten von Amerika mit großem Argwohn beobachtet wurden.

Neben der allgemeinen aktuellen Marineliteratur wurde, vorrangig für die Jugend die sich für die Geschichte dieser Teilstreitkraft interessierte, Literatur verausgabt die sich mit Geschichte der Deutschen Marine beschäftigte.

Als einer der populärsten Schriftsteller seiner Zeit beschäftigt sich **Julius Wilhelm Otto Richter**, häufig nur *J. W. Otto Richter* auch unter dem Pseudonym: *Otto von Golmen*, zu dieser Zeit mit dem Leben von Carl Rudolph Brommy, als er in der populären Schriftenreihe „Deutsche Seebücherei im Band 21 „Skizzen aus der Zeit des Griechischen Befreiungskrieges von Rudolf Brommy“ mit dem Titel „Von Piraten Gefangen und andere Seeabenteuer“ herausgibt.¹



Auf den ersten Seiten werden die Eindrücke des jungen Bromme von der Englischen und amerikanischen Flotte dargestellt, dem eine Geschichte des Seeräuberschiffes „Dämon“ folgt. Hauptaugenmerk der Arbeit ist die Darstellung des deutschen Seemann für die Befreiung Griechenlands...

1914 beginnt ein erstes Weltringen zu Lande und zur See, deren Beginn in fast allen Ländern Europas falsch eingeschätzt wurde. Die Verantwortlichen Fürsten glaubten an ein kurzes Ringen, so dass die Soldaten mit Freude an die Front geschickt wurden, in der Hoffnung sie bald als Sieger wieder in die Arme schließen zu können. Es sollte alles anders kommen...

Im Rahmen der Spannungen um Anteile am Welthandel und die immer größer werdenden Bestrebungen durch das Deutsche Reich, koloniale Gebiete zu erwerben, verschärft sich das Verhältnis des Deutschen Reiches zu den

¹ **Julius Wilhelm Otto Richter**. Geb. 19. Juni 1839 in Pretzsch (Elbe); † 21. November 1924) war ein deutscher Pädagoge. Als Gymnasiallehrer in Eisleben, Fürstenwalde, Wriezen und zuletzt in Berlin schrieb er zahlreiche Sachbücher für Schulen, für den Hausgebrauch und mehrere historische Romane, so auch über Carl Rudolph Brommy.

führenden Seemächten, vorwiegend gegenüber Großbritannien, Frankreich und den USA. In diesem Spannungsbogen musste Brommy und seine Flotte plötzlich wegen eines Gefechtes herhalten, das zu seiner Zeit von der preußischen Regierung und Öffentlichkeit unbehandelt blieb. Das Seegefecht vor Helgoland 1848.

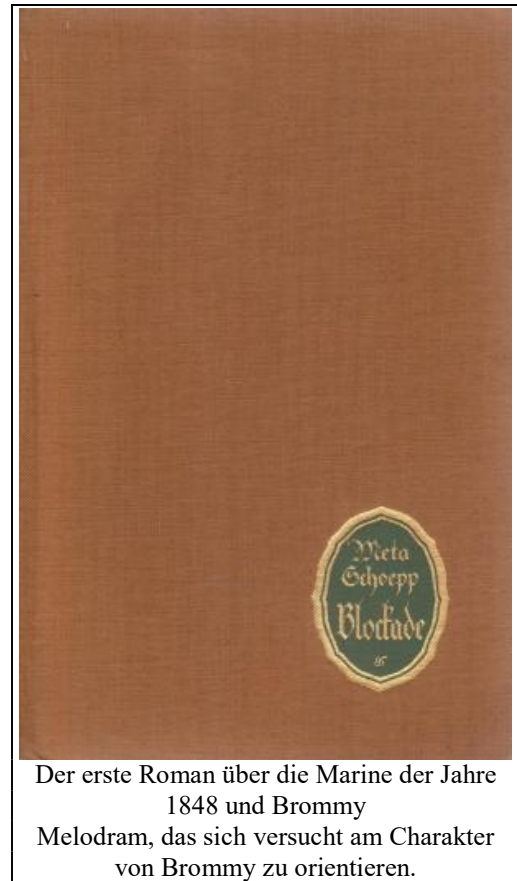
Dieses Seegefecht vom 4. Juni 1849, das erste und einzige unter den Farben „Schwarz-Rot-Gold“, hatte nachträglich zu einem Notenwechsel geführt, das in der Drohung endete, die Flagge auf See einer Piratenflagge gleichzusetzen.¹

Durch viele Publikationen wurde diese Drohung, die deutsche Flagge als Piratenflagge anzusehen, nun wieder hervorgezaubert, wann immer die „Ehre der Flagge“ durch ausländische, besonders aber britische Aktionen, in Frage gestellt wurde.²

Es ist ein kleines Mosaiksteinchen in der Geschichtsdarstellung, dieses „Seegefecht vor Helgoland“ (1849) wurde aber gerade von der oberen Ebene der Militärführung immer wieder herangezogen um das angebliche Missfallen der britischen Regierungen gegen jegliches erscheinen deutscher Kriegsschiffe auf hoher See zu dokumentieren. Deutschland 1848-1850 hatte unter der dänischen Blockade zu leiden. Nun im Jahre 1914 begann diese Blockade erneut, diesmal aber durch die britische Marine.

Wieder entstand Not an der Küste das die Emotionen hoch kochen ließ.

Zu dieser Zeit, Beginn des Ersten Weltkrieges, entsteht der erste Roman über die Zeit der Flottengründung 1848 bis 1852 die sich besonders mit den Auswirkungen der dänischen Blockade der Nord- und Ostsee befasst. Durch die sehr populäre Schriftstellerin Meta Schoepp (1868-1939) wird die Situation der Hamburger Seefahrt dargestellt deren Bevölkerung unter der Blockade stark litt.



¹ Siehe hierzu Wolfgang Meironke „Lord Palmerston und die Piratenflagge Schwarz Rot Gold“ In Schiffe und Zeit 48.

² Hier begann ein Missbrauch der Flaggenfarben Schwarz Rot Gold, und das vor dem Hintergrund dass diese „Revolutionsfarben“ für Preußen zu dieser Zeit, 1848, auf gar keinen Fall schützenswert gewesen waren. Im Gegenteil; kein deutscher Einzelstaat reagierte auf die britischen Proteste weil es nicht „ihre Farben“ waren.



Meta Schoepp

Diese Beseitigung der Blockade durch Admiral Brommy stellt, im Zusammenhang mit der Situation zu Beginn des 1. Weltkrieges, diese Zusammenhänge in einer Verbindung von 1848 zu 1914. Der Roman fand vor allem im Norddeutschen Raum eine rege Verbreitung.

Da der Erste Weltkrieg nicht die Belange zum Thema um Carl Rudolph Brommy berühren, durch die Kaiserliche Marine wurde trotz seiner Popularität weder eine Kasernen noch ein Schiff nach dem ersten deutschen Admiral benannt, gehen wir auch nicht auf das Geschehen ein.

Zusammenfassung:

Für die Zeit von 1888 bis 1918 muss festgestellt werden, dass hier eine Anerkennung erreicht wurde, die beachtenswert war. Neben einen Teil von preußischen Buchautoren gelangte der Leipziger Admiral auch inhaltlich durch die Marine- und Kolonialvereine zu einer Aufmerksamkeit, die, gegenüber der Vorzeit, herausragend war.

Ihm war ein würdiges Grabdenkmal in Hammelwarden gesetzt, und durch den Deutschen Kaiser die Ehre erteilt worden, als nicht preußischer Seeoffizier eine Büste in der höchsten preußischen Militärausbildungsstätte der Marine aufgestellt zu bekommen!

Es wurden als weiteres Strassen und eine Brücke in Berlin nach ihm benannt. Beachtenswert, aber weniger bekannt sind die literarischen Werke die sich mit seinem Leben und seiner Leistung als Marineoffizier in griechischen und deutschen Reichsdiensten befassten! Ebenso die Gedichte, die sich mit seinem Leiden und Sterben auseinandersetzen nachdem sein Lebenswerk, die Schaffung einer anerkannten Reichsflotte, so schnöde zerstört worden war.

Der 1. Weltkrieg, des Weltringen um Machtpositionen in Europa und dem kolonialen Bereich, wurde in Europa 1918 weder zur See noch zu Lande entschieden. Die Verlierer, unter ihnen das Deutsche (Kaiser) Reich mussten sich international in Versailles, zur Rechenschaft stelle.

National war die zerstörerische Wirkung der Roten Revolution, von der Marine aus Kiel im Deutschen Reich ausgehend, verheerend für das Selbstbewusstsein der Nation, und brachte den Angehörigen der Reichsmarine ein sehr schlechtes Bild in der deutschen Öffentlichkeit, das ihr lange anhaftet.

Um Carl Rudolph Brommy wurde es wieder ruhig und ruhiger da verständlicher Weise andere Probleme im Vordergrund standen. Ein zerstörtes Land und ein gedemütigtes Volk musste sich in der neuen politischen, wirtschaftlichen, sozialen und militärischen Welt den neuen Gegebenheiten, von den Siegern diktiert, stellen.

Aber das werden wir im 3. Teil der Betrachtungen um die Höhen und Tiefen des Gedenkens um den ersten deutschen Admirals, Carl Rudolph Brommy genauer betrachten.

„Zu unscheinbar um geschichtlich hervorzutreten?“

